

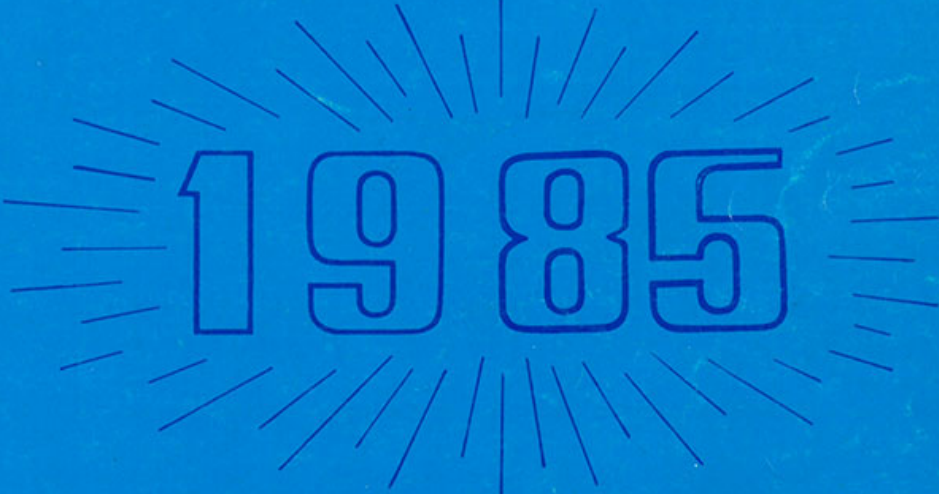
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιανουαρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1191/950

NAYTIKA XPONIKA

A stylized sunburst graphic with numerous thin lines radiating outwards from a central point, framing the year 1985.

1985

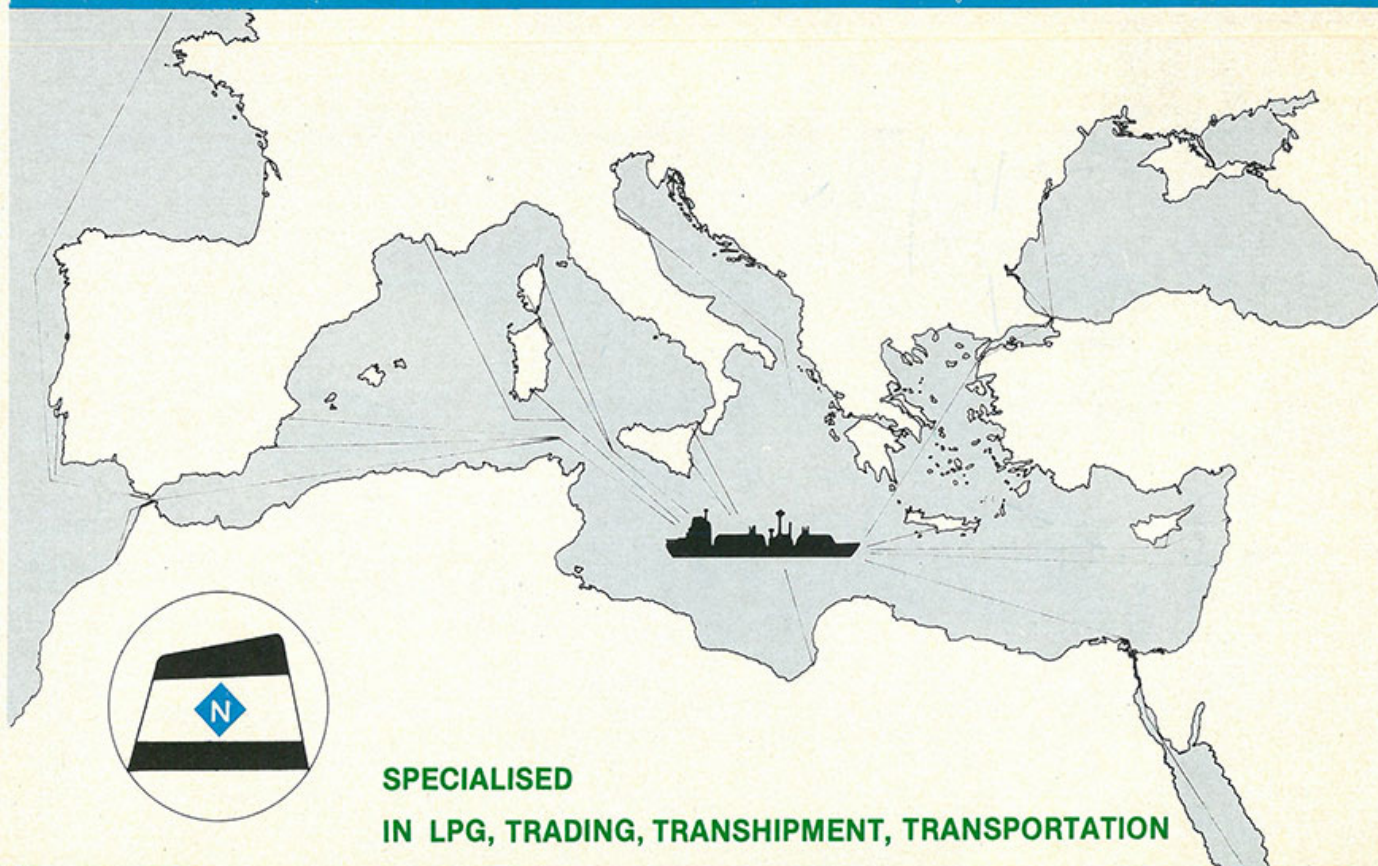
ΑΡΙΘ. 1191/950 ΔΡΧ. 250

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1985



Εὐχόμεθα
σέ ὅλους τοὺς φίλους μας
εὐτυχισμένους
ὁ Καινούργιος Χρόνος

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



SPECIALISED

IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

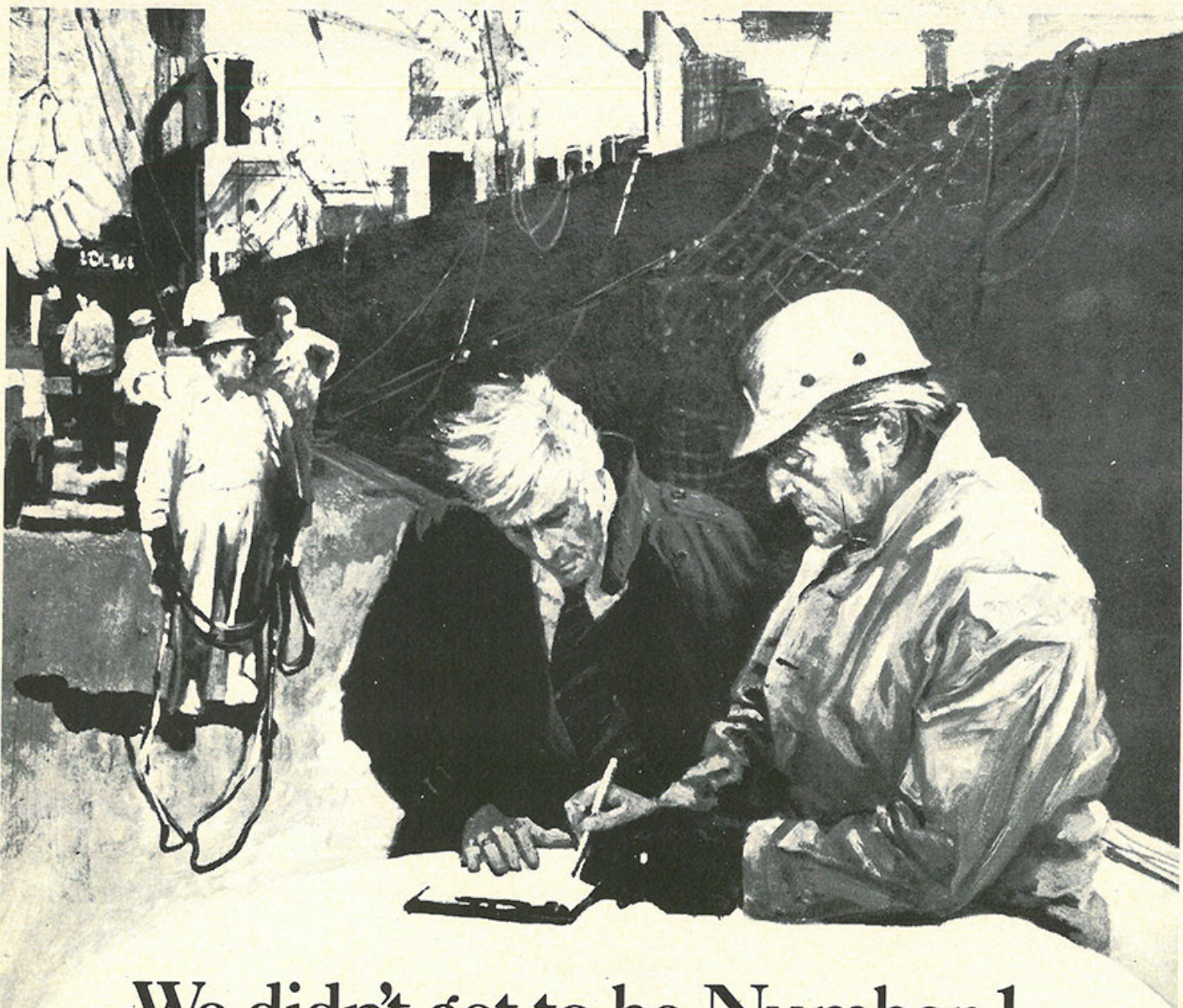
SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

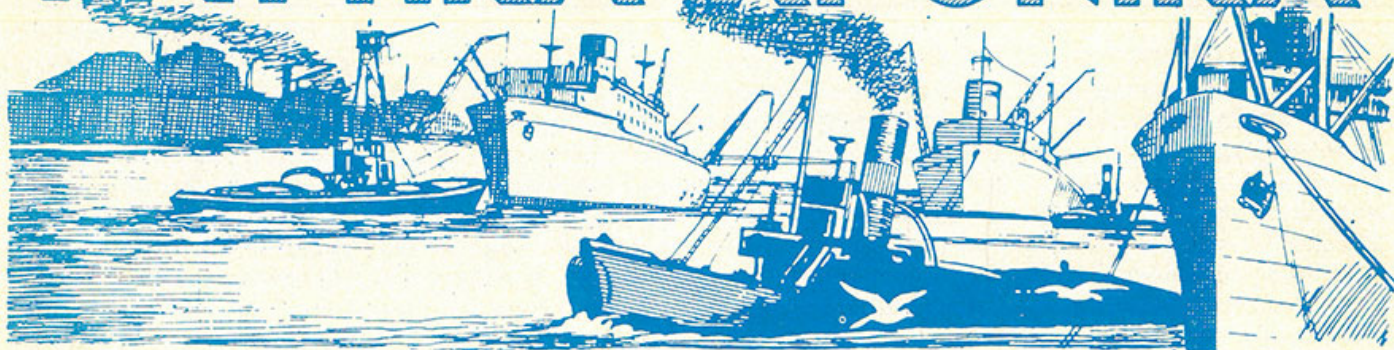
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.



FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1191/950

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Νά βοηθήσουν όλοι τή Ναυτιλία

ΠΡΙΝ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ άκριβώς, από αυτή έδώ τή στήλη, έπισημαίναμε τί έπρεπε νά γίνει γιά νά διατηρήσουμε τή Ναυτιλία μας — καί άξιολογώντας όλα αυτά πού έπρεπε νά γίνουν ύπογραμμίζαμε ότι όφείλαμε:

Πρώτο, νά προσαρμόσουμε τό κόστος του έλληνικού πλοίου στά έπίπεδα των χαμηλών ναύλων πού προσφέρονται.

Δεύτερο, νά καταργήσουμε τον χρονικό φραγμό γιά τήν έγγραφή πλοίων στό έθνικό νηολόγιο — είμαστε ή μόνη χώρα πού έχουμε θεσπίσει αυτό τό άνόητο μέτρο καί άνοήτως τό συνεχίζουμε.

Τρίτο, νά σταματήσουμε τον παρεμβατισμό στή λειτουργία τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως καί στή διαχείριση του πλοίου.

Τέταρτο, νά δημιουργήσουμε τήν ύποδομή πού χρειάζεται ή ναυτιλία, καί,

Πέμπτο, νά αλλάξουμε τό κλίμα ώστε ό έλληνικός έφοπλισμός νά μή θεωρείται έχθρός στήν ίδια του τή χώρα.

ΑΠΟ ΟΛΑ ΑΥΤΑ όχι μόνο δέν έγινε τίποτε αλλά αύξήθηκαν καί οι άπέχθειες — από τίς δυσκολίες καί τίς πρόσθετες δαπάνες πού έπιφέρει ή ανακύκλωση, από τή φιλοσοφία πού επικρατεί στό ΝΑΤ ότι οι έφοπλιστές είναι έκ προοιμίου άπατεώνες, από τά καθημερινά προβλήματα πού δημιουργούν οι ύπηρεσίες του Υδίου του ύπουργείου Ναυτιλίας αλλά κυρίως οι ύπηρεσίες άλλων ύπουργείων πού κάθε τόσο μέ σπασμωδικά μέτρα έπιφέρουν περισσότερα προβλήματα.

ΤΑ ΔΥΣΜΕΝΗ άποτελέσματα είναι όρατά διά γυμνού όφθαλμού: Τό έθνικό νηολόγιο συρρικνώθηκε άκόμη περισσότερο, ή συναλλαγματική συνεισφορά τής Ναυτιλίας περιορίσθηκε στό ένα δισεκατομμύριο δολάρια καί τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως παραμένει όξύτατο κυρίως γιά τούς πλοιάρχους καί τούς Α' μηχανικούς — ό χρόνος πού εκλείσει ήταν, μπορεί νά πεί κανείς, τό τραγικότερο έτος πού πέρασε ή Έλληνική Ναυτιλία μετά τήν αναγέννησή της από τήν τέφρα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

ΑΥΤΑ ΤΑ ΔΥΣΜΕΝΗ άποτελέσματα, σέ συνδυασμό μέ τό γεγονός ότι άπο καμμία πλευρά δέν φαινόταν κάποιο έλπιδοφόρο φώς, προκαλούσαν τή βαθύτατη άνησυχία όλων εκείνων πού παρακολουθούν συστηματικά τά ναυτιλιακά πράγματα γιά τήν πορεία καί τήν τύχη τής Έλληνικής Ναυτιλίας — καί δέν κρύβουμε ότι καί έμείς στά «Ναυτικά Χρονικά», έκ φύσεως αισιόδοξοι, είχαμε καταληφθεί από άπαισιοδοξία παρακολουθώντας από μέρα σέ μέρα τή συρρίκνωση πού οδηγεί στό μηδενισμό τής Έλλάδος σάν ναυτιλιακής δυνάμεως.

ΜΠΟΡΕΙ Ο ΜΗΔΕΝΙΣΜΟΣ αυτός νά άποφευχθεί; Ή άπάντηση στό έρώτημα είναι ναι, έφ' όσον όμως άποφασίσουμε νά ξεπεράσουμε τά ένδογενή προβλήματα πού αντιμετώπιζει ή ναυτιλία γιά νά είναι άπερίσπαστη νά αντιμετώπισει, μέ τήν Ισχυρή πάντοτε συμπαράσταση του Κράτους τά έξωγενή, κυριότερο από τά όποία είναι ό έξαπλούμενος συνεχώς προστατευτισμός πού άπειλεί κυριολεκτικά τήν ύπόσταση τής Ναυτιλίας μας.

Η ΑΝΑΤΟΛΗ του 1985 έφερε καί μία σημαντική εξέλιξη πού μπορεί νά οδηγήσει στήν έξάλειψη των ένδογενών προβλημάτων τής Έλληνικής Ναυτιλίας. Μιλάμε γιά τό ξεκαθάρισμα των κυβερνητικών προθέσεων έναντι τής Ναυτιλίας πού έγινε από τον Πρωθυπουργό κ. Άνδρέα Παπανδρέου καί από τον καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα. Ή ύπογράμμιση του Πρωθυπουργού κατά τήν έπίσκεψή του πρό ήμερών στό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι ή κυβέρνηση θά κάνη ό,τι είναι δυνατόν γιά νά αντιμετωπισθούν τά προβλήματα τής Ναυτιλίας οδηγεί σέ σκέψεις γιά καλύτερες ήμέρες. Σκέψεις πού ένισχύει άκόμη περισσότερο τό ουσιαστικότατο συμπέρασμα τής συνεντεύξεως του κ. Κατσιφάρα προς τά «Ναυτικά Χρονικά», ότι δηλαδή θά ύπάρξει διάλογος μέ όλους καί γιά όλα τά θέματα τής Ναυτιλίας καί των ανθρώπων της καί ότι όλες οι προτάσεις μπορούν νά συζητηθούν — καί κατ' άκολουθίαν νά ύλοποιηθούν — έφ' όσον όδη-

γούν στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα και εδράζονται σε συγκεκριμένα στοιχεία και βάσεις.

ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟ ότι πρέπει να υπάρξουν συγκεκριμένες και ολοκληρωμένες προτάσεις που δεν πρέπει να αποβλέπουν μόνο στην αντιμετώπιση των δυσκολιών ήμερων που περνάει τώρα η Ναυτιλία αλλά σ' ένα όσο γίνεται πιο μακρινό μέλλον — και είναι επίσης αυτόνομη ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν θα υστερήσουν και αυτή τη φορά να πράξουν το χρέος τους προς τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της, θεωρούν όμως ότι οι προτάσεις τη στιγμή αυτή πρέπει να προέλθουν από τους δύο κύριους παράγοντές της, τον έφοπλισμό και τη ναυτεργατική πλευρά.

ΑΛΛΑ ΓΙΑ ΝΑ ΑΠΑΛΛΑΓΟΥΜΕ όριστικά από τα ενδογενή προβλήματα θεωρούμε ότι χρειάζεται και κάτι άλλο: Χρειάζεται να υπάρξει ή συναίνεση και η κατάφαση ολόκληρου του πολιτικού κόσμου της χώρας για την υπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας, συναίνεση και κατάφαση που μπορεί να υλοποιηθεί και με την αποφυγή της μικροπολιτικής που ασκείται για την επίτευξη αμφίβολων κομματικών ωφέλειών και κυρίως με την απόλυτη στήριξη των οποίων κυβερνητικών μέτρων που θα προέλθουν από τις προτάσεις των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας και θα αποβλέπουν στην περαιτέρω ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και στη βελτίωση της θέσεως της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ να υπάρξει και μία δια-

κήρυξη όλων των πολιτικών δυνάμεων του τόπου, ή τουλάχιστον των περισσότερων με την όποια θα αναγνωρίζεται ή σημασία της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της — έφοπλιστών και ναυτικών — για τα εθνικά συμφέροντα και θα καλούνται όλοι οι Έλληνες πλοιοκτήτες να ξαναφέρουν τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο. Η ενίσχυση του συναλλαγματικού ισοζυγίου της χώρας με αυξημένους πόρους που θα προέρχονται από τη Ναυτιλία, ή ανόρθωση των οικονομικών του ΝΑΤ και των άλλων Ταμείων των ναυτικών μας, ή πλήρης και αποδοτικότητα απασχόληση του ναυτεργατικού μας δυναμικού και ή γενικότερη ωφέλεια του τόπου από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων πρέπει να ενδιαφέρει όλους και όχι μόνο την εκάστοτε κυβέρνηση.

ΚΑΙ ΣΤΗ ΦΕΤΕΙΝΗ ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», εκθέτουν τις απόψεις τους, όπως κάθε χρόνο για τα καυτά προβλήματα της Ναυτιλίας μας γνωστοί ναυτιλιακοί παράγοντες. Η καταχώρηση των άρθρων τους γίνεται έφετος — και ή τακτική αυτή θα ακολουθηθεί και στο μέλλον — κατ' απόλυτη αλφαβητική σειρά θα προηγούνται μόνον τα άρθρα των μελών προεδρείου των οικείων έφοπλιστικών ενώσεων και τιμητικώς ή συνεργασία του κ. Μανώλη Κουλουκουνητή. Στους αρθρογράφους της φετεινής έκδόσεως δεν περιλαμβάνεται ο νέος πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης — στάθηκε αδύνατο να γράψει λόγω φόρτου εργασίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΕΎΧΟΝΤΑΙ

ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΤΟΥΣ
ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

Ευτυχισμένο και δημιουργικό
τό 1985

ΤΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Νά βοηθήσουν όλοι τῇ Ναυτιλίᾳ..... Σελίς	1	• ΘΑΝΑΣΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ: Τό πρόβλημα τῆς ἀνεργίας..... Σελίς	45
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Συνέντευξη - ἐξομολόγηση τοῦ Ὑπουργοῦ ἐκ βαθέων.... »	5	• ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ: Μία νέα ναυτιλιακή πολιτική..... »	48
• Κ.Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ: Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία καί ἡ ἀντοχή τῆς στήν κρίση..... »	9	• ΓΕΩΡΓ. ΠΑΤΕΡΑ: «Τὴν περιβάλλομεν μέ στοργὴν καί ἀγάπην» (Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ)..... »	51
• Γ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Θά εἴμεθα όλοι ἐνοχοί..... »	13	• ΕΥΑΓ. ΠΟΘΗΤΟΥ: Ἐφαρμογὴ τοῦ σωστοῦ σχήματος ἐπανδρώσεως γιά τόν ἐπαναπατρισμό..... »	53
• ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: Ἡ κρίση τῆς Ναυτιλίας σέ ἐθνικά πλαίσια: Τί νά μὴν κάνουμε γιά νά τὴν ξεπεράσουμε..... »	16	• ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ: Ναυτιλιακός προβληματισμός 1985..... »	55
• ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Στήριξη καί ἐνθάρρυνση τῶν ἐφοπλιστῶν..... »	19	• ΓΕΩΡΓ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ: Ἦταν μία καλὴ χροιά..... »	59
• ΜΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ: Νά διατεθοῦν γιά διάλυση τὰ παλαιὰ πλοῖα καί νά προσκτηθοῦν νεώτερα..... »	21	• ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ: Μέ διάλογο ἢ ἐξεύρεση λύσεων γιά τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας..... »	61
• ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Θέσεις καί προβλήματα τῆς Ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας..... »	23	• ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ: Ἐνα ἄλλο μοντέλο σχέσεων Ἐργασίας — Κεφαλαίου.... »	63
• ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: Νέα προβλήματα στήν Ἀκτοπλοῖα..... »	25	• ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ: Ἡ Ναυτιλιακή Διοίκηση. Σκέψεις γιά ἓνα σύστημα εἰδικεύσεως..... »	65
• ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Νά ἐξαλειφθεῖ ἡ κρίση συνεργασίας μέ τό Κράτος..... »	27	• ΕΥΑΓ. ΑΘΗΝΑΙΟΥ: Ναυτιλιακή Νομοθεσία καί Νομολογία. Παρακολούθηση τῶν ἐξελίξεων τοῦ 1984..... »	69
• ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΚΟΥ: Πολιτικό θάρρος καί ἀντισταθμιστική εἰσφορά..... »	30	• ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ: Δράση καί προβληματισμός..... »	75
• ΓΕΩΡ. ΓΡΑΤΣΟΥ: Ἄν τό ἐλληνικό πλοῖο πάψει νά παρέχει φθιγνό κόμιστο θά πάψει νά ὑπάρχει..... »	32	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Αὐτοί πού χάθηκαν τό 1984..... »	76
• ΓΕΩΡΓ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ: Συμπαράταξη τοῦ κρατικοῦ παράγοντος..... »	34	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς ἐλληνόκτητης Ναυτιλίας..... »	79
• ΓΕΩΡΓ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ὑπάρχει ἐλπίδα νά ἐπιβιώσει τό ἐλληνικό πλοῖο;..... »	35	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό ὑπό ναυπήγηση ἐλληνόκτητο τοννάζ..... »	96
• ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ἀδυναμία προβλέψεων γιά τό μέλλον..... »	37	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τά ἀτυχήματα τοῦ ἐλληνόκτητου στόλου..... »	99
• ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Προβλέψεις διὰ τό 1985..... »	40	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπηση τῆς Ναυλαγοράς τοῦ 1984..... »	103
• Λ. ΛΕΜΟΥ: Νά ἐπιδείξουμε σύνεση... »	41	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἡ ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων κατὰ τό 1984.... »	110
• ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ: Κρίσεις ναύλων καί κρίσεις ἐμπιστοσύνης..... »	43	• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπηση τῆς Διεθνούς Ναυτιλίας..... »	117

PIRAEUS BRANCH
Director: Marios Christoforidis
SHIPS AGENTS FOR OVER 60 USA PORTS
145 Notara Street, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519201, 4519214
Telex: 211944 CHRI GR



MORAN SHIPPING AGENCIES, INC. FOR FAST...RELIABLE SERVICE

Providing Fast, Efficient Shipping
Services for More Than 47 Years
In Ports from Maine to Texas and California

KURZ-MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

- 132 Nassau Street
Suite 1320
New York, New York 10038
Telephone (212) 227-9797
TELEX (RCA) 223130

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

- 10 Jefferson Boulevard
Warwick, Rhode Island 02888
Telephone (401) 941-7200
TELEX 927669
TWX 710-381-6943
- 141 Pearl Street
Boston, Massachusetts 02110
Telephone (617) 338-6810
TWX 710-321-0137
- P.O. Box 571
31 Cherry Street
Milford, Connecticut 06460
Telephone (203) 877-2514
TELEX 643271
- 440 Commercial Street
Portland, Maine 04101
Telephone (207) 772-6515
TELEX 944467
- P.O. Box 417
Searsport, Maine 04974
Telephone (207) 772-6515

MORAN-THIBODEAUX SHIPPING AGENCIES

- 602 Sawyer, Suite 200
Houston, Texas 77007
Telephone (713) 880-0940
TELEX 774139
- Regional Square
3800 Highway 365
Port Arthur, Texas 77642
Telephone (409) 722-9393
TELEX 779495
- 2208 Mechanic Street
Galveston, Texas 77550
Telephone (409) 762-8923
TELEX 765461
- 723 North Upper Broadway
Corpus Christi, Texas 78403
Telephone (512) 884-0903
TELEX 778460

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

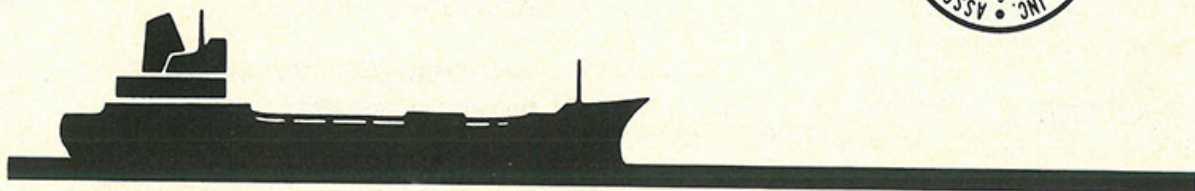
- World Trade Center Baltimore
Suite 1545
Baltimore, Maryland 21202
Telephone (301) 539-6925
TELEX 87620
TWX 710-234-1033

MORAN-GULF SHIPPING AGENCIES, INC.

- International Trade Mart
2 Canal St., Suite 1411
New Orleans, Louisiana 70130
Telephone (504) 529-1166
TELEX 784112
- P.O. Box 272066
Tampa, Florida 33688
Telephone (813) 961-9601
TELEX 820930

MORAN-WEST SHIPPING AGENCIES, INC.

- 21100 S. Alameda
Long Beach, California 90810
P.O. Box 326
Wilmington, California 90748
Telephone (213) 518-1179
TWX 910-345-6635



Serving Over 60 Ports Maine to Texas and California
Experienced Service for Tankers, LPG and LNG, Container, General, Bulk Cargoes and Offshore Rigs and Supply Vessels

Μιά συνέντευξη - εξομολόγηση του 'Υπουργού εκ βαθέων

Γ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Διάλογος με όλους για όλα τα θέματα της Ναυτιλίας

Αυτή τη χρονιά προσπαθήσαμε να αποφύγουμε τα τετριμένα. Και αντί να ζητήσουμε από τον 'Υπουργό Ναυτιλίας το καθιερωμένο άρθρο του για τη σημερινή ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», «στήσαμε» τον κ. Κατσιφάρα μπροστά σε ένα μαγνητόφωνο και του ζητήσαμε να μās πεί τις αντιλήψεις του για τα καυτά θέματα που αντιμετωπίζουν σήμερα η Ναυτιλία και οι άνθρωποι της. Έτσι, η συνέντευξη που βγήκε από την συνομιλία με τον 'Υπουργό είναι ζωντανή, πράγμα άλλωστε που διακρίνεται εύκολα στο κείμενο που ακολουθεί, είναι μία ειλικρινής συζήτηση χωρίς φτιασιδία και προκατασκευές και γι' αυτό αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα.



ματα, όπως εκφράσθηκαν στη συνέντευξη, ή συζήτηση που διεξήχθη οδηγεί σε χρησιμότερα συμπεράσματα, κυρίως από τα οποία είναι: Πρώτο, ότι θα υπάρξει διάλογος με όλους για όλα τα θέματα της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, και, δεύτερο, ότι όλες οι προτάσεις και οι ιδέες μπορούν να συζητηθούν — και επί πλέον να υλοποιηθούν — εφ' όσον εδράζονται σε συγκεκριμένα στοιχεία και βάσεις και οδηγούν στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

«Ασχετα με τό αν διαφωνεί κανείς ή έχει διαφορετικές αντιλήψεις ή εκτιμήσεις από αυτές του 'Υπουργού για διάφορα θέ-

«Η συνέντευξη του 'Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα παραχωρήθηκε στο Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπαρή και έχει ως εξής:

— «Η συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου, που συνεχίστηκε και κατά το έτος που λήγει, είναι ένα γεγονός που δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Ποιά, κατά τη γνώμη σας είναι τα αίτια που προκαλούν τη φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο και έν πάση περιπτώσει πώς σκέπτεσθε να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα αυτό, το οποίο पैра από τις επιπτώσεις στο θέμα της απασχόλησης των 'Ελλήνων ναυτικών και στη συναλλαγματική απόδοση της ναυτιλίας αναμένεται ότι θα έχει και άλλες δυσμενείς συνέπειες, όπως είναι λόγου χάρι ή μεταφορά της έδρας ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε άλλες χώρες και κυρίως στη Βρετανία;

— «Η συρρίκνωση του στόλου δεν είναι ελληνικό μόνο φαινόμενο. Θα έλεγα μάλιστα στις διάφορες Κασσάνδρες που τελευταία έχουν αρχίσει να μιλούν συνεχώς γι' αυτό το φαινόμενο, ότι ή συρρίκνωση του ελληνικού στόλου σε σχέση με τους άλλους στόλους της ΕΟΚ παρατηρείται σε πολύ βραδύτερο ρυθμό. Άρκει να σās φέρω το παράδειγμα του στόλου της Βρετανίας που έχει πτώση σε μεγαλύτερο ποσοστό. Φυσικά μπορώ να δώσω και άλλα στοιχεία για να αποδείξω ότι πραγματικά συρρικνώνονται οι εθνικοί στόλοι της ΕΟΚ και ότι παράλληλα υπάρχει έγγραφη πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας. Και παρά τό γεγονός ότι έχουν δοθεί στην 'Ελλάδα κίνητρα και ή ελληνική σημαία θεωρείται σάν εθνική σημαία από τις φθηνότερες,

πλοία ελληνικά και άλλα κοινοτικά καταφεύγουν σε σημαίες ευκαιρίας, κυρίως για να έχουν φθηνότερο κόστος, μικρότερους έλέγχους και κάποια άσυδοσία. Οι σημαίες ευκαιρίας είναι ένα μεγάλο πρόβλημα που με έχει προβληματίσει τελευταία — για παράδειγμα θά σās πω ότι από επίσημες στατιστικές προκύπτει ότι στη δεκαετία 1973-1982 ο στόλος της ΕΟΚ, συμπεριλαμβανομένης και της 'Ελλάδος, αύξήθηκε κατά 20% ενώ αντίστοιχα ο στόλος κοινοτικών συμφερόντων με ξένες σημαίες αύξήθηκε κατά 97%. Παράλληλα τήν τριετία 1981 — 1983 ο κοινοτικός στόλος μειώθηκε κατά 14% ενώ ο στόλος κοινοτικών συμφερόντων με ξένες σημαίες αύξήθηκε κατά 22%. Από αυτά τα στοιχεία και μόνον προκύπτει ότι ή διαρροή από τό εθνικά νηολόγια προς τις σημαίες ευκαιρίας είναι τό χαρακτηριστικό, των τελευταίων ετών — έπομένως δικαιολογείται από πού σās είπα στην αρχή, ότι ή μείωση δεν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο. Είναι ευρωπαϊκό φαινόμενο, είναι φαινόμενο που αντιμετωπίζουν όλες οι εθνικές σημαίες. Νομίζω ότι απαντώ στο έρώτημά σας.

— Ναι, υπάρχει όμως μία άπορία, διότι έμās σ' αυτόν τον τόπο μās ενδιαφέρει ή ελληνική ναυτιλία και γι' αυτήν αγωνιζόμαστε. Έμείς στα «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουμε ότι τό περισσότερο πλοία ώφελούν τον τόπο. Και έπειδή διαπιστώνουμε ότι πλοία που φεύγουν από τό εθνικό νηολόγιο εξακολουθούν να κινούνται με τις ξένες σημαίες στις όποιες καταφεύγουν, τό έρώτημα που μās βασανίζει συνεχώς είναι τί μπορούμε να κάνουμε για ξαναφέρουμε στον τόπο αυτά τό ελληνόκτητα πλοία καθώς και τό πλοία που προσκτήθηκαν τό τελευταία χρόνια και δεν

έχουν προσέλθει στο εθνικό νηολόγιο.

— Δεν είναι αλήθεια τό δεύτερο που αναφέρετε. Από τό στοιχεία που έχω στη διάθεσή μου προκύπτει ότι τό νεότευκτα πλοία σε μεγάλο βαθμό έρχονται στην ελληνική σημαία, εκτός από τις περιπτώσεις που έχουν ναυλωθεί και έχουν συγκεκριμένη ύποχρεωση για συγκεκριμένη σημαία. Όλα τό άλλα πλοία, όπως προκύπτει από τό στοιχεία που έχω από τό προξενικά λιμεναρχεία που βρίσκονται σε χώρες όπου κτίζονται τό ελληνικά πλοία και κυρίως στην 'Ιαπωνία, ύψώνουν την ελληνική σημαία. Τά άλλα, τό όποια καταφεύγουν στις σημαίες ευκαιρίας, είναι, όπως προκύπτει και από τις στατιστικές, παλιά πλοία, περασμένης τεχνολογίας και βεβαίως ή δική μας ή πολιτική είναι πολλά και καλά πλοία, διότι θεωρούμε ή ναυτιλία έναν από τους βασικούς τομείς ανάπτυξης της εθνικής μας οικονομίας, αλλά δεν νομίζω ότι έχουμε μεγαλύτερες δυνατότητες εκτός από τό μέτρα που λάβαμε τελευταία για την ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και πού όπως θυμάσθε καταφέραμε — και έπ' αυτού δέχομαι συζήτηση με όποιονδήποτε καλόπιστο — να καταστήσουμε τό ελληνικό πλοίο φθηνότερο από όποιοδήποτε άλλο πλοίο εθνικού νηολογίου και σπεύδω να διευκρινίσω ότι δεν μιλάω για τις σημαίες ευκαιρίας. Και αυτό είναι ένα θέμα τό όποιο με άπασχολεί τελευταία και θά δώ κ. Τσαπαρή μέσα στα πλαίσια της ΕΟΚ ποιά θά είναι ή εισήγησή μου για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου, γιατί όπως ξέρετε, οι ίδιοι οι έφοπιστές, με την καταφυγή τους στις σημαίες ευκαιρίας πριονίζουν τό κλαρί στο όποιο κάθονται, πριονίζουν τό εθνικό τους νηολόγιο. Όπως ξέρετε και πρέ-

πει να μάθει ο ελληνικός λαός, οι σημαίες ευκαιρίας είναι μία «εφεύρεση» του αμερικανικού εφοπλιστικού κεφαλαίου. Μη μπορώντας να ανταγωνισθεί σε επίπεδο εθνικής σημαίας τους Ευρωπαίους βρήκε τη λύση των σημαίων ευκαιρίας. Έκεί υπάρχει ο θάνατος του Ευρωπαίου εφοπλιστή, διότι στο χώρο αυτόν επιβιώνει ο οικονομικά ισχυρότερος και ισχυρότερος είναι πράγματι ο Αμερικανός. Δεν μπορεί με καμιά δύναμη ο Ευρωπαίος να ανταγωνισθεί τον Αμερικανό στη σημαία ευκαιρίας. Είναι αγώνας, όπως λέμε στο ποδόσφαιρο, εκτός έδρας. Η δλη δύναμη του Ευρωπαίου εφοπλιστή ήταν και είναι το εξειδικευμένο εργατικό του δυναμικό. Γι' αυτό, όπως σάς τόνισα προηγούμενα, με απασχολεί σοβαρά τι πρέπει να κάνουμε στα πλαίσια της Κοινότητας για να περιορίσουμε τις σημαίες ευκαιρίας. Και δεν τό λέγω μόνο για την ελληνική ναυτιλία, τό λέγω για τη ευρωπαϊκή ναυτιλία.

— Υπάρχει μία ουσιαστική παρατήρηση: Δεν είναι μόνο τα νεότευκτα πλοία στα όποια αναφερόμαστε. Είναι τα πλοία που έχουν αγορασθεί από «δεύτερο χέρι» και πολλά από αυτά δεν έχουν καταφύγει στο εθνικό νηολόγιο και κινούνται με ξένες σημαίες χωρίς ακόμη να προτιμήσουν και τη λύση της ασφάλισης των πληρωμάτων τους στο ΝΑΤ. Γι' αυτά τα πλοία μιλάμε — εκτός από αυτά που έχουν φύγει από τό νηολόγιο μας — και έμεις στα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούμε ότι με όρισμένες ακόμη ρυθμίσεις μπορούν να προσελκυσθούν στο εθνικό νηολόγιο πολλά ελληνόκτητα πλοία, μεταξύ των όποιων είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται και αρκετά από αυτά που ξεφυγαν.

— Αναμένω τις προτάσεις, είτε είναι σε πλαίσια δημοσιογραφικά, είτε στα πλαίσια της Ένωσης. Έλληνες εφοπλιστές, αλλά να μην επανέλθουμε στο θέμα της ανακύκλωσης που είναι στη δέσμη των μέτρων του νόμου 1376 που άφορουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Εάν υπάρχουν και άλλα μέτρα που μπορούν να ληφθούν χωρίς να θίγουν τους εργαζομένους, την ασφάλεια του πλοίου και την ασφάλεια μεταφοράς του φορτίου είμαστε έτοιμοι — έμεις είμαστε κυβέρνηση του διαλόγου — να πάσοι στιγμή να τα συζητήσουμε και να τα δούμε.

— Κύριε Υπουργέ, να προχωρήσουμε τώρα σε μία άλλη ερώτηση: Στο ναυτιλιακό χώρο εκκράζονται φόβοι για τό θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας που ενισχύθηκαν από τό διαλαμβανόμενα στο νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ σχετικά με τη διαγραφή πλοίων που αποκτώνται σε πλειστηριασμούς. Ποιές είναι οι θέσεις σας γύρω από τό θεσμικό πλαίσιο; Θα παραμείνει όπως έχει, θα βελτιωθεί ακόμη περισσότερο ή υπάρχουν άλλες σκέψεις και ποιές είναι αυτές;

— Έδώ σ' αυτόν τον τόπο ποτέ δεν θα λείψουν οι κινδυνολόγοι που είναι δύο κατηγοριών. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν όσοι κινούνται από πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα. Στη δεύτερη όσοι είναι όκηνοί, οι όποιοι αντί όποιοδήποτε άλλου έργου άσκοον άρνητική κριτική για να έχουν λόγο ύπαρξης. Τό θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας δεν θά αλλάξει αν οι παράγοντες της ναυτιλίας δεν τό θελήσουν. Και αν θά αλλάξει θά μεταβληθεί στο καλύτερο. Η κυβέρνηση άπό μόνη της δεν πρόκειται να επιβάλει θεσμικές αλλαγές στη ναυτιλία γιατί έτσι τό

θέλει. Η ναυτιλία πρέπει άπό τη φύση της να χαίρει καθεστώςτος πλήρους ελευθερίας, πράγμα φυσικά που διαφέρει άπό την άσυντομία την όποια πολλοί συγχέουν.

— Κύριε Υπουργέ, τον τελευταίο καιρό άκούγεται όλοένα και συχνότερα στην «Άκτη Μισούλη ή φράση «αρχίζουμε να κουραζόμαστε» και αυτό στα «Ναυτικά Χρονικά» τό θεωρούμε ιδιαίτερα άνησυχητικό για την πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμάτων. Θεωρούμε επίσης ότι ό ελληνικός εφοπλισμός χρειάζεται τώρα που έχουν εξαντληθεί όλα τό περιθώρια μία γερή ένεση κουράγιου για να μπορέσει να κρατήσει, να σταθεί όρθιος και να συνεχίσει την άγωνιώδη προσπάθεια για την επιβίωση. Μία τέτοια ένεση κουράγιου θά μπορούσε, κατά την αντίληψή μας, να προσφέρει ό Πρόεδρος της Κυβέρνησης σε μία συνάντησή του με τον εφοπλισμό. Είναι ένδεχόμενο να υπάρξει μία πρόμοια συνάντησης;

— Η κυβέρνηση της αλλαγής, ή κυβέρνηση του Άνδρέα Παπανδρέου, είναι ή πρώτη κυβέρνηση που έχει για όλους τους «Έλληνες και για όλους τους φορείς τις πόρτες άνοιχτές. Και επί πλέον κανείς σ' αυτή την κυβέρνηση δεν δογματίζει έξ αιτίας της καρέκλας στην όποια κάθεται. Υπάρχει όμως μία τάση γενική τα θέματα να πηγαίνουν όλα στον Υπουργό, είτε άκόμη στον Πρωθυπουργό. Νομίζω ότι αυτό είναι λάθος και είναι δείγμα ύπανάπτυξης να θέλουμε όλοι μας να μδ άκούσει άπό πρώτο χέρι ό Πρωθυπουργός λές και είναι μάγος που θά διώξει τό κακό πνεύμα που συντελούν στην κακοτυχία μας. Άνάγκη, κ. Τσαπραλή, έχουμε άπό προτάσεις, άπό έποικοδομητική κριτική για να μπορέσει ή κυβερνητική μηχανή να ύλοποιήσει άντικειμενικώς τό αναγκαία και χρήσιμα. Αυτή είναι ή άπάντησή μου στο ερώτημά σας.

(Στό σημείο αυτό θεωρούμε αναγκαίο να προσθέσουμε ότι ό Πρωθυπουργός κ. Άνδρέας Παπανδρέου έπισκέφθηκε στις 6 Ιανουαρίου τό ύπουργείο Ναυτιλίας και άπαντώντας σε προσφώνηση του άρχηγού του Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχου Παντέλη Πρωτονοτάριου τόνισε ότι ή συμβολή του ΥΕΝ στο διοικητικό μηχανισμό της χ'ρας είναι σημαντική γιατί ό κλάδος της έμπορικης ναυτιλίας είναι πολύτιμος, όπως είπε ό Πρωθυπουργός, για την εθνική οικονομία λόγω της συμβολής της στο συναλλαγματικό ίσοζύγιο. Επίσης ό Πρωθυπουργός έξηρε τη σημασία του ναυτεργατικού και εφοπλιστικού παράγοντος και ύπογράμμισε την άμεριστη στοργή με την όποία τους περιβάλλει ή κυβέρνηση. Τέλος, ό Πρωθυπουργός άναφέρθηκε στο καιριο θέμα της άκτοπλοίας και διαβεβαίωσε ότι ή κυβέρνηση κάνει και θά κάνει ό,τι είναι δυνατόν για την άντιμετώπιση των προβλημάτων της ναυτιλίας αλλά και των άλλων θεμάτων που άποτελούν άντικείμενο εύθύνης του ΥΕΝ. Προσφωνήσαν τον Πρωθυπουργό ό άρχηγός του Λιμενικού Σώματος εκ μέρους του προσωπικού του ύπουργείου άφού τον εύχαρίστησε για την τιμή και τη σημασία της έπισκέψης του σε ένα άπό τα σημαντικότερα παραγωγικά ύπουργεία, άναφέρθηκε συνοπτικά σ' ά σημερινά κρίσιμα προβλήματα της ναυτιλίας και έξέφρασε την εύγνωμοσύνη του προσωπικού του ύπουργείου για την άμεριστη συμπαράσταση της κυβέρνησης στα προβλήματα της έμπορικης ναυτιλίας και των ναυτικών μας. Τέλος διαβεβαίωσε ότι όλο τό προσωπικό τ' ύ ύπουργείου μαζί με την εφοπλιστική και ναυτεργατική πλευρά συμπαρίσταται στον άγώνα για την επιβίωση και άνάπτυξη της ναυτιλίας).

— Πολλοί θεωρούν ότι οι ρυθμίσεις της άνακυκλώσεως και τό συμβαίνουν με τό ΝΑΤ που θεωρεί τους πλοιοκτήτες εκ προοιμίου κλέφτες και άπατεώνες, τις κυριότερες αιτίες που όδηγούν τους εφοπλιστές να ά-

ποσύρουν τό πλοίο τους άπό τό εθνικό νηολόγιο. Ποιές είναι οι άντιλήψεις σας για τό δύο αυτά θέματα και πώς σκέπτεσθε να τα άντιμετωπίσετε αν και έσείς έχετε διαπιστώσει την άλήθεια αυτών των πραγμάτων;

— Κατ' άρχήν δεν συμφωνώ με τό συμπέρασμα ίκό χαρακτήρα της έρώτησης σας. Δεύτερο, τό ΝΑΤ ή άνακύκλωση δεν άποτελούν αιτίες φυγής άπό την ελληνική σημαία. Τρίτο, φοβούμαι ότι ύιοθετείτε την άποψη του παρελθόντος ότι κυβερνητικό στέλεχος σημαίνει κάποιο ίερό τέρας, έναν άπίθανο μονομάχο προβλημάτων που αυτός μόνο θά λύσει τό προβλήματα. Έχουμε δώσει μία άλλη μορφή στο κυβερνητικό στέλεχος. Η κυβέρνηση μας, τονίζω πάλι κ. Τσαπραλή, ή κυβέρνηση του λαού, άπομυθοποίησε αυτό τό δόγμα, έγινε καθημερινή. Έργάζεται και άποδίδει διά μέσου του λαού και ό,τι κάνουμε πάντοτε γίνεται με πολύ διάλογο και συνεργασία. Οι άντίπαλοί μας εφαρμόζουν τη βιομηχανία έτικέτας. Σ' ό,τι μοιάζει άρνητικό βάζουν την έτικέτα «έργο του ΠΑΣΟΚ» ή σ' ό,τι κάνει ή κυβέρνηση ψάχνουν να βρουν πώς θά τό συνδέσουν με κάτι άρνητικό για να δουλέψει ή βιομηχανία της έτικέτας. Η άπάντησή μου στο ερώτημά σας είναι μονολεκτική: θά άντιμετωπίσουμε τό πρόβλημα. Πώς; Δουλεύοντας.

— Κύριε Υπουργέ, άπό την πείρα μου τόσα χρόνια στο χώρο της Ναυτιλίας και έπειδή παρακολούθη ύυστηματικά τό θέματα του ΝΑΤ, έχω διαπιστώσει ότι ένα μεγάλο πρόβλημα και για τό Ταμείο και για τον εφοπλισμό είναι ή διακίνηση του ναυτολογίου που γίνεται και σήμερα όπως γινόταν τότε που ίδρύθηκε τό ΝΑΤ. Έχω προτείνει άπό τό «Ναυτικά Χρονικά» μία άπλή αλλά πολύ άποτελεσματική αλλαγή στη διακίνηση του ναυτολογίου που θά επιφέρει ταχύτερη είσορή χρημάτων (έσόδων) στο ΝΑΤ και θά όδηγήσει στην άπαλλαγή της πλοιοκτησίας άπό τό βραχνά που προκαλεί ό σημερινός τρόπος διακινήσεως του ναυτολογίου. Η λύση είναι: Στο ήμερολογιακό έξάμηνο, δηλ. στις 30 Ιουνίου και στις 31 Δεκεμβρίου, τό ναυτολόγιο κλείνει με την εύθύνη του πλοίαρχου χωρίς τη διαμεσολάβηση ούοδήποτε άλλου — Φυσικά μιλάμε για ένα νέου τύπου ναυτολόγιο που θά παρέχει τη δυνατότητα άντιγράφων — και άνά ένα άντίτυπο θά άποστέλλεται κατ' εύθειαν στο ΝΑΤ, στά ΜΕΘ και στη διαχειρίστρια έταιρία και ένα θά παραμείνει στο πλοίο για όποιοδήποτε έλεγχο. Τι έχει γίνει πρός την κατεύθυνση αυτή;

— Υπάρχουν πάρα πολλές προτάσεις για τη βελτίωση της όργάνωσης του ΝΑΤ και των άλλων νομικών προσώπων για τό όποια δεν είχαμε ίσχυρισθεί ποτέ ότι βρίσκονται σε καλό οργανωτικό επίπεδο. Άγωνιζόμαστε επί τρία χρόνια σ' αυτήν την κατεύθυνση και έπειδή μιλάτε για τό συγκεκριμένο θέμα του ναυτολογίου θέλω να σάς πώ ότι έχουν μελετηθεί διάφορες προτάσεις και στα πλαίσια της μηχανοργάνωσης που μελετούμε τώρα και προπαθούμε να βάλουμε μπροστά συμπεριλαμβάνονται και πολλά κομμάτια άπό τη δική σας πρόταση. Πάντως και σ' αυτό τό σημείο πρέπει να ύπογραμμίσω ότι δεν πρόκειται να γίνει τίποτε εάν προηγουμένως δεν ένημερωθούν όλοι οι φορείς γ' αυτές τις αλλαγές. Θά πρέπει να ένημερώσουμε και τους εφοπλιστές και τους εργαζομένους, κυρίως τους πλοίαρχους που είναι ύπεύθυνοι για τό ναυτολόγιο και να είσθε βέβαιοι έσείς αλλά και οι άσφαλισμένοι του

NAT ότι θα γίνει το καλύτερο για την ταχύτερη και ασφαλέστερη εισπραξη των εισφορών του Ταμείου. Η δική μας επιθυμία είναι να μην ταλαιπωρούνται ούτε οι ασφαλισμένοι, ούτε οι εργοδότες. Θέλουμε να βρούμε μεθόδους που θα διασφαλίσουν τα οικονομικά συμφέροντα του NAT, ώστε σύντομα και απλά να λύσουμε τα θέματα.

— Η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να είναι δέσμια πολλών εξαρτήσεων από το εξωτερικό και αυτό οφείλεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι η ανάπτυξη της δεν συνοδεύθηκε με τη δημιουργία της ανάλογης υποδομής ή οποία παράλληλα με τη ναυτιλία θα ωφέλουνε και τον τόπο. Στις προθέσεις της κυβερνήσεώς σας περιλαμβανόταν και η απαλλαγή της ναυτιλίας από τις εξαρτήσεις αυτές αλλά ως τη στιγμή δεν έχει γίνει τίποτε προς την κατεύθυνση αυτή. Τι έχετε να πείτε για αυτό το σπουδαιότερο ζήτημα;

— Σας παραπέμπω στο πενταετές πρόγραμμα της κυβέρνησης που πρώτη φορά στην ιστορία αυτού του τόπου βρήκε θέση η ναυτιλία, δηλαδή στο πενταετές πρόγραμμα για πρώτη φορά περιελήφθηκε και η ναυτιλία. Η ανάγκη ναυτιλιακής υποδομής είναι πολιτικό και οικονομικό έντοπιση της δικής μας κυβέρνησης. Μιλώντας όμως για υποδομή μιλάμε για κάποιο χρόνο, διότι όλα αυτά δεν γίνονται από τη μία μέρα στην άλλη και γι' αυτό σας παραπέμπω στο πενταετές που πιστεύω ότι στην τριετία που απομένει ως το 1987 — όπως είναι γνωστό το πρόγραμμα αφορά τα έτη 1983-87 — εφ' όσον ο ελληνικός λαός μάς δώσει τη δυνατότητα της συνέχειας, θα δείτε πράγματι σπουδαία πράγματα να γίνονται όπως αυτά ακριβώς αναλύονται στο πενταετές και δεν νομίζω ότι υπάρχει χώρος σ' αυτή τη συζήτηση να αναλύσουμε τους στόχους του πενταετούς προγράμματος που αναφέρονται στη ναυτιλία.

— Κύριε Υπουργέ, με ιδιαίτερη ικανοποίηση διαπιστώσαμε τον τελευταίο καιρό ότι το Υπουργείο για πρώτη φορά αντιμετωπίζει με σωστό τρόπο τις προσπάθειες που καταβάλλουν στους διεθνείς οργανισμούς οι ανεπτυγμένες βιομηχανικά χώρες για να

«φορτώνουν» συνεχώς τη ναυτιλία με εξαρτήματα και μηχανήματα τα οποία πολλές φορές δεν χρειάζονται γιατί απλούστατα τα υπάρχοντα επί των πλοίων κάνουν πολύ καλά τη δουλειά για την οποία σχεδιάσθηκαν και αυτό μόνο και μόνο για να εξασφαλίσουν την παραγωγική απασχόληση της βιομηχανίας τους. Πρόσφατα η χώρα μας άρχισε να κάνει τα πρώτα της βήματα προς την κατεύθυνση της κατασκευής μηχανημάτων που προορίζονται για τον εξοπλισμό των πλοίων. Μετά την εμφάνιση στα τελευταία «Ποσειδωνία» του ελληνικού διαχωριστήρα πετρελαίου - νερού που προκάλεσε άμέσως μία σημαντική μείωση της τιμής των ξένων αντίστοιχων μηχανημάτων που διατίθενται στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, είχαμε πρόσφατα την παρουσίαση μίας νέας προπέλλας που έφευρε Έλληνας μηχανικός του εμπορικού ναυτικού, η οποία σύμφωνα με δοκιμές που έγιναν στο Ναυπηγείο Έλευσίνας επιφέρει μία σημαντικότερη οικονομία στα καύσιμα. Πώς αντιμετωπίζετε αυτή την εξέλιξη και ποια πρακτικά μέτρα πήρατε ή πρόκειται να πάρετε για την προώθηση του διαχωριστήρα πετρελαίου, της νέας προπέλλας και άλλων παρόμοιων μηχανημάτων που ενδέχεται να κατασκευασθούν από Έλληνες κατασκευαστές;

— Το ερώτημά σας αυτό σχετίζεται με εκείνο το προηγούμενο περί υποδομής. Σκοπός της κυβέρνησης είναι η δημιουργία Ίνστιτούτου Ναυτικής Έρευνας και η εν συνεχεία διοχέτευση των επιτευγμάτων του στη βιομηχανία. Οι περιπτώσεις που αναφέρετε συγκεκριμένα είναι πράγματι εξαιρετικού ενδιαφέροντος και από πλευράς μου, από πλευράς Υπουργείου, θα τύχουν της απαραίτητης προσοχής.

— Έχει διαπιστωθεί επανειλημμένα ότι υπηρεσίες άλλων υπουργείων παρεμβαίνουν σε θέματα που σχετίζονται καθ' οιονδήποτε τρόπο με τη ναυτιλία χωρίς να ενημερώνουν προηγουμένως το YEN, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλές φορές προβλήματα εκεί που ουσιαστικά δεν υπάρχουν και τελικά το Υπουργείο σας και έσείς προσωπικά

να αναλαμβάνετε το ρόλο πυροσβέστη. Πώς αντιμετωπίζετε το πρόβλημα αυτό ώστε να μην προκαλούνται παρενέργειες στην πολιτική που εφαρμόζει το YEN;

— Το θέμα είναι καθαρά οργανωτικό και όπως ξέρετε δεν είναι τωρινό και έλκει την καταγωγή του από το παρελθόν. Όπως γνωρίζετε, εργαζόμαστε πάνω στην οργανωτική δομή του Υπουργείου και σύντομα πιστεύω παρόμοια προβλήματα θα αποφεύγονται. Καταβάλουμε μία τεράστια προσπάθεια γιατί η προσωπική μου άποψη — χωρίς αυτό να αποτελεί αναγκασία και κυβερνητική άποψη — είναι ότι το YEN θα πρέπει να αγκαλιάζει και να λύνει διά μέσου των άλλων υπουργείων όλα τα θέματα που έχουν σχέση με το πλοίο και το ανθρώπινο δυναμικό του.

— Κύριε Υπουργέ, θα αναφερθώ σε κάτι που είναι καθαρά προσωπικό: Πολλοί σας κατηγορούν ότι έχετε πει επανειλημμένα ότι δεν σας ενδιαφέρει πού φεύγουν τα πλοία από το εθνικό νηολόγιο — λένε συγκεκριμένα ότι έχετε πει: «Όσοι θέλουν να πάρουν τα πλοία τους και να φύγουν». Ποια είναι η αλήθεια εν προκειμένω για να μην υπάρχουν λανθασμένες εντυπώσεις στην ελληνική ναυτιλιακή κοινή γνώμη;

— Αυτό, πράγματι, το έχω πει και ισχύει για όσους απειλούν την πατρίδα τους με κάθε ψύλλου πήδη. Μικρή κατηγορία εφοπλιστών που ταυτίζει την ελευθερία με την ασυδοσία, όσους δεν περνά το δικό τους γινικεύουν το ατομικό θέμα και απειλούν ότι θα πάρουν τα πλοία τους και θα φύγουν. Σ' αυτούς, λοιπόν, που αρνούνται το διάλογο, αρνούνται τη νομιμότητα, αρνούνται την πατρίδα τους, κάθε Έλληνας διά μέσου του Υπουργού Ναυτιλίας τους λέει κατευόδιο. Κι' αυτό μέσα στα δημοκρατικά πλαίσια, διότι δύο λύσεις στη συνέχεια υπάρχουν: «Η να καταλύσουμε το κράτος και να κάνει ο καθένας ό,τι θέλει, ή να κάνουμε το χωροφύλακα και να δημιουργήσουμε εμπόδια τέτοια ώστε να μην μπορούν να φύγουν τα πλοία από την ελληνική σημαία. Η κυβέρνηση ή δική μας που είναι δημοκρατική δεν ακολουθεί ούτε



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245
telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

τόν ένα, ούτε τόν άλλο δρόμο. Τό ότι η διαφυγή πλοίων σε άλλες σημαίες μας θλίβει δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία, αλλά εμείς σε κάθε περίπτωση αναζητούμε τό διάλογο, πώς όμως να υπάρξει διάλογος με κάποιον που θέλει άνευ όρων να επιβάλει τά δικά του; Έλπίζω ότι μ' αυτά τά λόγια σάς έδωσα απάντηση στο έρώτημά σας.

— Ποιά ύπηρεξαν τά αποτελέσματα από τή μέχρι τώρα εφαρμογή του νόμου 1376; Έξυπηρετήσε τό βασικό στόχο του πού ήταν, όπως είχε δηλωθεί, ή ενίσχυση του ελληνικού πλοίου γιά τήν αντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως;

— Τά πράγματα ποτέ δεν είναι απόλυτα. Η εφαρμογή του νόμου δημιούργησε κάποιες δυσκολίες. Τά θετικά αποτελέσματα επιμένω ότι είναι πολύ περισσότερα άπό τά αρνητικά. Τό κοινωνικό πρόβλημα τής άνεργίας αντιμετωπίσθηκε κατά γρήγορο και ικανοποιητικό τρόπο. Ο στόχος τής βραχυπρόθεσμης ελάφρυνσης του κόστους πληρώματος έγινε και μάλιστα σε συνδυασμό με τήν άνοδο του δολλαρίου υποστηρίζω ότι τό ελληνικό πλοίο σήμερα είναι τό φθηνότερο άπό όλες τίς εθνικές σημαίες. Τώρα άν κάποιος ήθελε να είναι φθηνότερο και άπό τίς σημαίες εύκαιρίας αυτό είναι άλλο θέμα και έχει σχέση με τήν εύρύτερη πολιτική των κατ' έξοχήν ναυτιλιακών χωρών έναντι των σημαίων εύκαιρίας πού σάς ανέπτυξα στήν άρχή. Η ούσία είναι ότι ο νόμος αυτός έδωσε οικονομικές ελαφρύνσεις στο πλοίο με τίς διμερείς συμβάσεις και τή μείωση τής σύνθεσης. Άπό τήν άλλη πλευρά επιβάρυνε σε κάποιο σημείο τήν εύθύνη των έφοπλιστών να μεταφέρουν στους επτάμηνους και έννιά μηνες τό πλήρωμα πού πρέπει να άνακυκλωθεί. Αλλά αυτά, κ. Τσαπραλή, όπως θυμάσθε, ήταν μέσα σε μία δέσμη γιά να μπορούμε να δώσουμε τήν ελάφρυνση τής τάξης των 550 δολλαρίων ήμερησίως όταν έγινε ο νόμος — σήμερα είναι σε δραχμές πολύ περισσότερα διότι τότε τό δολλάρío είχε 80 δραχμές και τώρα 130 δραχμές.

— Κύριε Υπουργέ, μία και μιλάμε γιά τό θέμα αυτό και επειδή ιδιαιτερώς διατυπώνονται διάφορες άπόψεις, όπως λόγου χάρη ότι τό έργο τής άνακυκλώσεως έπρεπε να άνατεθεί στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και στήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία και να υπάρχει μία έποπτεία του κράτους και αυτό γιά να εκλείψουν και να άποφευχθούν οι γραφειοκρατικές αντιμετώπισεις και διαδικασίες του νόμου 1376 αλλά ταυτόχρονα να έξυπηρετούνται τά πλοία και οι ναυτικοί. Έχει διατυπωθεί έπίσημα κάποια παρόμοια πρόταση και έν πάση περιπτώσει σκέπτεσθε κάποια τέτοια λύση;

— Η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία δεν έχει θέση ποτέ τέτοιο πρόβλημα, ούτε έχει κάνει καμμία σχετική πρόταση. Αλλά άφού είσθε σ' αυτό έδώ τό χώρο θυμάσθε ότι τό Σεπτέμβριο και Όκτώβριο κατήγγειλα τήν άνακύκλωση γιά όλες σχεδόν τίς ειδικότητες έκτός των πλοιάρχων και των Α' μηχανικών. Και σ' αυτό τό διάστημα του διμήνου ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και τά μέλη της δεν μπόρεσαν να άπορροφήσουν ούτε τά μικρά εκείνα ποσοστά άνεργίας πού είχαν καθορισθεί σαν ποσοστά άσφαλείας. Δεν κατάφεραν στήν περίπτωση του διμήνου να άπορροφήσουν τούς προσφερόμενους γιά ναυτολόγηση ώστε να μην ξεπερασθούν τά όρια τριβής, όπως έχουν έπωνομασθεί, έχουν καθορισθεί άπό τήν Έπιτροπή του ΓΕΝΕ και βρίσκονται σε μικρά ποσοστά ενώ ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών θέλει μεγαλύτερα ποσοστά. Και έδώ βρίσκεται μία άντικειμενική δυσκολία — διότι έγω δεν θα είχα αντίρρηση να τό δώ κι αυτό τό θέμα — διότι όπως ξέρετε δεν υπάρχει μηχανογράφηση και έτσι δεν υπάρχει ή δυνατότητα να γνωρίζουμε κάθε στιγμή πόσοι ναυτικοί προσφερόμενοι υπάρχουν σε κάθε ειδικότητα. Αυτή τήν προσπάθεια κάνουμε και έκτός άπό τούς οργανισμούς πού άναφέραμε ήδη εργαζόμεστε και γιά τή μηχανογράφηση και του Υπουργείου. Όλα θα τά δούμε.

— Στίς άρχές του χρόνου πού πέρασε, μιλώντας γιά τήν ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» είχατε πει ότι περιμένετε έρεθίσματα γιά να προχωρήσετε στή λήψη των μέτρων πού θα χρειάζονταν γιά να βοηθηθεί τό ελληνικό πλοίο πού περνούσε (και εξακολουθεί να περνάει) δύσκολες στιγμές λόγω τής παρατεινόμενης ναυτιλιακής κρίσεως. Υπήρξαν έρεθίσματα, ποιά ήταν αυτά και ποιά ύπηρεξε τό τελικό αποτέλεσμα;

— Αυτό τό λέγω πάντα, όπως σάς είπα, είμαστε άνοικτοί πάντοτε στο διάλογο. Όπως ξέρετε, εκλέχθηκε νέα διοίκηση στήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και είχα πρόσφατα τήν τιμή να δεχθώ τό νέο προεδρείο πού μου έθεσε τά τρία γνωστά θέματα, τής άνακύκλωσης, τής ναυτικής εκπαίδευσης και του νομοσχεδίου γιά τό ΝΑΤ γιά τά όποια οι άπαντήσεις μου είναι ήδη γνωστές. Αυτό πάντως πού συμφωνήσαμε — και γι' αυτό μου ζητήθηκε κάποιος χρόνος — είναι να φέρουν συγκεκριμένες θέσεις και προτάσεις συνολικές γιά όλα τά θέματα. Και άναμένω τώρα τίς προτάσεις αυτές.

— Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν διατυπώσει μία πρόταση γιά ένα σχήμα επανδρώσεως των ελληνικών πλοίων — όλοι οι αξιωματικοί, ο μάγειρος και ο ναύκληρος Έλληνες και οι υπόλοιποι τής ελεύθερης επιλογής

του πλοιοκτήτη. Η πρόταση διατυπώθηκε μετά τή διαπίστωση ότι παρά τό γεγονός ότι τά ποντοπόρα πλοία άνω των 3.000 τον. γκρός πού είναι έν ενεργεία δεν υπερβαίνουν τά 1.200 περίπου, έν τούτοις ύπήρχε σοβαρότατο πρόβλημα επανδρώσεώς τους με Έλληνες ναυτικούς. Ποιές είναι οι άντιλήψεις σας γιά τήν πρόταση αυτή, ή όποια σημειωτέον συζητείται γιά να εφαρμοσθεί σε έναν άριθμό πλοίων πού εκμεταλλεύονται οι Ίάπωνες;

— Θέλω να σάς πω ότι καμμία πρόταση πού θα προκύπτει άπό τήν πρακτική — και νομίζω ότι είμαι σαφής — δεν είναι κακή. Όμως μία τέτοια λύση θα πρέπει να έδράζεται σε συγκεκριμένες βάσεις, δηλαδή να διαπιστωθεί πράγματι ότι είναι άδύνατο να φτιάξουμε περισσότερα και καλύτερα ελληνικά πλοία. Ο Νόμος 1376 έδωσε δείγματα εύελιξίας με τήν αύξηση του ποσοστού των άλλοδαπών άπό 25 σε 30%. Αν οι πραγματικές συνθήκες τό απαιτήσουν δεν έχουμε αντίρρηση ακόμη και να υλοποιήσουμε αυτή τή μέθοδο.

— Κύριε Υπουργέ, άπό τή συνέντευξη αυτή αλλά και άπό τίς διαδικασίες πού ακολουθήσατε στο θέμα του νομοσχεδίου του ΝΑΤ προκύπτει σαφέστατα ότι είσθε υπέρ του διαλόγου πού είναι άλλωστε ο μόνος δρόμος γιά τήν προαγωγή των ζητημάτων και τής ναυτιλίας και του τόπου γενικότερα. Θέλω να έχω γιά μία ακόμα φορά τή διαβεβαίωση σας ότι αυτός ο διάλογος θα συνεχισθεί γιά τήν προαγωγή των συμφερόντων τής ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

Κύριε Τσαπραλή, όλη ή ιστορία μου στο Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας άποδεικνύει ότι όλα τά μέλη αυτής τής κυβέρνησης έχουν μέσα τους αυτό που λέτε. Τόν άνοικτό διάλογο. Πολλές φορές μπορεί να μην συμφωνούμε σε όρισμένα πράγματα και θα πρέπει να επιβληθεί εκείνο πού σε όρισμένους τομείς θεωρεί ή κυβέρνηση ότι είναι άναγκαίο γιά τό κοινωνικό σύνολο. Εκείνο πού θέλω να σάς διαβεβαιώσω είναι ότι έδώ σ' αυτόν τόν τομέα δεν πρόκειται ποτέ να αϊφνιδιασθεί κανείς. Έδώ θα γίνεται διάλογος γιά όλα τά θέματα επί τή βάσει συγκεκριμένων προτάσεων, άνοικτός διάλογος με τή συμμετοχή των πάντων γιά να βρίσκουμε τή χρυσή τομή. Τό ΥΕΝ είναι δύσκολο Υπουργείο, είναι δύσκολη και ή περίοδος πού περνάμε και έχουμε άνάγκη όλων των άπόψεων και πρέπει να κοιτάξουμε και να φροντίσουμε να ικανοποιήσουμε τά συμφέροντα και των δύο πλευρών, και των εργαζομένων και των εργοδωτών, διότι δεν νοείται ο ένας χωρίς τήν ύπαρξη του άλλου.

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:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132998 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΑΝΤΟΧΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Του κ. Κ.Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ, Προέδρου του Ν.Ε.Ε.

Πολλοί είχαν ελπίσει ότι τό έτος πού διέρρευσε θά παρουσίαζε σημεία ύφέσεως τής κρίσεως πού από τετραετίας πλήττει τήν ναυτιλία. 'Ατυχώς οι έλπίδες αυτές δέν βγήκαν αληθινές. 'Ετσι προχωρούμε σήμερα στο 1985 μέ στασιμότητα τής ναυλαγοράς σέ επίπεδα άπελπιστικά χαμηλά, μέ πλήρη άβεβαιότητα γιά τίς προοπτικές ανάκαμψής τής καί μέ μόνο δεδομένο ότι τό κόστος λειτουργίας του πλοίου θά συνεχίσει νά άνέρχεται.

Μέ τίς προϋποθέσεις λοιπόν αυτές είναι εύεξηγήτη ή μείωση τής δυνάμεως τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, τό μεγάλο ποσοστό τής παροπλισμένης χωρητικότητας αλλά άκόμη καί ή άνανέωση του ένδιαφέροντος πολλών πλοιοκτητών στίς ξένες σημαίες χωρίς μάλιστα άσφάλιση στο ΝΑΤ πού όφειλεται στήν προσπάθεια περιορισμού τών έξόδων τους γιά νά επιβιώσουν στήν αγορά.

Καθώς ή επαναφορά τών ναύλων σέ φυσιολογικά επίπεδα εξαρτάται από τήν άποκατάσταση τής ίσορροπίας μεταξύ διεθνούς θαλασσίου έμπορίου καί τής προσφερόμενης χωρητικότητας, έλπίδες ανάκαμψης από τήν κρίση ύπάρχουν μόνο όταν αύξηθούν οι έμπορικές συναλλαγές μέ άντίστοιχη εξάλειψη τής ύπάρχουσας υπερχωρητικότητας. Οι ένδείξεις όμως γιά μία τέτοια εξέλιξη είναι άκόμη δυσδιάκριτες καί γι' αυτό σήμερα ή προσπάθεια τής πλοιοκτησίας συγκεντρώνεται στο κατά τό δυνατόν περιορισμό του κόστους τών πλοίων ώστε νά επιμηκύνουν τόν χρόνο τής οικονομικής λειτουργίας τους μέ τήν έλπίδα πάντα μιās καλύτερης αύριο πού άναμένεται μέ κάποια αισιοδοξία αλλά πού άν βραδύνει πολύ, ένδέχεται νά προκαλέσει καταστρεπτικές συνέπειες καί σέ άλλες 'Ελληνικές ναυτικές εταιρίες.

Πρέπει δέ νά γίνη αντιληπτό ότι οι δυνατότητες τής πλοιοκτησίας στήν πιό πάνω προσπάθεια γιά τήν επιβίωσή τής δέν είναι άπερίοριστες.



Η στενότης στήν αναζήτηση φορτίων, ό διεθνής προστατευτισμός πού περιορίζει τά διαθέσιμα γιά μεταφορές φορτία από 'Ελληνικά πλοία, τά πάσης φύσεως έξοδα τών πλοίων πού πληρώνονται στο έξωτερικό (όπως π.χ. έπισκευές, καύσιμα, άσφάλιστρα κλπ.) είναι παράγοντες πού επιδρούν σοβαρά στήν έκμετάλλευση του πλοίου καί πού άντιμετωπίζονται περισσότερο ή λιγώτερο καλά άνάλογα μέ τίς προσωπικές ικανότητες καί τήν τύχη του κάθε ναυτικού επιχειρηματία, αλλά πάντα μέσα σέ άσφυκτικά περιορισμένα πλαίσια κάτω από τίς δύσκολες συνθήκες τής σημερινής κρίσης.

Αν χρειάζεται λοιπόν κάποια τονωτική ένεση πού θά βοηθήσει τήν πλοιοκτησία στον άγώνα τής επιβίωσής τής, αύτή κατά τήν γνώμη μου πρέπει νά επιζητηθί στον έσωτερικό χώρο καί ειδικώτερα στους τομείς τών σχέσεων τής πλοιοκτησίας μέ τήν ναυτεργασία καί μέ τό κράτος. 'Υπάρχει σήμερα άπόλυτη άνάγκη διαμορφώσεως τών σχέσεων

αυτών κατά τρόπον προκαλούντα τίς λιγώτερες δυνατές επιβαρύνσεις στήν ναυτιλιακή επιχείρηση ένισχυομένης έτσι τής ανταγωνιστικότητά τής καί κατά συνέπειαν τών δυνατοτήτων τής νά διατηρήσει τήν ύπαρξή τής στίς διεθνείς μεταφορές.

'Αναφερόμενος ειδικώτερα στίς σχέσεις πλοιοκτησίας - ναυτεργασίας θά πρέπει κατ' άρχήν νά παρατηρήσω ότι ή σημερινή περίοδος είναι ή πλέον άκατάλληλη γιά τήν προβολή οικονομικών αίτημάτων καί διεκδικήσεων στον έργατικό χώρο. Χωρίς νά ύπονοώ ότι οι διεκδικήσεις αυτές είναι κατ' άνάγκη άπαράδεκτες ή ότι οι ναυτικοί δέν δέχονται τίς συνέπειες τής γενικώτερης οικονομικής ύφέσεως καί του πληθωρισμού, πού άλλωστε πλήττει καί κάθε 'Ελληνα εργαζόμενο, θά πρέπει νά παρατηρήσω ότι τό κόστος πού μπορεί νά προκληθί από τήν ίκανοποίηση τών διεκδικήσεων αυτών θά οδηγήσει πολλές ναυτιλιακές εταιρίες είτε σέ διακοπή τών εργασιών τους, είτε στήν στροφή πρός άλλες οικονομικώτερες σημαίες. Ζημιωμένος από τήν εξέλιξη αύτή θά είναι καί ό ναυτικός πού θά έχει μέν τήν ίκανοποίηση ότι ή διεκδικήσή του άναγνωρίστηκε, αλλά δέν θά βρίσκει πλοίο γιά νά τήν έπωφεληθί. Χρειάζεται λοιπόν γιά τήν σημερινή τουλάχιστον περίοδο κάποιο πάγωμα στίς απαιτήσεις τών ναυτικών καί κάποια περισσότερη κατανόηση από τήν πλευρά των, πού σέ τελική άνάλυση έξυπηρετεί καί τό δικό τους συμφέρον.

Έρχομαι όμως τώρα στίς σχέσεις τής πλοιοκτησίας μέ τό κράτος πού τίς θεωρώ πρωταρχικό συντελεστή γιά τήν διατήρηση τής 'Ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας υπό τήν 'Εθνική της σημαία.

Ό πλέον ευαίσθητος τομέας τής παρεμβάσεως του κράτους επί τής ναυτικής βρίσκειται στον χώρο τής ναυτικής εργασίας.

Ό τομέας αυτό άφορά ειδικώτερα

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

τήν ενάσκηση της εργατικής και κοινωνικής πολιτικής κατά την διαμόρφωση της οποίας, είτε παραβλέπονται από το Κράτος οι συνέπειές της επί της Έλληνικής ναυτιλίας, είτε λαμβάνονται μὲν υπόψη αλλά τελικά παραμερίζονται για χάρη άλλων σκοπιμοτήτων.

Οι συνέπειες όμως της άνω πολιτικής δημιουργούν αφενός σοβαρές επιβαρύνσεις και αφετέρου την αμφισβόλια αν θα μπορεί στο μέλλον το εργατικό δυναμικό της χώρας να προσφέρει στην Έλληνική Έμπορική ναυτιλία στελέχη σε ποιότητα και συμπεριφορά που απαιτούν οι σύγχρονες συνθήκες της ναυσιπλοΐας. Δυστυχώς δεν έχει γίνει αντιληπτό ότι η Έλληνική ναυτιλία αναζητούσα την κύρια απασχόλησή της σε μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών εξαρτάται στην κυριολεξία από εξωγενείς παράγοντες και ότι μόνο η ναυτική εργασία είναι το ουσιαστικό στοιχείο εξαρτήσεως της λειτουργικότητάς της με την Ελλάδα. Αν η ναυτική εργασία προσφερθεί βεβαρημένη με αλόγιστες κοινωνικές εισφορές και υπό δρους ή σε ποιότητα που την καθιστούν απαράδεκτη, τότε η συρρίκνωση του Έλληνικού Έμπορικού στόλου και η προσφυγή σε ξένες σημαίες πρέπει να θεωρείται δεδομένη.

Κάποια θετικότερη λοιπόν πολιτική του Κράτους στους ως άνω τομείς θα ή-

ταν τό είδος της τονωτικής ενέσεως που χρειάζεται σήμερα η πλοιοκτησία. Καί σά τέτοια βλέπω πρώτα από όλα την ανάγκη άμεσης άρσης της ύποχρέωσης για την ανακύκλωση των πληρωμάτων. Χωρίς νά σχολιάζω αν και πόσο περιώρισε τό μέτρο τούτο την άνεργία των ναυτικών, παρατηρώ ότι ή καταπολέμηση της άνεργίας άποτελεί ευθύνη τού κράτους και σε καμμία περίπτωση δέν ύποχρεούται νά την έπωμίζεται ή πλοιοκτησία, πολύ περισσότερο όταν ή ίδια κατεξοχήν δέχεται τίς συνέπειες της κρίσεως. Οι μετακινήσεις των πληρωμάτων λόγω της ανακυκλώσεως προκαλούν σήμερα τεράστια έξοδα σά Έλληνικά πλοία που πρέπει τό ταχύτερο νά έξαλειφθούν.

Παράλληλα πρέπει νά έγκαταλειφθούν τό ταχύτερο όλες οι ίδεες άλλης γής θεσμών στό κοινωνικό σύστημα των ναυτικών και οι μεθοδευμένες αύξήσεις κοινωνικών εισφορών που θά καταλήξουν σε νέες επιβαρύνσεις των πλοίων. Ό συνδικαλισμός των ναυτικών δέν πρέπει νά έπεκταθή σε άκρότητες που μπορεί νά παραλύσουν την εργασία σά πλοία. Η ναυτική εκπαίδευση τέλος πρέπει νά έντοπισθή στην καλή επαγγελματική κατάρτιση των στελεχών των Έμπορικών πλοίων με πρωταρχικό της στόχο την τόνωση της πειθαρχίας, άνευ της οποίας είναι αδύνατο

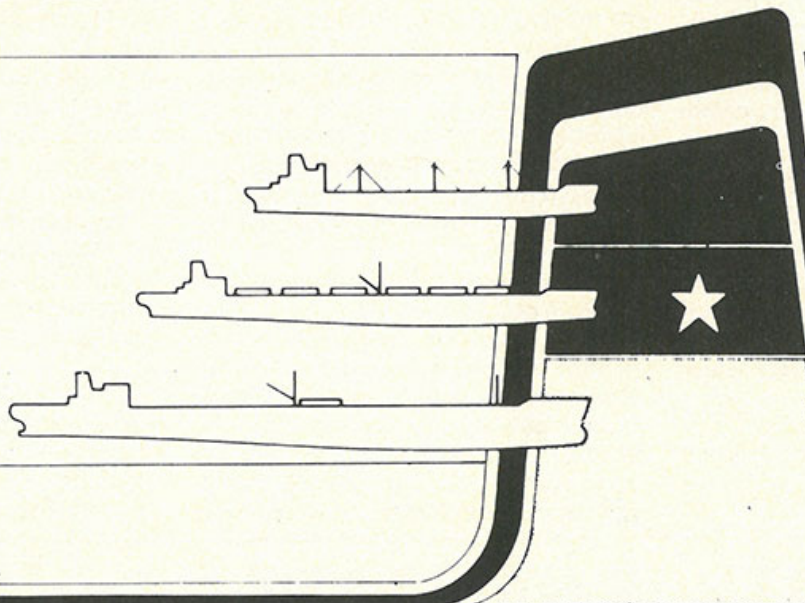
νά ύπάρξη όμαλή διεξαγωγή της εργασίας σά πλοία.

Κάνω τίς έπισημάνσεις αυτές διότι δυστυχώς οι επικρατούσες σήμερα αντιλήψεις στους κρατικούς φορείς άποκλίνουν πρός την θεσμοθέτηση άλλων στον κοινωνικό, εργατικό και εκπαιδευτικό τομέα των ναυτικών, οι όποιες προκαλούν ιδιαίτερους φόβους και άνησυχίες. Τόνωση δέ της πλοιοκτησίας για την συνέχιση τού έργου της δέν είναι μόνο τά θετικά μέτρα — πολύ όλίγα άλλωστε — που θά μπορούσε νά λάβη τό κράτος για την ενίσχυσή της. Είναι ταυτόχρονα και ή διαβεβαίωση ότι δέν θά μεταβληθή ένα καθεστώς που μέχρι τώρα της επέτρεψε νά αναπτυχθή και νά καταλάβη την πρώτη θέση στον κόσμο. Θά ήταν ίσως πολύ νά ζητήσουν σήμερα οι Έλληνες πλοιοκτήτες την οικονομική ενίσχυση τού κράτους όπως τό πράττουν ήδη οι ξένοι ανταγωνιστές τους από τίς Κυβερνήσεις τους.

Είναι όμως νομίζω λογικό νά ζητούν την άποφυγή επιβαρύνσεων και την έξασφάλιση συνθηκών όμαλης διεξαγωγής της εργασίας σά πλοία. Από την διατήρηση των προϋποθέσεων αυτών άλλωστε θά έξάρτηθε ή μελλοντική άνθεκτικότητα τους στην κρίση και γενικότερα τό μέλλον της ναυτιλίας.

Κ. Α. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

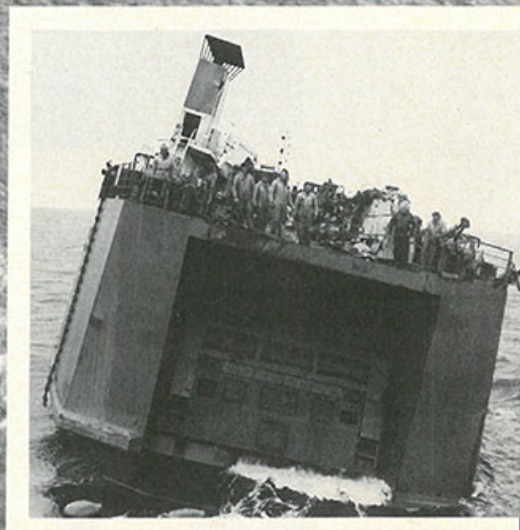
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

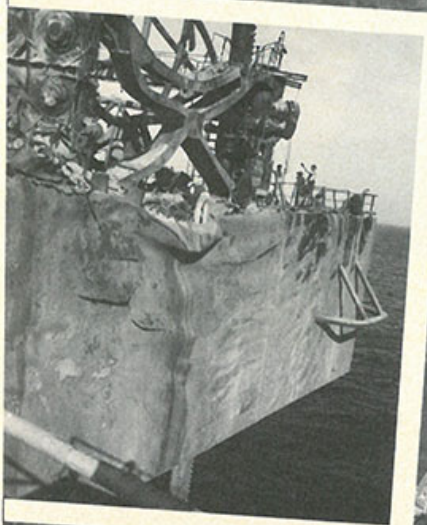
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

the guts and the knack

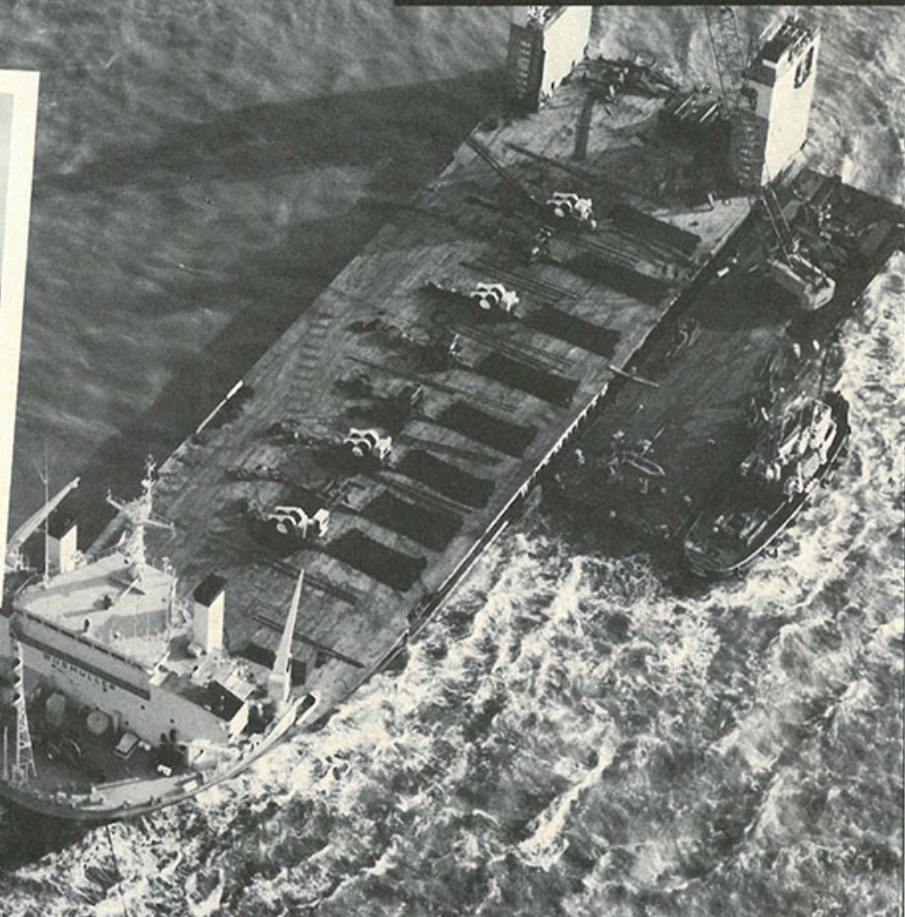
world-wide: ● salvage operations ● wreck removals
● emergency tanker discharge ● cargo recovery ● pollution control ● water damage protection ● consultancy



"European Gateway salvaged".



Salvage of jack-up rig "Sagar Vikas" off shore Bombay.



WIJSMULLER
SALVAGE B.V.

P.O. Box 510 - 1970 AM IJmuiden - Holland
Phone: 02550-19010 (24 hrs) - Telex 41110 (24 hrs)

Agent in Greece:
Shipcare Technical Services Inc.
126, Kolokotroni Street
18535 Piraeus
Phone: 4182321/4
Telex: 213051, 211822



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Θά εἴμεθα ὅλοι ἔνοχοι...

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου τοῦ Committee

ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ μέσα, μεταξύ τῶν ἐπισκέψεων πού ἔχω τήν χαρά νά δέχομαι, εἶναι οἱ ἐπισκέψεις, καί εἶναι ἀπό τίς πολὺ εὐχάριστες, τῶν μελῶν τοῦ ἑνὸς ἀπὸ τὰ σκέλη τοῦ ἄλλοτε ναυτιλιακοῦ θαύματός μας, τοῦ συνδικαλιστικοῦ σκέλους. Πάντοτε ἐνδιαφέρουσες, ἐνημερωτικές καί μέ τή συνήθη κατάληξη, στήν... ἀσυμφωνία — ὄχι στή διαφωνία. "Ενας ἀπὸ τοὺς φίλους συνδικαλιστές, ἡγέτες, πρὸς τὸ τέλος μιᾶς συναντήσεως, συζητήσεως, μοῦ λέγει:

"Ὅσα χρόνια διαβάζω στὰ «Ναυτικά Χρονικά», καί ἐσᾶς καί τοὺς συναδέλφους σας, πάντα γιὰ τήν ναυτιλιακή κρίση μιλάτε, πάντα γιὰ δυσκολίες...".

Δέν μπόρεσα νά συγκρατηθῶ καί γέλασα. Γέλασα μέ πίκρα, γιατί ὁ φίλος συνδικαλιστής εἶχε δίκιο. "Ετσι τυχαίνει. Χρόνια τώρα, γιὰ ἄλλο δέν μιλάμε, παρὰ γιὰ κρίση καί δυσκολίες, καί νῆμαστε πάλι στή δύση τοῦ 1984, στήν ἀνατολή τοῦ 1985, καί πάλι γιὰ κρίση μιλάμε, γιὰ βαθεῖα κρίση. Καί δέν τήν μιλάμε. Τήν ἔχουμε. Τήν ζούμε. Εἶναι μαζί μας ὅσο ποτέ ἄλλοτε τοῦτα τὰ Χριστουγεννίσχολα.

Καί εἶναι ἡ παγκόσμια οἰκονομική κρίση μακρόχρονη καί ἐπίμονη καί γονατίζει τίς ἐφοπλιστικές αὐτοκρατορίες, καί ἐξαφανίζει τοὺς μικροὺς, καί ἔφερε τοὺς μεσαίους στό χαροπάλαμα. Ποτέ ἄλλοτε δέν «κουράστηκαν» τόσο οἱ "Ελληνες καραβοκυραῖοι. Ὅλες οἱ προβλέψεις δέν ἄρκεσαν. Τά πάντα ἐναντί τους. Οἱ φτωχοί, οἱ ἀνυπαρκτοί, οἱ ἐπιζήμιοι — ὅταν ὑπάρχουν — ναῦλοι, τὰ τεράστια, καθημερινά αὐξανόμενα ἐξοδα κινήσεως τῶν βαποριῶν, οἱ δυσβάστακτοι τόκοι καί ἡ τραπεζική πίεση — τώρα ὅσο ποτέ ἄλλοτε.

Παράλληλα καί ἡ ὁμάδα τῶν ἀνετωτέρων καί δυνατοτέρων συναδέλφων, ξένων ἀλλά καί δικῶν μας, μέ συνεχεῖς παραγγελίες, πού πραγματοποιοῦνται καί ἔρχονται καί προστίθενται βαπόρια καί τοννάζ, πού θέτουν σέ κίνδυνο τὰ ὑπάρχοντα χρεωμένα βαπόρια καί καθιστοῦν δύσκολη τήν ἐπιβίωσή τους, ἀκόμη καί στό γύρισμα τῆς ναυλαγοῦρας.

Γιατί τρέξαμε στίς παραγγελίες καί αὐξάνουμε τό τοννάζ, πού περισσεύει, εἶναι κάτι ἀνεξήγητο. Ἡ εὐκολή ἀπάν-



τηση, ὅτι αὐτό ὀφείλεται στοὺς ἐλκυστικούς ὁρους τῶν Γιαπωνέζων καί τῶν Κορεατῶν, δέν πείθει. Οἱ ἐλκυστικοί, καί σπουδαῖοι αὐτοὶ ὁροι, πρὶν «ἀλέκτωρ λαλήσει», ἔγιναν ἐπαχθεῖς.

"Ὅστε νά μὴν ὑπάρξει ἀνανέωση; Νά μὴν ὑπάρξει πρόοδος; Ὁχι βέβαια. Νά ὑπάρξει καί ἀνανέωση καί πρόοδος. Ἀλλά ἤδη ὑπῆρχαν ἀφθονες παραγγελίες γιὰ νά ἱκανοποιήσουν τίς ὁρέξεις τῶν ἐπιθυμούντων.

Εἶθε καί μπορεῖ καί εὐχομαι, ὅλα τὰ βαπόρια, καί τὰ ὑπάρχοντα καί τὰ ναυπηγούμενα καί τὰ παραγγελθέντα καί ἀναμενόμενα τὸ 1985 καί τὸ 1986, νά μὴν ἐπαρκοῦν τήν ὥρα τῆς ἀναβιώσεως τῆς ἀγοῦρας. Τό εἶδαμε παλιά καί πρέπει νά πιστεύουμε ὅτι θά τό δοῦμε καί πάλι. Πρέπει νά τό ἐλπίζουμε. Ἀλλά πρὸς Θεοῦ, ὄχι παραγγελίες μόνο μέ τήν ἐλπίδα...

Δυστυχῶς δέν μᾶς ἔλλειψαν καί τὰ μύρια ἄλλα προβλήματα, πού κατὰ κύριο λόγο μαστίζουν τήν ἐλληνική σημαία καί μετὰ τήν ἐλληνική πλοιοκτησία στό σύνολό της. Πρώτη βέβαια ἡ ἐλληνική σημαία ὑπέστη τίς σκληρές συνέπειες τῆς κρίσεως. Μειώνεται ἡ δύναμή της μέ ρυθμὸ σκληρὸ καί τρομακτικὸ.

"Επαιξαν τὸν ρόλο τους οἱ λόγοι τῆς διεθνούς οἰκονομικῆς κρίσεως, ἀλλά δυστυχῶς, γιὰ τήν μείωση τῆς δυνάμεως τῆς σημαίας μας, συντείνουν καί ἄλλοι. Ὁ "Ελληνας πλοιοκτήτης — καί ἄλλοτε τό εἶπαμε καί τό γράψαμε — στίς στιγμές τῆς κρίσεως, ἀναζητᾶται, καί ἔτσι πρέπει — τήν ἐπιβίωση. Καί εἶναι κρίμα, εἶναι τραγικὸ, ἀλλὰ τήν ἐπιβίωση δέν τοῦ τήν ἐμπνέει καί δέν τοῦ τήν δίνει σήμερα, ἡ ἐλληνική σημαία. Καί ἔτσι, μέ μισή καρδιά, καταφεύγει στήν ξένη σημαία γιὰ νά ἐπιζήσει.

Δεκάδες τηλεφωνήματα στό χρόνο μέσα. Συνάδελφοι πού ἔρχονται νά μοῦ ζητήσουν τή γνώμη μου γιὰ τό νεοαγορζόμενο βαπόρι τους. Πού νά τό νηολογήσουν; Καταβάλλω δλη μου τήν ἐπιχειρηματολογία γιὰ τό ἐθνικὸ μας νηολόγιο, παρατάσσω ὅσα, ὅλα, τὰ ὑπὲρ τῆς σημαίας μας. Νομίζω ὅτι τοὺς ἐπεισα, γιὰ νά μάθω σέ λίγες μέρες πῶς κάποιον ἄλλο νηολόγιο κέρδισε τό «δικό μας» καράβι. Πολλές φορές θέλησα νά διαμαρτυρηθῶ, ἀλλὰ μετὰ σκέφτηκα ψυχραῖα καί κατέληξα στή σκέψη πολλῶν συναδέλφων: "Ελληνική πλοιοκτησία νάχουμε, καράβια ἐλληνόκτητα νάχουμε καί τί νά γίνει, ἄς ἀνεμίζουν ἓνα ξένο σύμβολο. "Ελληνικά εἶναι".

Καί παρηγοριέμαι, ἀλλὰ προσωρινά. Τό βούλιαγμα τῆς σημαίας μας, ἀπὸ δικά μας φταιξίματα εἶναι πικρό.

Συνεργασία, συνεννόηση καί σωστός προγραμματισμός, εἶναι τὰ μόνα πού εἶχαν μείνει γιὰ νά μὴ βουλιάξει ἡ σημαία μας. Συνεργασία καί συνεννόηση μέ τοὺς τρεῖς ἀναντικατάστατους συνεργάτες τοῦ ναυτιλιακοῦ τριγώνου. Τήν πλοιοκτησία, τό ναυτικὸ καί τὸν Κρατικὸ παράγοντα. Καί ὅμως ὅλα τοῦτα τὰ χρόνια τῆς κρίσεως, λές καί ἔπρεπε νά γίνει τό ἀντίθετο. Μέτρα πού ἐβάρυναν τήν πλοιοκτησία λαμβάνονται παρὰ τίς διαμαρτυρίες, ἀκόμη καί σέ περιπτώσεις πού καί ὁ ναυτικός παράγοντας δέν ἐβλεπε σκοπιμότητα στὰ μέτρα αὐτά. Ἀδικοιολόγητα πράγματα, ἀλλὰ δυστυχῶς πραγματικά, καί ἔχει δημιουργηθεῖ ἓνα αἰσθημα ἀγωνίας καί ἀνησυχίας γιὰ τό αὔριο τῆς ναυτιλίας στὸν τόπο μας.

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

Θά πρέπει όλοι μας νά προσπαθήσουμε νά μετατρέψουμε τό σημερινό κλίμα τής δυσπιστίας μεταξύ τών σκελών του τριγώνου.

Άλλά πώς; Μόνο μέ τή συνεργασία καί τή συνεννόηση πού όμως καθυστερεί. Μιλάμε καί ἐξηγοῦμε τό ἀδικαιολόγητο του μέτρου τής ἀνακυκλώσεως τών πληρωμάτων, πού ἔχει σάν ἀποτέλεσμα μιά ἀκόμη προστεθεῖσα δαπάνη στό κόστος διαχειρίσεως του Ἑλληνικοῦ βαποριοῦ. Καμμιά δυστυχῶς ἀνταπόκριση.

Μιλάμε καί ἐξηγοῦμε τίς δυσκολίες καί φοβερές συνέπειες πού θά ἔχει τό προσχέδιο του Νομοσχεδίου, πού κυκλοφόρησε γιά τό ΝΑΤ. Πήραμε κάποια ὑπόσχεση ὅτι θά μελετηθοῦν οἱ ἀποψεις μας. Ἀλλά δέν θάπρεπε ἕνα τέτοιο, θεμελιώδες γιά τήν ναυτιλία μας θέμα, νά συζητηθεῖ καί νά μελετηθεῖ, ἀπό κοινού, πρίν νά φθάσει στό σχέδιο νόμου;

Καί τέλος τό ἐκπαιδευτικό μας. Ἡ ναυτική μας ἐκπαίδευση. Ἡ ἐλπίδα καί τό στήριγμά μας γιά τό σήμερα καί τό αὔριο τής ναυτιλίας μας, πού ἀπό μήνα σέ μήνα μελετοῦμενο καί ἀμελέτητο,

μένει, καί περνᾶνε οἱ ἐκπαιδευτικές περιόδοι καί αὐτό πού πρέπει νά γίνει γιά τούς αὔριανούς ἀξιωματικούς μας, δέν γίνεται. Εἶναι τό κατεπείγον θέμα. Δίχως ἔμπυχο ὕλικό, ἀξιο καί ἱκανό, τό τέλος του ὅτι ἔχει περισσέψει εἶναι βέβαιο.

Ὁ χρόνος ἔκλεισε μέ τήν θλιβερότερη εἰδηση πού μπορούσαν νά μεταφέρουν τά ναυτιλιακά τηλέφωνα, τηλέτυπα καί ἀσύρματοι. Ὁ πρόωρος, ὁ ξαφνικός χαμός του Ἀντώνη Ι. Χανδρῆ, στά ἐξήντα του χρόνια, ἦταν καί αὐτό ἕνα ἀκόμη χτύπημα, τό πιό σκληρό, στίς πικρές ναυτιλιακές μέρες πού περνᾶμε. Χρειάστηκαν ὥρες γιά νά γίνει πιστευτός ὁ θάνατος του Ἀντώνη Ι. Χανδρῆ. Ἡ ὀρθόφρονη προσφορά του στά ναυτιλιακά μας πράγματα, ἡ πρόσχαρη μορφή του, ἡ καλή του κουβέντα, ἡ δράση του, δέν βρίσκονται εὐκόλα. Θά τόν θυμόμαστε ὅσο ζοῦμε. Οἱ σκέψεις του καί οἱ κουβέντες του θά μᾶς ἔρχονται συχνά στό νοῦ.

*

Ἀποκλείεται ὅμως νά κλείσω τίς γραμμές αὐτές μέ πικρή γεύση. Τό 1984

φεύγει. Ἀνατέλλει καινούργιος χρόνος. Νά τόν ὑποδεχθοῦμε καί νά τόν δεχθοῦμε μέ αἰσιοδοξία καί πίστη στή δουλειά, στή θαλασσινή δουλειά μας, μέ τίς πολλές ἀγωνίες καί τούς πολλούς καημούς ἀλλά καί μέ τίς μεγάλες τίς χαρές. Ἀλλά καί μεγάλες νά μήν εἶναι, θά δοῦμε χαρές στό 1985. Ἐλπίζω καί εὐχομαι καί μαζί εἶμαι αἰσιόδοξος, θά δοῦμε ἀνανεωμένο πνεῦμα εἰλικρινούς συνεργασίας, ἀγάπης, συνεννόησης, σέ ἔργα πού θά στηρίξουν τήν ναυτιλία μας, θά τήν ἀναβιώσουν, θά τήν φέρουν πάλι νικηφόρα σέ θάλασσες καί ὠκεανούς.

Πλοιοκτησία — Ναυτικοί — Κράτος, χέρι - χέρι, γιά ἕνα καλύτερο 1985.

Ἄν δέν συνεργασθοῦμε μέ ὅλη ἀσκήν καρδιά, ἀντιμετωπίζοντας θαρραλέα τήν πραγματικότητα τών στιγμών, τότε ὅλοι θά εἶμαστε ἔνοχοι, συντελεστές στήν πτώση του θαλασσινού μας μεγαλείου.

Εὐχομαι ὑγεία καί χαρά σέ ὅλους — σέ θάλασσες καί σέ στερεές.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ



1985

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 185 35
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177632 4130601 4124286

ΤΡΙΤΗ

1

ΕΤΟΣ 1985
Σελήνη 10 ημ.
ΜΑΙΟΥ:
Ανατολή 7.41
Α.ύ.θ.η 5.16

Δ	Τ	Π	Σ	Κ
1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
21	22	23	24	25
26	27	28	29	30
31				

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ

1

TUESDAY - JANUARY

364

† ΠΕΡΙΤΟΜΗ ΙΗΣΟΥ. Βασιλείου του Μεγάλου

Π.Μ.
8
9
10
11
12
Μ.

Πολλές ευχές
στο Ναυτιλιακό
και Βιομηχανικό
κόσμο της χώρας
για μια καλή και
δημιουργική χρονιά.

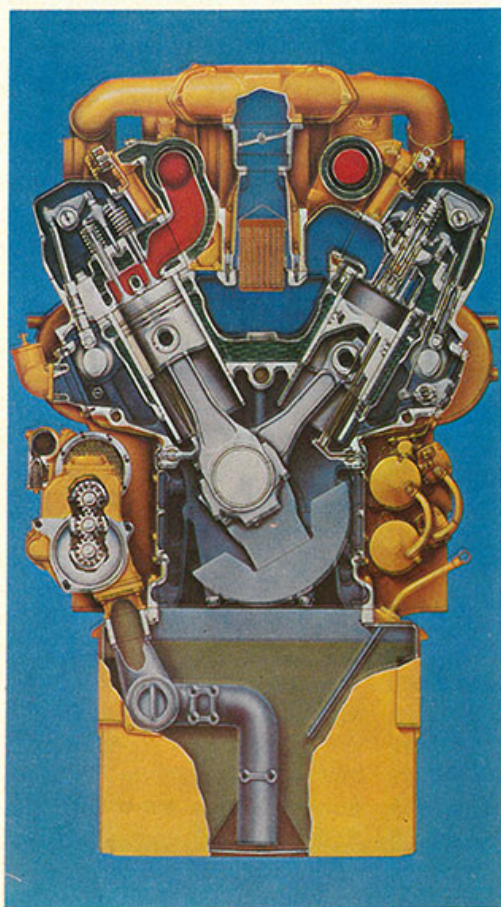


ΣΗΜΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΤΟ ΣΕΡΒΙΣ ΚΑΙ ΣΤΑ ΓΝΗΣΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

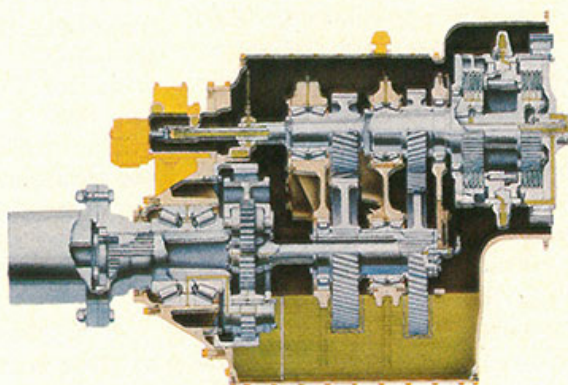
 **ΕΛΤΡΑΚ**



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



MARINE ENGINES 3500 SERIES
— 3508 ΑΠΟ 600 · 850 ΙΠΠΟΥΣ
— 3512 ΑΠΟ 900 · 1300 ΙΠΠΟΥΣ
— 3516 ΑΠΟ 1200 · 1700 ΙΠΠΟΥΣ



MARINE TRANSMISSIONS
ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΠΟ 7211 · 7271

ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΕΘΝΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ:

Τί νά μήν κάνουμε γιά νά τήν ξεπεράσουμε

Τοῦ Καθηγητῆ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Μέ αίσθημα γενικώτερης ἀνησυχίας ἀντιμετωπίζω ἐφέτος τήν παραδοσιακή συνεννόησή μου στήν πανηγυρική ἐκδοχή τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Διότι τό νέο ἔτος εἰσέρχεται μέ πολλές ἀγνωστες περιμέτρους, οἱ ὁποῖες ἐξ ἀντικειμένου ἀπτονται καί τῆς ναυτιλίας.

Τά στοιχεῖα πού ἔχω στήν διάθεσή μου γιά τό 1984 δέν εἶναι ἐνθαρρυντικά. Ἡ συρρίκνωση τοῦ Ἑλληνοκτιήτου στόλου, τό μειωμένο ναυτιλιακό συνάλλαγμα καί οἱ συνεχιζόμενες κρατικές παρεμβάσεις δέν ἀφήνουν πολλά περιθώρια αἰσιοδοξίας, οὔτε γιά τό 1985.

Ἐπιχειρώντας μία σύντομη τοποθέτηση τῶν πραγμάτων, θέλω νά ἐπισημάνω τήν μεταστροφή πού τά τελευταῖα χρόνια παρατηρεῖται στό ὅλο κύκλωμα τῆς διεθνούς ναυτιλίας: Ἐκεῖ ὅπου παλαιά ὑπῆρχε εὐρύς χώρος ριψοκινδύνων πρωτοβουλιῶν, τώρα πλέον ἀναπτύσσεται ἐντονος προστατευτισμός, εἴτε ὑπό τήν μορφή τῆς κρατικῆς ἀναμείξεως — πού φθάνει εἰς τά κράτη — Ἐφοπλιστής — εἴτε ὑπό τήν μορφή τῶν ἀτύπων καρτέλ. Εἶναι ἐνδεικτική ἡ τάση τῶν Ἑνωμένων Ἐθνῶν (U.N.C.T.A.D.) νά ἐνισχύσουν τήν δημιουργία ναυτιλίας στόν τρίτο κόσμον, ἔστω καί μέ κόστος ἡδυνάμενο ἐναντί τῆς ἐλευθέρου διεθνούς αὐταγορίας. Γιά μία ἀκόμη φορά, ἡ κακῶς νοουμένη «αὐτοδυναμία» καί «αὐτάρκεια» κοστίζει τελικά περισσότερο στούς λαούς τῶν χωρῶν αὐτῶν, πού ἐμμέσως ἐπιδοτοῦν τά μεγαλόσχημα σχέδια τῶν κυβερνήσεών τους.

Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, ἀκόμη καί ἡ Εὐρωπαϊκή Κοινότητα, πού κατά τήν ἰδρυτική Συνθήκη τῆς Ρώμης ἐπρεπε νά εἶναι μία ἐλεύθερη, ἀνταγωνιστική ἀγορά, δείχνει ἐντονες τάσεις νά προστατεύσει ὠρισμένα ναυτιλιακά συμφέροντα, μέ πιθανό ἀποτέλεσμα τήν κοινοτική ἐπιδότηση τοῦ ἡδυνάμενου κόστους τῶν μεταφορῶν, δηλαδή καί στήν περίπτωση αὐτή ἀκριβότερα ἀγαθά ἢ δυσκολότερες ἐξαγωγές γιά τοὺς λαούς τῶν Δέκα.

Ἡ συλλογική αὐτή δέν ἀφήνει μεγάλα περιθώρια νά ἐπανεέλθῃ ἡ Ἑλληνική ναυτιλία στά μεγέθη πού εἶχαμε συνηθίσει ὡς τά μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ '70. Ἀντιθέτως, ἐπιβάλλει νέες ἀντι-



μετωπίσεις καί οἰκονομική καί διοικητική ἐκλογίκευση τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν ἢ Ἑλληνοκτιήτων πλοίων.

Στήν περίπτωση τῆς Ἑλλάδος οἱ δυσχέρειες πού προέρχονται ἀπό τήν διεθνή συγκυρία ἐπιτείνονται ἀπό συγκεκριμένα, εἰδικά προβλήματα. Ἀνάμεσά τους, τά κυριώτερα εἶναι:

— ἡ συνεχιζόμενη ἐπέμβαση τοῦ κράτους μέ ρυθμίσεις αὐθαίρετες, πού ἐπιβαρύνουν χωρίς λόγο τό κόστος.

— ἡ αἰχμώδης ἀκαμψία τῆς ναυτεργατικῆς ἐκπροσωπήσεως, πού δέν θέλει νά ἀντιληφθῇ πόσο ἀναγκαῖα γιά τήν ἐπιβίωση τῆς ναυτιλίας μας εἶναι ἡ κατανόηση καί συνεννόηση τῆς στη μεταβατική περίοδο πού διερχόμεθα, καί τέλος,

— τά ποικίλα ἄλλα θέματα στά διεθνή fora, ὅπου ἡ ἐκπροσώπηση τῆς ναυτιλίας μας δέν εἶναι πάντοτε ὅσο θά ἐπρεπε μελετημένη καί ἐπίμονη.

Μέσα στά δεδομένα αὐτά πλαίσια,

εἶναι φυσικό νά ὑπάρχει καί ἀπαγορευση, ἀλλά καί πῶς ἐμπρακτες ἀντιδράσεις ἐκ μέρους πολλῶν, καί σημαντικῶν φορέων τῆς ναυτιλίας. Ἄν ἐπιχειρηθεῖ μία πρόβλεψη, αὐτή δέν μπορεῖ παρά νά εἶναι ἀπαισιόδοξη, ἐφ' ὅσον πρόσωπα καί πράγματα παραμένουν ὡς ἔχουν. Ἀντιθέτως, ἡ διαφορετική ἀντιμετώπιση θά μπορούσε νά δώσει λαβή σέ συγκαταληπτή αἰσιοδοξία.

Θέλω νά ἐπιμείνω στό γεγονός ὅτι ἡ ναυτιλία μας διέρχεται μεταβατική περίοδο. Ἐχει, ἐδῶ καί δέκα περίπου χρόνια, ἀλλά μέ μεγαλύτερη ἔκταση τήν τελευταία τριετία, εἰσέλθῃ σ' ἓνα «Καθαρτήριον», ἀπ' ὅπου δέν θά βγεῖ ἀλώβητη ἂν δέν ὑπάρξῃ ἀλλαγὴ νοοτροπίας καί συμπεριφορᾶς. Ἡ κρατική παρέμβαση, ἡ μοιρολατρεία τοῦ ἐφοπλισμοῦ, καί ἡ μαχητική διεκδίκηση ἐξ ἀντικειμένου ἀπραγματοποιήτων διεκδικήσεων τῶν ναυτικῶν δειχνουν τήν ἀδυναμία κατανόησης τῆς ἀνάγκης γιά εἰδικές, ἐξαιρετικές καί, ἀναγκαστικά, ὄχι χωρίς πολιτικό ἢ ἄλλο κόστος ἀντιμετωπίσεις.

Στήν μακρά ἀνάμειξή μου στά κοινά τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας — ὅπου, γιά ἄλλη μία, φορά, πρέπει νά ὑπογραμμίσω τήν συμπάρασταση πού μοῦ προσέφεραν τά «Ναυτικά Χρονικά» καί ὁ ἀείμνηστος ἰδρυτής τους, Δ. Κωττάκης — οὐδέποτε ἐπεδίωξα τήν κρατική βοήθεια. Οὔτε καί τώρα θά τήν ζητήσω. Θά τονίσω, ὅμως, τήν ἀνάγκη γιά μὴ κρατική ἀνάμειξη.

Οἱ ἀληθινοὶ φορεῖς τῆς ναυτιλίας μποροῦν, ἂν δέν παρεμβαίνει ἡ κρατικο-πολιτική γραφειοκρατία, νά λύσουν μόνοι τίς διαφορές τους καί νά βροῦν τόν δρόμο τους. Ἄς περιορίσει ἡ πολιτεία τόν ρόλο της στή μὴ παρεμβολή προσκομμάτων: Καί αὐτή θά εἶναι ἡ μεγαλύτερη βοήθεια πού μπορεῖ

Agents for Bunkers, Ship's loading and discharge,
Repairs and Crew at Colombo

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

23/1 Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Telephone: 84276 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

νά προσφέρει. Καί ἄς ἀφήσει ἐλεύθερο τόν ἐφοπλισμό νά κινηθεῖ σέ πλαίσια πού νά ἐπιτρέπουν τήν ὑπερνίκηση τῆς κρίσεως.

Ἀντίστοιχα, ἡ σημερινή κατάσταση δημιουργεῖ ἕνα νέο πλαίσιο ὑποχρεώσεων, ὅσο καί δυνατότητων, γιά τόν ἐφοπλισμό. Μία ἀπό τίς σημαντικότερες ἀνάγκες εἶναι ἡ διαρκής, ἀδιάκοπη καί σταθερή παρουσία του σέ ὅλες τίς ἐθνικές ἢ διεθνείς διπραγματεύσεις μέ ἐπιχειρηματολογία πού πρέπει νά βασίζεται πρωτίστως στά οἰκονομικά πλεονεκτήματα τῆς ἐλεύθερης ναυτιλίας.

Δηλαδή, θά πρέπει πάντοτε στίς ἐλληνικές διαπραγματεύσεις νά λαμβάνονται ὑπ' ὄψη τά κρατοῦντα στόν ὑπόλοιπο κόσμο, καί ἰδίως στίς χώρες ἐκεῖνες μέ τίς ὁποῖες εὐρισκόμεθα σέ ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό. Καί, ἀντίστοιχα, στίς διεθνείς διαπραγματεύσεις θά πρέπει νά ἐπισημαίνονται οἱ ἰδιαιτερότητες τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας καί τά γενικώτερα πλεονεκτήματα πού μποροῦν νά προκύψουν ἀπό τήν συνέχιση τῆς ὑπάρξεως καί τήν ἐνίσχυση ἐ-

νός στόλου εὐέλκτου καί δυνάμενου νά προσφέρει καλές καί ἀνταγωνιστικές ὑπηρεσίες.

Δέν θά ἤθελα νά ἀφήσω νά φανεῖ, μέσα ἀπό τίς γραμμές αὐτές, περισσότερη ἀπαισιοδοξία ἀπό ὅση ἀντικειμενικά ἐπιβάλλεται. Ἀλλωστε, πιστεύω ἀκράδαντα — καί πάντοτε τό ἐφήρμοσα — ὅτι ἡ λελογισμένη αἰσιοδοξία ἀποτελεῖ κινητήρια δύναμη. Γι' αὐτό καί θεωρῶ ὅτι ἡ ναυτιλί μας ἔχει τίς δυνατότητες νά ἐπιβιώσει, προσαρμοζόμενη στίς νέες διεθνείς καί ἐθνικές συνθήκες. Ἐκεῖ πού χρειάζεται ἰδιαιτέρη προσοχή εἶναι στό σημείο τῶν σχέσεων τῆς ναυτιλίας μέτόν τόπο μας. Τό ἄν, καί σέ ποιο βαθμό θά διατηρηθεῖ — ἡ καί θά ἀναπτυχθεῖ — ἡ σχέση αὐτή εἶναι ἀντικείμενο τριμεροῦς θελήσεως, ἐφοπλιστῶν, ναυτικῶν καί πολιτείας.

Ἀνήκει πρώτιστα στήν τελευταία ἡ εὐθύνη νά ἀναλογισθεῖ καί νά ἀναγνωρίσει τήν γενικώτερη μέχρι τώρα προσφορά τῆς ναυτιλίας στόν τόπο καί τίς δυσμενέστερες ἐπιπτώσεις ἀπό τυχόν ἀποκοπή τοῦ ὁμφάλιου λώρου πού

ἄμεσα ἢ ἔμμεσα τροφοδότησε καί τροφοδοτεῖ τήν ἀνάπτυξη τοῦ τόπου. Ὅποιοι, γιά λόγους πού δέν ἔχουν σχέση μέ τήν πραγματικότητα αὐτή, ἐπιχειροῦν κατά καιρούς νά ὑποβαθμίσουν τήν προσφορά τῆς ναυτιλίας, θά ἔπρεπε νά ἀναλογισθοῦν τήν ἱστορική εὐθύνη ἀπό τίς συνέπειες τῆς τυχόν συνεχίσεως αὐτῆς τῆ συμπεριφορᾶς.

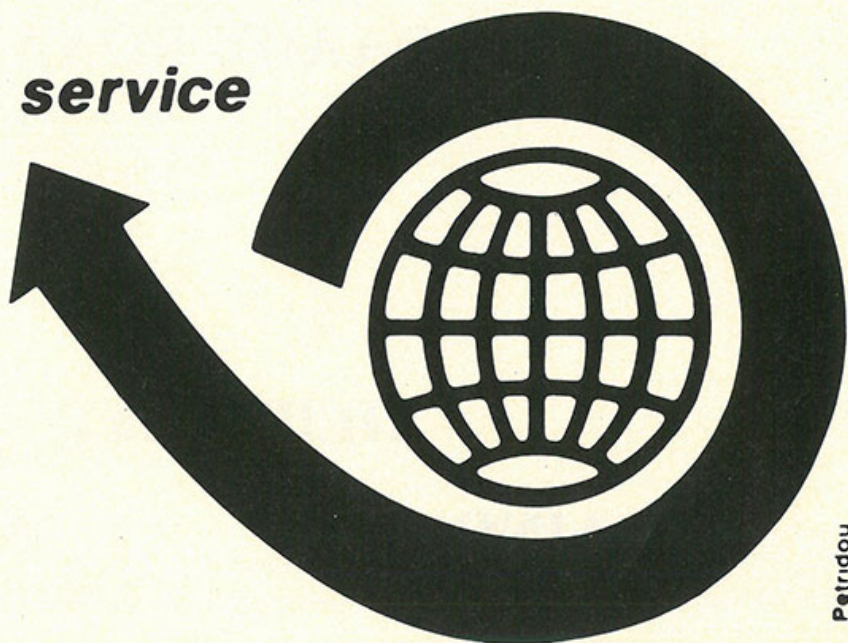
Συνοψίζοντας τίς σκέψεις μου πάνω στό πρόβλημα, πού ὑπάρχει, ἔστω καί ἂν γίνεται προσπάθεια νά ἀγνοηθεῖ, θά ἤθελα νά ἀπευθύνω ἐκκλήση σέ ὅλους τοὺς φορεῖς τῆς ναυτιλίας, νά βασίσουν τίς σκέψεις, τίς δηλώσεις καί τίς ἐνέργειές τους πάνω στό πνεῦμα πού ὁδήγησε στήν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας: φαντασία, ἐλευθερία καί γρήγορη προσαρμογή στίς ἐκάστοτε περιστάσεις.

Γιά μιά ἀκόμη χρονιά ἀπευθύνω ἀπό τίς φιλόξενες στήλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τίς εὐχές μου. Καί ἐλπίζω ὅτι μέσα στο 1985 οἱ ἐξελιξέας θά δημιουργήσουν εὐρύτερα περιθώρια αἰσιοδοξίας.

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

Τίς καλλίτερες μας
εὐχές
γιά
τόν καινούργιο χρόνο

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΛΟΝΔΙΝΟ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

Στήριξη καί ενθάρρυνση τῶν ἐφοπλιστῶν

Τοῦ κ ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Κατά τὸ 1984 οἱ οἰκονομικές ἐξελίξεις στὸ διεθνὴ χωρὸ καί συγκεκριμένα στὴν ναυλαγορὰ δὲν ἦσαν ιδιαίτερα σημαντικές. Ὑπῆρξαν κάποιες ἐνδείξεις ἀνακάμψεως καί σταθεροποιήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων πού δυστυχῶς δὲν κατόρθωσαν νὰ συγκρατήσουν τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀπὸ τὴ συνεχὴ κατολίσθηση. Ἐτσι, στοὺς στατιστικούς πίνακες, πού πρόσφατα ἔφερε στὴ δημοσίωση τὸ Lloyds Register of Shipping, ἡ ἑλληνικὴ σημαία ἔχει ὑποχωρήσει στὴν τέταρτη θέση τῆς παγκόσμιας χωρητικότητας, ἐκτοπισμένη ἀπὸ τὴν σημαία τοῦ Παναμά.

Ἡ μέχρι πρό ὀλίγων ἐτῶν πρωτοπόρος ἑλληνικὴ ναυτιλία σταθερὰ καταρρέει κάτω ἀπὸ τὴν πίεση τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ καί τῶν ἐσωτερικῶν ἀδυναμιῶν. Ἡ δεδομένη στενότητα τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς, ἡ ἀδυναμία τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας νὰ χρηματοδοτήσει τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο καί ἡ ἐλλειψὴ ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, δυσχεραίνουν τίς συνθήκες ἀνταγωνιστικότητας τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Ἡ ἀνάκαμψη τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου εἶναι βασικὴ προϋπόθεση γιὰ τὴν ἀνάκαμψη τῆς ναυτιλίας σὲ παγκόσμια κλίμακα. Δὲν εἶναι ὅμως ἀρκετὴ γιὰ νὰ βγεῖ τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο ἀπὸ τὴ δίνη τῆς μακρόχρονης κρίσεως. Οἱ συνθήκες πού ἔχουν πλέον διαμορφωθεῖ στὸ διεθνὴ θαλάσσιο στίβο συνθέτουν ἕνα πλέγμα πολὺπλευρων δυσχερειῶν γιὰ τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία. Δυσχερειῶν πού δὲν μποροῦν νὰ παρακαμφθοῦν μόνο μέ τὴν ἐπιχειρηματικὴ ἱκανότητα τῶν ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καί τὴν ἐπιδεξιότητα τῶν ἑλλήνων ναυτικῶν.

Τὸ σκηνικὸ τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς μέσα στὸ ὁποῖο ἔδρασε καί ἀναπτύχθηκε ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπὸ τὴν πρώτη μεταπολεμικὰ χρόνια δὲν ὑπάρχει σήμερα. Τάσεις προστατευτισμοῦ πού ἀσκοῦνται καί ἀπὸ μεμονωμένες κυβερνήσεις καί μέσω διεθνῶν ὁργανισμῶν, κυρίως τῆς UNCTAD, ἔχουν ὑποσκάψει τὸ φιλοσοφικὸ ὑπόβαθρο ἐπάνω στὸ ὁποῖο ἐστήριξε τὴ δυναμικὴ ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ἡ ἀρχὴ τοῦ ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ στὶς θαλάσσιες μεταφορές παραβιάζεται συστηματικά.

Οἱ περιστάσεις δὲν εὐνοοῦν τὴν ἐλεύθερη φορτηγὴ ναυτιλία σήμερα καί τὰ διαθέσιμα φορτία πρὸς μεταφορά συνεχῶς περιορίζονται. Τὰ τελευταῖα χρόνια, χώρες τοῦ ἀναπτυσσόμενου Τρίτου Κόσμου ἔχουν ἐπιδοθεῖ στὴ δημιουργία ἐθνικῶν στόλων μέ στόχο τὴ διεξαγωγή τοῦ μεταφορικοῦ τους ἔργου μέ πλοῖα



τῆς σημαίας τους. Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξη τῶν χωρῶν αὐτῶν ἀποτελεῖ στόχο τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος καί μάλιστα στόχο μέ σημαντικὴ προτεραιότητα. Τὰ ἀποτελέσματα εἶναι ἐντυπωσιακά. Χαρακτηριστικά, ἡ Τουρκία μέσα σὲ δύο χρόνια κατόρθωσε νὰ αὐξήσει τὴ χωρητικότητά τοῦ στόλου τῆς κατὰ 91,5%.

Οἱ προκλήσεις πού ἀντιμετωπίζει ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶναι κρίσιμες γιὰ τὴν ἐπιβίωσή της. Προβλέψεις καί εὐχὲς γιὰ ἀνάκαμψη δὲν μποροῦν νὰ δώσουν λύση στὰ προβλήματα. Ὑπάρχει ὁ διεθνὴς ἀνταγωνισμὸς πού ἀποτελεῖ ἀντικειμενικὸ ὁδηγὸ γιὰ τὴ λήψη πραγματικῶν ἀποφάσεων. Σήμερα ἐπιβάλλεται ἡ ἄμεση κρατικὴ συμπαράσταση μέ τὴ χάραξη μιᾶς σύγχρονης πολιτικῆς μέριμνας. Τὸ 1985 θὰ εἶναι σὲ ἐθνικὸ ἐπίπεδο ἕνας χρόνος καθοριστικὸς γιὰ τὴν περαιτέρω πορεία τῆς ναυτιλίας. Ἀναμένεται στὸ χρόνο αὐτὸ ἡ νομοθετικὴ ρύθμιση τριῶν τουλάχιστον ζητημάτων οὐσιαστικῶν καί ζωτικῶν γιὰ τὴν ἀνταγωνιστικότητά τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ὁ ἐκσυγχρονισμὸς καί ἡ ἀναβάθμιση

τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ἡ κοινωνικὴ καί ἀσφαλιστικὴ προστασία τῶν ναυτικῶν καί ὁ ναυτικὸς συνδικαλισμὸς εἶναι ἐκκρεμὴ ζητήματα τὰ ὁποῖα μέ ἐντατικὸ ρυθμὸ προωθεῖ τὸ Ὑπουργεῖο Ε.Ν. πρὸς ρύθμιση.

Ἐνα ρεαλιστικὸ νομοθετικὸ πλαίσιο θὰ εἶναι θετικὸ στοιχεῖο στὴν προσπάθεια ἀντιμετωπίσεως τῶν κρίσιμων προβλημάτων. Ἀντίθετα, βεβαιασμένες ἀποφάσεις καί πειραματισμοὶ θὰ ἔχουν καταστρεπτικὲς συνέπειες. Τὸ ἑλληνικὸ πλοῖο δὲν ἀντέχει σὲ ἄλλες πιέσεις. Ἡ δὴ ἐπιμονὴ γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς ἀνακυκλώσεως εἶχε τόσο ἐπιβαρυντικὰ ἀποτελέσματα ὥστε ἐξουδετέρωσε καί τίς εὐνοϊκὲς συνέπειες τῶν θετικῶν διατάξεων τοῦ Ν. 1376/83.

Στὸ διεθνὴ χωρὸ δὲν ἀναμένονται θεματικές ἐξελίξεις καί ἡ βελτίωση τῆς οἰκονομίας προβλέπεται νὰ ἀκολουθήσει ἀργὸ ρυθμὸ. Οἱ ἑλληνικὲς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις θὰ πρέπει νὰ ἐπιδιώξουν τὴ μεγαλύτερη δυνατὴ ἐξασφάλιση φορτίων πρὸς μεταφορά. Παράλληλα στόχος πρέπει νὰ εἶναι ἡ σταδιακὴ ἀνανέωση τοῦ στόλου μέ σύγχρονα πλοῖα. Ἡ ἐξέλιξη τῆς τεχνολογίας εἶναι ραγδαία καί ἡ ἐφαρμογὴ νέας τεχνολογίας στὴ ναυτιλία εἶναι ἕνα πρόσθετο στοιχεῖο στὸ διεθνὴ ἀνταγωνισμό.

Ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση εἶχε πάντοτε εὐελιξία καί προσαρμοστικότητα στὶς μεταβαλλόμενες συνθήκες. Τὸ χαρακτηριστικὸ τῆς αὐτῆς σὲ συνδυασμὸ ὅμως καί μέ τὴ δημιουργία μιᾶς σωστῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἀπὸ τὴν Πολιτεία θὰ μπορέσουν νὰ στηρίξουν τὴν ἑλληνικὴ σημαία καί νὰ τῆς δώσουν πάλι τὴν πρωτοπορεία στὸ διεθνὴ χωρὸ.

Γιὰ νὰ γίνουν ὅμως ὅλα αὐτὰ χρειάζεται τὸ κουράγιο ὁλων ὁσων ἀγωνίζονται στὸ στίβο τῆς ναυτιλίας μας εἰδικὰ δὲ ἐκείνων πού ἔχουν τὴν εὐθύνη τῶν ἐπιχειρηματικῶν ἀποφάσεων. Ἀλλὰ τὸ κουράγιο αὐτὸ προϋποθέτει τὴν ἐμπνευση, τὴ στήριξη καί τὴν ἐνθάρρυνση τοῦ ἑλλήνου ἐφοπλιστοῦ ἐκ μέρους ὁλων ἐκείνων πού εἶτε ἐκ τῆς ἐργασίας τῶν, εἶτε ἐκ τῆς συνεργασίας τῶν, εἶτε ἐκ τῆς ἀποστολῆς τῶν, ἐπηρεάζουν τὴν ζωὴν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί αὐτὸ ἰσχύει ιδιαίτερως βέβαια, γιὰ ἐκείνους πού καθορίζουν τὴν πολιτικὴ ἐναντὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καί τῶν ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καί ἔχουν τὴν εὐθύνη τῆς λήψεως κρατικῶν ἀποφάσεων. Μόνον μέ αὐτὴν τὴν ἐμπνευση, τὴν στήριξη καί τὴν ἐνθάρρυνση, ἡ ἑλληνικὴ σημαία θὰ ξαναβρεθεῖ στὴν πρωτοπορεία τῶν ὠκεανῶν!



ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Ἐπωφεληθεῖτε τοῦ μειωμένου δασμοῦ (ἀρθρ. 25 τοῦ νόμου 1473/84). Τὸ εἰδικὸ τμήμα ΤΔΣ τῆς VOLVO ἀναλαμβάνει ὅλη τὴν διεκπεραίωση τῆς ἀποστολῆς τοῦ αὐτοκινήτου τῆς ἀρεσκείας σας μέχρι τὸν Πειραιά, στὸ ὄνομά σας.

Πληροφορίες:
ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.
Τηλ.: 3485.321, ἔσωτ. 231
ἀρμόδιος κ. Κ.Δ. ΖΕΝΙΟΣ



PARALIA CORPORATION

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS F.M.C. 2772

80 Broad Street, Boston, Mass. 02110

Phone (617) 426-3143

Cable: Paralia

Telex: 94 0656

ΕΥΧΟΜΑΣΤΕ ΚΑΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΔΟΦΟΡΟ ΧΡΟΝΙΑ — 1985 —

Σέ λίγους μήνες τό Ναυτιλιακό Πρακτορείο μας συμπληρώνη 10 ετια από τής ιδρύσεως του, καί έπευκαιρία σέ έσας πού μās προτιμήσατε γιά πράκτορες σας, θέλουμε νά έκφράσουμε τήν μεγάλη μας έκτίμηση καί τά πολλά μας εύχαριστώ.

Σέ σās πού διστάσατε νά μās αναθέσετε τήν πρακτόρευση τών πλοίων σας, σās παρακαλούμε τώρα νά μās έμπιστευθήτε καί νά αρχίσουμε τήν δεύτερη 10 ετια μαζί. Θά έξυπηρετηθεíte έλληνικότατα, οίκονομικότερα καί οίκανοποιητικότατα.

Σέ σās πού δέν μās γνωρίσατε ακόμη καί δέν ξέρετε τήν ύπαρξη του "PARALIA", σās συστηνώμαστε τώρα, ως οί πιο άποτελεσματικοί πράκτορες τής περιοχής μας. Μέ βάση τά γραφεΐα μας στό κέντρο τής Βοστώνης, εύκόλως έξυπηρετούμε καί τά λιμάνια του PORTSMOUTH, PORTLAND, PROVIDENCE, SALEM, SANDWICH κ.α.λ.

Ή πείρα μας γιά πρακτορεύσεις, ΖΑΧΑΡΑΔΙΚΩΝ-ΓΚΑΖΑΔΙΚΩΝ-ΠΑΛΑΙΟΣΙΔΕ-ΡΑΔΙΚΩΝ είναι άρκετή γιά νά προσφέρη καί στά πλοΐα σας τήν τέλεια έξυπηρέτηση.

Τό τηλεφώνημα σας ή ΤΕΛΕΞ άπαντάτε άξιόπιστα όχι μόνον άμέσως αλλά καί από πρώτο χέρι, από τόν Διευθυντή κ. Α. Γαλάνη, δίνοντάς σας τήν πλήρη είκόνα του λιμανιού ή του ντόκου, πού σās ενδιαφέρει καί έτσι τήν γνώση καί συνέλευση σας αποφασίζουμε καί άποφεύγουμε τίς μή άπαραίτητες κινήσεις πού δημιουργούν τά άσκοπα έξοδα.

Σάν πράκτορες σας, έργαζώμαστε όχι μόνον γιά έσας, αλλά μέ έσας μέσω του πρακτορείου μας γνωρίζετε όλες τίς πληροφορίες πού άφορούν τό συμφέρον σας, πού γίνετε καί δικό μας συμφέρον γιατί κάνη τό "ΠΑΡΑΛΙΑ" νά προοδεύη.

Ένδεικτικώς σās γνωρίζουμε ότι συνήθη έξοδα λιμένος στή Βοστώνη είναι: γιά ΖΑΧΑΡΑΔΙΚΑ \$8000, γιά ΓΚΑΖΑΔΙΚΑ \$13000, γιά ΠΑΛΑΙΟΣΙΔΕ-ΡΑΔΙΚΑ \$18000.

Εύχαριστούμε καί προσκαλούμε
τήν έμπιστοσύνη σας.



Α. ΓΑΛΑΝΗΣ

also serving: Providence, R. I. Portsmouth, N. H. Portland, Me.

Νά διατεθούν γιά διάλυση τά παλαιά πλοία καί νά προσκτηθούν νεώτερα

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

«Άλλος ένας χρόνος πέρασε καί ἡ κρίσις δέν φαίνεται νά πλησιάζη πρός τό τέρμα της. Τό πρόβλημα τῆς ἐπιβιώσεως τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας περαιτέρω ἐδυσκολεύθη. Ἡ διαχείρισις τῶν πλοίων δέν ἀπέδωσεν ἀρκετά διά νά καλυφθοῦν τά χρεωλύσια καί οἱ τόκοι τῶν δανείων καί ἐπηύξησε τά χρέη ἐνῶ αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων εἰς τήν διεθνή ἀγοράν ἐξευτελίσθησαν τόσον ὥστε εἰς πολλές περιπτώσεις νά μή καλύπτουν τό ὀφειλόμενον ποσόν τοῦ ὑποθηκοδανείου.

Δέν υπάρχουν ἐνδείξεις προσεχοῦς καλύτερεῦσεως τῶν ναύλων καί πολύ φοβοῦμαι ὅτι ἡ μακροθυμία τῶν δανειστριῶν Τραπεζῶν δέν θά ἐξακολουθήσῃ καί θά ἔχομεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν ἀναγκαστικές πωλήσεις μέ ἀποτέλεσμα νέαν μείωσιν τῶν ἀξιών τῶν σκαφῶν εἰς τήν ἀγοράν.

Τό μόνον φωτεινόν σημεῖον πού διαβλέπω εἶναι ἡ σχετικῶς ὑψηλὴ τιμὴ πού προσφέρουν οἱ διαλυταὶ διότι μᾶς δίδει τήν εὐκαιρίαν νά πωλήσωμεν τά πολλά παλαιά πλοία πού κατέχομε, τά περισσότερα τῶν ὁποίων εἶναι δεμένα καί ἐν πάσῃ περιπτώσει δέν ἔχουν μέλλον.

Μιά φορά ἀκόμη συμβουλευῶ ὅλους, καί ἐκείνους ἀκόμη πού δέν ἔχουν οἰκονομικά προβλήματα νά προγραμματίσουν τοιαύτας πωλήσεις. Τό κεφάλαιον πού ἀντιπροσωπεύουν τά ἀργοῦντα εἶναι νεκρόν ἐνῶ ἐν τῷ μεταξύ ὑφίσταμεθα τά ἐξοδα τοῦ παροπλισμοῦ τῶν. Τά μετρητά πού θά ἀποφέρῃ ἡ πώλησις τῶν παρά τήν ζημίαν πού θά δείξουν τά κατάστιχα θά δημιουργήσουν τήν βᾶσιν τῆς μελλούσης μας ἐξορμήσεως. Εὐκαιρία θά ὑπάρξουν πολλά.

Ὅντως, ἡ στιγμή εἶναι κατάλληλος καί δι' ἐκείνους οἱ ὁποῖοι θέλουν ν' ἀγοράσουν μέ τήν πρόθεσιν νά μεταπωλήσουν ἐν ὄψει τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ἀξιών δταν καλύτερεύουν οἱ ναῦλοι. Ἐγκρίνω τήν κερδοσκοπίαν αὐτήν ἐφ' ὅσον ἡ πρόσκτησις τῶν δέν θά δημιουργήσῃ χρέη. Δι' ὅσους ὁμως κατέχουν παλαιά πλοία ἡ σημερινὴ ὑψηλὴ τιμὴ τῶν διαλυτῶν παρουσιάζει ἐξαιρετικὴν εὐκαιρίαν νά κλαδέψουν τό δένδρον πωλοῦντες δύο ἢ καί τρία πρός διάλυσιν καί ν' ἀντικαταστήσουν αὐτά ἐπωφελομένους τῶν συμπεριγμένων χαμηλῶν τιμῶν μέ ἕνα νεώτερον καί ἀποδοτικώτερον.

Θά μειωθεῖ βεβαίως ὁ στόλος μας ἀλλά ταυτοχρόνως καί ἡ μέση ἡλικία τῶν πλοίων μέ εὐεργετικὰς ἐπιπτώσεις, τήν ἐνδυνάμωσιν τῆς συναγωνιστικότητος, τήν αὐξήσιν τῆς ἀποδοτικότητος τῆς



διαχειρίσεως, καί ἐμμέσως θεραπείαν τοῦ προβλήματός μας τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μέ ἀξίως κατηρτισμένα στελέχη ἀξιωματικῶν καί μηχανικῶν.

Δέν ἔχω χάσει τήν αἰσιοδοξίαν μου διά τό ἀπώτερον μέλλον τῆς Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας. «Ἡ Θάλασσα ἀρρωσταίνει μὰ δέν πεθαίνει», λέγει παλαιὰ ναυτικὴ παροιμία.

Καθ' ὅλας τὰς κρίσεις πού ἀντιμετώπισα κατὰ τό μακρόν στάδιόν μου ἐδημιουργήθησαν εὐκαιρίαι ἀποκτήσεως εὐθηνῶν βαποριῶν καί οἱ ἀγοράσαντες τότε ἐπέτυχον ἐπωφεληθέντες ὅχι μόνον ἀπό τά κέρδη πού ἀπεκόμισαν μέ τήν καλύτερευσιν τῶν ναύλων, δταν ἡ κρίσις παρήλθε, ἀλλά καί ἐκεῖνα τά ὁποῖα προσεπορίσθησαν ἀπό μεταπωλήσεις εἰς τὰς ὑψηλὰς τιμὰς πού ἐπηκολούθησαν.

Ἡ ἱστορία συνήθως ἐπαναλαμβάνεται καί αὕτη τῇ φορᾷ θά ἐπαναληφθῇ. Ἐλεγα εἰς τό περυσινὸ ἄρθρον μου ἀπευθυνόμενος πρὸς ἐκείνους πού προ-

τίθενται νά ἀναμιχθοῦν εἰς ἐφοπλιστικὴν ἐπιχειρήσιν. «Μὴ βιασθῇτε εἰς τήν ἀπόφασιν ἀγορᾶς πιστεύοντες ὅτι αἱ εὐκαιρίαι πού σᾶς παρουσιάζονται δέν θά ξαναβρεθοῦν. Ἐφ' ὅσον ἐξακολουθεῖ ἡ κρίσις θά ὑπάρξουν πολλά ἄλλα καί ἀναβάλλοντες τήν ἀπόφασιν ἀγορᾶς δι' ἀργότερα θά εὐρεθεῖτε πλησιέστερα εἰς τό τέρμα της». Δι' ἐκείνους ὁμως πού ἔχουν προγραμματίσει τήν ἀνακαίνισιν τοῦ στόλου τῶν μέ πώλησιν τῶν ὑπερηλίκων μέ ἀντικατάστασιν μέ νεώτερον σκάφος νά μή ἀναβάλλουν. Ἐχουν σήμερον εὐκαιρίαν προσκτήσεως εὐθηνῶν νεωτέρου καί ἀποδοτικῶν πλοίου. Νά προσπαθήσουν κατὰ τό δυνατόν νά συγχρονίσουν τήν πώλησιν μέ τήν ἀντικατάστασιν καί νά ἐφαρμόσουν τό πρόγραμμά των.

Νά μή χολωθοῦν διότι ὁ στόλος τῶν θά μειωθῇ. Ὀλιγώτερα καί πλέον κατάλληλα πλοία θά ἀποδώσουν καλύτερα καί εὐκολώτερα.

Ὅλοι οἱ ἀνταγωνισταὶ μας ὁμοίως ἔχουν πληγῇ ἀπὸ τῆς κρίσεως. Καί αὐτῶν ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τῶν θά μειωθῇ.

Οἱ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς ἔχουν πάντοτε τό πλεονέκτημα τῶν εὐθηνῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων τῶν. Νά ἀμυνθῶμεν μέ τήν κοινήν προσπάθειαν τῶν τριῶν φορέων, τῆς Κυβερνήσεως, τῶν ναυτεργατικῶν Σωματείων καί τῶν Ἐφοπλιστῶν περιορίζοντες κατὰ τό δυνατόν τό κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀναχαιτίζοντες συνάμα τήν διαρροήν πρὸς ξένας σημαίας πού ἔχει ἤδη δημιουργήσῃ σοβαρόν πρόβλημα διά τήν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν.

Τελευτῶν εὐχομαι εἰς ὅλους εὐτυχισμένο τὸν καινούργιον χρόνον μέ τήν ἐλπίδα ὅτι θά σημάνει τό τέρμα τῆς κρίσεως καί θά ἐπαναφέρει τήν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸν δρόμον τῆς προόδου καί τῆς εὐημερίας.

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

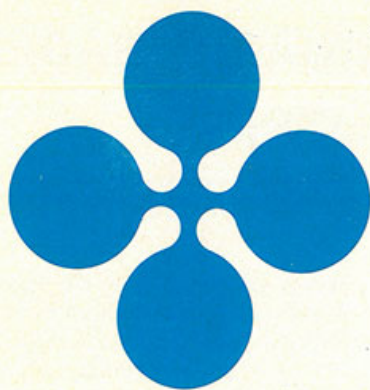
TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO URUGUAY



cruise to the world's most beautiful and interesting areas with

◀EPIROTIKI LINES▶



Elegance at sea

The widest choice of distinguished

◈ **◀EPIROTIKI CRUISES▶**



◀EPIROTIKI LINES▶

HEAD OFFICE: Akti Miaouli 87, Piraeus, Greece — Tel. 452 6641/9
Telex: 21 23 2 EPIR GR



Θέσεις καί Προβλήματα τῆς Ἑπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου τῆς ΕΕΕΠ

Στό χρόνο πού πέρασε ἡ ἐλληνική τουριστική ναυτιλία μαζί μέ τά μεσογειακά ἐπιβατηγά μας κινήθηκε δραστηριότερα μέσα στό γενικώτερο κλίμα μιᾶς αὐξημένης τουριστικῆς κινήσεως πρὸς τήν Εὐρώπη ἀπό τήν Ἀμερική. Τό ἐλληνικό πλοῖο καί στόν τομέα αὐτό, παρά τά προβλήματά του πού παραμένουν, παρά τόν ὀξύ καί κάτω ἀπό ἀνισορροπία ἀνταγωνισμό πού δέχεται ἀπό τά ξένα πλοῖα τῆς κατηγορίας του, ἔδωσε καί πάλι τή μάχη του καί μποροῦμε νά πούμε πώς στάθηκε στό ὕψος τῆς διεθνούς φήμης του σάν πλοῖο πού ξεχωρίζει γιά τήν ὑψηλή ποιότητα τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν του.

Γιά μιᾶ ἀκόμα χρονιά, μόνοι καί ἀβοηθητοί, οἱ ἐπιχειρηματίες τοῦ κλάδου αὐτοῦ, τοῦ τόσ σημαντικῆς γιά τήν ἐθνική μας οἰκονομία, μαζί μέ τούς πολυτίμους συνεργάτες τους ναυτικούς, προσπάθησαν, μόχθησαν καί διατήρησαν τήν σημαία μας στήν πρώτη σειρά τῶν μεγάλων τῆς τουριστικῆς ναυτιλίας.

Ὁ κλάδος τῆς θαλάσσιας περιηγήσεως στόν τόπο μας ὑπέστη τά τελευταῖα χρόνια, ζημιές καί ἀνασχές στήν δραστηριότητά του, κυρίως ἀπό διεθνούς φύσεως παράγοντες ὅπως ἡ διεθνῆς οἰκονομική ὕφεση, ἡ περιστολή τῶν δαπανῶν τόσο τῶν Εὐρωπαίων ὅσο λιγότερο βέβαια καί τῶν ἀμερικανῶν, γιά δαπανηρά ταξίδια, τό ἀσταθές διεθνές συναλλαγματικό κλίμα, διεθνή πολιτικά γεγονότα, ἡ ἐνεργειακή κρίση καί τέλος ἡ πολύμορφη οἰκονομική «προστασία» τῶν ἀλλοδαπῶν κρουαζιερόπλοιων. Ὁ κάτω ἀπό ἀνισορροπία ἀνταγωνισμός τοῦ ξένου κρουαζιερόπλοιου ἀνάγκασε τό ἐλληνικό κρουαζιερόπλοιο νά ἐγκαταλείψει περιοχές ἐξαιρετικῆς τουριστικῆς δραστηριότητος ὅπως τῆς Καραϊβικῆς ὅπου ἄλλοτε κυριαρχοῦσε καί ὅπου τουλάχιστον δεκαπέντε πλοῖα μας εὕρισκαν πλήρη ἀπασχόληση κατά τήν χειμερινή περίοδο. Στήν περιοχή αὐτή τῆς ὑψηλῆς συγκέντρωσης τῶν τελευταῖα χρόνια οἱ σημαντικώτερες ἐταιρίες κρουαζιερόπλοιων στόν κόσμο, Carnival Cruise, Astor United Cruise, Delta, Eastern Cruise, Holland American, Home Line, Norwegian Line, Royal Caribbean, Royal Viking, Salen Lindblad, Sitmar, Western Cruise Line, Costa Line, Commodore Cruise, Chandris Cruises, P + O, Scandinavian World Cruises καί ἄλλες. Ἀπό τίς ἐταιρίες αὐτές μόνο μία εἶναι Ἑλληνικῶν συμφερόντων τά πλοῖα δέ δέν φέ-

ρουν τήν Ἑλληνική σημαία. Τό γεγονός δέν εἶναι τυχαῖο, μεγάλα ἀμερικανικά καί ξένα κεφάλαια ἐπενδύθηκαν στόν τομέα αὐτό τῆς ναυτιλίας μέ ἀποτέλεσμα νά ἀναγκασθῇ τό ἐλληνικό πλοῖο νά ἀποχωρήσῃ ἀπό τήν περιοχή αὐτή τῆς ὑψηλῆς πού συγκεντρώνει τό 77% τῆς παγκοσμίου ἐπιβατικῆς κινήσεως τῶν κρουαζιερόπλοιων.

Ὁ ἀνταγωνισμός αὐτός θά γίνεῃ ἀκόμη σκληρότερος καθώς τό ξένο κρουαζιερόπλοιο μεγενθύνεται καί ἀνανεώνεται κάτω ἀπό τήν προστατευτική καί ἀναπτυξιακή πολιτική πού ἐφαρμόζουν στόν τομέα αὐτό τά ἐνδιαφερόμενα κράτη. Ναυπηγήσεις νέων πλοίων δυναμικότητος ἀπό 1.000 ἕως 3.000 ἐπιβατῶν, κόστους 150 ἕως 200 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, μέ ἄτοκα μακροχρόνια δάνεια ἢ μέ χαμηλόκοτα ὀπωσήποτε, κατάλληλες ἀλλαγές στήν νομοθεσία, ἰδιαίτερα ὡς πρὸς τά θέματα συνθέσεως ἀμοιβῆς καί ἀποσχολήσεως πληρώματος, εἰδικές ἐπιδοτήσεις ναυπηγείων καί ἄλλα, εἶναι τά βασικά μέτρα πού πῆραν τά κράτη αὐτά γιά νά γίνευν τά πλοῖα τους ἀνταγωνιστικά. Ὅλοι οἱ παραπάνω ἀναφερόμενοι λόγοι, μαζί μέ τήν ἀπαιτούμενη πείρα καί κάποια παράδοση στά θέματα σχεδιάσεως καί τό ἐνδιαφέρον τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν νά ὑποστηρίζουν τά ναυπηγεῖα τους, ὥθησαν τούς ξένους πλοιοκτῆτες νά ναυπηγήσουν τά πλοῖα τους σέ Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα. Στά ναυπηγεῖα τῆς Σουηδίας, Δανίας, Γαλλίας, Φιλανδίας, Πολωνίας ναυπηγήθηκαν καί ναυπηγοῦνται σήμερα μεγάλα κρουαζιερόπλοια πού σύντομα θά ἀνανεώσουν τά κρουαζιερόπλοια ὅχι μόνον τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως ἀλλά καί τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν.

Ἀλλά ὁ ἀνταγωνισμός, ὀξύς καί ἀνισορροπία, ὅπως προαναφέραμε, δέν ἐμφανίζεται μόνο στό διεθνή χώρο, ἀλλά κατά τρόπο ἀνησυχητικό καί στόν δικό μας χώρο, ἀπό ξένα καινούργια κρουαζιερόπλοια, κινούμενα μέ χαμηλό κόστος ἐκμεταλλεύσεως, πού διέρχονται ἢ προσεγγίζουν στά νησιά μας. Εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι τά πλοῖα αὐτά πωλοῦν «ἐλληνική κρουαζιέρα» μέ χαμηλές τιμές, μιᾶ πού τά λειτουργικά τους ἐξοδα εἶναι σχεδόν τά μισά ἀπό ἐκεῖνα τῶν ἐλληνικῶν κρουαζιερόπλοιων.

Τό σοβαρότερο λοιπόν πρόβλημα, τοῦ σήμερα καί τοῦ αὔριο, εἶναι ἡ αὐξηση, τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἐλληνικοῦ κρουαζιερόπλοιου καί τοῦ μεσο-

γειακοῦ ἐπιβατηγοῦ, πού προϋποθέτει τήν κρατική ἐνίσχυση καί προστασία γιά τήν ἀνανέωση καί τόν ἐκσυγχρονισμό τους ἀλλά καί τήν βελτίωση, γενικῶς, τῶν συνθηκῶν ἐκμεταλλεύσεως των. Τά πλοῖα τῆς ἐλληνικῆς ἀνταγωνίζονται σήμερα ἀκόμα τά ξένα κρουαζιερόπλοια, ὀφείλεται εἰς τό ὅτι τά περισσότερα εἶναι παλαιά, ἔχουν ἔτσι ἀποσβεσθεῖ, καί ἡ Ἑλληνική Πολιτεία τά προστατεύει στόν Ἑλληνικό χώρο. Τό σημερινό κόστος τῶν κεφαλαίων, τά αὐξημένα ἐξοδα γιά τά ἐλληνικά πλοῖα, τό κόστος τῶν ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πληρωμάτων, δέν ἐπιτρέπουν κἄν σκέψεις περὶ ἀνανεώσεως.

Εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖον καί ἐπεὶ γον νά ἀναπτυχθεῖ ἐν προκειμένῳ μιᾶ μακρόπνοη πολιτική, ἕνας σωστός προγραμματισμός γιά τόν τόσο σημαντικό συναλλαγματοφόρο, κυρίως, τομέα τοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ὁ ἐλληνικός τουριστικός μας στόλος παρά τόν σοβαρό ρόλο του στήν ἐθνική μας οἰκονομία, εἶναι ὁ μόνος ἴσως ἀπό τούς ἐπιχειρηματικούς κλάδους πού δέν μετέχει οὐσιαστικά στήν χρηματοδότηση ἀπό ἐλληνικούς ὀργανισμούς ἢ Τράπεζες. Ἡ δέ ποιότης τῶν πλοίων εἶναι ἀρίστη σύμφωνα καί μέ δημοσίευμα τοῦ Lloyd's Register of Shipping. Ἡ λήψη εἰδικῶν χρηματοδοτικῶν μέτρων γιά τήν δανειοδότηση τῶν ἐπισκευῶν καί μετασκευῶν καί τόν ἐκσυγχρονισμό τῶν πλοίων μας, εἶναι ἀπαραίτητη καί ἐπείγουσα. Θά πρέπει νά γίνεῃ ἀντιληπτό ὅτι τά πλοῖα τῆς κατηγορίας αὐτῆς εἶναι «παραγωγικές μονάδες ἐξαγωγικοῦ χαρακτήρα», μιᾶ πού ἡ κρουαζιέρα καί ἡ μεταφορά τοῦ ξένου τουρίστα εἶναι κατ' ἐξοχήν «ἐξαγωγικό προϊόν» ἀφοῦ κυρίως ἀπευθύνεται σέ ἀλλοδαπούς.

Πέραν τῶν κατά καιρούς σχετικῶν διαβημάτων μας, πρὸς ἀρμοδίους Κυβερνητικούς παράγοντας, ὑπὸ τό πνεῦμα αὐτό ἀπευθυνθήκαμε πρόσφατα πρὸς τούς κ.κ. Ὑπουργούς Ἑθν. Οἰκονομίας καί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί ἐπικαλούμενοι τίς ἐθνικές ὑπηρεσίες (κοινωνικά καί οἰκονομικά) πού προσφέρουν τά πλοῖα μας ὅσο καί τήν ἀνάγκη ἐπιβιώσεως τοῦ κλάδου, ἐζητήσαμε:

α. Τήν χορήγηση ἀπὸ τίς Ἑλληνικές Τράπεζες χαμηλοτόκων (μέ ἐπιτόκιο ὅχι πλέον τοῦ 4%) καί μακροπροθέσμων δανείων γιά μετασκευές καί ἐπισκευές πλοίων μας, σέ ἐλληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, καί νά ἐξετασθῇ

τό θέμα της επιχορηγήσεως των μετασκευών των πλοίων, όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες του εξωτερικού που άντελήφθησαν την σημασία του κλάδου αυτού για την οικονομία τους.

β. Την πριμοδότηση των επιχειρήσεων μας, λόγω του εισαγομένου από αυτές συναλλάγματος. Ός γνωστόν πριμοδοτούνται οι περισσότεροι κλάδοι του εξαγωγικού μας εμπορίου γιατί με την δραστηριότητά τους συντελούν στην εισαγωγή συναλλάγματος. Οι επιχειρήσεις μας κατά τίποτε δεν διαφέρουν από τους κλάδους αυτούς, γιατί με την διάθεση (πώληση) των υπηρεσιών τους στους άλλοδαπούς τουρίστες και επιβάτες γενικά, εισπράττουν και εισάγουν συνάλλαγμα. Πρέπει λοιπόν και οι επιχειρήσεις μας, πράγματι εξαγωγικές, να πριμοδοτούνται ανάλογα με το συνάλλαγμα που εισάγουν κάθε χρόνο. Νομίζουμε ότι ένα ποσοστό πριμοδότησεως του εισαγομένου ετησίως συναλλάγματος είναι απόλυτα δικαιολογημένο.

Έκ μέρους του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, ο οποίος πρέπει να ομολογήσουμε ότι με πολύ ενδιαφέρον παραστέκει και μās βοηθά με απόλυτη κατανόηση σε κάθε μας πρόβλημα, βρήκαμε την δέουσα ανταπόκριση, πλην δυστυχώς, πρό ημερών, η απάντηση του Υπουργού Έθνικης Οικονομίας και Οικονομικών ήταν αρνητική, μη θεωρούντος σκόπιμη την μείωση των επιτοκίων αλλά ούτε και την πριμοδότηση του κλάδου μας, για τό εισαγόμενο συνάλλαγμα.

Θέλουμε να πιστεύουμε πως η απάντηση αυτή δεν αποτελεί και την οριστική τοποθέτηση της πολιτείας έναντι ε-

νός τόσο σοβαρού, για την εθνική μας οικονομία θέματος. Είμεθα δέ βέβαιοι και υπάρχουν βάσιμες προς τοῦτο ἐλπίδες ότι τό Υπουργείο Έθνικης Οικονομίας μετά την παρέμβασιν και του Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας θά ἀναθεωρήσῃ τίς ἀπόψεις του. Ἡ Κυβέρνηση τῆς γειτονικῆς μας Ἰταλίας πού ἀντιλήφθηκε τήν σημασία τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς ναυτιλίας καί γιά νά βοηθήσῃ τήν ἐργασία τῶν ναυπηγείων τῆς, ἀντί νά ἐπιδοτήσῃ τήν ἀνεργία, ἀποφάσισε νά χορηγήσῃ κίνητρα στοὺς πλοιοκτῆτες. Ὑπολογίζεται ὅτι ἡ ἐπιδότηση τοῦ κράτους θά φθάσῃ τό 65 ἕως 68% τοῦ συνολικοῦ κόστους. Οἱ πλοιοκτῆται θά καταβάλλουν 5% κατὰ τήν ὑπογραφὴν τῶν συμβολαίων, 5% μετὰ τήν τοποθέτησιν τῆς Τρόπιδος, 5% κατὰ τήν ἀνέλευσιν καί 5% κατὰ τήν παράδοσιν. Ἡδὴ πληροφοροῦμεθα ὅτι πολλοὶ πλοιοκτῆτες θά στρέψουν τό ἐνδιαφέρον τους πρὸς τὰ Ἰταλικά ναυπηγεῖα, μιά πού δέν ὑπάρχει οὐσιαστικὴ ἀπαγόρευση γιά ξένους νά παραγγείλουν πλοῖα στήν Ἰταλία μέσω Ἰταλικῶν Ἑταιρειῶν.

Ἡ νέα αὐτὴ πολιτικὴ τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως γιά νά διατηρήσῃ τήν Ἰταλικὴ σημαία θά εἶναι ἓνα νέο πλῆγμα γιά τήν ἑλληνικὴ Ἐπιβατηγὸ Ναυτιλία. Τό κράτος θά πρέπει νά λάβῃ ἀμέσως ἀνάλογα μέτρα. Ἀντιλαμβανόμεθα βεβαίως ὅτι τό ὕψος τῶν ἐπιχορηγήσεων δέν εἶναι δυνατόν νά φθάσῃ τό ὕψος τῶν ἀντιστοίχων Ἰταλικῶν, ἀλλὰ πρέπει οἱ ἐπιδοτήσεις διὰ ἐπισκευές μετασκευές καὶ ναυπηγήσεις νά εἶναι ἱκανές νά προσελκύσουν τό ἐνδιαφέρον τῶν Ἑλλήνων Πλοιοκτητῶν. Ἀσφαλῶς οἱ ἐπιδοτήσεις θά πρέπει νά χορηγοῦνται σέ Ἑλληνες 100% καί μόνον μέ αὐστη-

ρά κριτήρια ὡς πρὸς τήν σοβαρότητα καί τήν σκοπιμότητα. Στό πρῶτο στάδιο, φρονούμε, μᾶλλον οἱ μετασκευές θά προσελκύσουν μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον διότι θά ἀπαιτηθῇ χρόνος ἱκανός ἕως ὅτου τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεῖα ἐτοιμάσουν σχέδια, προσφέροντα ἀνταγωνιστικὰς τιμὰς.

Θέλουμε νά πιστεύουμε πὺς θά ὑπάρξῃ ἡ πρέπουσα κατανόηση καί πὺς τό Κυβερνητικὸ ἐνδιαφέρον γιά τό ἑλληνικὸ κρουαζιερόπλοιο καί τό μεσογειακὸ ἐπιβατηγὸ πλοῖο θά συνεχισθεῖ, μιά πού κατὰ τήν γνώμη μας πρόκειται γιά τήν καλύτερη ἐπένδυση τῆς Ἑθνικῆς μας Οικονομίας.

Ἄς ἐλπίσουμε ὅτι τό 1985 θά τεθοῦν τὰ θεμέλια τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐπιβατηγοῦ Πλοίου, ὥστε ἡ ἑλληνικὴ σημαία νά μὴ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τίς μεγάλες Τουριστικὰς ἀγορὰς τοῦ Κόσμου, ὅπως τό Μαϊάμι τῶν ΗΠΑ, ἀπὸ ὅπου διακινῶνται 2.200.000 τουρίσται κάθε χρόνο.

Ἐμεῖς ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μας, διατηρώντας τήν ἐλπίδα γιά μιά οὐσιαστικὴ κρατικὴ συμπαράσταση, θά κάνουμε ὅτι μπορούμε περισσότερο, θά ἐξαντλήσουμε ὅσες δυνατότητες μās ἀπομένουν γιά τήν προαγωγή τοῦ κλάδου μας, γιά τό καλὸ τῆς χώρας μας.

Στὰ «Ναυτικά Χρονικά», πού ἐπὶ τόσα χρόνια φιλοξενοῦν μέ τόσον ἐνδιαφέρον τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας μας, τίς καλλίτερες εὐχές μας γιά τό 1984 μαζὺ μέ τήν ἐλπίδα μας πὺς στήν χρονιά πού ἔρχεται οἱ σελίδες τους θά εἶναι εὐχάριστα μηνύματα γιά τήν πορεία τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτικὴ Γραμμὴ ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τάνάπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἐτέρους λιμένας Ἀπὼ Ἀνατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τήν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ΝΕΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Του κ. ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ, Προέδρου της ΕΠΑΕΠ

Μέ το άρθρο μας του περυσινού πανηγυρικού τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών», είχαμε επισημάνει τα σοβαρά προβλήματα που δημιουργούνται από το οικονομικό άνοιγμα στην εκμετάλλευση των πλοίων. Άνοιγμα που οφείλεται κύρια στην υποχρέωση των πλοίων να κινούνται όλη την άγονη χειμερινή περίοδο και στην υποχρέωση τήρησης χαμηλού ναυτολογίου για λόγους κοινωνικής πολιτικής.

Είχαμε εκφράσει στο άρθρο αυτό την αισιοδοξία ότι θα εξαχθούν ώριμα συμπεράσματα από την μελέτη της Έπιτροπής που συνεστήθη με απόφαση του Υπουργείου Έθνικής Οικονομίας, και έχει εξετάσει τα προβλήματα της ακτοπλοΐας και ειδικότερα του κόστους λειτουργίας των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων.

Οι μελέτες του Υπουργείου Έθνικής Οικονομίας καθώς και του Ίνστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Έρευνών που περατώθηκαν μέσα στο 1984, επιβεβαίωσαν πλήρως ότι το πρόβλημα της ακτοπλοΐας είναι καθαρά οικονομικό. Όπως αναφέρεται στην μελέτη του ΥΕΟ, δεν καλύπτεται το άνοιγμα στην εκμετάλλευση των πλοίων λόγω της συνεχούς αύξησης του λειτουργικού κόστους και της συμπίεσης των εσόδων που επιβάλλει η πολιτική του Κράτους. (Σελ. 22).

Δυστυχώς οι μελέτες αυτές δεν αξιοποιήθηκαν και δεν υλοποιήθηκαν οι προτάσεις και τα συμπεράσματά τους.

Έτσι δεν εκδηλώθηκε καμμία κρατική συμπαράσταση για να αντιμετωπισθεί η βαθειά οικονομική κρίση που μαστιάζει τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία.

Την ανάγκη αυτής της συμπαράστασης τονίσαμε με ψήφισμα της Γενικής Συνελεύσεως 7/12/1984 της Ένωσεώς μας, για την γενική αντιμετώπιση των προβλημάτων που δεν επιλύονται με την δανειοδότηση δύο ή τριών πλοιοκτητών έναντι του συνόλου των λοιπών λαϊκών εταιριών και ιδιωτών.

Έν τούτοις οι απόψεις μας δεν εισακούστηκαν και εξαγγέλθηκε η δημιουργία Άνω νέου Έταιρίας, θυγατρικής της ΕΤΒΑ, για την εξυγίανση των προβληματικών εταιριών λαϊκής βάσης.



Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση του ΥΕΝ, αυτή η Άνω νέη Έταιρία θα έχει σκοπό την μελέτη και τον προγραμματισμό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της Χώρας.

Και έρωτάται: Άπορρίπονται οι μελέτες και οι προγραμματισμοί της παρούσης και των προηγούμενων κυβερνήσεων. Και οι πρόσφατες έμπεριστατωμένες μελέτες του Υπουργείου Έθνικής Οικονομίας και του Ίνστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Έρευνών. Και αναμένεται από την Άνω νέη Έταιρία — που θα στελεχωθεί πιθανόν από πρόσωπα που δεν θα γνωρίζουν όσο πρέπει τα θέματα της ακτοπλοΐας — να μελετήσει και να προγραμματίσει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες της Χώρας.

Δηλώθηκε ότι δεν θα θιγούν οι ιδιωτικές έπιχειρήσεις. Διαφαίνεται όμως σαφώς η πρόθεση ανατροπής του καθεστώτος ιδιωτικής πρωτοβουλίας και έλευθέρου ανταγωνισμού με το όποιο τόσο λαμπρά αναπτύχθηκε η ακτοπλοΐα στα τελευταία είκοσι χρόνια.

Με αυτό το καθεστώς αΐξήθηκε έντυπωση ή μεταφορική ικανότητα του έπιβατηγού στόλου της ακτοπλοΐας που τό 1963 ήταν 18.500 έπιβάτες και σήμερα έφθασε στους 92.000 έπιβάτες και 7.000 Ι.Χ. ή 2.700 φορτηγά όχηματα.

Άλλά και η ποιότητα του στόλου βελτιώθηκε σημαντικά άφου η μέση μεταφορική ικανότητα των πλοίων διπλασιάστηκε και η μέση ήλικία που τό 1963 ήταν 29 χρόνια κατέβηκε σήμερα στα 14 χρόνια και θα κατεβή άκόμη περισσότερο με τα νέα πλοία που είναι έτοιμα να έρομολογηθούν στίς έσωτερικές συγκοινωνίες.

Στή πρόοδο αυτή σημαντικά συνετέλεσε η ανάπτυξη των εταιριών λαϊκής

βάσεως που έπίσης λειτουργήσαν σαν ιδιωτικές έπιχειρήσεις με σκοπό την έξυπνέρεση των νησιών τους αλλά και την ίκανοποιητική απόδοση του κεφαλαίου που συγκεντρώθηκε με εύρεία λαϊκή συμμετοχή.

Η πρόοδος αυτή συντελέστηκε χωρίς καμμία βοήθεια από τό Κράτος που είναι έντούτοις, υποχρεωμένο να καλύπτει τα μεγάλα έλλείμματα των χερσαίων και άεροπορικών συγκοινωνιακών όργανισμών της Χώρας.

Έπαναλαμβάνουμε ότι η σημερινή κρίση στην ακτοπλοΐα όφείλεται σε οικονομικά αίτια. Στο γεγονός δηλαδή ότι, όπως τονίστηκε και προηγούμενα, δεν καλύπτεται τό οικονομικό άνοιγμα της εκμετάλλευσης των πλοίων που θα μπορούσε να μειωθεί και με όρθολογικότερη διάρθρωση των έρομολογίων.

Έάν συνεχιστεί η ίδια έλλειψη ένδιαφέροντος είναι βέβαιο ότι όλες οι ακτοπλοϊκές έπιχειρήσεις θα καταστούν προβληματικές. Άντί να προλάβει τό Κράτος αυτή την έπικίνδυνη κατάσταση ώστε να συνεχισθεί η έπιβίωση της ακτοπλοΐας άρκείται στην δημιουργία Άνω νέου Έταιρίας θυγατρικής της ΕΤΒΑ που θα περιλάβει στην άρχή τις ήδη προβληματικές έταιρίες και στο μέλλον θα περιλάβει και όλες τις λοιπές που σύμφωνα με τις προβλέψεις της μελέτης του Υπουργείου Έθνικής Οικονομίας θα καταστούν και αυτές σύντομα προβληματικές.

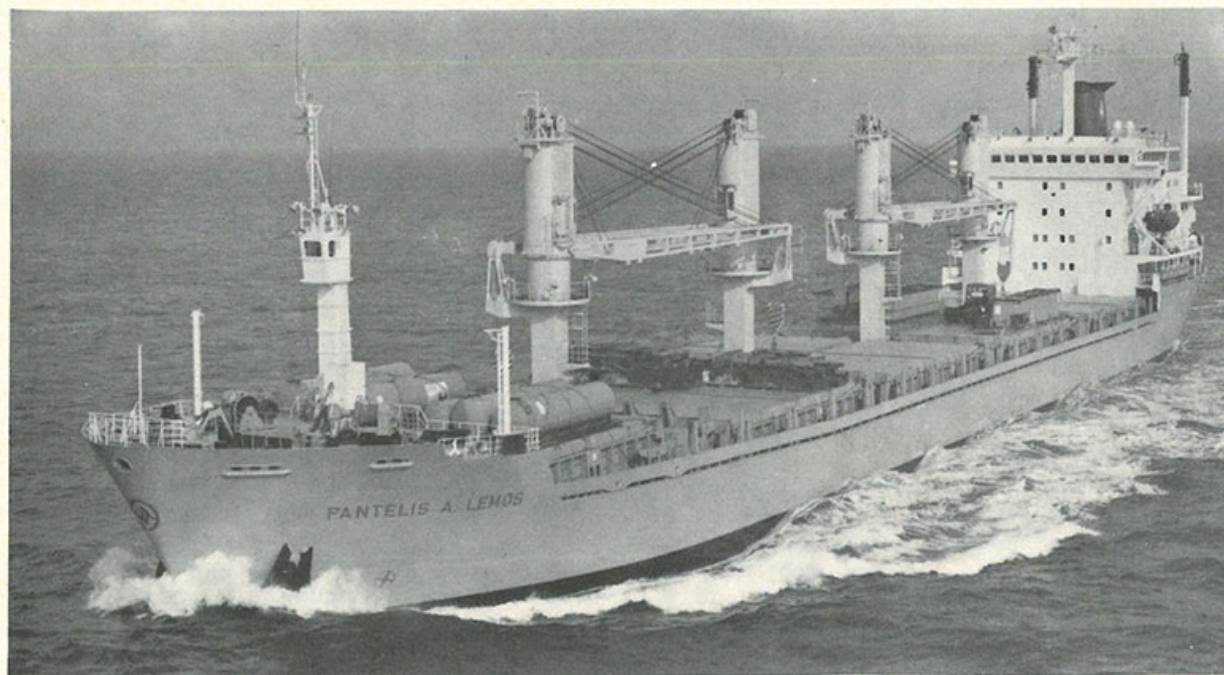
Έμεις φρονούμε ότι δεν ύπάρχει άνάγκη για καμμία άλλαγή θεσμικών πλαισίων, για νέους πειραματισμούς και «κοινωνικοποιήσεις» και έλπίζουμε ότι τελικά θα άποφευχθούν λύσεις που δεν προσαρμόζονται στους δημιουργικούς τομείς της ναυτιλίας.

Είμεθα πρόθυμοι να συνεργασθούμε για την ανάπτυξη ενός προγράμματος πλήρους έξυπνέρεσης των θαλασσίων συγκοινωνιών της Χώρας που θα πρέπει να έχει σαν προϋποθέσεις την έξασφάλιση των βιωσιμότητας των έπιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και την συνέχιση του καθεστώτος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του έλευθέρου ανταγωνισμού.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



The Multi-purpose cargo carrier »OBC« 24,000 tdw

The distinctive features of the OBC are great flexibility with regard to both operation and cargo carrying ability, high capacity cargo handling gear, and large deadweight carrying capacity when used as a bulk carrier. Designed for unrestricted trade and able to navigate the Panama and Suez Canals and the St. Laurence Seaway, the fact that this type has the highest ice class, large holds that are not shielded by the deck at the sides (some 76,5% of the deck area is occupied by hatches) and a central longitudinal bulkhead between the twin hatches that acts as a shifting board are factors that will help owners to find cargoes. The OBC can carry ores and other bulk cargoes, grain, general cargo, semi-finished steel products, timber and containers. From 1972 to 1984, a total of 22 vessels belonging to this successful series have been delivered to owners in over 10 countries.

Length overall	176.60 m
Length between perpendiculars	167.40 m
Moulded breadth (75')	22.86 m
Depth to main deck	14.00 m
Designed draught	10.46 m
Deadweight carrying capacity	24,000 t
Tonnage	ca. 16,794 GT
Service speed with/without shaft generator	15.1/15.6 kt
Action radius	16,500 nm
Hold capacity	29,751/29,156 m ³
Number of holds	5
Container capacity	802 TEU
incl. below deck	384 TEU
Twin hatches	
hatch 1	13,600 mm X 7450 mm
hatches 2-5	19,500 mm X 8950 mm
Cargo handling gear:	4 X 25 t deck cranes
Main propulsion plant:	DMRK8Z70/120 E
(MAN licence)	8235 kW/11,200 hr
Accommodation for:	28 persons

SCHIFFCOMMERS HELLAS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΟΜΙΛΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

Πληροφορίες: **WEMEX**
ΑΦΟΙ ΕΗΝΤΑΡΑΚΟΥ & Ι. ΚΑΡΑΚΙΤΗΣ
 Λουδοβίκου 6 — 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
 Τηλέφ.: 412.4088 — 417.6453 — TLX: (21) 2761 ΚΥΤΗ.

Νά εξαλειφθεί ή κρίση συνεργασίας μέ τό Κράτος

Τού κ. ΜΙΧΑΛΗ Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ στά «Ναυτικά Χρονικά» καί σέ όλη τή ναυτική οίκογένεια. Αυτή ή χρονιά πού περάσαμε ήταν άκόμη πιά δύσκολη γιά τήν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.

'Εκτός άπό τήν μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση, δέν έπέτυχε πλήρως ή συνεργασία μας μέ τό Κράτος καί έτσι αντιμετώπιζουμε σοβαρές δυσκολίες πού αποτελούν τροχοπέδη καί ίσως καταλήξουν σέ βαρύ πλήγμα γιά τήν ναυτιλία μας.

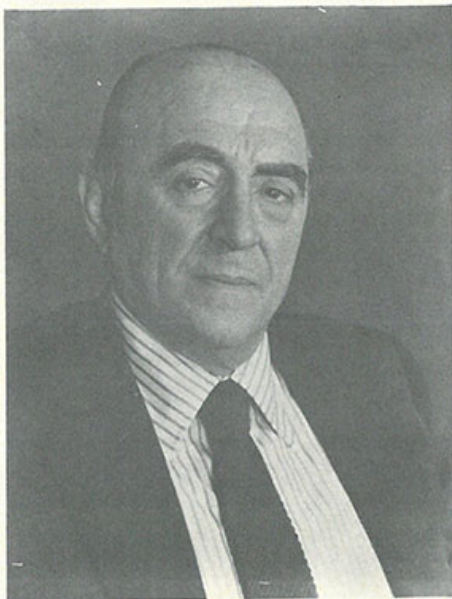
Αυτά γιά τήν εκπαίδευση, τό NAT καί τήν ανακύκλωση.

Στίς κρίσιμες μέρες πού περνάμε εγιναν καί οι άρχαιρεσίες τής ΕΕΕ.

Μετά τήν παραίτηση του Μένη Καραγιώργη πού εργάστηκε σκληρά επί δύο θητείες, έγιναν οι εκλογές του νέου συμβουλίου, σύμφωνα μέ τό καταστατικό, του νέου Προέδρου καί Προεδρείου μέ εξαιρετική επιτυχία.

'Ο νέος Πρόεδρος, Στάθης Γουρδομιάλης, συγκεντρώνει τά προσόντα πού είναι άπαραίτητα γιά τόν εξαιρετικά σοβαρό ρόλο πού θά διαδραματίσει σάν ήγέτης τής μεγάλης μας ναυτιλίας αλλά καί τής συντριπτικά πιά μεγάλης βιομηχανίας του τόπου μας. Μαζί μέ όλα τά προσόντα γιά τήν θέση του Προέδρου έχει καί μιά παράδοση οίκογενειακής θυσίας καί προσφοράς στό 'Έθνος.

Καλείται λοιπόν τώρα νά συνεχίζει αυτή τήν παράδοση καί είμαστε όλοι βέβαιοι πώς θά τό κάνει τόσο άξια καί καλά όσο καί οι πρόγονοί του. Κοντά του κι' όλοι έμείς θά δώσουμε, ό,τι μπορούμε γιά τήν ναυτιλία πού τόσο αγαπάμε, καί προσφέροντας σ' αυτήν



κάνουμε προσφορά καί στην 'Ελλάδα καί είμαστε περήφανοι γι' αυτό.

Στό Προεδρείο εξέλεγη νέος αντιπρόεδρος ο Γιάνης Β. Γουλανδρής Ικανώτατος 'καί Άξιος εκπρόσωπος τής παλιάς ναυτικής οίκογένειας.

Δυνάμωσε άκόμη τό Προεδρείο μέ τήν εκλογή ως Ταμίου του Ν. Εύθυμίου καθώς καί των Κ. Κομνηνού καί Γρ. Χατζηελευθεριάδη ως αναπληρωματικών Γραμματέων.

'Ετσι πέφτει καί ο μέσος όρος ηλικίας άκόμη!

'Η κυριώτερη προσπάθεια είναι πάντα στην συνεργασία καί είναι αρκετά επιτυχημένη μέ τους ναυτικούς μας. Πρέπει νά τήν πετύχουμε καί μέ τό Κράτος, μέ τήν εκάστοτε κυβέρνηση. Καλό θά ήταν ή ναυτιλία νά θεωρηθεΐ σάν εθνική βιομηχανία γιά ό-

λους τούς 'Ελληνες, γιά όλα τά κόμματα καί έτσι ή πολιτική πού τήν διέπει νά είναι υπερκομματική, κοινή.

Δυστυχώς, ως σήμερα, καί ή σημερινή αλλά καί ή προηγούμενη Κυβέρνηση είχαν καί έχουν πάντα ύπ' όψη τό πολιτικό κόστος καί τήν πολιτική εύκαιρία.

Πιστεύω ότι σφάλλουν καί πρέπει νά αναθεωρήσουν τήν αξιολόγησή τους.

'Ενδεικτικά, εξέφρασε ο 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας τελευταία τήν έλπίδα ότι τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα θά δείξει αύξηση έναντι του έννεαμήνου 1984, τό τελευταίο τρίμηνο, ώστε τό τέλος νά δείξει ένα καλύτερο αποτέλεσμα γιά όλο τό έτος, έναντι του 1983.

'Η ουσία είναι, ότι από 1.800.000. Δολάρια τό 1980 — 1981 σύν 700.000.000 δολάρια λιμνάζοντας συναλλάγματος, πέφτει τώρα τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα κάτω από τό 1 δίσ καί αυτό δέν δικαιολογείται μέ τήν παγκόσμια οικονομική κρίση μόνο. 'Ισως εάν έπλεε τό Κράτος μαζί μέ τή ναυτιλία νά είχαμε μιά μείωση λόγω τής κρίσης, αλλά ποτέ τή συντριπτική ελάττωση πού βλέπουμε τώρα.

Γι' αυτό θά χρειαστεί πλήρης συνεργασία καί θετικά μέτρα, άνάδυνα καί έποικοδομητικά, άλλως κλονίζεται ή έμπιστοσύνη πρós τήν 'Ελληνική σημαία καί σεΐεται ή βάση πού έχει τεθει στην συνεργασία ναυτεργατών καί πλοιοκτητών επί πολλά χρόνια.

Μαζί μέ τίς ευχές γιά τό καινούργιο χρόνο ευχομαι φωτίση σέ όλους μας καί τολμώ νά πώ πρώτα στό Κράτος.

AT ARGENTINA TAKIS N. CONTARGEORGIS S.R.L.

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

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

PRIV.: T. Contorgeorgis 443059

DIRECT: 54 111 2550
E. Andresen 867115

TEL: 394.5612
394.3992
394.3691
394.3548
394.2129

Capt.: G. LOGOTHETIS
A.O.H. 3116632
Home: 3116632

PROMETHEUS



ΕΥΧΟΜΕΘΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΝ
ΑΙΣΙΟΝ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ

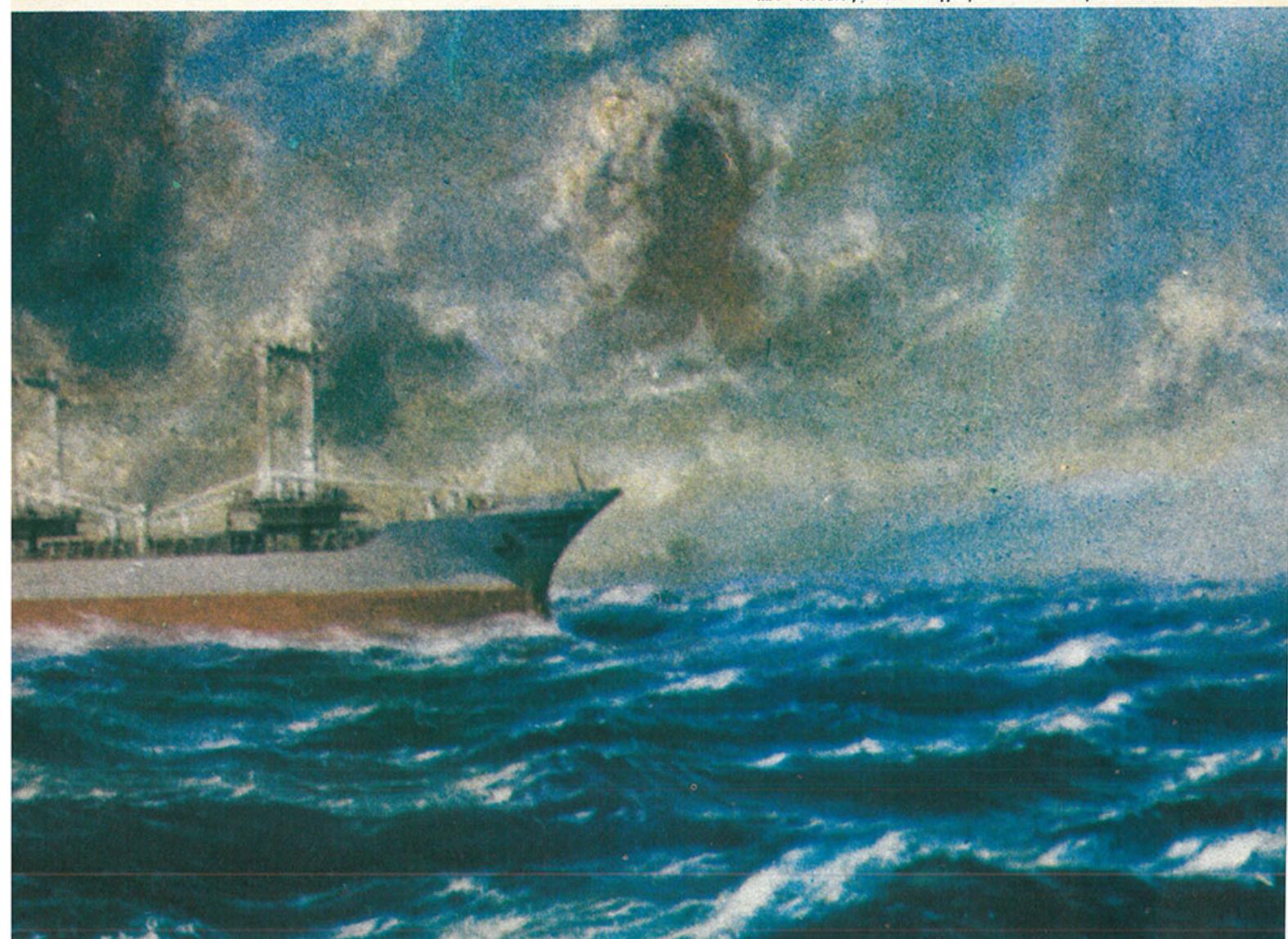


MARITIME CORP.



WISHES
TO THE SHIPPING COMMUNITY
A HAPPY AND PROSPEROUS
NEW YEAR

M/V «Ανταίος». Θαλασσογραφία του κ. Μπότη Θαλασσινού



ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΘΑΡΡΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ

Του κ. ΠΑΝ. ΤΣΑΚΟΥ

Όταν πριν μία εικοσαετία περίπου ο Γεώργιος Παπανδρέου παρουσίαζε στη Βουλή των Ελλήνων τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβερνήσεώς του, αναφέρθηκε με προνομιακή ιεραρχική σειρά στην πολιτική και τα μέτρα για την 'Ελληνική Ναυτιλία. Υπέστη τότε την ειρωνική κριτική του Πρόεδρου της ΕΔΑ με αυτά περίπου λόγια: «Είναι παρήγορο ότι η νέα Κυβέρνηση άρχίζει το έργο της με μέτρα υπέρ της αναξιοπαθούς... τάξεως των 'Ελλήνων Έφοπλιστών». Η απάντηση του Γεωργίου Παπανδρέου ήταν άμεση, καυστική και αποστομωτική: «Αν ο κ. Πρόεδρος της ΕΔΑ», είπε, «έχει αναλάβει τον ρόλο του προσιάτη της ανθρωπότητας από την εκμετάλλευσή της από τους Έλληνες έφοπλιστές και την 'Ελληνική Ναυτιλία τότε έχει δίκιο, γιατί η 'Ελληνική Ναυτιλία όπως όλοι ξέρουμε αυτό ακριβώς κάνει: «αποκομίζει από την αλλαδαπή και προσφέρει στην χώρα μας και το λαό της».

Αναπολώ πολύ συχνά αυτήν την στιχομυθία και ιδιαίτερα κάθε φορά που οι κυβερνήσεις μας διατάζουν, φοβούνται ή και ντρέπονται να πάρουν κάποια μέτρα στήριξης ή ενίσχυσης της ναυτιλίας μας για μόνον τον λόγο ότι τα μέτρα αυτά παράλληλα με το όφελος που προσφέρουν στην χώρα είναι ενδεχόμενο να έχουν την «ολέθρια» συνέπεια να ωφελήσουν και τους Έλληνες Έφοπλιστές.

Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα του αιτήματος της Ε.Ε.Ε. για τις Διμερείς Συμβάσεις. Επί πολλά χρόνια και μάλιστα σε εποχές που το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό δεν έφθανε να επανδρώσει τα μισά μας βαπόρια, οι Κυβερνήσεις μας δεν δέχονταν να ικανοποιήσουν το αίτημα για μόνον τον λόγο να μην υποστούν την — άδικη εξ άλλου και άσπληκτη — κριτική της αντιπολίτευσης, ότι το μέτρο στοχεύει στην ενίσχυση των έφοπλιστών. Ποιά εξήγηση να δώση κανείς στην στάση αυτή, άλλην παρά την έλλειψη πολιτικού θάρρους;

Μιά θαρραλέα πολιτική την εποχή εκείνη της ναυτιλιακής άνηθησης, που θα περιελάμβανε τις Διμερείς Συμβάσεις και την προσαρμογή της οργανικής σύνθεσης θα είχε δώσει τη δυνατότητα στη Ναυτιλία μας να αντιμετώπιση με μεγαλύτερη άνετικότητα την κρίση που με το άνεπτυγμένο του αισθητήριο διέβλεπε ο Έλληνικός έφοπλισμός. Τότε θα μπορούσαμε να αποφύγουμε τον παροπλισμό τόσο μεγάλου αριθμού πλοίων και την διαδρομή των πλοίων από το Έθνικό Νηολόγιο με συνέπεια να διατηρηθεί η είσορη συναλλάγματος σε ύψηλά επίπεδα και να αποφευχθούν τα προβλήματα αποσολήσεως των Ναυτικών μας.

Εάν έτσι είχαν γίνει τότε τα πράγματα σήμερα δεν θα ύπρηχαν έλληνόκτητα πλοία με ξένα άμγιή πληρώματα, δεν θα ύπρηχε λόγος να ύπάρχουν.

Και ήρθε άλλη Κυβέρνηση που φάνηκε να διαθέτει μεγαλύτερο πολιτικό θάρρος ή να ύπελόγιζε σε ήπιώτερη κριτική της αντιπολιτεύσεως και έδειξε αποφασισμένη να πάρει τα μέτρα ε είναι που θα βοηθούσαν την 'Ελληνική Ναυτιλία να επιβιώσει μέσα στην μεγαλύτερη μέχρι σήμερα ναυτιλιακή κρίση. Και έδωσε τις διμερείς συμβάσεις και προχώρησε στην προσαρμογή της οργανικής σύνθεσης προς όσα ισχύουν στις άλλες ναυτιλιακές χώ-



ρες. Και στο σημείο τούτο, κάτω από την άπειλη της κριτικής, αναγκάστηκε να προσφέρει και την «άντισταθμιστική εισφορά». Μιλάμε βέβαια για την περίφημη «ανάκυκλωση», αυτό το ολέθριο γραφειοκρατικό κατασκεύασμα που άναιρεί στην ουσία τα όποια θετικά μέτρα πάρθηκαν, ταλαιπωρεί την ναυτιλιακή επιχείρηση και έπιτείνει την ήδη άβάσταχτη δοκιμασία της, χωρίς να προσφέρει αποδεδειγμένα τίποτε στους ναυτικούς μας ή σε όποιονδήποτε άλλον.

Είναι γνωστό σε όλους πώς τα τμήματα ναυτολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είχαν άρχισει να αναπτύσσουν ζηλευτή δραστηριότητα προς την κατεύθυνση της παρακολούθησης των προβλημάτων των ναυτικών και των οικογενειών τους, τώρα ξεντλούν την δραστηριότητά τους στην παρακολούθηση έφαρμογής της άνακυκλώσεως. Πότε λήγει το 7μηνο του ενός, σημείωμα ΓΕ-ΝΕ για τον άλλο, πότε λήγει το 3μηνο της άδειας του ΓΕΝΕ κ.ο.κ. Και θα βρισκόμαστε σίγουρα μπροστά σε μία τρομερά δυσάρεστη έκπληξη αν κάποια ύπηρεσία συγκέντρωνε στοιχεία σχετικά με την τεράστια επιβάρυνση που χάνεται σε εργατώρες γραφειοκρατίας, από το δυναμικό των Ναυτιλιακών γραφείων και των πλοίων, που αντί να άπασχολούνται με παραγωγική εργασία, σπαταλούν τον χρόνο τους για την παρακολούθηση της διαδικασίας της άνακυκλώσεως καθώς επίσης και τα ύπέρογκα ποσά που μεταφέρονται από τις Έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στις ξένες αεροπορικές εταιρίες με την μέθοδο της άντικατάστασης των πληρωμάτων των πλοίων μας στην 'Ιαπωνία, την Αύστραλία και όπουδήποτε του κόσμου, παρά την θέληση των και μόνον χάριν της «ανάκυκλώσεως».



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA

Όσο για τις Διμερείς Συμβάσεις άς μή γίνεται λόγος. Ποιά είναι άλλωστε η άξία τους όταν για την πρόσληψη ναυτικών βάσει των Διμερών και μέσα στο νόμιμο ποσοστό του 25% — 30% άπαιτείται άδεια του ΓΕΝΕ που ποτέ δεν δίδεται — τουλάχιστον για τις πολυπληθείς ειδικότητες ναυτικών όπως ναύτες, λιπαντές κλπ;

Άλήθεια είναι άδιονόητο να χρειάζεται μία Κυβέρνηση να δώσει στην πολιτική κριτική «άντισταθμιστική εισφορά» σάν να άπολογείται γιατί γνωρίζεται για την ναυτιλία. Και δεν είναι μόνον άδιονόητο αλλά είναι και άνησυχητικό αν έρμηνευτεί σάν σημείο των καιρών. Κι' ώστόσο το πράγμα είναι τόσο άπλό. Έχει τόσες δυνατότητες το κράτος να κάνει την μη έποικοδομητική κριτική να πέσει σε άγνοο έδαφος. Άρκει μόνον η όρθή και άντικειμενική πληροφόρηση και διαφώτιση του λαού μας, αυτού του λαού που δεν πρέπει να ύποτιμάται γιατί είναι σε θέση να έκτιμήση την προσφορά και τις διαστάσεις κάθε παράγοντα της έθνικής μας ζωής όταν η παραπληροφόρηση δεν του άλλοιώνει κακόβουλα την εικόνα των πραγμάτων.

Όταν τόσος χρόνος χάνεται στα μαζικά μέσα ένημερώσεως για να πληροφορηθεί ο κάθε Έλληνας πόσο ύπερήφανοι και εύχαριστημένοι είναι όλοι οι ύπόλοιοι Έλληνες από το έργο της — όποιος — κυβέρνησης, θα ήταν άραγε σπατάλη χρόνου ένα μικρό μέρος αυτού του χρόνου να άφιερωθεί στην άντικειμενική ένημέρωση του λαού για την συμβολή, την σημασία και τα προβλήματα της ναυτιλίας μας;

Θά ήταν άραγε πολύ οι δραστηριότητες της ναυτιλίας μας να περιληφθούν — περιληπτικά έστω — στα διδακτικά βιβλία κάποιας στάθμης της εκπαίδευσής μας;

Πιστεύω πώς όχι. Και πιστεύω άκόμα πώς τότε δεν θα χρειάζοταν πολιτικό θάρρος για να παρθούν τα όποια κάθε φορά μέτρα κρίνονται σωστά για την στήριξη ή ενίσχυση της ναυτιλίας ούτε να δοθεί «άντισταθμιστική εισφορά» γι' αυτά.

Άλλά γά να συμβούν αυτά θα πρέπει να παραδεχθούμε όλοι και πρώτος ο Κρατικός παράγων — πώς είμεθα χώρα πρωτίστως και κατ' έξοχήν ναυτική. Ότι δεν θέλομε Ναυτιλιάν «μικράν» αλλά «μεγάλη» και ότι η Ναυτιλία μας δεν είναι ύπόθεσις όλίγων δεκάδων «Χρυσοκανθάρων» Έλλήνων αλλά βίωμα, καρπός, δημιούργημα και προσφορά έκατομμυρίων Έλλήνων που την άνέπτυξαν με ιδρώτα, άγυνες και θυσιές γενεών και ότι είναι χρέος όλων μας και της Πολιτείας πρωτίστως να την περιβάλουμε με στοργή και να την προβάλλουμε με καμάρι.

Είναι άλλωστε η αντιμετώπιση των προβλημάτων της Ναυτιλίας και η στήριξη της από το Κράτος, ύπόθεση άπλη και άνώδυνη, διότι η Ναυτιλία δεν ζητά οικονομική ενίσχυση και διάθεση έθνικών πόρων. Τό μόνο που χρειάζεται είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων της με συνεπή, ύπερκομματικά, έθνικά κριτήρια.

Μ' αυτές τις προσωπικές μου σκέψεις, άπευθύνω στην Ναυτιλία μας, τους φορείς της, τα «Ν.Χ.» και τους άναγνώστες των, τις πιο καλές εύχές για καλύτερες μέρες.

WÄRTSILÄ ENGINES.



THE REAL HEAVY FUEL ENGINES VASA 22HF AND VASA 32.

Repeat orders account for more than 35% of our sales!

A proof of our satisfied customers!

WÄRTSILÄ DIESEL

WÄRTSILÄ VASA FACTORY
P.O. Box 244, SF-65101 Vaasa 10, Finland
Tel. +358-61-111 433, Telex 74250 wva sf

NOHAB DIESEL AB
P.O. Box 920, S-46129 Trollhättan, Sweden
Tel. +46-520-38200, Telex 42141 diesel s

WÄRTSILÄ POWER SINGAPORE (Pte) Ltd.
P.O. Box 619, Teban Garden Singapore 9160
Tel. +65-2659122, Telex 36636 wartfe rs

Representative in Greece:

E G LOUKEDES, 97-99 Filonos Street, P.O. Box 81, GR-PIRAEUS, Tel. +30-1-4173993, 4128530, Tlx 212246, 212197 egrl gr

"Αν τό ελληνικό πλοίο πάψει νά παρέχει φθηνό κόμιστρο θά πάψει νά υπάρχει

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥ

Ἡ ναυτιλία δέν ἀποτελεῖ αὐτοσκοπό. Ὑπάρχει γιά νά παρέχει φθηνό κόμιστρο γιά τίς διεθνείς μεταφορικές ἀνάγκες.

Εἶναι ἀπαραίτητο νά τονίσω ὅτι ὡς φθηνό κόμιστρο νοεῖται τό συνολικό κόστος ἀπό τόν παραγωγό ἕως τόν καταναλωτή καί συμπεριλαμβάνει τήν ὅλη ἀλυσίδα τῶν μεταφορικών μέσων καί καταστάσεων ἑνός προϊόντος, ἥτοι τραῖνα ἢ αὐτοκίνητα, ἀποθήκευτρα, φορτοεκφορτωτικά, ἔξοδα λιμένων, ναύλους πλοίων κλπ. Ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ ἕνα κρίκο τῆς ὅλης μεταφορικής ἀλυσίδας καί πρέπει νά προσαρμόζεται οὕτως ὥστε νά παρέχει τήν οἰκονομικώτερη θαλάσσια μεταφορά ἐντός τῶν παραμέτρων κόστους τοῦ συνόλου τῆς μεταφοράς. Γιά νά τό προσφέρει αὐτό ἀφ' ἑνός χρειάζεται νά ἔχει πλοῖα πού νά ἀναποκρίνονται στίς σύγχρονες μεθόδους καί ἀφ' ἑτέρου νά τά κινεῖ μέ τό χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Ἡ ναυτιλία εἶναι ζωντανό παράδειγμα τῆς θετικῆς προσφοράς τῆς ἐλεύθερης οἰκονομίας στόν καταναλωτή. Ἀρκεῖ νά σημειωθεῖ ὅτι καί σήμερα ὅπως καί στήν δεκαετία τοῦ 1950 ὁ μέσος ναῦλος γιά τήν μεταφορά ἀνθρακος ἀπό τίς ΗΠΑ στήν Εὐρώπη εἶναι περί τά 7 δολάρια ἀνά τόννο ἐνῶ ὁ πληθωρισμός κατὰ τήν διαρρεῦσα τριακονταετία ἦταν τῆς τάξεως τοῦ 290% (γιά τήν οἰκονομία τῶν ΗΠΑ).

Ἡ δεκαετία τοῦ 1970 χάρισε στήν ναυτιλία περιόδους μεγάλης ζητήσεως ὅπου τά πάσης φύσεως πλοῖα ἀκόμη καί αὐτά πού ἀν ἱπποσύνη ἀναχρονιστικά συστήματα μεταφοράς ἦσαν κερδοφόρα διότι ἀνταπεκρίνοντο στίς μεγάλες εἰσαγωγικές ἀνάγκες χωρῶν πού μέ τόν πρόσφατο πετρελαϊκό τους πλοῦτο δέν εἶχαν τήν ὑποδομή νά δεχθοῦν οἰκονομικά πιά σύγχρονα σκάφη. Αὕτη ἦταν, λόγω περιστάσεων, ἡ χρυσή ἐποχή τῆς ναυτιλίας.

Ἐκτοτε καί τό ἐμπόριον αὐτό ἐμειώθη καί τά λιμάνια ἐξελίχθησαν τά δέ ὀλιγώτερον ἀνταγωνιστικά σκάφη παραμένουν παροπλισμένα γιά δύο καί πλεον χρόνια μὴ δυνάμενα νά εὑρουν ἀπασχόληση ἢ ὅποια νά καλύπτει κατά μέσον ὄρον ἔστω καί τά ἔξοδά τους καί εἶναι ἀμφίβολον ἂν στό ἐγγύς μέλλον θά αὐξηθεῖ ἡ ζήτησις των καί ὅτι δέν παρέχουν συναγωνιστικό κόμιστρο λόγω κατασκευῆς, μεγέθους ἢ καί ἐξόδων λειτουργίας.

Τά πλοῖα πού θά κινούνται θά εἶναι αὐτά τά ὅποια παρέχουν φθηνό κόμιστρο γιά τίς διεθνείς μεταφορές καί ἐφ'



ὅσον τό παρέχουν θά ἀποβαίνουν κερδοφόρα γιά τοὺς ἰδιοκτῆτες τους.

Ὅλα αὐτά ἀποτελοῦν κοινόν τόπον γιά τήν ναυτιλία ἀλλά καλὸ εἶναι νά ἀναφέρονται κάθε τόσο γιά νά μὴν τά ξεχνᾶμε.

Εἰδικώτερα γιά τίς μεταφορές ξηροῦ φορτίου ὑπάρχει μία τάσις τό μέγεθος τῶν πλοίων νά αὐξάνεται. Ὡς γνωστόν τό μεγαλύτερο μέγεθος μειώνει τό κόστος θαλασσίας μεταφοράς ἀνά τόννο ἀλλά αὐτό δέν σημαίνει ὅτι τά μεγαλύτερα πλοῖα εἶναι πάντα οἰκονομικότερα γιά ὁρισμένες μεταφορές λόγω διαφόρων παραγόντων ὅπως περιορισμοὶ λιμένων, κόστος ἀποθηκείσεως, ταχύτης ἀπορροφήσεως ἀπο τοὺς λιμένες κλπ. Ἡ τάσις ὅμως εἶναι νά αὐξάνει τό μέγεθος τῆς παρτίδας πρὸς μεταφορά ἢ νά συνδυάζονται δύο καί πλεον παρτίδες πρὸς ἐπίτευξιν χαμηλοτέρου ναύλου ἐπὶ μεγαλυτέρων πλοίων. Ἀς σημειωθεῖ ὅτι τό μέσο μέγεθος φορτηγοῦ πλοίου χύδην τό 1982 ἦταν 30.000 τόννοι ἐνῶ τό 1984 εἶναι 38.000.

Πλοῖο τό ὅποιο ἦταν συναγωνιστικό χθές μπορεῖ νά εἶναι πολύ μικρό ἢ τελείως ἀκατάλληλο σήμερα. Γι' αὐτόν τόν λόγο δέν πρέπει κανεὶς νά παρασύρεται εἰς τό νά ἀγοράζει πλοῖα ἂν δέν εἶναι πεπεισμένος γιά τήν μελλοντική τους χρησιμότητα πιστεύοντας σέ μία ἀνάκαμψη ἢ σέ ἕνα boom τό ὅποιο μπορεῖ καί νά μὴν ἔρθει καί ἂν ἔρθει θά εἶναι παροδικό.

Ὅσον ἀφορᾷ τά δεξαμενόπλοια, πρέπει νά συνειδητοποιήσουμε ὅτι λόγω αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ἐδημιουργήθη καί ἐφηρμόσθη τεχνολογία ἢ ὅποια ἡξήσε τήν ἀποδοτικότητα ἐγκαταστάσεων καί ἐμείωσε τήν σπατά-

λη ἐνεργείας. Ἡ ἐφαρμογή τῆς τεχνολογίας αὐτῆς καί ἄλλοι παράγοντες ὅπως ἡ κατασκευή ἀγωγῶν, ἡ αὐξήσις τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἀνθρακος ὡς ἐνέργεια, ἡ ἐκμετάλλευσις πετρελαϊκῶν κοιτασμάτων πλησιεστέρων στοὺς καταναλωτές, συνετέλεσε οὕτως ὥστε νά μειωθεῖ ἡ ἀνάγκη μεταφοράς πετρελαίου ἀνά μονάδα βιομηχανικῆς παραγωγῆς τήν τελευ αἶα πενταετία κατὰ 33% σέ τόννους ἢ κατὰ 50% σέ τόννους μίλλια καθιστώντας ἀχρηστο ἕνα σημαντικό τμήμα τοῦ στόλου τῶν πετρελαιοφόρων. Τοῦτο ἔχει καί τό ἀναμενόμενο ἀρνητικό ἀντίκτυπο στήν ἀγορά τῶν φορτηγῶν χύδην καθ' ὅτι τώρα ἐν μέσω χειμῶνος τά 64% τῶν πλοίων μικτοῦ φορτίου ἐργάζονται ὡς φορτηγά.

Ἡ ναυλαγορά θά ἰσοροπεῖ πάντοτε στό χαμηλὸ ἐπίπεδο. Οἱ ἀνακάμψεις ἀποτελοῦν τήν ἐκτροπή. Τοῦτο συμβαίνει διότι ὅταν αὐξηθοῦν δυσανάλογα οἱ μεταφορικές ἀνάγκες καί ἀνέβουν οἱ ναῦλοι παραγγέλλονται περισσότερα καταλληλότερα πλοῖα τά ὅποια συντελοῦν εἰς τό νά τοὺς ξαναρίξουν. Δέν ἔχουμε παρά νά κοιτάξουμε τίς μεταπολεμικές στατιστικές γιά νά ἐπιβεβαιώσουμε αὐτή τήν ἀκολουθία πού τελικά παρέχει στόν καταναλωτή το φθηνό κόμιστρο.

Ἡ ναυτιλία θά ἀνακάμψει μόνον ὅταν αὐξηθεῖ ἡ βιομηχανική παραγωγή καί τό ἐμπόριο σέ τέτοιο σημείο πού νά ἀπορροφήσει τά παραγεγμένα καί παροπλισμένα πλοῖα καί τότε μόνον γιά ἕνα ἢ δύο χρόνια.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μὴ ἔχουσα ἴδια φορτία θά ἐπιβιώσει μόνον ἂν εἶναι συναγωνισμῆ. Εἶναι ἤδη μισθολογικῶς ἀκριβότερη ἀπὸ τήν Ἀγγλική, πόσο μᾶλλον ἀπὸ τίς ναυτιλίες τῶν ἀναπτυσσομένων χωρῶν τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς. Τοῦτο σέ συνδυασμὸ μέ τόν ἀψυχολόγητο νόμο τῆς ἀνακυκλώσεως μειώνει τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σημαντικῶς.

Ἐάν τό Ἑλληνικὸ πλοῖο δέν εἶναι ἀνταγωνιστικό δέν θά ἔχει κέρδη. Ἐάν δέν ἔχει κέρδη θά πωληθεῖ καί δέν θά ἀντικατασταθεῖ μέ πλοῖο συγχρόνου τεχνολογίας γιά νά παρέχει ἐργασία σέ ἄλλους Ἑλληνες καί ἡ ἀνεργία τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν θά αὐξάνεται.

Ἀς γίνεῖ συνεῖδησις ὅτι γιά κάθε ἐπιπλέον ἄτομο ἢ κάθε παράλογη ἀπαίτηση πού αὐξάνει τό κ' στος λειτουργίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου τόσο πού νά κρίνεται ἀσύμφορο καί νά πωλεῖται, θά χάνει ἐργασία ἕνα ὁλόκληρο πλήρωμα. Κατὰ τό ἐνδεκάμηνο Ἰανουαρίου — Νο-

εμβρίου 1984 διεγράφησαν από τα 'Ελληνικά νηολόγια 410 πλοία και ένεγράφησαν μόνον 191. 'Εμειώθη δηλαδή ο 'Ελληνικός στόλος κατά 219 πλοία ή κατά 4.500 περίπου οι θέσεις εργασίας που θά έδιναν δουλειά σε 7.000 άτομα τόν χρόνο περίπου έφ' όσον τα πλοία αυτά λειτουργούσαν.

Ας σημειωθεί ότι από τα 410 πλοία που διεγράφησαν μόνο περί τα 50 έπωλήθησαν προς διάλυσιν, τα λοιπά ακόμη δουλεύουν. Κα

Ας σημειωθεί ότι από τα 410 πλοία που διεγράφησαν μόνο περί τα 50 έπωλήθησαν προς διάλυσιν, τα λοιπά ακόμη δουλεύουν. Κατά τό αυτό ένδεκάμηνον ή παγκόσμια ναυτιλία ή ήθη κατά 108 πλοία περίπου. 'Η 'Ελληνική ναυτιλία δέν είναι πιά ανταγωνιστική. 'Η ναυτιλία δέν λειτουργεί σάν μονοπωλιακή εταιρία του δημοσίου. Δέν μπορεί νά ανεβάσει τούς ναύλους γιά νά καλύπτει τά παραλόγως διογκούμενα έξοδά της. Τά έξοδά της πρέπει νά ελαχιστοποιούνται ούτως ώστε νά ύπηρετεί τόν καταναλωτή καλύτερα, τότε μόνο θά αυξάνονται τά πλοία και θά δημιουργούνται περισσότερες θέσεις εργασίας.

Οι 'Εγγλέζοι λένε ότι «ο δρόμος προς τήν κόλαση είναι στρωμένος μέ καλές προθέσεις». Σαφώς δέν φθάνουν οι καλές προθέσεις όνειροπαρμένων, καλοπροαίρετων ή θεωρητικών. Τά προβλήματα εκατέρωθεν είναι πραγματικά και χρειάζονται ρεαλιστική αντιμετώπιση. Απαιτείται διορατικότητα και φαντασία έκ μέρους και τών εργαζομένων και του κράτους γιά τήν επιβίωση της 'Ελληνικής ναυτιλίας.

Η 'Ελληνική έμπορική ναυτιλία άνδρώθηκε μέ τήν στενή, σχεδόν οίκογενειακή, συνύπαρξη μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυτικών. Θά πρέπει νά γίνει συνειδησις σε όλους τούς 'Ελληνες ναυτικούς ότι είναι στήν ίδια ομάδα μέ τό

πλοίο. Θά πρέπει νά εκλείψει ή νοοτροπία μερικών ότι τό βαπόρι και οι ναυτικοί έχουν διάφορο συμφέρον και ότι τό πλοίο είναι άρένα γιά τήν πάλη τών τάξεων.

Θά πρέπει τά ναυτεργατικά συνδικάτα νά πάρουν ως παράδειγμα τήν αντιμετώπιση τών εργατών της αυτοκινητοβιομηχανίας και πολιτικής άεροπορίας τών ΗΠΑ ως και άλλους Εύρωπαίους όμολόγους των οι όποιοι σε περίοδο κρίσης τών βιομηχανιών τους όχι μόνον δέν άπήτησαν αύξησιν αλλά δέχθηκαν και μείωσιν τών μισθών των γιά νά μπορέσουν νά άνταπεξέλθουν οι βομηχανίες αυτές τήν κρίση άθικτές ούτως ώστε νά συνεχίσουν νά προσφέρουν εργασία. Οι ναυτικοί γνωρίζουν ότι στίς καλές περιόδους οι παροχές και τό μόνους που παίρνουν από τό πλοίο είναι πολύ ύψηλότερα τών συλλογικών συμφωνηθέντων.

Θά πρέπει νά αλλάξει ό έσωτερικός κανονισμός τών πλοίων και νά ξεχασθούν όρισμένες συνήθειες, ιδιαίτερα στόν χώρο της ένδιαίτησεως. Είναι παράλογο τήν εποχή της αυτοεξυπηρετήσεως (σέλφ σέρβις) τούτο νά μήν εφαρμόζεται στά 'Ελληνικά πλοία. Ό κάθε έπιπλέον βοηθός, μή απαιτούμενος από τήν σύνθεση, είσπράττει περίπου 75.000 δραχμές μηνιαίως αλλά κοστίζει στό πλοίο 130.000 δραχμές περίπου.

Θά πρέπει νά συνειδητοποιήσει τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ότι τά σημερινά πλοία μένουν μόνον λίγες μέρες στά λιμάνια και ό πρώτιστος σκοπός του Πλοίαρχου είναι νά οργανώνει και νά παρακολουθεί τήν λειτουργία του πλοίου κατά τήν διάρκεια της φορτοεκφορτώσεως. Παρά ταύτα στά λιμάνια που ύπάρχουν Προξενικά Λιμεναρχεία ό Πλοίαρχος αναγκάζεται νά σπαταλά τόν περισσότερο του καιρό πηγαινοερχόμενος στά Λιμεναρχεία εις βάρος της

πραγματικής του εργασίας επί του πλοίου.

Καταλήγοντας ό νόμος της άνακυκλώσεως δείχνει τήν έλλειψη φαντασίας και διορατικότητας του Κράτους. 'Εστω και άν δεχθούμε ότι θά ήταν προς όφελος τών εργαζομένων, πράγμα τό όποίο δέν πιστεύω, ή άνακύκλωση όπως νομοθετήθηκε και εφαρμόζεται δυσχεραίνει τόν προγραμματισμό λειτουργίας ενός πλοίου τό όποιον ταξιθεύει ανά τήν 'Υφήλιον, επιφέροντας έξοδα δυσανάλογα μέ τά οίαδήποτε άναμενόμενα κοινωνικά όφέλη.

Εάν δεχθούμε ότι ήταν θεμιτό λόγω της άνεργίας νά μήν μένουν πληρώματα επί του πλοίου άνω τών 7 μηνών τότε αντί γιά άστυνομικές διατάξεις θά έπρεπε νά έχουν θεσπισθεί άντικίνητρα. Άντί του νά αναγκάζεται ό πλοιοκτήτης νά αλλάξει από Κύριος οίδε που τό πλήρωμα ή νά δαπανά και τόν δικό του και τόν χρόνο τών δημοσίων ύπηρεσιών συζητώντας τήν άνακύκλωση κατά περίπτωση, θά μπορούσε νά ύπάρχει μία κλιμακούμενη επιβάρυνσις του πλοίου γιά τούς παραμένοντες πλέον του 7μήνου ή όποία νά πήγαινε ύπέρ ενός ταμείου άνεργίας ούτως ώστε ό πλοιοκτήτης νά μπορεί νά διαλέγει τόν καταλληλότερο τόπο και χρόνο γιά τήν άντικατάσταση τών ναυτικών. 'Η επιβάρυνσις αυτή θά πλούτιζε τό ταμείο άνεργίας τών ναυτεργατών προς όφελός των και θά διευκόλυνε τόν προγραμματισμό της άντικαταστάσεως πληρωμάτων μετριάζοντας τήν επιβάρυνσιν του πλοίου.

Η άνακύκλωση όπως εφαρμόζεται αυξάνει μακροπροθέσμως τήν άνεργία καθ' ότι επιβαρύνοντας τό 'Ελληνικό πλοίο τείνει νά μειώσει τόν αριθμό των δημιουργώντας περισσότερη άνεργία.

Όπως είπα και στήν αρχή ό σκοπός της ναυτιλίας είναι νά παρέχει φθηνό κόμιστρο γιά τίς διεθνείς μεταφορικές άνάγκες. Εάν τό 'Ελληνικό πλοίο δέν είναι σε θέση νά τό παρέχει θά πάψει νά ύπάρχει. Ό καταναλωτής δέν είναι διατεθειμένος νά πληρώσει τό 'Ελληνικό πλοίο ακριβώτερα. Εάν δέν τό συνειδητοποιήσουμε όλοι έγκαίρως θά χάσουμε και τήν ναυτιλία που μάς άπομένει.

Είναι άπαραίτητο σ' αυτή τήν δύσκολη στιγμή νά αναλογισθούν ναυτικοί και κράτος εάν θέλουν νά ύπάρχει δυναμική, ανταγωνιστική 'Ελληνική ναυτιλία. Τό ότι ολοέν μειώνεται σημαίνει ότι δέν παρέχει τό απαιτούμενο έργο στό σωστό κόστος, δέν ανανεώνεται και έτσι θά φθίνει έκτός εάν λογικευτούμε, ανασκουμπωθούμε και δουλέψουμε φιλότιμα. Η 'Ελληνική ναυτιλία δέν άντέχει άλλους πειραματισμούς και επιβαρύνσεις.

Η ναυτιλία θά συνεχίσει νά ύπηρετεί ύποδειγματικά τόν καταναλωτή. Θά ήταν λυπηρό εάν ή 'Ελληνική Ναυτιλία δέν μπορέσει νά άνταποκριθεί και έτσι σβύσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

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

Συμπαράταξη του κρατικού παράγοντος

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ

“Αν υπήρχε ρεαλισμός μεταξύ των αρμοδίων κύκλων της Πολιτείας, οι οποίοι υποτίθεται ότι αντιλαμβάνονται τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας για μία χώρα — οι Τούρκοι πάντως έχουν δείξει τελευταία κάτι τέτοιο — τότε θα έπρεπε να ανησυχούν ιδιαίτερα για το μέλλον του εθνικού στόλου. Καί αυτό δεν είναι κάποια «προειδοποιητική άπειλη», από ένα επιχειρηματία δυσσαρεστημένο από την Πολιτεία, όπως πιθανώς αυθαίρετα θα μπορούσαν όρισμένοι να συμπεράνουν. Άλλά για μία διαπίστωση με άπαισιόδοξες προοπτικές, που λαμβάνει υπόψη τα ναυτιλιακά αποτελέσματα ενός έτους που έφυγε, προκειμένου να κάνει εκτιμήσεις και καλόπιστη κριτική για το έτος που έρχεται.

Προσωπικά πιστεύω ότι η οικονομική κρίση και οι αδιαμφισβήτητες επιπτώσεις της στον τομέα των μεταφορών, δεν πρέπει να αποτελούν, κατά τρόπο δογματικό, τό άλλοθι για να δικαιολογηθούν τα άρνητικά αποτελέσματα επί μιάς εμπορικής ναυτιλίας των κρατικών παραλείψεων ή των μη επιτυχημένων πρωτοβουλιών της Πολιτείας. Καί αυτό γιατί αν μόν τα αποτελέσματα μιάς κρίσης είναι περίπου αναπόφευκτα, οι δυνατότητες ενισχύσεως της ανθεκτικότητας ενός κλάδου, με τη βοήθεια του κράτους, υπάρχουν και είναι κάτι τό εφικτό.

Τό 1984 η ελληνική ναυτιλία ασφαλώς δεν εύ-τύχησε να δει τη συμπαράσταση που θά ήθελε για να διευκολυνθεί στον αγώνα της επιβιώσεώς της. Τό πόσο σκληρός υπήρξε ο αγώνας αυτός τό δείχνει ο αριθμός των κατασχέσεων και οι σκληρές διαπραγματεύσεις με τις Τράπεζες. Αντίθετα, η Έλληνική ναυτιλία αντιμετώπισε τά αποτελέσματα όρισμένων θεσμικών μέτρων, ενώ απειλείται και με τη λήψη άλλων, χωρίς να αξιολογείται σέ σωστές βάσεις, από τούς υπεύθυνους για τίς αλλαγές, ή φιλοσοφία που τίς υπαγορεύει. Έτσι λ.χ. αν οι μεταβολές υπαγορεύονται από τη διάθεση του κράτους να καθιερώσει μιά πιά αποτελεσματική πολιτική υπέρ των εργαζομένων ναυτικών — κάτι που ο παραδοσιακός έφοπλισμός δεν άρνείται — ο στόχος αυτός δεν επιτυγχάνεται με την έξουθενωση του κλάδου από τόν όποιον οι εργαζόμενοι αυτόι προσδοκούν τά ύλικά όφέλη.

Η περίπτωση της λεγόμενης «άνακυκλώσεως» υπήρξε ένα εύγλωττο παράδειγμα της παραπάνω διαπιστώσεως, γιατί δεν επιβάρυνε μόνο τό πλοίο σέ μιά περίοδο που κάθε δολάριο ύπολογιζόταν για να άποτραπεί ή επικείμενη κατάσχεση ενός χρεωμένου στόλου. Άλλά και δημιούργησε προβλήματα στους ίδιους τούς εργαζομένους, χωρίς παράλληλα τό τελικό συμπέρασμα από την έφαρμογή του να είναι ότι συνέβαλε τό μέτρο στον περιορισμό της άνεργίας.

Άπό πρακτικής πλευράς, τά αποτελέσματα των δυσχερειών που συνεχίζει να αντιμετωπίζει ή Έλληνική ναυτιλία, άντανakλώνται στο συνάλλαγμα που έμβάζει και που μήνα με μήνα είναι και πιά συρρικνωμένο σέ σχέση με τό παρελθόν. Για ένα λοιπόν λόγο παραπάνω, όποιοσδήποτε θεσμικές αλλαγές επιχειρούνται στο χώρο της ναυτιλίας, θά



πρέπει προηγουμένως να ξεετάζονται με την προοπτική των αποτελεσμάτων που επιφέρουν, ιδιαίτερα δέ αν τά αποτελέσματα αυτά άντανakλώνται κατά τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο στην εθνική οικονομία.

Τό 1984 και οι δυσκολίες του συμπύκνωσαν μιά διδακτική έμπειρία ή όποία πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη για τό 1985. Για τόν πρόσθετο λόγο ότι στον οικονομικό όρίζοντα δεν φαίνεται ακόμη ότι υπάρχουν οι προοπτικές εκείνες που θά μπορούσαν να άποτρέψουν την κατάρρευση της ελληνικής ναυτιλίας — κατάρρευση που θά μπορούσαν να επιταχύνουν άστοχοι χειρισμοί και, όχι πάντα, επιχειρηματικοί. Ήδη όλοι γνωρίζουμε ότι τό άρμόδιο ύπουργείο — στο όποιο ο έφοπλισμός άνεξάρτητα από τίς πολιτικές τοποθετήσεις των μελών του, δεν άρνήθηκε την καλόπιστη συνεργασία — αντιμετωπίζει όρισμένα προβλήματα στον τρόπο έφαρμογής όρισμένων νέων θεσμικών μέτρων. Προβλήματα βέβαια που άπορρέουν από την καθολική αντίδραση των ένδιαφερομένων πλευρών, και έφοπλισμού και ναυτικών. Τό θέμα του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου λ.χ. είναι ένα παράδειγμα, άφού οι μεθοδεύσεις προς τίς όποιες φαίνεται να προσανατολίζεται τό ύπουργείο, άφήνουν «έξω του νυμφώνος», στη λήψη άποφάσεων και τούς πλοιοκτήτες — που είναι οι βασικοί οικονομικοί τροφοδότες του Ταμείου διά των εισφορών

τους — και τούς ναυτικούς που είναι ακόμη πιά άμεσα ένδιαφερόμενοι. Η λειτουργία έξ άλλου των Σχολών — και άναφέρομαι στην εύρυθμη λειτουργία τους και όχι στην ύποτυπώδη — άποτελεί μιά άλλη προύπόθεση για την όμαλή λειτουργία του πλοίου και κατά συνέπεια τό Κράτος δεν πρέπει να άποσυνδέει τίς μακροπροθεσμες επιπτώσεις επί της Έλληνικής ναυτιλίας, των πειραματισμών επί παραδοσιακά μάλιστα δοκιμασμένων θεσμών.

Γιατί αν ή βασική προσφορά του Κράτους — κάτι που και τό ίδιο όμολογεί — στην ελληνική ναυτιλία, έξαντλείται στη δημιουργία καλών ναυτικών, τότε ή παραγωγή άκαταλλήλων προσώπων για την επάνδρωση του ελληνικού πλοίου δεν καθιστά μόνο έτεροβαρή τη σχέση κράτους και Ναυτιλίας. Άλλά περιορίζει τά πλεονεκτήματα — κατά αντικειμενική κρίση — του εθνικού νηολογίου, όταν άλλες χώρες με χαριστικά μέτρα — που δεν τά έχει ζητήσει ο ελληνικός έφοπλισμός — κάνουν έλκυστικότερο τό δικό τους.

Άσφαλώς δεν μπορεί να φαντασθεί κανείς στον χώρο της ναυτιλίας ότι τό κράτος ένσυνείδητα επιδιώκει μιά συρρίκνωση της ελληνικής ναυτιλίας, ιδιαίτερα μάλιστα όταν ο κλάδος αυτός συνεισφέρει, χωρίς κόστος για την Πολιτεία, έντυπωσιακά για την ελληνική πραγματικότητα ποσά, για την κάλυψη του έλλείμματος στο ίσοζύγιο έξωτερικών πληρωμών. Καί όταν στους διεθνείς Όργανισμούς, οι εκπρόσωποι του YEN επιδιώκουν την προάσπιση των συμφερόντων της Έλληνικής ναυτιλίας. Έπομένως, τά αίτια της επικίνδυνης αυτής αντίφασης θά πρέπει να άναζητηθούν στα κυβερνητικά συμπλέγματα άπέναντι στον ναυτιλιακό επιχειρηματία, τόν όποιο άπαξιούν να δούν και σαν καλοπροαίρετο εργοδότη από τόν όποιον ζούν χιλιάδες οικογένειες, χωρίς αυτός να «τούς πίνει τό αίμα».

Νομίζω ότι ο έφοπλισμός έδωσε στην Πολιτεία τό παράδειγμα άποβάλλοντας την έπιφυλακτικότητα του. Τό ίδιο καλείται να κάνει τώρα τό κράτος, για να μπορέσει να άνυψώσει τό ήθικό του χειμαζόμενου σήμερα έφοπλισμού, πιστοποιώντας τη συμπαράταξη του στα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας. Έτσι θά γίνει δυνατόν να πραγματοποιηθεί ένα μίνιμουμ CONSENSUS όλων των ένδιαφερομένων μερών στη λήψη των ουσιαστικών άποφάσεων που επηρεάζουν τη λειτουργία του πλοίου. Η διαρροή από τό ελληνικό νηολόγιο δεν υπήρξε άποτέλεσμα κάποιας άντεκδικήσεως, στην όποία κακοπροαίρετοι έρμηνευτές διέβλεπαν πολιτική σκοπιμότητα. Ήπληξε άπλά μιά στοιχειώδης επιχειρηματική έπιλογή, σέ μιά κρίσιμη για την ελληνική ναυτιλία καμπή, που συναρτάται προς τό μέγεθος της ανθεκτικότητας, στην κρίση, του Έλληνα πλοιοκτήτη. Καί που την ανθεκτικότητα αυτή δεν φρόντισε τό κράτος να ένισχύσει, ενώ δείχνει ήδη δείγματα για ένδεχόμενη περαιτέρω άποδυνάμωσή της. Στίς περιπτώσεις αυτές ο ήττημένος δεν είναι ούτε ή Κυβέρνηση, ούτε ή Ναυτιλία. Άπλά, ή ίδια ή χώρα.

Είναι
υποθεση
μιας νυχτας...

NO POLYESTER ME TIN FRAGLINE
ANO PATRA / NEOUSTETZA
NO KIBRYA MEI MIPONTZI



ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΛΠΙΔΑ ΝΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

«Τί χρειάζεται να γίνει για να ενισχυθεί τό ήθικό μας ώστε να μη φθάσουμε σε πλήρη κατάρρευση;»

Αυτό τό αγωνιώδες ερώτημα θέτει ή Διεύθυνση τών «Ναυτικών Χρονικών». "Αν δέν άπατώμαι είναι ή πρώτη φορά πού άπευθύνεται τέτοιο άπαισιόδοξο έρώτημα από τό περιοδικό αυτό, πού έχει κάνει σκληρούς άγώνες πάνω από μισό αιώνα γιά τήν δημιουργία τής Μεγάλης 'Ελληνικής Ναυτιλίας, ύψώνοντας πάντοτε τό λάβαρο τής αίσιόδοξας.

Είναι σωστό ότι καταρρέει ό μύθος γιά τό ελληνικό δαιμόνιο καί σβήνουν τά όράματα γιά τόν κυρίαρχο ρόλο τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας;

"Ας δούμε πρώτα άπ' όλα τί μάς απέμεινε από τόν μεγάλο έμπορικό στόλο στό τέλος του χρόνου πού πέρασε.

"Από τά ποντοπόρα πλοία μας, πού είναι καί ό κορμός τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, απέμειναν 1.350, ένώ τό 1981 ήσαν 1.700. "Αν μάλιστα άφαιρεθούν τά «δεμένα», ό αριθμός τών πλοίων μέ ελληνική σημαία, πού εξακολουθούν να ταξιδεύουν, είναι άπογοητευτικός.

"Εξ άλλου οί τιμές τών πλοίων, ιδίως τών παλαιότερων, έχουν πέσει κατακόρυφα, ή δέ καθαρά περιουσία τών ελληνικών έφοπλιστικών επιχειρήσεων έχει σοβαρά μειωθεί. Εύλογη λοιπόν ή άπογοήτευση, άν σκεφθεί κανείς μέ πόσους κόπους καί άγώνες συγκεντρώθηκαν τά κεφάλαια πού χρησιμοποιήθηκαν μεταπολεμικά γιά επενδύσεις σε πλοία.

"Η κατάσταση όμως αυτή δέν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο. "Εχομε πολλούς πού συμπάσχουν μαζί μας σε όλο τόν κόσμο καί πού προσπαθούν να βρούν λύσεις σε άνάλογα προβλήματα. "Ακόμα καί ή Μεγάλη Ναυτιλία τής 'Ιαπωνίας άντιμετωπίζει τεράστιες δυσκολίες. Ζημιές παρουσιάζουν στό πρώτο εξάμηνο του 1984 δέκα από τίς 22 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες τής 'Ιαπωνίας. "Ανησυχητικές προβλέψεις γίνονται καί ά-αφέ ρουν ότι περισσότερη από 30% θά είναι ή πλεονάζουσα χωρητικότητα στό χώρο τών δεξαμενοπλοίων καί τών μπάλκ κάρριερς μέσα στα επόμενα τρία, τουλάχιστον, χρόνια. Τό ότι δέν είμαστε μόνοι άποτελεί στοιχείο άξιο ιδιαίτερης προσοχής.



"Ο όγκος τών φορτίων πού θά μεταφερθούν διά θαλάσσης κατά τό τρέχον έτος προβλέπεται ότι θά αύξηθει. Παρ' όλα αυτά δέν θά επέλθει ή εξισορρόπηση προσφοράς καί ζήτησης, όχι μόνο λόγω τής ήδη πλεονάζουσας χωρητικότητας, αλλά καί εξ αίτίας τών άλογίστων ναυπηγήσεων πού εξακολουθούν. Μεγάλες μονάδες π.χ. πλοία μπάλκ κάρριερς, μέχρι καί 300.000 τόννων, θά προστεθούν κατά τά προσεχή χρόνια, ένώ οί 'Εταιρίες γραμμών έχουν άποδοθεί σε ένα ξέφρενο άνταγωνισμό μέ ναυπηγήσεις πλοίων κοντέινερς, δυναμικότητας μέχρι καί 4.000 έμπορευματοκιβωτίων. "Η τακτική αυτή του γιγαντισμού δέν είναι δυνατόν παρά να δημιουργήσει στό τέλος προβλήματα ίδια με εκείνα πού αντιμετώπιζουν τά δεξαμενόπλοια εδώ καί 10 χρόνια.

"Όσο όμως υπάρχει πρόβλημα άπασχολήσεως τής πλεονάζουσας χωρητικότητας, τόσο ό προστατευτισμός θά γίνεται έντονώτερος. "Υπάρχουν σήμερα 50 χώρες πού άσκούν φανερό προστατευτισμό μέ διάφορες μεθόδους, ένώ άλλες χώρες έπιδοτούν τούς έμπορικούς στόλους τους μέ διάφορους έμ-μέσους τρόπους. Αυτές, κυρίως, οί χώρες καταφεύγουν στις ναυπηγήσεις πλοίων, διότι πιστεύουν ότι θά έχουν εξασφαλισμένη εργασία γιά τά νεοναυπηγούμενα.

Αυτός ό φαύλος κύκλος ξέφρενων ναυπηγήσεων, διογκώσεως τής χωρητικότητας καί προστατευτισμού, είναι ή κύρια αίτία τών δεινών τής δικής μας καί πολλών άλλων ναυτιλιών στον κόσμο. Χώρες πού έλέγχουν μεγάλο όγκο φορτίων, χώρες του τρίτου κόσμου πού επιδιώκουν να άποκτήσουν τήν δική τους ναυτιλία, καθώς καί χώρες μέ κρατικούς στόλους είναι εκείνες πού κυρίως δημιουργούν τήν άνωμαλία. "Ο προστατευτισμός όμως πού βασίζεται, κυρίως, σε έπιδοτήσεις έχει σαν άποτέλεσμα τήν επιβάρυνση τών κρατικών προϋπολογισμών καί έτσι τό θύμα στό τέλος είναι ό καταναλωτής. Είναι καί αυτό ένα αξιοπρόδεκτο στοιχείο γιά τό θέμα μας.

Κραυγαλέο παράδειγμα γιά τά χρήματα πού έδωκα πληρώνει ό καταναλωτής, είναι καί ή πτώχευση κρατικής ναυτιλιακής εταιρίας τής 'Ιρλανδίας, πού είχε σαν άποτέλεσμα να κάνει στάση πληρωμών προς διάφορους πλοιοκτήτες από τούς όποιους είχε χρονοναλώσει μέ μακροχρόνια συμβόλαια σημαντικό αριθμό πλοίων.

Θά πρέπει να σημειωθεί ότι οί ναυπηγήσεις τής τελευταίας δεκαετίας δέν έγιναν μόνο από τήν άνάγκη προσαρμογής στις τελευταίες τεχνικές εξελίξεις, αλλά, κυρίως, γιά καθαρά κερδοσκοπικούς λόγους ή μέ κίνητρο τόν προστατευτισμό μέσω έπιδοτήσεων. "Ετσι γέμισαν οί θάλασσες από πλοία που τεχνολογικά ήσαν επαναλήψεις παλαιών τύπων, μη άνταγωνιστικά καί πού είχαν σαν άποτέλεσμα τήν δημιουργία πλεονάζουσας χωρητικότητας καί τήν καταστροφή τής ναυλαγοράς.

"Αλλά αυτά τά δυσάρεστα πού βλέπουμε σήμερα έχουν συμβεί καί στο παρελθόν κατά τήν διάρκεια τής μακροχρόνιας Ιστορίας τής διεθνούς ναυτιλίας. "Η έναλλαγή προστατευτισμού μέ έλευθερία του έμπορίου, ή πτώση κυριάρχων καί ή άνάδειξη καινούργιων ισχυρών στον τομέα τής έμπορικής ναυτιλίας, ήταν κάτι τό συνηθισμένο καί δέν θά πρέπει να μάς ξενίζει σήμερα. "Ο προστατευτισμός καί ό άθέμιτος άνταγωνισμός είναι κάτι πού άσφαλώς μάς ζημιώνει συνεχώς καί τό έρώτημα είναι μέ ποίο τρόπο έμείς οί "Ελληνες μπο-



**PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT**

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

ροῦμε νά ἀντιδράσουμε μιά καί χωρίς τήν προϋπόθεση τοῦ δίκαιου καί ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ, ἡ Μεγάλη Ναυτιλία μας δέν μπορεῖ νά ἐπιβιώσει. Σωστός καί λεπτὸς χειρισμὸς τοῦ ὅλου προβλήματος, μαζί μέ ὄλους ἐκείνους πού συμπάσχουν μαζί μας καί, κυρίως, τοὺς ἀνεξάρτητους Εὐρωπαίους Ἐφοπλιστές, εἶναι κάτι πού πρέπει νά μεθοδεύσουμε τό ταχύτερον.

Ὡς ἀνεξάρτητους Ἐφοπλιστές ἐννοοῦμε τίς ἰδιωτικές Ἐφοπλιστικές ἐπιχειρήσεις, οἱ ὁποῖες δέν συνδέονται μέ μονοπωλιακοὺς κρατικοὺς ὁργανισμούς ἢ ὁπωσδήποτε δέν ἐπιδιοτοῦνται ἄμεσα ἢ ἔμμεσα ἀπὸ κανένα φορέα, ὅπως συμβαίνει π.χ. μέ τήν ἐλληνική ναυτιλία.

Νομίζουμε ὅτι σέ πρώτη φάση πρέπει νά ἀναληφθεῖ πρωτοβουλία γιά νά ἀρχίσουν μεθοδικά συζητήσεις μεταξύ ἐκπροσώπων τῆς Ε.Ε.Ε. καί κάθε μιᾶς τῶν Εὐρωπαϊκῶν Ἐφοπλιστικῶν Ἐνώσεων ξεχωριστά, ὥστε νά γίνουν ἀντιληπτὰ τὰ προβλήματα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου τῆς κάθε Εὐρωπαϊκῆς χώρας. Θά πρέπει νά πλησιάσουμε καί τοὺς πιό σημαντικούς ἀνεξάρτητους Εὐρωπαίους Ἐφοπλιστές καί νά συζητήσουμε μαζί τους. Μέ αὐτό τόν τρόπο, νομίζουμε, ὅτι μπορεῖ νά διαλυθοῦν πολλές παρεξηγήσεις καί ἐνδεχομένως νά ἀποκτήσουμε τοὺς φίλους καί συμμάχους πού στερούμεθα. Ἀγῶνας γιά τήν υλοθέτηση τῆς ἀρχῆς τοῦ ἐλεύθερου καί δίκαιου ἀνταγωνισμοῦ χωρίς ἐξαιρέσεις θά πρέπει νά εἶναι τό σύνθημά μας.

Ἐχει ἤδη γίνει ἓνα Προσχέδιο γιά κοινή ναυτιλιακή πολιτική ἀπὸ τὴν COMMISSION τῆς ΕΟΚ, τό ὁποῖο περιλαμβάνει ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα γιά τίς ἐλληνικές θέσεις. Τό Σχέδιο αὐτό θά ὑποστῇ διορθώσεις, τροποποιήσεις καί συμπληρώσεις. Ἐμεῖς σάν Ἕλληνες θά πρέπει νά τό ἐπεξεργασθοῦμε

μέ πολύ μεγάλη προσοχή, νά ἐκφράσουμε μέ ἀπόλυτη σαφήνεια τίς ἀπόψεις μας καί νά βοηθήσουμε στήν ἐπιτάχυνση τῆς ὅλης διαδικασίας.

Ἄν τελικά ἡ ἀρχή τοῦ ἐλεύθερου καί δίκαιου ἀνταγωνισμοῦ υλοθετηθεῖ συλλογικά στὸν χώρο τῆς ΕΟΚ, αὐτό θά ἀποτελέσει τήν ἀφετηρία γιά νά δοῦμε καλύτερες μέρες. Ὑπάρχει ἐλπίδα νά πραγματοποιηθεῖ αὐτό μιά καί ὁλοένα αὐξάνονται οἱ ὁπαδοί τῆς ἀρχῆς αὐτῆς, πράγμα ἄλλωστε πού ἀποδεικνύεται ἀπὸ τό γεγονός ὅτι αὐτὴ περιελήφθη στὸ Σχέδιο τῆς κοινῆς πολιτικῆς τῆς ΕΟΚ. Ἡ ἀποτελεσματικότητα θά κριθεῖ ἀπὸ τό ἂν θά ἐφαρμοσθεῖ καθολικά καί μέ ἐιλικρίνεια ἀπὸ ὅλες τίς χώρες τῆς ΕΟΚ. Ἄς μὴ λησμονοῦμε τὴν τεράστια δύναμη τῆς ΕΟΚ στὶς παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές.

Ἄν καί τὰ ἐξωτερικά γεγονότα παίζουν πρωταρχικὸ ρόλο στήν συρρίκνωση τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μέ ἐλληνική σημαία, δέν πρέπει νά παραγνωρίσουμε καί τίς ἐπιπτώσεις πού εἶχαν οἱ χεῖρισμοὶ στὸ ἐσωτερικόν.

Οἱ θέσεις τῆς Ε.Ε.Ε. ἔχουν ἤδη τεθεῖ. Εἶναι ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη τώρα νά ἐργασθῇ ὅλοι μας μέ ὁμοψυχία γιά νά μὴ ἐπιδεινωθεῖ ἡ κατάσταση. Πρέπει νά ὑπάρχει σύμπνοια μεταξύ τῶν τριῶν φορέων, κράτους, ναυτικῶν καί πλοιοκτητῶν, πράγμα πού θά ἐνισχύσει τό πεσμένο ἠθικόν. Ἡ ἐθνική μας ναυτιλία δέν εἶναι ἀντικείμενο διαπραγματεύσεων μέ τὴν μέθοδο τοῦ «πακέτου». Καί οἱ τρεῖς φορεῖς εἶναι ὁμόδοικοι καί ὄχι ἀντίδοικοι. Τὰ μέτρα πού πῆρε ἡ Κυβέρνηση γιά νά ἀνακουφίσει τό ἐλληνικὸ πλοῖο ἀπὸ τὴν δεινὴν θέση πού βρῖσκεται, δυστυχῶς δέν ἀπέδωσαν. Ἀντίθετα, ὅπως εἶναι γνωστό, ἐπηρεάσαν δυσμενῶς τὴν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Δυστυχῶς τὰ μέτρα αὐτὰ εὐνοοῦν τὴν δημιουργία «εὐκαιρια-

κῶν» ναυτικῶν καί θά διαταράξουν τὴν πατροπαράδοτη ἀρμονία καί τὴν συνεχῆ ἐπικοινωνία μεταξύ πλοιοκτητῆ καί ναυτικοῦ, μέ ἀποτέλεσμα νά ὑποβαθμισθοῦν οἱ καλές ὑπηρεσίες πού παρείχε τό ἐλληνικὸ πλοῖο.

Νομίζουμε ὅτι ἔχει χρέος τό ΥΕΝ νά προσπαθήσει μέ κάθε τρόπο νά ἀπαλύνει τὴν ὀξύτητα πού δημιουργήθηκε καί νά ἀποκαταστήσει ἡπιο κλίμα καί ἐμπιστοσύνη, πού εἶναι ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιά τὴν ἀρμονικὴ συνεργασία τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας. Ἡ τυχόν ἀναθεώρηση τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Κυβερνήσεως στὰ σημεῖα ἐκεῖνα πού ἀποδείχθηκε λανθασμένη, δέν θά ἔπρεπε νά ἐκληφθεῖ ὡς ἀδυναμία, ἀλλὰ τουναντίον ὡς σθένος καί σωφροσύνη. Γιά νά γίνει ὅμως αὐτὴ ἡ ἀναθεώρηση πρέπει νά παραμερισθοῦν οἱ δογματισμοὶ καί ὁ φόβος τοῦ πολιτικοῦ κόσμου. Ἡ σημερινὴ κατάσταση τῆς ναυτιλίας μπορεῖ νά διορθωθεῖ μόνο ἀπὸ ἐκείνους πού ἔχουν ἄμεση γνώση τῶν προβλημάτων τῆς. Μιλάμε γιά τὰ πλοῖα μέ ἐλληνικὴ σημαία, πού πρέπει νά προστατεύονται ἀπὸ τό ΥΕΝ. Δέν θά ἀντέξει τό ἐλληνικὸ πλοῖο σὲ διμέτωπους ἀγῶνες μαχόμενο γιά τὴν ἐπιβίωση. Ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας ἔχει τὰ προσόντα γιά νά τό ἀντιληφθεῖ αὐτό καί ἐλπίζουμε νά ἐνεργήσει ἀνάλογα, ὅσο ἀκόμα ὑπάρχει καιρὸς. Διότι ἂν καταστραφοῦν τὰ πλοῖα, ὅλο τό ἐμψυχο δυναμικὸ τῆς ναυτιλίας θά πεινάσει, πράγμα πού θά μᾶς θυμίσει μέ μελαγχολία τὸν ἀρχαῖο λακωνισμό τῆς ναυμαχίας τῆς Κυζίκου «Ἐρρεῖ τὰ κάλα. Μίνδαρος ἀπεσσύα. Πεινῶντι τῶνδρες. Ἀπορρίομες τί χρὴ δρᾶν». (Δηλ. ἐχάθηκαν τὰ πλοῖα. Ὁ Μίνδαρος ἀπέθανε. Οἱ ἄνδρες πεινοῦν. Δέν ξέρομε τί νά κάνουμε).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

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

6, SKOYZE STREET,
PIRAEUS — GREECE

TELEPHONES: 452 2903

452 2974

TELEX: 21 2196 STAR

21 3958 STAR

Ἀδυναμία προβλέψεων διά τό μέλλον

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ὅχι μόνον τῆς Ναυτιλίας, ἀλλά πολλῶν κλάδων τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας. Ἐν ὀλίγοις, οἱ Προϋπολογισμοί τῶν Κρατῶν, καθρέπτει τῆς οἰκονομίας των, δέν παρουσιάζουν δ ἄ τήν χώρα μας ἐλπιδοφόρους ἀριθμούς. Τά τεράστια ἐλλείμματα τοῦ Κράτους καί τῶν Κρατικῶν Ὁργανισμῶν δέν εἶναι σημεῖα ἐλπιδοφόρου μέλλοντος. Πλήν τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς μας, συνεχίζουσα τήν γραμμήν τῆς νοικοκυρῶσυνης καί περισυλλογῆς, δέν ὑπάρχει ἄλλη Κρατικοελεγχόμενη Ὁργάνωσις χωρίς τεράστια ἐλλείμματα.

Ὡς ἐκ τούτου, πῶς εἶναι δυνατόν ἡ Ναυτιλία μας νά ἀποτελῇ ἐξαίρεσιν εἰς τόν γενικόν κανόνα. Θά ἐλθῇ καί ἡ σειρά τῆς. Ἐκτός αὐτῶν, ἡ πρωτοφανῆς ἐργατική πολιτική μέ τήν ἀναρχικὴν ἐκπαίδευσιν τῶν νέων, δέν εἶναι ἐνθαρρυντικαί πράξεις διά τοὺς πλοιοκτῆτας, ὥστε νά παραμείνουν εἰς τήν θάλασσαν.

Παρ' ὅλα αὐτά, ἄς θυμηθῶμεν τό τραγούδακι: «Ἡ Ἑλλάδα ποτέ δέν πεθαίνει» καί ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι τό ἴδιον θά ἰσχύσῃ καί διά τήν θάλασσαν. Διά τήν ἐλπίδα αὐτή, ὠφέλιμον εἶναι νά θυμηθῶμεν τό ἀθάνατον ποίημα τοῦ Κίπλινγκ ὡς διαθήκη εἰς τόν υἱόν του.

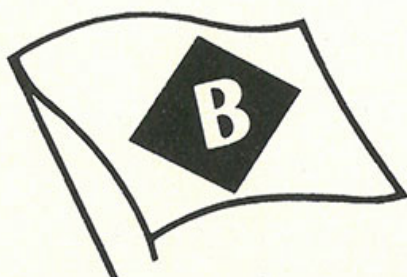
A N . . .

Ἄν νά κρατᾷ καλά μπορῆς
τό λογικό σου, ὅταν τριγύρω σου ὅλοι

τάχουν χαμένα καί σ' ἐσέ
τῆς ταραχῆς των ρίχνουν τήν αἰτία.
Ἄν νά ἐμπιστευεταί μπορῆς
τόν ἴδιο τόν ἑαυτό σου, ὅταν ὁ κόσμος
δέν σέ πιστεύῃ καί ἄν μπορῆς
νά τοῦ σχωρῶς αὐτή τή δυσπιστία
Νά περιμένῃς ἄν μπορῆς
δίχως νά χάνῃς τήν ὑπομονή σου.
Κι ἄν ἄλλοι σέ συκοφαντοῦν,
νά μήν καταδεχθῇς ποτέ τό ψέμα,
κι ἄν σέ μισοῦν, ἐσύ ποτέ
σέ μίσος ταπεινό νά μήν ξεπέσης,
μά νά μήν κάνῃς τόν καλὸ
ἢ τόν πολὺ σοφὸ στά λόγια.
Ἄν ὀνειρεύεσαι μπορῆς,
καί νά μήν εἶσαι δούλος τῶν ὀνείρων
ἄν νά στοχάζεσαι μπορῆς,
δίχως νά γίνῃ ὁ στοχασμός σκοπός σου,
ἄν ν' ἀντικρίξεις σοῦ βαστᾷ
τό θρίαμβο καί τή συμφορά παρόμοια
κι ὅμοια νά φέρνεσαι σ' αὐτοὺς
τούς δύο τυραννικούς ἀπατεῶνες,
ἄν σοῦ βαστᾷ ἡ ψυχὴ ν' ἀκοῦς
ὅποιαν ἀλήθεια ἐσύ εἶχες εἰπωμένη,
παραλλαγμένη ἀπ' τοὺς κακοὺς,
γιά νάναι γιά τοὺς ἄμυαλους παγίδα,
ἢ συντριμμένα νά θωρῇς
ὅσα σοῦ ἔχουν ρουφηξεί τή ζωὴ σου
καί πάλι νά ξαναρχινᾷς
νά χτίζῃς μ' ἐργαλεῖα πούναι φθαρμένα.
Ἄν ὅσα ἀπόχτησες μπορῆς
σ' ἓνα σωρὸ μαζὶ νά τά μαζέψῃς
καί δίχως φόβο, μονομιᾷς

κορόνα ἢ γράμματα ὅλα νά τά παίξεις
καί νά τά χάσῃς καί ἀπ' ἀρχῆς,
ἀτράνταχτος νά ξεκινήσῃς πάλι
καί νά μὴ βγάλῃς καί μιλιὰ
ποτέ γι' αὐτὸ τόν ξαφνικὸ χαμό σου.
Ἄν νεῦρα καί καρδιά μπορῇς
καί σπλάχνα καί μυαλό καί ὅλα νά τά σφί-
ξης
νά σέ δουλέψουν ξαναρχῆς,
κι ἄς εἶναι ἀπὸ πολὺ καιρὸ σωσμένα
καί νά κρατιέσαι πάντα ὀρθός,
ὅταν δέ σοῦχη τίποτε ἀπομείνει
παρὰ μονάχα ἡ θέληση,
κράζοντας σ' ὅλα αὐτά: «**ΒΑΣΤΑΤΕ**».
Ἄν μέ τά πλήθη νά μιλᾷς
μπορῇς καί νά κρατᾷς τήν ἀρετὴ σου,
μέ βασιλιάδες νά γυρνᾷς
δίχως ἀπ' τοὺς μικροὺς νά ξεμακρύνῃς.
Ἄν μήτε φίλοι, μήτ' ἐχθροὶ
μποροῦνε πιά ποτέ νά σέ πειράξουν,
ὅλο τόν κόσμον ἄν ἀγαπᾷς,
μά καί ποτέ πάρα πολὺ κανένα.
Ἄν τοῦ θυμοῦ σου τίς στιγμές
πού φαίνεται ἀδυσώπητη ἡ ψυχὴ σου,
μπορῇς ν' ἀφήσῃς νά διαβοῦν
τήν πρώτη ξαναβρίσκοντας γαλήνη,
δική σου θάταν τότε ἡ Γῆ,
μ' ὅσα καί μ' ὅτι ἀπάνω τῆς κι ἄν ἔχει
καί κάτι ἀκόμα πιο πολύ:
Ἄνδρας ἀληθινὸς θάσαν παιδί μου.

Rudyard Kipling
(Μετάφρ. κ. Νικ. Καρβούνη)



**ΜΕ ΤΙΣ ΕΥΧΕΣ ΜΑΣ
ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΥΡΙΟ**

PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ,
ΤΗΛΕΦ.: 4524941, 4524828, 4526827
TELEX: PROD 21 2595, ELCA 21 2426



STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.

59 AKTI MIAOULI – PIRAEUS
MANAGEMENT TEL.: 4522473, 4522827
4522115, 4529078
TELEX: 21-2134, 22-2869
ANSWERBACK: CNAP GR.
CABLES: CNAPA – PIRAEUS



Eletson Corporation

ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΥΧΕΣ ΜΑΣ
ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

Eletson Corporation

Τηλέφωνα: 4183.601, 4183.701, 4531.316
Τέλεξ: (21) 3124, 3125, 2784 ELET GR

Κολοκοτρώνη 118
185 35 Πειραιεύς

Προβλέψεις διά τό 1985

Του κ. ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Ἡ συρρίκνωση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου συνεχίζεται τά τελευταῖα ἔτη μέ ἀμείωτον ρυθμόν. Ναυτιλιακές κρίσεις ὅπως ἡ παρούσα ἐγνωρίσαμεν καί εἰς παλαιότερας ἐποχές 1923-1925 καί 1930-1934. Τά χαρακτηριστικά των ὁμως ἦσαν διάφορα τῆς σημερινῆς κρίσεως.

Εἰς ὅλας τās δυσχερεῖς περιόδους τοῦ παρελθόντος αἱ ἐλπίδες τῶν ἑλλήνων ἐπιχειρηματιῶν - ἐφοπλιστῶν οὐδέποτε ἐμειώθησαν. Ὑπελόγιζον πάντοτε εἰς τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου βασιζόμενοι εἰς τήν ἀνεκτίμητον προσφοράν τῶν καλῶν μας ναυτεργατῶν καί εἰς τό φθινόν παλαιόν πλοῖον (μία χάρτινη λίρα Ἀγγλίας κατά τόννον gross). Τήν ἐποχὴν ἐκείνην, δέν ὑπῆρχεν αὐτός ὁ ὀργανισμός εἰς τās ναυπηγήσεις πλοίων καί ἐκτός αὐτοῦ τό κόστος τοῦ νεοναυπηγηθσομένου πλοίου ἦτο λίαν ὑψηλόν ἐν σχέσει μέ τήν ἐπικρατοῦσαν διεθνή ναυλαγοράν.

Σήμερον, ἡ ἐπικρατοῦσα διεθνὴς ναυτιλιακὴ κρίσις, ἡ ὁποία ἔχει τήν ἀρχήν της εἰς τό 1975, ἐνέσκηψεν ὡς καταιγὶς κατά τὰ τελευταῖα ἔτη καί

προσέβαλεν τό ἑλληνικόν πλοῖον, τό ὁποῖον κυρίως ἦτο ἤδη ἐπιβαρυμένο μέ δάνεια καί ὑψηλά ἐπιτόκια.

Δυστυχῶς αἱ ἐλπίδες διά τήν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου εἶναι ἐλάχιστα καί τοῦτο διότι:

1. Τό ἑλληνικόν πλοῖον ἐκτοπίζεται συνεχῶς ἀπό τούς τομεῖς ὅπου ἡργάζεται μέχρι σήμερον. Ὅλαι αἱ χώραι προσπαθοῦν νά ἀποκτήσουν αὐτοδυναμίαν τῆς ἐμπορικῆς των ναυτιλίας. Ὁ διεθνὴς ἀνταγωνισμός εἶναι ἰσχυρός καί ἡ ἀνταγωνιστικότης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου σημαντικὰ μειωμένη.

2. Ὁργανισμός ναυπηγήσεως νέων πλοίων μέ νέον τεχνολογικόν ἐξοπλισμόν ἐκμηδενίζει τās δυνατότητας τοῦ παλαιοῦ πλοίου νά ἀνταγωνισθῇ τὰ σύγχρονα.

3. Ἡ χώρα μας ἀτυχῶς δέν διαθέτει ἀνεπτυγμένην βιομηχανίαν, ὥστε νά εἰσαγάγῃ πρώτας ὕλας καί νά ἐξαγάγῃ βιομηχανικά προϊόντα τροφοδοῦσα οὕτως τό διαμετακομιστικόν δυναμικόν τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

4. Τά τρεχούμενα ἐξοδα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἠδὲ ἤθησαν πάρα πολύ, περισσότερο ἀπὸ ὅσον ἦσαν ἄλλοτε, τόσον δέ ὥστε ἐξεμηνίσθη σχεδόν ἡ ἀνταγωνιστικότης του.

Συμπέρασμα ἐκ τῶν ἀνωτέρω λόγων: Τό μέγα ἐπίτευγμα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας — πρωτοπόρου εἰς τόν διεθνή χώρο τῶν θαλασσίων μεταφορῶν — τῶν 4.500 ἑλληνικῶν πλοίων περίπου καί 800 περίπου ἑλληνοκτητῶν ἦταν ἓνα παροδικό ὄνειρο τό ὁποῖον ἔχει σβύσει. Παρά ταῦτα βασιζόμενος εἰς τās ἀποδεδειγμένας ἱκανότητας τῶν ἑλλήνων παραδοσιακῶν, ἐμπείρων ἐφοπλιστῶν, εὐχομαι καί πιστεύω διτὴν ὑπάρχουν ἀκόμη ἐλπίδες νά ἀνασυγκροτήσουν ἐν μέρει τήν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν σιγά-σιγά, ἐν συνδιασμῶ καί πρὸς τās νέας ναυπηγήσεις. Γιατί εἰμαι βέβαιος διτὴν εὐρουν τόν τρόπον καιροφυλλακτοῦντες τās εὐκαιρίας νά λύσουν τὰ πρυμνήσια καί νά ἀναρθοῦν εἰς τὰ πελάγη συνεχίζοντες τήν ωραίαν ναυτικήν παράδοσιν τῆς φυλῆς μας.

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY 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.

Νά επιδείξουμε σύνεση

Τοῦ κ. Α. ΛΕΜΟΥ

Ἐφθάσαμεν αἰσίως στὸν τέταρτο χρόνο τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ οὔτε κἀν φαίνεται ἕνα συννεφάκι πού νά προμηνύει λεπτὸν φύσημα θαλασσίας αὔρας, γιὰ νά μπουκάρουν πάλι τὰ πανιά μας, νά βγοῦνε ἀπὸ τὸ «ΚΑΡΑΝΤΙ» τὰ καράβια πού ἔχει καθηλωμένα στὰ ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ των.

Δέν γνωρίζουμε πότε θά φυσύξη αὐτὸ τὸ πολυπόθητο ἀεράκι, γι' αὐτὸ προσπαθοῦμε νά γεμίζουμε τὴν ἄγνοιά μας μὲ εἰκασίες καὶ ἐλπιδοφόρες σκέψεις, καὶ πολὺ καλὰ κάνομε, γιατί ἡ πείρα μᾶς δίδεξε πῶς ἡ θάλασσα δταν κυβερνιέται μὲ σύνεση δέν πεθαίνει.

Ποιά εἶναι τὴν ὥρᾳ ἡ σύνεση;

Ὅταν ἡμῶν ὑποπλοίαρχος, εἶχαμε στὸ καράβι ἕναν ἡλικιωμένον Γ' Μηχανικόν καὶ στήν κουβέντα πῆγα νά φιλοσοφῶ καὶ πέταξα «... πᾶν μέτρον ἄριστον...». Γυρίζει τότε ὁ Μηχανικός καὶ μοῦ λέει: «Ποιό

μέτρο Καπτάν Λέων; Γιατί ἐμεῖς στήν Κούλουρη ἔχομε τὴν χιλιάδα, ἐνῶ ἐσεῖς ἔχετε τὴν ὀκά».

Αὐτὸ εἶναι τὸ ζήτημα. Πῶς μετρά ὁ καθένας μας τὴν σύνεση, πού εἶναι μιά ἐννοια τόσο ἀπέραντη ὅσο καὶ ἡ θάλασσα.

Μποροῦμε ὅμως μὲ τὴν λίγη πείρα μας νά βάλουμε κάποια ὄρια καὶ νά περιγράψουμε τὴν σύνεση, σάν μιά ἀνάγκη πού μᾶς ὠθεῖ νά προοδεύσουμε, δίχως νά διακινδυνεύουμε τὸ καλὸ γιὰ ν' ἀποκτήσουμε τὸ καλύτερο.

Ἐρωτηθεὶς ὁ σοφὸς πῶς μπορεῖ νά γίνεи κανεὶς «Μέγας» ἀπήντησε: «Πῶς μπορεῖ νά φάει κανεὶς ἕνα ψωμί 10 κιλῶν».

Φυσικά μπουκιά, μπουκιά, γιατί δταν τὸ καταπιεῖ μονομιᾶς εἶναι ἐπόμενο νά τὸ καταπιεῖ καὶ νά σκάσει, ὅπως δυστυχῶς συνέβη σέ μερικοὺς τολμηροὺς συναδέλφους μας καὶ δεινοπάθησαν στήν περίο-

δο πού περνοῦμε.

Ἐμεῖς οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ καὶ ναυτιλλόμενοι ὀφείλουμε νά προχωροῦμε πάντοτε μπροστά, γιατί ἡ θάλασσα εἶναι τὸ πεπρωμένο μας καὶ ὁ πλοῦτος τῆς εἶναι ἡ εὐημερία τῆς χώρας μας, νά προχωροῦμε μὲ τόλμη ἀλλὰ καὶ μὲ σύνεση προσέχοντας νά κρεμάζουμε τὸ καλαθάκι μας μέχρις ἐκεῖ πού φτάνει τὸ χέρι μας. Καὶ εἶναι βέβαιον πῶς μὲ τὴν ἐργασία μας καὶ τὸ δαιμόνιό μας μποροῦμε σιγά-σιγά νά κρεμάζουμε τὸ καλαθάκι μας σέ ψηλότερους κλάδους.

Ἄν τὸ πιστέψουμε ὅλοι αὐτό, ἡ Ναυτιλία μας πάντα θά εἶναι ὑγιής καὶ προσοδοφόρα καὶ δέν θά εἶναι ἀνάγκη ν' ἀλληλοεухόμεθα «Εὐτυχισμένος ὁ Καινούργιος Χρόνος» γιατί μὲ αὐτὴν τὴν μέθοδον καὶ τὴν πολιτικήν, θά εἶναι εὐτυχισμένοι ὅλοι οἱ καινούργιοι χρόνοι καὶ παντοτεινά.



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE & MALAYSIA DAY & NIGHT

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

DIRECTORS:

CAPT JOHN A GOROS (Hellene)

GOPALAN MUKUNNAN (Singaporean)

SHIPPING AGENTS FOR: LINERS, TRAMPS, TANKERS & PASSENGERS *
CUSTOMS, FORWARDING, TRANSPORT & TRAVEL AGENTS * BUNKERS
SUPPLIERS * CREWING AGENTS * REPRESENTATIVES FOR DRYDOCKS &
REPAIRS * SURVEYORS & CONSULTANTS * P & I CORRESPONDENTS *
ATTENDING TO LEGAL & TECHNICAL MATTERS *

OFFICE ADDRESS:

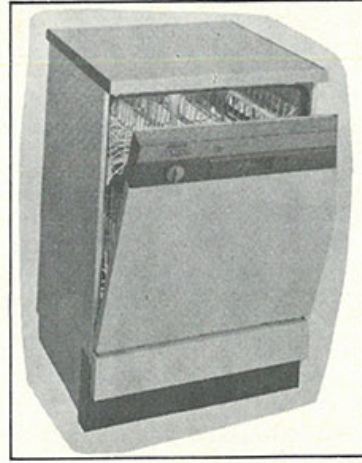
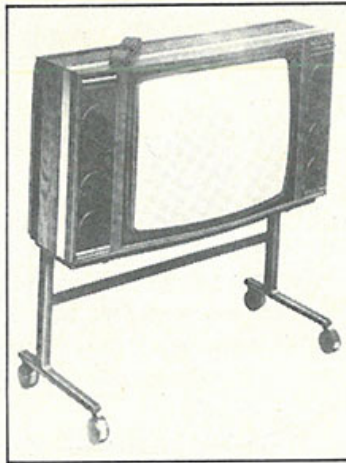
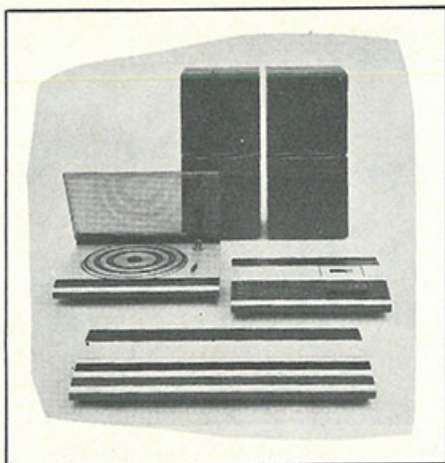
10, ANSON ROAD
28-08 INTER/NAL PLAZA
SINGAPORE 0207
TEL.: 2249557 - 2249783

CABLES: "OLYMPISHIP"
TELEX: RS 23810 OLYMIC
A.O.H. TEL: 4816919

POSTAL ADDRESS:

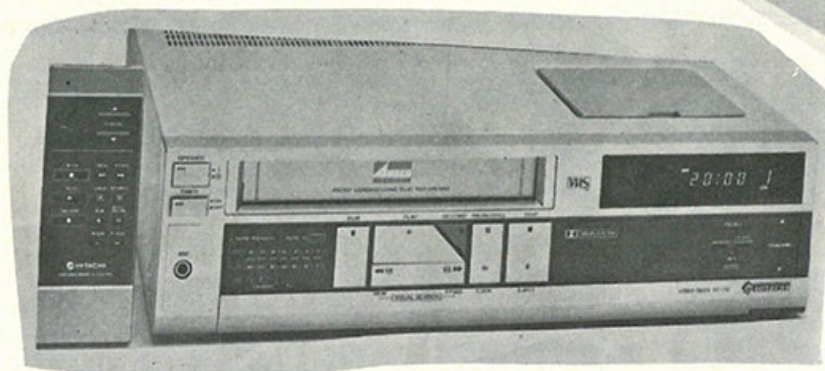
P.O. BOX NO: 1024,
MAXWELL ROAD,
SINGAPORE 9020.

"BRANCHES ALL OVER MALAYSIA"

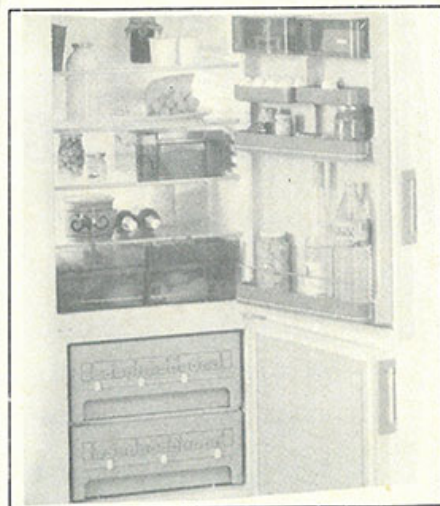
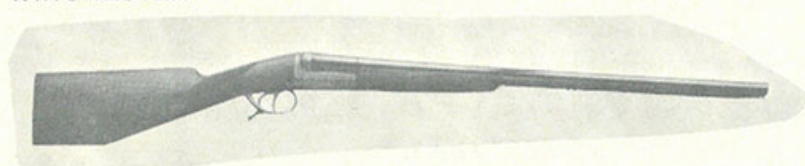


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήαπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**



**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 · 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

Κρίσεις ναύλων καί κρίσεις έμπιστοσύνης

Του Δρα ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Η Έλληνική Έμπορικη Ναυτιλία διανύει ήδη τό τρίτο έτος δυσπραγίας, θύμα κι' εκείνη ανάμεσα στά τόσα άλλα θύματα της παγκόσμιας οικονομικής ύφέσεως και των επιπτώσεών της στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Μέ την πάροδο του χρόνου ή άπαισιοδοξία και ή άπαγοήτευση της Έλληνικής πλοιοκτησίας συνεχώς έντεινούνται, ένω ταυτόχρονα έξαντλείται και ή ύπομονή και άνοχή των δανειστών της, πού μέχρι σήμερα ήλπιζαν κι' εκείνοι σέ μία ταχεία και έγκαιρη άνάρρωση της ναυλαγοράς.

Μέσα στό 1984 είδαμε πολλές πτωχεύσεις ναυτιλιακών εταιριών, πολλές κατασχέσεις και έκπλειστηριασμούς πλοίων, πολλές έσπευσμένες πωλήσεις μονάδων άπό έτοιμόρροπους στόλους γιά νά σωθούν οι ύπόλοιποι. Τά φαινόμενα αυτά, σπάνια άλλοτε, σήμερα όμως καθημερινά, έχουν δυστυχώς πολλές πιθανότητες νά συνεχισθούν και μέσα στό 1985. Διάχυντο είναι τό προαίσθημα στους ναυτιλιακούς κύκλους του Πειραιώς και του έξωτερικού ότι τίποτε δέν προδικάζει μία βελτίωση της διακινήσεως φορτίων, τέτοια ώστε νά έξισορροπηθή ή τρομακτική υπερπροσφορά χωρητικότητας πού συσσωρεύθηκε κατά τά τελευταία χρόνια στόν ναυτιλιακό στίβο. Και είναι τόσος ό όγκος του πλεονάζοντος τοννάξ διεθνώς, ώστε ούτε και αυτές οι τοπικές πολιτικές ή έμπορικές άνταραχές πού άλλοτε έπηρεάζαν έστω και ψυχολογικά την ναυλαγορά δέν είναι ίκανές σήμερα νά την τυνώσουν.

Άτυχώς ό Έλληνικός έμπορικός στόλος βρέθηκε σχεδόν έντελώς άπροετοιμαστος μέσα στην δίνη της παρούσης κρίσεως, μέ πλοία υπερχρόνια τόσον άπό φυσικής όσο και άπό τεχνολογική πλευράς. Τό άποτέλεσμα ήταν νά μπή στό περιθώριο του παροπλισμού και της ύποαπασχολήσεως πολύ ένωρίτερα και πολύ βαθύτερα άπό στόλους άλλων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών. Οι στατιστικές των παροπλισμών, των πωλήσεων και των διαλύσεων άφ' ενός και ή αύξανόμενη περιφρόνηση των ναυλωτών στά υπερχρόνια πλοία άφ' έτέρου άπεικονίζουν άνάγλυφα τό κατάντημα του πάλοι ποτέ κραταιού Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Σκοπός του παρόντος άρθρου δέν είναι βεβαίως ή άσκηση κριτικής στόν τρόπο μέ τον όποιον ό Έλλην έπιχειρηματίας αντιμετώπιζει την παρούσα ναυτιλιακή κρίση, αλλά ούτε και ή έκ των ύστέρων και έκ του άσφαλου ύπόδειξη μέτρων και λύσεων που θά έξέτρεπαν την Έλληνική Ναυτιλία άπό την καθοδική πορεία την όποια τελικά άκολούθησε.

Ός πρós την έπιχειρηματική κρίση — τό δαιμόνιο πού εύτυχήσαμε νά έχουμε σάν



ναυτικός λαός — ύπάρχουν ακόμη και σέ τούτες τις σκοτεινές ώρες μεμονωμένες περιπτώσεις πλοιοκτητών παρηλίκων και ξεπερασμένων τεχνολογικά πλοίων μέ κερδοφόρα άπασχόληση. Οι νηοπομπές του Περσικού και οι ναυλώσεις παροπλισμένων άπό την Έλευσίνα πρós την Άπω Άνατολή μέ άπώτερο προορισμό τά διαλυτήρια, είναι δύο παραδείγματα πού όλοι γνωρίζουν στην Άκτή Μιαούλη. Πολλοί γνωρίζουν ακόμη, και οι Τράπεζες ακόμη περισσότερο, γιά τους μοντέρνους Έλληνόκτητους στόλους π ή κρίση βρήκε στά σκαριά και πού σήμερα αλλάζουν χέρια. Κάθε Έλληνας πλοιοκτήτης μπορεί λοιπόν νά έχει την δική του θεωρηση γιά την πορεία της ύποθέσεως πού λέγεται Ναυτιλία, κανείς όμως δέν μπορεί νά άμφισβητήσει ότι τά δεινά πού κλονίζουν σήμερα την Έλληνική Ναυτιλία στό σύνολό της είναι τά έπαχθέστερα των τελευταίων δεκαετιών.

Ός πρós την ύπόδειξη μέτρων και λύσεων πού θά μπορούσαν νά σώσουν την Ναυτιλία μας άπό τον σημερινό μαρασμό, ό ύπογράφων δέν έχει δυστυχώς τίποτε νεώτερο νά προσθέσει στά όσα διατυμπανίζει εδώ και τόσα χρόνια μέσω των στηλών των Ναυτικών Χρονικών και μάλιστα σέ έποχές πού τίποτε δέν προδίκαιε τό σημερινό κατάντημα της Ναυτιλίας μας. (Ν.Χ. 15.12.81: «Τό μέλλον της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας». — Ν.Χ. 15.1.83: «Μία μακροπρόθεσμη λύση: λίγα και καλά πλοία»). Τό σύνθημα τότε ήταν «λίγα και καλά πλοία», μέ έναν έλληνόκτητο στόλο μικρότερο ίσως σέ χωρητικότητα και αριθμό αλλά μοντέρνο, άυτοματοποιημένο, οικονομικό, μέ λίγα λόγια έναν στόλο πού νά άντέχει στις κρίσεις. Στην Ναυτιλία είναι γεγονός ότι οι καλές έποχές διαρκούν γιά λίγους μόνον μήνες ένω οι κρίσεις διαρκούν χρόνια. Τό

μοντέρνο πλοίο, χρυσοφόρο στις καλές έποχές, άντέχει και στις κρίσεις έστω και μέ μικρές ζημιές, ένω τό υπερχρόνιο και τεχνολογικά ξεπερασμένο άποδίδει βέβαια κι' εκείνο στις έφημερες περιόδους των έξάρσεων, στην συνέχεια όμως περνά πρώτο στό περιθώριο.

Παρ' όλα τά μαθήματα του παρελθόντος αλλά και του παρόντος ακόμη, τό σύνθημα των λίγων και καλών πλοίων εξακολουθεί νά είναι ή «φωνή βοώντος έν τη έρήμω» μιας μειονότητας Έλλήνων πλοιοκτητών. Γιά νά τό διαπιστώσει κανείς αυτό άρκει νά άναζητήσει στις στατιστικές των έπομένων σελίδων του παρόντος τεύχους πόσα άπό τά έλληνόκτητα έμπορικά πλοία είναι «πλοία των κρίσεων» και πόσα είναι «πλοία των καλών έποχών». Η άνανέωση του έμπορικού μας στόλου κατά τά τελευταία χρόνια άν και σημαντική ως πρós άλλες έποχές ύπήρξε άνεπαρκής γιά τά μέτρα του μεγάλου Έλληνικού στόλου και ή Ναυτιλία μας εξακολουθεί νά βυθίζεται.

Άπό κρίση ναύλων λοιπόν δοκιμάζεται σήμερα ή Ναυτιλία μας, την πλέον όδυνηρή πού είδαμε ποτέ ανάμεσα στις τόσες πού διαδέχονται ή μία την άλλη μέσα στην κυκλική εξέλιξη του κλάδου. Οι κρίσεις ναύλων όμως, είτε όφείλονται σέ ύφεση της έμπορικής δραστηριότητας, είτε σέ υπερπροσφορά τοννάξ, είτε και σέ έξαρση του κρατικού παρεμβατισμού εις βάρος της ελεύθερης άγοράς, έρχονται και παρέχονται ή, όπως έλεγαν οι παλαιοί, «ή θάλασσα άρρωσταίνει μά ποτέ δέν πεθαίνει».

Παράλληλα όμως μέ την κρίση της ναυλαγοράς ό Έλλην πλοιοκτήτης έχει σήμερα νά αντιμετώπισει και κάποια άλλη κρίση, τό ίδιο άν όχι περισσότερο όδυνηρή άπό εκείνες των διεθνών συγκυριών, μέ μία μεγάλη όμως διαφορά: ότι προέρχεται άπό τον ίδιο τον Έλλαδικό χώρο, τό ίδιο τό λίκνο της Έλληνικής ναυτοσύνης και έχει επιπτώσεις όχι κυκλικές αλλά χρόνιες. Είναι ή κρίση έμπιστοσύνης πρós τό Έλληνικό Κράτος. Μιάς έμπιστοσύνης πού άποτελούσε καρπό εργώδους και πολυετούς προσπάθειας προσεγγίσεως της Πολιτείας μέ τό Έλληνόκτητο πλοίο, θεμελιωμένης μέ Νόμους φιλόξενους και ευεργετικούς. Μιάς έμπιστοσύνης πού κλονίστηκε ξαφνικά μέσα στόν χρόνο πού μάς πέρασε. Η κρίση της άντανακλάται ήδη στά έθνικά νηολόγια όπου κυριαρχεί τό σύνθημα της φυγής πρós πāsαν κατεύθυνση. Οι αριθμοί των διαγραφών άπό τά Έλληνικά νηολόγια είναι άδυσώπητοι: μέσα στό 1984, περί τά 600 μέ 700 πλοία διεγράφησαν άπό τά Έλληνικά νηολόγια. Εάν σ' αυτά προστεθούν οι έκατοντάδες των νεοτεύκτων και νεοαγορασθέντων πλοίων τά όποια προτίμησαν τις ση-

μαίες ευκαιρίας αντί της 'Ελληνικής, τότε ή φυγή προσλαμβάνει διαστάσεις εθνικής συμφοράς.

Τά αττία της κρίσης εμπιστοσύνης είναι γνωστά σε όσους μπορούν να αισθανθούν τον σφυγμό των ναυτιλιακών μας πραγμάτων. Θά ήταν ίσως βαρετό να αναφερθεί κανείς για μία ακόμη φορά στην τόσο πολυσυζητημένη και ιστορική πλέον ανακύκλωση, τό τερατόμορφο αυτό αποκύημα της Πολιτείας εις απάντησιν των απεγνωσμένων εκκλήσεων του έφοπλισμού για τόνωση της ανταγωνιστικότητας του 'Ελληνικού πλοίου. 'Ο εφιάλτης αυτός της ανακυκλώσεως στιγματίστηκε από τον ναυτιλιακό κόσμο σάν προάγγελος ποιοτικής υποβαθμίσεως της λειτουργίας και συντηρήσεως του ελληνικού πλοίου και σάν ακούσιος συντελεστής πλουτισμού των αεροπορικών εταιριών.

Μία βαθύτερη όμως θεώρηση του προβλήματος της ανακυκλώσεως αποκαλύπτει μία μελανότερη πτυχή που επισκιάζει τις προαναφερθείσες δυσάρεστες επιπτώσεις στην λειτουργικότητα και τό κόστος του ελληνικού πλοίου: ή ανακύκλωση έπληξε καίρια ένα από τά θεμέλια του *laissez faire* της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, την απόλυτη και συνταγματικώς κατοχυρωμένη έλευθερία στις σχέσεις εργασίας πλοιοκτήτου και ναυτικού. 'Ενεργώντας πιστεύουμε καλοπροαίρετα και με ελίκρινή διάθεση να καταπολεμήσιν την άνεργία, ή Πολιτεία θέσπισε έναν Νόμο ό οποίος τελικά στην έφαρμογή του προσέβαλε τό υψιστο αγαθό κάθε φιλελεύθερης οικονομίας που είναι ή έλευθερία της εργασίας. Τό γεγονός και μόνον ότι τό μέτρο της ανακυκλώσεως εξακολουθεί να υφίσταται, ένα και πλέον έτος μετά την θέσπισή του, παρά τις έντονες αντιδράσεις ολοκληρώου του ναυτιλιακού κόσμου και παρά τό γεγονός ότι πλην ελαχίστων εξαίρέσεων εξέλιπαν πλέον οι αρχικοί λόγοι της θεσπίσεώς του, δέν ήταν δυνατόν παρά να ένσπερην έντονη δυσφορία και δυσπιστία ακόμη και στον πλέον καλοπροαίρετο πλοιοκτήτη.

'Ας αναφερθούμε επίσης και στον τομέα της Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως, του άκρογωνιαίου λίθου της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας, που σε τόσο κρίσιμες στιγμές αντί να αποτελεεί τό έλπιδοφόρο φυτώριο

της Ναυτιλίας του μέλλοντος έχει σήμερα καταστή πειραματόζωο στά εργαστήρια της Κυβερνητικής 'Εκπαιδευτικής Πολιτικής. 'Ο 'Ελλην έφοπλιστής, και έννοούμε τον παραδοσιακό, τον σοβαρό και όχι τον περιστασιακό έφοπλιστή, δέν μπορεί να μείνη αδιάφορος μπροστά στην απειλούμενη κατάρτησιν κάθε έννοιας πειθαρχίας σε μία πλωτή κοινωνία και τόπο εργασίας όπου ή πειθαρχία ταυτίζεται με την αξιοπλοία, την ασφάλεια, την επιβίωση. Και ακόμη, πώς είναι δυνατόν να μην αισθάνεται θλίψη και δυσπιστία για τό μέλλον της επανδρώσεως του στόλου του από 'Ελληνες ναυτικούς όταν ή ναυτική εκπαίδευση πελαγοδρομεί μέσα σε πειραματικούς μοντέλλων τριτοκοσμικ ή τύπου, αντί να διδάσκεται από δοκιμασμένα κι' επιτυχημένα εκπαιδευτικά πρότυπα παραδοσιακών ναυτικών χωρών; Θλίψη λοιπόν, που προσλαμβάνει διαστάσεις άπογνώσεως την στιγμή που όλοι γωρίζουν την άμέριστη και γενναιόδωρη ήθική και ύλική υποστήριξη της Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως από σύσσωμο τον 'Ελληνικό έφοπλισμό. Και δυσπιστία, που οδηγεί τον έφοπλισμό σε άλλες έναλλακτικές λύσεις επανδρώσεως, που σημαίνουν φυγή από τά ελληνικά νηολόγια και από την ελληνική αγορά εργασίας.

Τά συμπεράσματα των δύο παραδειγμάτων που προαναφέρθηκαν μαζί με την επιφυλακτική, κατά τον ήπιότερο χαρακτηρισμό, άναγνώριση από την Πολιτεία της προσφοράς τη 'Ελληνικής Ναυτιλίας στην οικονομία του τόπου καθώς και με την αρνητική έως έχθρική στάση του πολιτικού τύπου απέναντί της, αποτελούν σήμερα τις άφορμές που έξωθούν τον 'Ελληνα πλοιοκτήτη μακριά από την φυσική έστία του. Και να σκεφθί κανείς ότι ή Ναυτία είναι ό κλάδος εκείνος που γαλουχεί μία στις όκτώ ελληνικές οικογένειες...

Είναι πρόσθετα θλιβερό, την στιγμή κατά την όποια ή Ναυτιλία στροβιλίζεται στην δί-νη διεθνών κινδύνων και άπειλών, ή Πολιτεία ως φυσική τροφός της να μην μπορεί να άνοιξη διάπλατα την άγκαλιά της προσφέροντας στο ελληνικό πλοίο ένα ασφαλές καταφύγιο. Στις δύσκολες ώρες των διεθνών κρίσεων τό Κράτος έχει την ιερή ευθύνη και υποχρέωση να στέκεται άρωγό στον πλέον δυναμικό, συναλλαγματοφόρο

και έργασιογόνο κλάδο της οικονομίας, όχι με έπιδοτήσεις και προστατευτισμό όπως πολλοί θά ένόμιζαν, αλλά εξασφαλίζοντας ένα κλίμα φιλελευθερισμού, του όξυγόνου που τόσο χρειάζεται ή Ναυτιλία μας για να παραμείνη ελληνική. 'Η παρέμβαση της Πολιτείας στις δοκιμασμένες φιλελεύθερες δομές της 'Εμπορικής Ναυτιλίας και ό φόβος περαιτέρω αναμίξεώς της άποτελεί, άνεξάρτητα από κάθε κριτήριο οικονομικού κόστους, τον μεγαλύτερο κίνδυνο φυγής τό-σο των πλοίων όσο και των ναυτιλιακών γραφείων από τον 'Ελλαδικό χώρο. 'Ο 'Ελληνα πλοιοκτήτης, όσο και άν αισθάνεται δέ-μένος συναισθηματικά με τον τόπο του, δέν παύει να είναι και επιχειρηματίας και σάν επιχειρηματίας δέν έδίστασε και δέν θά διστάσει έστω και με πόνο ψυχής να έγκαταλείψη τις φυσικές έστιες του χάριν επαγγελματικών επιδιώξεων που άποτελούν γι' αυτόν έναν ιερό στόχο ζωής. Και ό τόπος θά έχει δυστυχώς πολλά να στερηθί από την άπουσία του, τόσο σε συνάλλαγμα και θέ-σεις εργασίας σε στεριά και θάλασσα, όσο και σε οργανωτικό και επιχειρησιακό know how γενικότερα.

'Η πείρα του παρελθόντος με τους διαρκείς και έπιτυχείς άγώνες επιβιώσεως του 'Ελληνα караβοκύρη και έφοπλιστή μέσα σε αντιζοότητες και διωγμούς τόσο κοντά στην πατρίδα όσο και μακριά από αυτήν άπέδειξε ότι δέν είναι τυχαία ή κυριαρχία της φυλής μας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο. Τό λυπηρό όμως είναι ότι αντίθετα με τις αντιζοότητες και κρίσεις της ναυλαγο-ράς, οι κρίσεις εμπιστοσύνης προς την Πολιτεία δύσκολα περνούν και οι πληγές τους δύσκολα έπουλώνονται. 'Ας συνεχισθούν λοιπόν όσο είναι καιρός από όλους μας οι προσπάθειες για να γεφυρωθεί τό χάσμα επικοινωνίας που μέσα σε λίγους μήνες σκόρπισε σάν χάρτινους πύργους την συνεννόηση και συνεργασία τόσων ετών. Και άς αποτελέση ευχή για τό 1985 μαζί με την πολυπόθητη βελτίωση της ναυλαγοράς ή έν δυνάμει αντίστροφή του ρεύματος της φυγής και ή επιστροφή του 'Ελληνόκτητου πλοίου στον χώρο που δικαιωματικά του άνήκει.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

At your service in Singapore OLYMPIC SHIP SUPPLY

PROVISIONS — DECK — ENGINE — CABIN BONDED STORES — MACHINERY SPARES
(ALL SUPPLIES CAN BE DELIVERED TO VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS)

POSTAL ADDRESS:

P.O. BOX No. 4
COLOMBO COURT
SINGAPORE 0207

CABLES: OLYMPICSEA
TLX: RS 23810 OLYMPIC
A.O.H.: TEL. 2961179

OFFICE ADDRESS:

10, ANSON ROAD
28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207
TEL.: 2249557 - 2249583

Τό πρόβλημα τής άνεργίας

Του κ. ΘΑΝΑΣΗ Ι. ΜΑΡΤΙΝΟΥ

Διερχόμεθα τήν χειρότερη ναυτιλιακή κρίση των τελευταίων τριάντα ετών, και τό χειρότερο είναι ότι δεν φαίνονται προοπτικές σημαντικής βελτιώσεως των ναύλων στό έγγύς μέλλον. "Ισως ή δεκαετία 1981/1990 περάσει στην Ιστορία τής παγκοσμίου ναυτιλίας ως ή περίοδος των «ισχνών άγελάδων».

Τό 1984 έκλεισε μέ δύο σημαδιακές πτωχεύσεις. Τής κρατικής 'Ιρλανδικής εταιρίας IRISH SHIPPING. Για πρώτη φορά εταιρία τής οποίας οι μετοχές άνήκουν στό Κράτος άφέθη νά πέσει έξω. 'Η άλλη πτώχευση ήταν τής μεγάλης Σουηδικής εταιρίας SALEN πού διεχειρίζετο στόλο άνω των έκατό πενήντα πλοίων. Το άξιοσημείωτο σ' αυτή την περίπτωση είναι ότι τό σοσιαλιστικό κράτος τής Σουηδίας πού επί έτη στήριξε τήν SALEN, σήκωσε τά χέρια ψηλά και δήλωσε άδυναμία νά προστατεύσει τήν άπασχόληση των χιλιάδων εργαζομένων στη SALEN.

"Όσον άφορά τήν ελληνική ναυτιλία, είχαμε και έμείς άπώλειες και μάλιστα σοβαρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέ πολυετή δραστηριότητα. Δυστυχώς ώρισμένες τράπεζες (κυρίως άμερικανικές) έχουν κακώς χάσει τήν ύπομονή

τους και τήν πίστη τους στη ναυτιλία και φαίνεται ότι σκοπεύουν μέσα στό 1985 νά έκποιήσουν ένα σημαντικό άριθμό πλοίων

Οί άνησυχητικές εξελίξεις πού διαφαίνονται δεν είναι δυνατόν παρά νά έπηρεάσουν άρνητικά τίς συνθήκες άπασχολήσεως των ναυτικών μας. "Όλοι οι ήγέτες των συνδικαλιστικών σωματείων πρέπει νά προβληματισθούν, νά συνεργασθούν ύπεύθυνα μέ τήν ΕΕΕ και τό YEN, νά σχεδιάσουν και έφαρμόσουν μία σώφρονα πολιτική στις σχέσεις τους μέ τούς έφοπλιστές/εργοδότες τους και νά ένημερώσουν άντικειμενικά τά μέλη τους γιά τούς έπερχόμενους κινδύνους. «Ταξικοί» άγώνες και άπεργίες δεν συνιστώνται όταν τό καράβι «βουλιάζει». Μία τέτοια πολιτική («ταξικών» άγώνων, άπεργιών, κλπ.) μπορεί νά παρομοιασθή μέ ένα πληρωμα πού άπεργεί και τσακώνεται μέ τόν καπετάνιο του τήν ώρα πού τό πλοίο έχει πέσει σέ κακοκαιρία.

Οί λόγοι πού ή άνεργία έχει σχεδόν εξαλειφθή τό 1984 στις περισσότερες κατηγορίες ναυτικών μας δεν πρέπει νά άποδίδεται λανθασμένα στό μέτρο τής άνακυκλώσεως. Τά πραγματικά αίτια

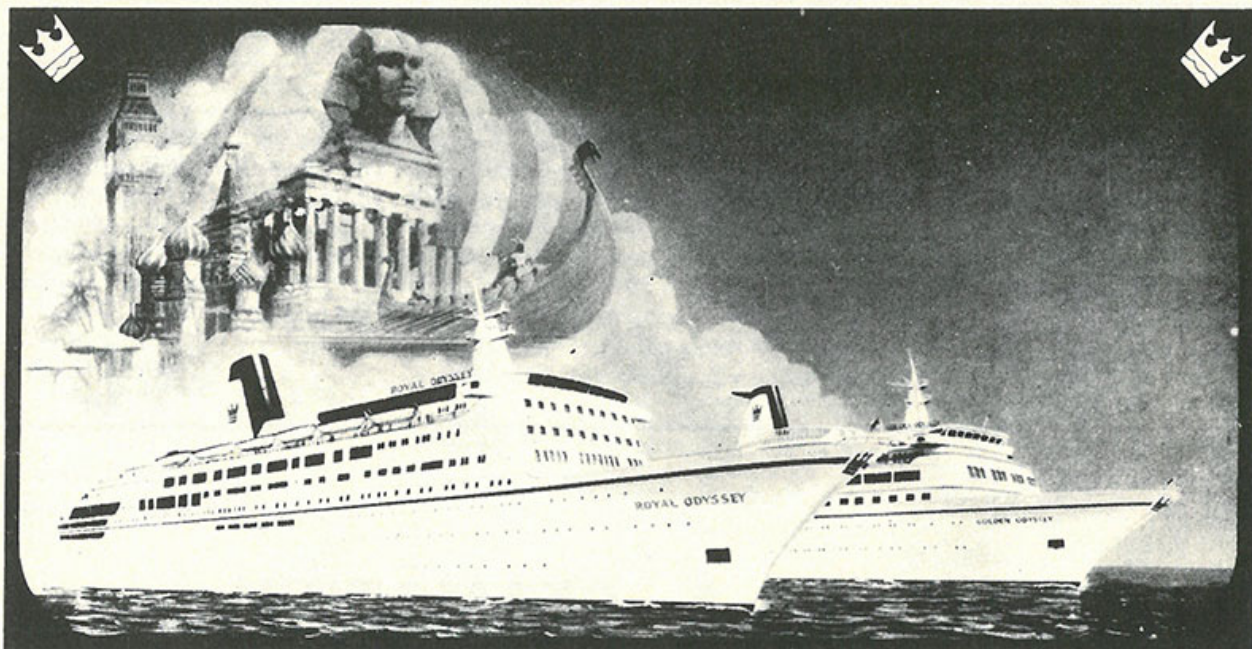
μειώσεως τής άνεργίας ήσαν τά έξής:

1) 'Η πολιτεία επέτρεψε στους ναυτικούς νά εξαγοράζουν άπό τό NAT τήν ύπηρεσία σέ Ξένα, μή συμβεβλημένα πλοία. Τό μέτρο αυτό βοήθησε ώστε νά άπασχολούνται "Έλληνες άξιοματικοί στά μή συμβεβλημένα, άντί Κορεατών, Φιλιππίνων, κλπ.

2) 'Η ύποτίμηση τής δραχμής βοήθησε ώστε οι "Έλληνες ναυτικοί νά είναι πιό άνταγωνιστικοί.

3) 'Η άγορά σημαντικού άριθμού μεταχειρισμένων πλοίων άπό άθεράπευτα αϊσιόδοξους "Έλληνες πλοιοκτήτες κατά τό '83 και '84. Τά περισσότερα άπό αυτά τά πλοία άν και ύψωσαν Ξένες σημαίες, έν τούτοις άπασχολούν σημαντικό άριθμό "Ελλήνων άξιοματικών. Δυστυχώς, λόγω τής παρατεινομένης κρίσεως, οι αϊσιόδοξοι πλέον έκλείπουν και δεν προβλέπεται ή άγορά πλοίων στόν ίδιο ρυθμό και τό 1985.

Γίνεται πολύς λόγος γιά τά αίτια πού πολλά πλοία αλλάζουν σημαία άπό ελληνική σέ Ξένη. Τά πλοία αυτά είναι συνήθως ηλικίας 10/20 ετών και άντιμετωπίζουν πρόβλημα επιβιώσεως στην σημερινή ναυλαγορά. 'Υπό ελληνική ση-



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

μαία δέν καλύπτουν τό κόστος διαχειρίσεως καί θά ἦσαν δεμένα ἐνῶ μέ ξένη σημαία, ὁ πλοιοκτήτης ἐξοικονομεῖ τά ἀπαραίτητα τριακόσια/πεντακόσια δολάρια ἡμερησίως πού τοῦ ἐπιτρέπουν νά κινεῖ τό πλοῖο του σέ ἐπίπεδα μόλις καλύπτοντα τό κόστος κινήσεως ἢ ἔστω μέ ἓνα μικρό περιθωριακό κέρδος πού καλύπτει μέρος τῶν τραπεζικῶν τόκων.

Ἡ ἐξοικονόμηση μερικῶν ἑκατονταδῶν δολλαρίων ἡμερησίως κατά πλοῖο εἶναι προϋπόθεση ἐπιβιώσεως γιά ὠριμένες μικρομεσαίες ἐταιρίες τοῦ Πειραιᾶ πού πιέζονται ἀπό τίς τράπεζες νά κινοῦν τό πλοῖο τους ἀντί νά τά ἔχουν δεμένα. "Ὅταν ὁ ὑπερχρεωμένος πλοιοκτήτης δέσῃ τό πλοῖο του, τό παιχνίδι εἶναι χαμένο διότι θά προκαλέσῃ κατάσχεση ἀπό τήν Τράπεζα, ἐνῶ ὅταν τό κινῇ ὑπάρχουν ἐλπίδες, διότι δημιουργεῖ ἓνα τζίρο καί πληρώνει μέρος τῶν τόκων.

Θά ἤθελα νά ρωτήσω ὠρισμένους συνδικαλιστές καί κρατικούς παράγοντες πού ἰσχυρίζονται ὅτι ἡ τάση ἀλλαγῆς σημαίας ἐνισχύει τήν ἀνεργία, τί προτιμοῦν:

— Νά εἶναι τά πλοῖα αὐτά δεμένα ἢ νά κινοῦνται, ἔστω ὑπό ξένη σημαία, ἀπασχολουμένων ἀρκετῶν χιλιάδων Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν ἀλλά καί στελεχῶν ναυτιλιακῶν γραφείων πού ἀλλοιῶς θά ἐκλείναν ἢ θά ἀπέλυαν προσωπικό;

"Ἄλλο σημαντικό αἷτιο τῆς τάσεως ἀλλαγῆς σημαίας εἶναι ἡ ἀνακύκλωση. Πολλοί παραδοσιακοί ἐφοπλιστές διαχειριζόμενοι στόλους ἀπό 5/10 πλοῖα πού ἔχουν δημιουργήσει σχέσεις ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης μέ τοὺς Πλοιάρχους καί Μηχανικοὺς τους ἀπό πολλά χρόνια δέν μποροῦν νά προσλαμβάνουν ἀπό τήν πιάτσα ἀγνωστους σ' αὐτοὺς ἀξιωματικούς καί νά τοὺς ἐμπιστεύονται τίς περιουσίες τους ἀφήνοντας ἀπ' ἔξω γιά μεγάλα διαστήματα τοὺς δικούς τους ἀνθρώπους.

Οἱ ἐφοπλιστές αὐτοὶ προτιμοῦν νά ἀλλάξουν τήν σημαία πού δεκαετίες ὕψωναν στά πλοῖα τους γιά νά διατηρήσουν στίς καίριες θέσεις τοὺς δικούς τους ἀνθρώπους.

"Ενας τρίτος λόγος πού βοήθησε καί

ἐπιτάχυνε τήν φυγὴ ἀπὸ τό ἐλληνικό νηολόγιο εἶναι ἡ πολιτικὴ ὠρισμένων συνδικαλιστῶν καί σωματείων πού γιά λόγους καθαρὰ πολιτικῆς σκοπιμότητος καί κινούμενοι ἀπὸ μία λανθασμένη κοσμοθεωρία προωθοῦν τοὺς λεγόμενους «ταξικούς» ἀγῶνες καί ἀπεργιακές λύσεις καί ἡγοῦνται ὁμάδων πού περιφέρονται στὸν Πειραιᾶ κραυγάζοντας «ἐφοπλιστές εἰσαστε ληστές».

"Ἄν καί μειοψηφία μεταξύ τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ, οἱ ἀνθρώποι αὐτοὶ ἔχουν κάνει τήν ζημιὰ τους.

Τό ἐρώτημα εἶναι τί πολιτικὴ πρέπει νά ἀκολουθήσῃ ἡ ἡγεσία τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλισμοῦ καί τί μέτρα προτείνεται νά πάρῃ τό Κράτος ἐν ὧσιν τῆς παρατάσεως τῆς κρίσεως ὥστε νά ἀποφευχθῇ ὀξυνσις τοῦ προβλήματος τῆς ἀνεργίας.

"Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς συνδικαλιστές:

1) Θά πρέπει νά μετριάσουν τίς ἀπατήσεις γιά ὑπερβολικὲς αὐξήσεις καί νά ἀρκεστοῦν σέ ρεαλιστικά ἐπίπεδα ὥστε νά μὴν θέσουν τά μέλη πού ἐκπροσωποῦν ἐκτός ἀγορᾶς. (Price oneself out of the market: ἡ ἐπιτυχὴς ἀγγλικὴ ἐκφραση). Δηλαδή, νά μὴν βρεθοῦν οἱ Ἕλληνες ἀξιωματικοὶ ἔξω ἀπὸ τά πλοῖα σάν πολὺ πιὸ ἀκριβοὶ ἀπὸ τοὺς Πολωνοὺς, Γιουγκοσλάβους, Ἀσιάτες, κλπ. Λόγω τῆς ἰκανότητος καί τῆς εὐστροφίας τῶν Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν δικαιολογεῖται ἀσφαλῶς μία διαφορὰ μισθοῦ ἀπὸ αὐτά πού παίρνουν ἀξιωματικοὶ ἄλλων ἐθνικοτήτων ἀρκεῖ νά μὴν γίνῃ ἡ διαφορὰ ἀπαγορευτικὰ μεγάλη.

2) Αἰτήματα γιά θεσμικὲς βελτιώσεις νά ἀναβληθοῦν γιά εὐθετώτερο χρόνο ὅταν τίς ἐπιτρέψουν τά περιθώρια τῶν ναύλων. "Ἀλλωστε ὅταν βελτιωθῇ ἡ ναυλαγορὰ καί λύσουν τά βαπόρια, οἱ ναυτικοὶ μας γρήγορα θά καλύψουν τό χαμένο ἔδαφος μέ τίς αὐξήσεις τοῦ μισθοῦ τῆς πιάτσας ὅπως γινόταν σέ παλιές καλές ἐποχές, ὅταν οἱ μισθοὶ πιάτσας ἀνέβαιναν 40/50% σέ μία καλὴ χρονιά. Εἶθε νά ξανάρθουν αὐτές οἱ ἐποχές γρηγορότερα ἀπ' ὅτι περιμένουμε.

3) Τό κάθε σωματεῖο πρέπει νά ὀργανωθῇ καλύτερα στό θέμα τῆς εὐρέσεως ἐργασίας γιά τά μέλη του δημιουργῶν

τας εἰδικὲς ὑπηρεσίες πού θά εἶναι σέ ἐπαφὴ μέ τά ναυτιλιακὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιᾶ σέ μία προσπάθεια τοποθετήσεως τῶν ἀνέργων μελῶν τους. Δέν πρέπει νά ἐπαφίνται ἀποκλειστικά στό βραδυκίνητο καί γραφειοκρατικὸ ΓΕΝΕ.

"Ὅσον ἀφορᾷ τά μέτρα πού προτείνονται νά πάρῃ τό Κράτος μέσα στό 1985 γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας:

1) Νά ρυθμισθῇ τό θέμα τῆς ἀπεργίας κατὰ τρόπο ὥστε νά ἀποφεύγονται ἀπεργίες πολιτικῆς σκοπιμότητος κινούμενες ἀπὸ ἐξτρεμιστικὲς διοικήσεις σωματείων. Αὐτοὶ οἱ ἐκβιασμοὶ στρέφουν τοὺς ἐφοπλιστές στὰ ξένα πληρώματα καί μειώνουν τίς θέσεις ἐργασίας.

Δέν εὐσταθεῖ ἡ ἀποψη ὅτι ἓνα τέτοιο μέτρο ἔχει πολιτικὸ κόστος διότι ἡ συντριπτικὴ πλειοψηφία τῶν ναυτικῶν μας εἶναι σῶφρονες, μετριοπαθεῖς καί νοκοκυραῖοι. Τό θέμα τῆς ἀπεργίας ἐκμεταλλεύεται μία μικρὴ μειοψηφία ἐξτρεμιστῶν πού σέ καμμία περίπτωση δέν εἶναι ψηφοφόροι τῆς Κυβερνήσεως.

2) Νά μετρηθῇ ὁ χρόνος ὑπηρεσίας στὰ μὴ συμβεβλημένα στήν ἀπόκτηση διπλώματος ἀπὸ τοὺς Ἕλληνες ἀξιωματικούς. "Εἴς θά ἔχη ὁ πλοιοκτήτης ἐνός μὴ συμβεβλημένου πλοίου τήν εὐχέρεια ἐπιλογῆς Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν καριέρας ἀντὶ Κορεατῶν, κλπ.

3) Νά ἀποτραπῇ πάση θυσίᾳ ἡ αὐξηση τῶν εἰσφορῶν τοῦ ΝΑΤ πού θά ἐπιβαρύνῃ τόσο τὸν ναυτικὸ ὅσο καί τὸν ἐφοπλιστὴ καί θά καταστήσῃ τό κόστος τοῦ Ἑλλήνα ναυτικοῦ ὀλιγώτερο ἀνταγωνιστικὸ.

4) Νά δοθῇ μεγάλη προσοχὴ στὸν ἐκσυγχρονισμό τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ὥστε νά βελτιωθῇ ἡ ἀποδοτικότητα τῶν Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν καί νά προτιμῶνται ἐναντὶ τῶν ξένων.

Θέλω νά πιστεῦω ὅτι πρό τοῦ κινδύνου θά πρυτανεύσῃ ἡ λογικὴ καί ἡ σωφροσύνη ὅλων τῶν μερῶν στήν τριμερῇ συνεργασία Κράτους, ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν καί θά ξεπεράσουμε τήν κρίση μέ τίς λιγώτερες δυνατόν ἀπώλειες. Πρό παντός ΧΩΡΙΣ ΑΝΕΡΓΟΥΣ.

ΘΑΝΑΣΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



T.T. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 M/T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Μιά νέα ναυτιλιακή πολιτική

Τού κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Ἡ Ἑλλάδα χρειάζεται ἐπείγοντως μιά νέα πολιτική γιά τήν ἐμπορική της ναυτιλία, βασιζόμενη ὄχι μόνο στό ναυτεργατικό θέμα ἀλλά καί στό πολύ εὐρύτερο πρόβλημα τοῦ ἐμπορικοῦ μέλλοντος τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου. Αὐτή ἡ νέα πολιτική θά πρέπει νά ἔχει σά κύριο στόχο τήν ἐξεύρεση ἐργασίας γιά τό ἐλληνικό πλοίο μέσω μιᾶς συστηματικῆς προσπάθειας προβολῆς στό διεθνή χώρα τῶν ἱκανοτήτων τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Ὁ ναυτιλιακός κόσμος στήν Ἑλλάδα δέ φαίνεται νά ἔχει συλλάβει πλήρως ποιό εἶναι τό κύριο πρόβλημα πού ἀντιμετωπίζει ὁ στόλος μας. Ἡ ἑνδεκαετής κρίση μοιάζει ν' ἀντιπροσωπεύει, γιά τοὺς περισσότερους ἀπό μᾶς, ἄλλο ἓνα μαῦρο σύννεφο πού θά περάσει. Ἐξακολουθοῦμε νά πιστεύουμε ὅτι «ἡ θάλασσα ἀρρωσταίνει ἀλλά ποτέ δέν πεθαίνει». Ὅτι δέ θά πεθάνει ἡ θάλασσα δέν ὑπάρχει καμμιᾶ ἀμφιβολία. Ὁ σκοπός ὅμως εἶναι νά μὴ μᾶς καταπιεῖ ὅλους ἐν τῷ μεταξῷ. Ἰδού τρεῖς λόγοι πού ἀπειλοῦν τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας:

— Πρῶτ' ἀπ' ὅλα ἡ παγκόσμια οἰκονομική δραστηριότητα ἔχει ἀναπροσαρμοσθεῖ σέ πιο ἀποδοτικά βιομηχανικά συστήματα καί ἐπωφελεῖται σήμερα ὁ κόσμος ἀπὸ πιο οἰκονομική χρήση τῶν πρώτων ὑλῶν (π.χ. πετρέλαιο καί μεταλλεύματα) πού μέχρι σήμερα στηρίζα τή ναυτιλία. Ἄν καί οἱ νέες μέθοδοι φέρανε ἀυξημένη ζήτηση γιά ὠρισμένες ἄλλες πρώτες ὑλές (π.χ. κάρβουνο) δέ πρόκειται ἡ συνολικὴ κατανάλωση πρώτων ὑλῶν νά βρεῖ τό προηγούμενο τ' ὡς ρυθμὸ σέ σχέση μέ τή συνολικὴ οἰκονομικὴ δραστηριότητα. Γιά ὁποιοδήποτε ἐπίπεδο τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῶν ἀναπτυγμένων ἢ σέ ἀνάπτυξη χωρῶν στό μέλλον, ἀπλούστατα δέ θά ὑπάρχει ἡ ζήτηση γιά θαλάσσιες μεταφορές πού ὑπῆρχε στό παρελθόν.

— Ὁ δεύτερος λόγος εἶναι τ' ὅτι ἔχει δημιουργηθεῖ στή τελευταία 15ετία μιά τεράστια ναυπηγικὴ ἱκανότητα — ὑπερογκώδης ἀκόμη καί μέ τὰ δεδομένα πρὶν ἀπὸ τὴ κρίση τοῦ Ὀκτωβρίου 1973. Μέ τὴ πτώση τοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν, τό πλεόνασμα ἔχει γίνε ἀκόμη πιο τεράστιο. Δέν ἀναμένεται ὅτι τ' ἀνατολικά ναυπηγικά κράτη θά μειώσουν τήν ἱκανότητα τῶν ναυπηγείων τους γιατί ἡ θυσία θά ἦταν πολιτικά ἀσύμφορη. Ἀπὸ ἀποψη οἰκονομικοῦ ὀρθολογισμοῦ πάλι, δέν ὑπάρχει συμφέρον νά διστάζει ἡ Ἰαπωνία ἢ ἡ Κορέα νά διατηρήσουν τὴ ναυπηγικὴ τους δύναμη, γιατί οἱ οἰκονομίες τους ἐξαρτοῦνται ἀπὸ τὴ συνεχή, ἀφθονή προσφορά φθηνῆς, θαλάσσιας μεταφορᾶς. Μ' ἄλλα λόγια ἡ ὑπερογκώδης ναυπηγικὴ ἱκανότητα ἀποτελεῖ μόνιμο φαινόμενο πού θά συνεχίζει νά πιέζει τὶς ναυλαγορές καί οὐσιαστικά ἀλλά καί ψυχολογικά.

— Ὁ τρίτος λόγος ὁ ὁποῖος καί ἔχει



πιο ἄμεση σχέση μέ τόν Ἑλληνικό στόλο — πού δέν ὑποστηρίζεται ἀπὸ μιά μεγάλη ἐθνικὴ οἰκονομία — εἶναι ἡ ἀπατηλὴ τάση προστατευτισμοῦ ἢ ὁποῖα ἐπεκτείνεται ἀπὸ τὶς τακτικὲς γραμμές στή μεταφορὰ πετρελαιοειδῶν καί ξηρῶν φορτίων γενικά. Καί νά μὴν ἐπιτύχουν οἱ προσπάθειες δημιουργίας πολυμερῶν συμβάσεων στό θέμα αὐτό δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι θά γίνουν διμερεῖς συμφωνίες ἢ θά ληφθοῦν μονομερῆ μέτρα ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ὁ σκοπός τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξη χωρῶν. Αὐτό βέβαια θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα νά μειωθεῖ ἡ ἀκτίνα δράσης τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καί νά ὀξυνθεῖ τό πρόβλημα ὑπερπροσφοράς.

Αὐτό πού χρειάζεται λοιπὸν εἶναι μιά ἐπείγουσα καί ραγδαία «ἀλλαγὴ» — ἡ μάλον δημιουργία — ναυτιλιακῆς πολιτικῆς γιατί δέ μπορούμε νά λέμε ὅτι ἔχουμε σήμερα στήν Ἑλλάδα συνείδηση τῆς πρόκλησης πού μᾶς δίνει ἡ θάλασσα. Δεδομένου ὅτι ὅλες οἱ ἐξελιξίσεις συνηγοροῦν ἐναντίον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, πρέπει νά ἐπιδιώξουμε ἀκόμη καί τό ἀδύνατο γιά ν' ἀποτρέψουμε τὴ μοιραία κατάρρευση τῆς δραστηριότητάς μας.

Συγκεκριμένα πρέπει νά:

— Προωθήσουμε τὴ συνεχή καί μάλιστα αὐτὴν μὲν χρήση Ἑλληνικῶν πλοίων στὶς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές, ὑπογραμμίζοντας στοὺς ἐλέγχοντες τό διεθνὲς ἐμπόριο τὴν οἰκονομικότητα καί εὐελιξία τοῦ Ἑλληνικοῦ μεταφορικοῦ δυναμικοῦ. Αὐτὴ ἡ προσπάθεια γίνεται σήμερα σέ μεγάλη κλίμακα ἀπὸ ἄλλες ναυτιλιακὲς χώρες, ἀνάμεσα σέ γενικώτερες διαπραγματεύσεις οἰκονομικῶν συναλλαγῶν. Τό Ἑλληνικὸ κράτος θά μπορούσε νά βοηθήσει τὴν «ἐξαγωγή» τῶν ναυτιλιακῶν μας ὑπηρεσιῶν, προσφέροντας σέ ἀντάλλαγμα ἀυξημένες σχέσεις ὄχι μόνον ἐμπορικῆς, ἀλλ' ἀκόμη

πνευματικῆς καί πολιτιστικῆς. Δηλαδή νά ἐνισχύσει ἡ κυβέρνηση τὴ προσπάθεια τῶν Ἐφοπλιστῶν, προσθέτοντας μιά νέα διάσταση πού μόνο τό κράτος μπορεῖ νά προσφέρει.

— Κάνουμε εἰσδοχή σὰ ναυτιλιακὸς λαὸς στὶς ναυτιλίες ξένων χωρῶν ὅπου οἱ θαλάσσιες μεταφορές φυλάσσονται γιά τοπικοὺς, κρατικοὺς ἢ ἰδιωτικοὺς φορεῖς χωρὶς ὅμως αὐτοὶ νά ἔχουν τὴν ἀπαιτούμενη πείρα καί παράδοση. Αὐτό ἀπαιτεῖ στενὴ συνεργασία μέ τὶς τοπικὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρίες στήν ἐκτέλεση τῶν ἐκάστοτε σχεδίων καί μπορεῖ νά ἀποφέρει ἀνάμεσα στό στήθος μιᾶς κοινῆς προσπάθειας, τὴν προσφορά ἐκ μέρους τῶν συμμετεχόντων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τεχνικῆς, ἐμπορικῆς καί οἰκονομικῆς βοήθειας ἢ συμβουλῆς, ἐκπαίδευσης καί συμμετοχῆς στή δημιουργία καί διαχείριση τῶν ἐκάστοτε πρωτοβουλιῶν καί ἰσως ἀκόμη καὶ ἀλλήλων ὑπαρχόντων ἐλληνικῶν πλοίων. Τέτοιου εἶδους συνεργασία εἶναι περισσότερο ἐφάρμοσιμη στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρες, ἀλλὰ ἐφ' ὅσον ὑπάρχει προστατευτισμὸς σ' αὐτὲς τὶς χώρες στή μεταφορὰ τῶν προϊόντων τους, γιατί νά μὴν ἐπωφεληθοῦμε τῆς εὐκαιρίας ἀντὶ νά πάρουμε μιά ἀντίθετη στάση ἢ ὁποῖα δέ πρόκειται νά εἶναι ἐποικοδομητικὴ. Δηλαδή γιὰ νά μὴ μετατρέψουμε τό πρόβλημά μας σ' εὐκαιρία.

Γιὰ νά γίνουν τὰ παραπάνω χρειάζεται βέβαια στενὴ συνεργασία μεταξύ κράτους καί ἐφοπλισμοῦ. Πρέπει ἡ μάχη νά διεξαχθεῖ ὅπωςδήποτε σέ διπλωματικὰ ἐπίπεδα. Ἀλλὰ χρειάζεται ὀργανωμένη καί συστηματικὴ πολιτικὴ ἐμπορικῶν ἀποστολῶν σέ κάθε ἄκρη τοῦ κόσμου ὅπου τὴν προπαγάνδα καί τὴν προώθηση τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ δαιμόνιου θά τὴν ἀναλάβουν ἀρμόδιες ὑπηρεσίες ὅπως π.χ. Ὑπ. Ἐμπορίου, ὙΕΝ, Ὑπουργεῖο Ἐξωτερικῶν κλπ., σέ συνεργασία μέ ἀντιπροσώπους τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων (Ε.Ε.Ε., Committee τοῦ Λονδίνου).

Γιὰ τὴν καθοδήγηση μιᾶς τέτοιας μόνιμης κοινῆς προσπάθειας τοῦ κράτους καί τῶν Ἐφοπλιστῶν χρειάζεται ἀπαραίτητα ἡ δημιουργία ἐνὸς μικροῦ ἀλλὰ δυναμικοῦ κέντρου ἐρευνῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων, τό ὁποῖο θά συλλάβει τὶς ἐξελιξίσεις στή παγκόσμια οἰκονομία καί ναυτιλία καί τ' ὁποῖο θά ἐντοπίσει τὶς εὐκαιρίες πού θά ὑφίστανται ἀπὸ καιροῦ γιά τὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία. Ἐνα τέτοιο κέντρο θά πρέπει νά διευθύνεται καί νά χρηματοδοτηθεῖ ἀπὸ κοινὸν (κράτος/ἐφοπλιστὲς) καί νά εἶναι ἀνεξάρτητο πολιτικῆς ἐπικροῆς.

Ἀντὶ νά συγκεντρώσουν τὴν προσοχὴ τους στό φλέγον θέμα τῆς ἀπασχόλησης τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, οἱ ἐφοπλιστὲς καί τό κράτος χάνουν τό χρόνο τους καί τὴν ἐνεργητικότητά τους σέ ἀντιπροσφυγικὲς

συζητήσεις για ναυτεργατικά και διοικητικά θέματα. Και ναί μὲν τὸ ἀνθρώπινο ὕλικο, ἡ ἐκπαίδευση καὶ τὸ κόστος τοῦ ἔχουν μεγάλη σημασία γιὰ τὴ συνγωνιστικότητα καὶ τὴν ὁμαλὴ λειτουργία τοῦ στόλου μας, δὲ θὰ ἔχουμε ὁμως πλοῖα ν' ἀπασχολήσουμε τοὺς ναυτικούς μας ἂν δὲ στραφεῖ ἡ προσοχή μας στὴν ἐξεύρεση νέων πόρων ἐισοδήματος. Ὡς ἐξετάσουμε τὴ νοοτροπία καὶ τοῦ κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν γιὰ νὰ καταλάβουμε πῶς πρέπει νὰ συμμορφωθοῦμε γιὰ ν' ἀντιμετωπίσουμε τὸ μέλλον.

Πρῶτ' ἀπ' ὅλα ἡ Ἑλλάδα δὲ προσφέρει τίποτα τ' ὁποῖο δὲ βρίσκεται σ' ἄλλες ναυτιλιακές χώρες:

- Φθινὰ καὶ εἰδικευμένα πληρώματα
- Φορολογικὴ ἀπαλλαγὴ καί,
- Ναυτιλιακὴ βάση.

Μάλιστα μπορεῖ νὰ λεχθεῖ ὅτι ἡ Ἑλλάδα ἔχει λιγότερη δυνατότητα ἐνίσχυσης μιᾶς ἐθνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὄχι μόνον λόγω ἑλλείψεως μεγάλου διεθνούς ἐμπορίου ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς σχετικῆς ἀδυναμίας τῶν βοηθητικῶν π.χ. τραπεζικῶν, ασφαλιστικῶν, ναυπηγικῶν βιομηχανιῶν.

Αὐτὸ πού ὁμως εἶναι βέβαιο εἶναι τ' ὅτι τὸ κράτος δὲ καταβάλλει καμμιά ἰδιαίτερη προσπάθεια γιὰ νὰ βοηθήσει τὴν Ἑθνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία. Χωρὶς νὰ ἔχει καταστροφικὸ ἀποτέλεσμα, ἡ μὴ συνεργάσιμη στάση τοῦ ἀποτελεῖ ἐνόχληση ἡ ὁποία μποροῦσε νὰ λείψει σὲ τέτοια κρίσιμη στιγμή γιὰ τοὺς πλοιοκτῆτες. Ἀπὸ τὴ διαγωγή τοῦ κράτους δὲ θὰ πῖστευε κανεὶς ὅτι ἡ ναυτιλία εἶναι ἡ μία ἀπὸ τὶς δύο κύριες πηγές ἀπασχόλησης ἐργατικοῦ δυναμικοῦ καὶ ἐισοδήματος γιὰ τὴν Ἑλλάδα. Τὸ κράτος ἀντὶ νὰ ἐνώσει τὶς δυνάμεις τοῦ μέ τοῦς ἐφοπλιστῆς γιὰ τὸ κοινὸ σκοπὸ, τοὺς βάζει τρικλοποδιές τὴν ὥρα πού δίνουν μάχη γιὰ τὴν ἐπιβίωσή τους. Εἶναι λυπηρὸ ὅτι παρ' ὅλη τὴ μείωση τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου καὶ τῶν ἀνησυχητικῶν ἀπωλειῶν μέσα στὸ

κλάδο μας, ἡ κυβέρνηση δὲν ἔχει ἀκόμη ἀντιληφθεῖ τὴ σοβαρότητα τῆς κατάστασης. Δὲν ἔχει ἀκόμα καταλάβει ὅτι ἡ Ἑλλάδα θὰ σταματήσει ν' ἀπολαμβάνει τὰ τεράστια οἰκονομικὰ ἡφρόνια τὰ ὁποῖα φαίνεται νὰ παίρνει σὰ δεδομένα. Ὡπως εἶναι τὰ πράγματα ἡ Ἑλλάδα σήμερον δὲ δικαιούται ν' ἀποβλέπει σὲ κανένα μέλλον γιὰ τὴν ἐμπορικὴ τῆς ναυτιλία, γιὰ τοὺς ἐφοπλιστῆς πολεμώντας γιὰ τὴν ἐπιβίωσή τους χωρὶς τὴν ὑποστήριξη τοῦ κράτους, δὲν ἔχουν πιά οὔτε τὸ καιρὸ οὔτε τὰ μέσα νὰ προσφέρουν φιλικότητα γιὰ τὴν Ἑλλάδα ὅσο πατριώτες καὶ ἂν εἶναι.

Στοὺς δὲ ἐφοπλιστῆς στὴ προσπάθειά τους νὰ ἐπιζήσουν μπορεῖ νὰ τοὺς ἔλειψε ἡ δέουσα διορατικότητα στὴ διαχείριση καὶ τῶν δικῶν τους ὑποθέσεων ἀλλὰ καὶ στὶς σχέσεις τους μέ τοὺς ἀρμόδιους κρατικούς φορεῖς. Βασίζόμενοι ὅπως εἶπαμε στὴν ἐνδεχόμενη ἀναβίωση τῆς ἀγορᾶς καὶ μὴ θλοντας νὰ δεχθοῦν ὅτι ἔχουν γίνῃ ἀναποτρεπτες ἀλλαγές στὶς θαλάσσιες μεταφορές, συνεχίζουν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστῆς νὰ φυλάνε μέ ζῆλο τὸ συνγωνιστικὸ τους πλεονέκτημα, πιστεύοντας ὅτι αὐτὸ εἶναι ἀποφασιστικὸ ὄπλο στὸ τέλος. Ὡς ἐκ τούτου συγκεντρώνουν τὸ διάλογό τους μέ τὸ Κράτος γύρω ἀπὸ τὸ ναυτεργατικὸ θέμα, ὑπονοώντας ὅτι τὸ κράτος ἀδυνατεῖ νὰ παράσχει συμπαράσταση ἀπὸ ἐμπορικῆς πλευρᾶς. Ἡ φυσιολογικὴ τάση ἐπιφυλακτικότητας ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπέναντι στὸ κράτος, δὲν ἐπέφερε κλίμα συνεργασίας. Μολονότι μπορεῖ νὰ ἔχει δικίωμα ὁ ἐφοπλιστὴς μέχρι ἐνός σημείου νὰ φοβᾶται κρατικὴ παρέμβαση, δὲ πρέπει νὰ διστάζει νὰ ἐπιδιώκει μὴ καλῶς ἐννοουμένη συμπαράσταση τοῦ κράτους.

Ἐν ὅψει τῆς ἀναπόφευκτης μεταμόρφωσης τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας, οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστῆς πρέπει νὰ δείξουν τὸ δέοντα βαθμὸ εὐελιξίας στὸ τρόπο ἐργασίας τους ὅπως γίνεται σ' ἄλλες ναυτιλιακές

χώρες (π.χ. Νορβηγία). Πρέπει νὰ εἶναι ἐτοιμοὶ νὰ ἐγκαταλείψουν ὠριμένες ἀρχές καὶ νὰ δέχωνται συμβιβασμοὺς μέ τὰ κράτη ἢ μέ τοὺς φορεῖς οἱ ὁποῖοι ἐλέγχουν τὸ ἐμπόριο στὰ διάφορα σημεία τοῦ κόσμου, ἀκόμη καὶ ἂν αὐτοὶ οἱ συμβιβασμοὶ ξεφεύγουν ἀπὸ τὸν ἱστορικὸ τρόπο ἐργασίας τους. Πρέπει ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστὴς νὰ ἔχει πῶς ταπεινὴ ἀντίληψη τῆς συνγωνιστικότητάς του καὶ νὰ καλλιεργεῖ δημιουργικὲς μεθόδους ἐργασίας, προωθώντας τὴν ἐπαγγελματικὴ του ἱκανότητα καὶ προσφέροντας ὑπηρεσίες μέ πῶς μακροπρόθεσμο στόχο. Μόνον ἔτσι θὰ δημιουργήσουν τὴ δέουσα ἐμπορικὴ διάσταση πού θὰ τοὺς ἐπιτρέψει νὰ παίξουν ρόλο στὴ νέα τάξη τῶν πραγμάτων στὴ παγκόσμια ναυτιλία.

Τέλος ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστὴς πρέπει νὰ δεχθεῖ τὴν εὐθύνη ἐνημέρωσης καὶ καθοδήγησης τῆς ἐκάστοτε κυβέρνησης στὰ μέτρα πού χρειάζονται γιὰ νὰ παρέχει τὸ κράτος τὴν ἀναγκαῖα συμπαράσταση τὴν ὁποία ὁπωσδήποτε θὰ χρειάζεται ἡ ναυτιλία στὸ μέλλον. Ποιὸς ἄλλος μπορεῖ νὰ ἐμπνεύσει μὴ ἐποικοδομητικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ἂν ὄχι ὁ ἴδιος ὁ ἐφοπλιστὴς; Ἀντὸ κράτος δὲ δείχνει πάντα τὴν ἐπιθυμητὴ κατανόηση ἴσως φταῖμε ἐμεῖς πού δὲ δείξαμε ὠριμότητα στὴ σχέση μας μέ τοὺς πολιτικούς μας ἡγέτες καὶ δὲ τοὺς ἐμπιστευθήκαμε τὶς ἀληθινές μας ἀνησυχίες καὶ φιλοδοξίες.

Ἄς ἔρθουν μαζί ἐπείγοντως οἱ ἡγέτες τοῦ πολιτικοῦ μας καὶ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου γιὰ νὰ βροῦν τὰ κατάλληλα, κοινὰ μέτρα πού χρειάζονται γιὰ τὴν ἐπιβίωση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας — ὑπὸ ὁποιαδήποτε σημαία, ἀλλὰ προπαντὸς ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία. Ὁ δρόμος θὰ εἶναι δύσκολος καὶ τὰ προβλήματα πολλὰ. Ἀλλὰ τουλάχιστον δὲ θὰ μπορεῖ ἡ ἱστορία νὰ μᾶς κατηγορήσει ὅτι πέσαμε χωρὶς νὰ δώσουμε μάχη.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΑΔΗΣ

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.

η Τραπεζα της ελληνικής ναυτιλίας

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος εξυπηρετεί τις ναυτιλιακές εργασίες σε διεθνές επίπεδο. Είναι η μεγαλύτερη ελληνική Τράπεζα και μια από τις μεγαλύτερες Τράπεζες του κόσμου, με πάνω από 450 καταστήματα στην Ελλάδα.

Ελέγχει επίσης ένα μεγάλο αριθμό από επιχειρήσεις στον τραπεζικό και ασφαλιστικό τομέα, στη βιομηχανία και τον τουρισμό.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και οι 4 θυγατρικές της Τράπεζες στο εξωτερικό διαθέτουν 44 καταστήματα σε όλο τον κόσμο.

Εκτός από τα καταστήματα που ασχολούνται με όλες τις τραπεζικές εργασίες, η Εθνική Τράπεζα διαθέτει και δύο καταστήματα που ειδικεύονται στις ναυτιλιακές εργασίες, ναυτιλιακές χορηγήσεις, καταθέσεις σε συνάλλαγμα ναυτικών κτλ.

Τα καταστήματα αυτά είναι: Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 65, 185 36 Πειραιάς, τηλ. 4522.610-6, TLX: 021-2393, 021-2858. Κεντρικό Κατάστημα Λονδίνου, 50 St. Mary Axe, London EC3A 8EL.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

η διεθνής ελληνική τράπεζα

«ΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΜΕΝ ΜΕ ΣΤΟΡΓΗΝ ΚΑΙ ΤΙΜΗΝ»

(ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ)

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΠΑΤΕΡΑ

Έφ'έτος, αντί άλλης συνεργασίας μου εις τήν ετήσιαν πανηγυρικήν έκδοσιν τών αγαπητῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», ἔκρινα σκόπιμον νά παραθέσω δύο κείμενα τοῦ ἄλλοτε ἀρχηγοῦ τῆς Ἐνώσεως Κέντρου Γεωργίου Παπανδρέου, δίδοντα μίαν ἐναργή εἰκόνα τῶν ἀντιλήψεων τοῦ ἀειμνήστου πολιτικοῦ ἀνδρός περί τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Πιστεύω ὅτι, τόσοσιν ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Ἀνδρέας Παπανδρέου, ὅσον καί οἱ Ὑπουργοί, Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Γερ. Ἀρσένης καί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας, ἐνστερνίζονται τὰς ἐν λόγω ἀντιλήψεις, διὰ τὸ καλόν τῆς Ναυτιλίας μας καί τοῦ ἔθνους.

Τὰ κείμενα αὐτά ἐδημοσιεύθησαν ἀντίστοιχα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Σεπτεμβρίου καί 15ης Ἀπριλίου.

Α'

(Ὁμιλία κατὰ τὸ Α' Ναυτιλιακόν Συνέδριον τῆς 27/28 Αὐγούστου 1964)

Εἶμαι εὐτυχής διὰ τήν πανηγυρικήν εὐδωσιν τοῦ Συνεδρίου καί συχαίρω τόν Ὑπουργόν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί τήν ἡγεσίαν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, μέ τήν συνεργασίαν τῆς ὁποίας ὀργανώθη τὸ σημερινόν Συνέδριον. Εὐχομαι αἱ ἐργασίαι τοῦ νά καταλήξουν εἰς ἱστορικόν δημιουργικόν ἔργον.

Ἀπευθύνω πρὸς τόν ἐφοπλιστικόν κόσμον τόν χαιρετισμόν τῆς Ἑλλάδος. Κατάρθωσαν νά γίνουν οἱ τρίτοι τοῦ κόσμου. Αὕτη ἡ λέξις περιέχει τήν δόξαν. Κυματίζει ἡ Ἑλληνική σημαία εἰς τοὺς ὠκεανούς καί τιμὰ καί δοξάζει τήν Ἑλλάδα. Ἀλλὰ ἀπευθύνω ἐπίσης ἐγκάρδιον χαιρετισμόν καί πρὸς τοὺς Ἑλλήνας ναυτικούς, πρὸς τὰ πληρώματα. Αἱ νίκαι συνήθως ὀνομάζονται μέ τὰ ὀνόματα τῶν στρατηγῶν, ἀλλὰ ἔχουν συντελεσθῇ μέ τοὺς ἀγῶνας καί τὰς θυσίας τῶν στρατιωτῶν. (Χειροκροτήματα). Ἐδοκίμασα μεγάλην χαράν, διότι ἀπὸ τοῦ βήματος αὐτοῦ ἐξήρθη ἐπίσης ἡ πολύτιμος συμβολή τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων καί ὑπῆρξεν ἀκόμη μεγαλυτέρα ἡ χαρά μου, διότι ὁ ἐκπρόσωπος τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καί ἐργαζομένων ἀπὸ τοῦ βήματος αὐτοῦ διεκήρυξε τήν ἀρμονίαν ἢ ὁποία ὑπάρχει μεταξύ τῶν ἐργοδοτῶν καί τῶν ἐργαζομένων εἰς τοὺς ὠκεανούς. Συγχαίρω ἀμφοτέρους. Εὐχομαι αὕτη ἡ ἀρμονία νά ὑπάρχῃ καί εἰς τὸ μέλλον, διότι ἀποτελεῖ δημιουργικήν

δύναμιν διὰ τήν εὐημερίαν καί τῶν ἰδίων καί τῆς Πατρίδος.

Ἡ κυβέρνησις τῆς Ἐνώσεως Κέντρου μέ τὰς προγραμματικὰς τῆς ἐπαγγελίας εἶχεν ὑποσχεθῇ, ὅπως καί εἰς τοὺς ἄλλους κλάδους τῆς Πολιτείας, μίαν ἐπανάστασιν καί εἰς τὸν τομέα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Γνωρίζω, ὅτι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δέν εἶχον καλὰς πληροφορίας περί ἡμῶν εἰς τήν ξένην. Ἐλπίζω ὅτι τῶρα μέ τήν εὐκαιρίαν τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν θά ἐπανεξετάσουν τὰς πεποιθήσεις τῶν. (Χειροκροτήματα). Θά διαπιστώσουν καί τήν ἔκτασιν τῆς στοργῆς μας καί τήν μονοτονίαν, ἢ ὁποία ἀποτελεῖ τήν πολιτικὴν μας, ὅτι εἰς πᾶσαν περίπτωσιν τηροῦμεν τὸν λόγον μας.

Ἐξέθεσεν ὁ Ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πόσα μέτρα ἐλήφθησαν μέχρι τοῦδε. Εἰδικώτερον ἐπιθυμῶ νά ἐπισημάνω ὅτι ἡ ἐπαγγελία εἰς τήν ὁποίαν προέβην ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν ἐφοπλιστῶν καί εἰς τὸ Λονδίνον ἐπαλήθευσε καί χθὲς κατετέθη τὸ φορολογικόν Νομοσχέδιον, τὸ Νομοσχέδιον τῶν φορολογικῶν κινήτρων, ὅπως τὸ ὠνόμασεν ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί τὸ ὁποῖον παρέχει ἱκανοποίησιν μεγαλυτέραν ἀπὸ ἐκείνην, ἢ ὁποία εἶχε ζητηθῇ.

Ἀλλὰ τὸ μέγα θέμα, ἀξιότιμοι Κύριοι, εἶναι τὸ θέμα τοῦ μέλλοντος. Ἐλήφθησαν μέτρα, ἀλλὰ δέν πρόκειται περί αὐτῶν. Ἐκεῖνο περί τοῦ ὁποίου πρόκειται σήμερον εἶναι ἡ δημιουργία μᾶς νέας ἐποχῆς εἰς τὰς σχέσεις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. Εἶπεν ὁ ἀξιότιμος Πρόεδρος σας ὅτι ὁ Θεμιστοκλῆς διέθεσε χρήματα διὰ τὴν θάλασσαν. Τὸ Κράτος εἶχε τήν πρωτοβουλίαν. Μά, συμβαίνει τὸ ἀντίστροφον. Ἡ πρωτοβουλία ἀνήκει εἰς τοὺς πολίτας καί προσπαθοῦμεν νά τοὺς συνδέσωμεν μέ τὸ Κράτος.

Καί αὕτη εἶναι ἡ μεγάλη διαφορά, ἢ ὁποία ὑπάρχει μεταξύ τῶν ἄλλων ἑλληνικῶν βιομηχανιῶν καί τῆς μεγάλης βιομηχανίας τῆς Ναυτιλίας. Αἱ ἄλλαι εἶναι ὑποανάπτυκτοι καί προσπαθοῦν νά πληρώσουν τὸ κενόν. Ἡ Ναυτιλία ἡ ἑλληνικὴ εἶναι ὑπερανάπτυκτος καί ἀγωνίζεται νά χωρέσῃ εἰς τὰ πλαίσια τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. (Χειροκροτήματα). Αὐτὸ εἶναι τὸ πρόβλημά μας.

Ἀνεφέρθησαν τὰ μεγάλα κεφάλαια, τὰ ὁποῖα πρόκειται νά ἀπασχολήσουν τὸ Συνέδριόν σας, εἶναι αἱ πιστώσεις, εἶναι αἱ ἀσφάλειαι, εἶναι οἱ ναυπηγήσεις,

εἶναι αἱ ἐπισκευαὶ καί εἶναι ἡ ἐκπαίδευσις. Αὐτὰ εἶναι τὰ μεγάλα κεφάλαια. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐκπαίδευσιν, ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέφερεν ὠρισμένα μέτρα. Δύναμαι νά παράσχῃ τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι παραλλήλως πρὸς τὴν μεγάλην ἐκπαιδευτικὴν μεταρρύθμισιν, πρὸς τὴν ὁποίαν βαδίζομεν, τὴν ὁποίαν θεμελιώνομεν καί ἡ ὁποία θά εἶναι ἡ ὑποδομὴ τῆς ἀναγεννήσεως τοῦ ἔθνους, θά εἶναι πλήρης ἐπίσης ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις. Διότι αὐτὸ τὸ δυνάμεθα καί τὸ ὀφείλομεν καί τὸ ἐπισπεύδομεν. Ὑπάρχει ἐπίσης τὸ πρόβλημα τῶν ναυπηγήσεων καί ἐπισκευῶν. Καί αὐτὸ τὸ δυνάμεθα, διότι τὸ δύνασθε. (Χειροκροτήματα). Θά σὰς δώσωμεν τὴν εὐκαιρίαν νά τὸ δυνήθητε. Τὰ μεγάλα, τὰ δύσκολα προβλήματα, τὰ ὁποῖα πρέπει νά συναντήσουν τὰς δυνατότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους εἶναι αἱ πιστώσεις, αἱ ἀσφάλειαι. Εἶναι ὑπόθεσις κεφαλαίων, διὰ τὰ ὁποῖα δέν εἶναι γνωστὸν ἐάν αἱ δυνατότητες αἱ ἑλληνικαὶ προσφέρωνται. Αὐτὰ εἶναι τὰ θέματα τῆς μελέτης.

Εἶναι ἀπόφασις τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως νά βοηθήσῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν εὐδωσιν τῶν μεγάλων σκοπῶν σας. Ἐπαναλαμβάνω, δέν πρόκειται νά συζητήσωμεν δευτερεύοντα μέτρα. Ἐκεῖνο εἰς τὸ ὁποῖον ἀποβλέπομεν εἶναι νά δημιουργήσωμεν μίαν νέαν μεγάλην ἐποχὴν ἐπαναπατρισμοῦ καί μεταβολῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους εἰς ὀρμητήριον κατακτήσεως τῶν ὠκεανῶν. (Χειροκροτήματα).

Ἀξιότιμοι Κύριοι, ὀλυμπιονίκης εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι ὁ Βασιλεὺς μας, ὀλυμπιονίκης εἰς τοὺς ὠκεανούς εἰσθεσεῖς καί ὀλυμπιονίκης εἰς τὰς θαλάσσας φιλοδοξεῖ ἐπίσης νά γίνῃ καί τὸ σημερινόν Κράτος. (Ζωηρά χειροκροτήματα).

Β'

Ἀπὸ συζήτησιν εἰς τὴν Βουλὴν, τὴν 8/4/1964, ἐρωτήσεις τοῦ βουλευτοῦ κ. Λ. Μπουρνιά «Ἐάν θά ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν παρεμπόδισιν τῆς φυγῆς τῶν πλοίων ἀπὸ τὸ Ἑλληνικόν Νηολόγον».

Γ. Παπανδρέου (πρόεδρος Κυβερνήσεως). Ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέπτυξε τὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως, ἢ ὁποία εἶχεν ἐπίσης ἀναφερθῇ εἰς τὰς προγραμματικὰς μας δηλώσεις. Ἐπιλαμβάνομαι τῆς εὐκαι-

ρίας νά διακηρύξω ότι η ιδική μας Ναυτιλία αποτελεί δόξαν της 'Ελλάδος. (Χειροκροτήματα). Ουδέν μᾶς ὀφείλει, τῆς ὀφειλόμεν καὶ δόξαν καὶ κοινωνικὴν καὶ οἰκονομικὴν προσφορὰν, διότι κατακτᾷ τοὺς ὠκεανούς καὶ προσφέρει εἰς τὴν 'Ελλάδα. Οἱ ἄλλοι οἰκονομικοὶ κλάδοι, οἱ ὅποιοι ἀναπτύσσονται εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ λαμβάνουν καὶ δίδουν. 'Η 'Εμπορικὴ Ναυτιλία ἐκεῖθεν λαμβάνει, ἀπὸ τὸν Κόσμον, καὶ ἐδῶ δίδει. Καὶ αὕτη εἶναι ἡ ὑπεροχὴ τῆς. Δίδει, πρῶτον λυσιν εἰς τὸ κοινωνικὸν μᾶς πρόβλημα, τὸ πρόβλημα τῆς ἀπασχολήσεως, μὲ τὰς δεκάδας χιλιάδας τοὺς ναυτικούς μας, τοὺς ὁποίους ἀπασχολεῖ. Δίδει ἐπίσης συνάλλαγμα. Καὶ δίδει καὶ δόξαν. Δι' αὐτοὺς τοὺς λόγους τὴν περιβάλλομεν μὲ σιοργὴν καὶ τιμὴν. Καὶ ἔχομεν ἀπόφασιν νά εἶναι δημιουργικὴ ἡ συνεργασία μας.

'Επιθυμῶ ἐπίσης νά τονίσω, ὅτι, ὅπως εἶπε καὶ ὁ κ. 'Υπουργός, 'Ελληνικὴ Ναυτιλία δέν εἶναι μόνον οἱ ἰδιοκτῆται, εἶναι ἐπίσης καὶ κατὰ κύριον λόγον καὶ ἡ ἐξαίρετος ἱκανότης τῶν 'Ελλήνων ναυτῶν, πρὸς τοὺς ὁποίους στρέφεται ἡ μέριμνα καὶ ἡ σιοργὴ μας.

'Επιθυμῶ, ἀπὸ αὐτῆς τῆς αἰθούσης ἐ-

πισήμως νά διακηρύξω πρὸς τὸν ναυτικὸν μας κόσμον, ὡς σύνολον, ὅτι θά συναντήσουν ἀγάπην, τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἔργου των καὶ προθυμίαν δημιουργικῆς συνεργασίας, ἡ ὁποία θά ὁδηγήσῃ εἰς ἀκόμη καλῦτερον μέλλον. (Χειροκροτήματα).

.....

'Η. 'Ηλιοῦ. 'Ὡς ἐκπρόσωπος κόμματος δικαιούμαι νά ζητήσω τὸν λόγον, διὰ νά ἐπισημάνω τοῦτο: "Ὅτι δι' ἐμὲ ἀποτελεῖ οἰωνόν ὃχι τὸν ἄριστον, τὸ ὅτι ἡ Βουλὴ τῆς κοινωνικῆς δικαιοσύνης καὶ τῆς οἰκονομικῆς δημοκρατίας, ἐνεκαινίσσε τὸν ἔλεγχον μὲ ὑπ' ἀριθ. 1 ἐρώτησιν περὶ τῶν συμφερόντων τῆς πράγματι ἀναξιοπαθούσης τάξεως τῶν ἐφοπλιστῶν.

'Επὶ τῆς οὐσίας θά ὁμιλήσωμεν. 'Αλλὰ διαπιστώνων τὴν συμφωνίαν Κυβερνήσεως καὶ 'Αξιωματικῆς 'Αντιπολιτεύσεως περὶ τῆς τάξεως αὐτῆς, ἡ ὁποία, πρὸ οἰασδῆποτε ἄλλης καταδύλως, ἐπρεπε νά τύχη μερίμνης.

Γ. Παπανδρέου (πρόεδρος Κυβερνήσεως. Κύριε Πρόεδρε, ὁ κ. 'Ηλιοῦ ἀδικεῖ ἐαυτόν. Πρῶτον: Διότι δέν καθωρίσθη ἀπὸ ἡμᾶς ἡ σειρά. Εἶναι σύμπτωσις. 'Ε-

πομένως μόνον ἄνθρωπος ἀπειρος — καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν κατ' ἐξοχὴν ὁ κ. 'Ηλιοῦ δέν ἀνήκει — ἦτο δυνατόν νά ἰσχυρισθῇ ὅτι ἐπελέγη ὡς πρῶτη, ἡ προστασία μιᾶς ἀναξιοπαθούσης τάξεως...

Δεύτερον: 'Η 'Εμπορικὴ Ναυτιλία, ὅπως ὀρθότατα ἐλέχθη, δέν εἶναι μόνον οἱ πλοιοκτῆται. Εἶναι καὶ οἱ ἐργάται εἶναι καὶ οἱ ναῦται. Καὶ ἐάν τὴν ἐπανηγυρίσαμεν σήμερον τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, τὸ ἐπράξαμεν κατὰ πρῶτον διὰ τὴν κοινωνικὴν προσφορὰν τῆς. Εἴθε νά ἔχωμεν καὶ ἄλλους οἰκονομικοὺς κλάδους, οἱ ὅποιοι νά εἰσπράττουν ἀπὸ τὸν κόσμον καὶ νά εἰσφέρουν εἰς τὴν 'Ελλάδα. (Χειροκροτήματα).

'Εάν ὁ κ. 'Ηλιοῦ ἀνέλαβε τὴν προστασίαν τῆς 'Ανθρωπότητος ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν τότε ἔχει δίκαιον.

'Ἰδοὺ διατὶ θέλω νά νομίζω ὅτι εἰς φαιδρὸν τόνον ἐλέχθησαν ὅσα εἶπεν ὁ κ. 'Ηλιοῦ. 'Αλλὰ καὶ πάλιν ἔκαμε λάθος. Διότι νά εἶχε πλέον πεισθῇ, ὅτι τὸ πνεῦμα εἰς αὐτὴν τὴν αἴθουσαν ἔχει ἐξοστρακισθῇ. Θεωρεῖται ἀμάρτημα. Καὶ ὁμιλῶ ὡς παθῶν. (Ζωηρά χειροκροτήματα).



P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

SERVING GREEK SHIPPING OVER ONE CENTURY

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, SHIPS VALUERS, DEMOLITION BROKERS
SOLE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SECOND HAND SPARE-PARTS
IN KAOHSIUNG — TAIWAN

DIRECTOR: T.J. GIAVRIDIS

67, Akti Miaouli Str.
185 37 Piraeus - Greece

Phones: 4523601/3
Telex: 212332/212527 P.W.R.

'Εφαρμογή του σωστού σχήματος επανδρώσεως γιά τόν επαναπατρισμό

Του κ. ΕΥΑΓ. Σ. ΠΟΘΗΤΟΥ

Μέ τό ξεκίνημα τής νέας χρονιάς όλοι μας προσβλέπουμε μέ κάποια αισιοδοξία στην ανάκαμψιν τής κρίσεως, ή όποία από μακρού μαστίζει τήν Ναυτιλίαν. Είναι όμως πολύ δύσκολο νά έλπίζει κανείς σέ μίαν σύντομον καί καθ' όλα, δι' όλους, έπιθυμητήν ανάκαμψιν.

Έρευνώντας τό χρονίζον πρόβλημα τής κρίσεως καί τής αύξανόμενης τάσεως αποβολής τής Έλληνικής σημαίας, μπορούμε νά πούμε ότι τά αετία δέν έντοπίζονται μόνον τήν κατάσταση τής ναυλαγοράς, αλλά καί εις τάς υπάρχουσας σχέσεις Έλληνικού πλοίου, πολιτείας καί ναυτεργατικών όργανώσεων.

Η Έλληνική Ναυτιλία όπως πολλάκις έχει είπωθεί χρειάζεται τήν Έθνικήν της έδραν καί τήν ένίσχυσιν τής ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου. Δυστυχώς όμως διά νά έπιτευχθεί τούτο χρειάζεται όπωσδήποτε όχι μόνον τήν συμπαράστασιν καί τήν κατανόησιν του Έφοπλιστικού κόσμου, αλλά καί περισσότερο μέ τά σημερινά δεδομένα, τήν κατανόησιν των Ναυτεργατικών σωματείων καί τήν Κρατικήν περίθαλψιν, ή όποία δυστυχώς από πολλών έτών παραμένει μόνον στά χαρτιά.

Εάν Κράτος καί Ναυτεργάται κατανοήσουν τήν πραγματικότητα τής μή υπάρξεως άρκετών Έλληνικών κατωτέρων πληρωμάτων καί προσπαθήσουν από κοινού μέ τήν Ε.Ε.Ε. νά



εξεύρουν τόν τρόπον σχήματος συνθέσεως των ελληνικών πλοίων μέ Έλληνας αξιωματικούς καί κατώτερα άλλοδαπα όργανωμένα πληρώματα, τότε μόνον θά υπάρξει περίπτωση επαναφοράς εις τήν Έλληνικήν σημαίαν, τόσον των πλοίων άτινα ήδη έχουν εγκαταλείψει τό Έλληνικόν Μηολόγιον, όσον καί των νεοαποκτηθέντων από Έλληνας έφοπλιστάς. Είναι εύνόητον τό πολιτικόν κόστος, καθώς έπίσης καί οι έπιπτώσεις διά τά ναυτεργατικά σωματεία μέ τό νά αποφασίζουν κάτι παρόμοιον. Είναι αναγκαϊον όμως καί έπι-

βάλλεται διά τήν χώραν ταύτην καί τήν Έλληνικήν της Ναυτιλίαν κάποια μικρή θυσία ίσως ολίγων Ναυτεργατών. Αλλά μήν ξεχνάμε ότι ό Έλληνικός λαός πολλά προσβλέπει από τήν Έλληνικήν Ναυτιλίαν καί πάρα πολλά θά μπορούσε νά ώφεληθεί άκόμη μέ μίαν σωστήν ναυτιλιακήν πολιτικήν.

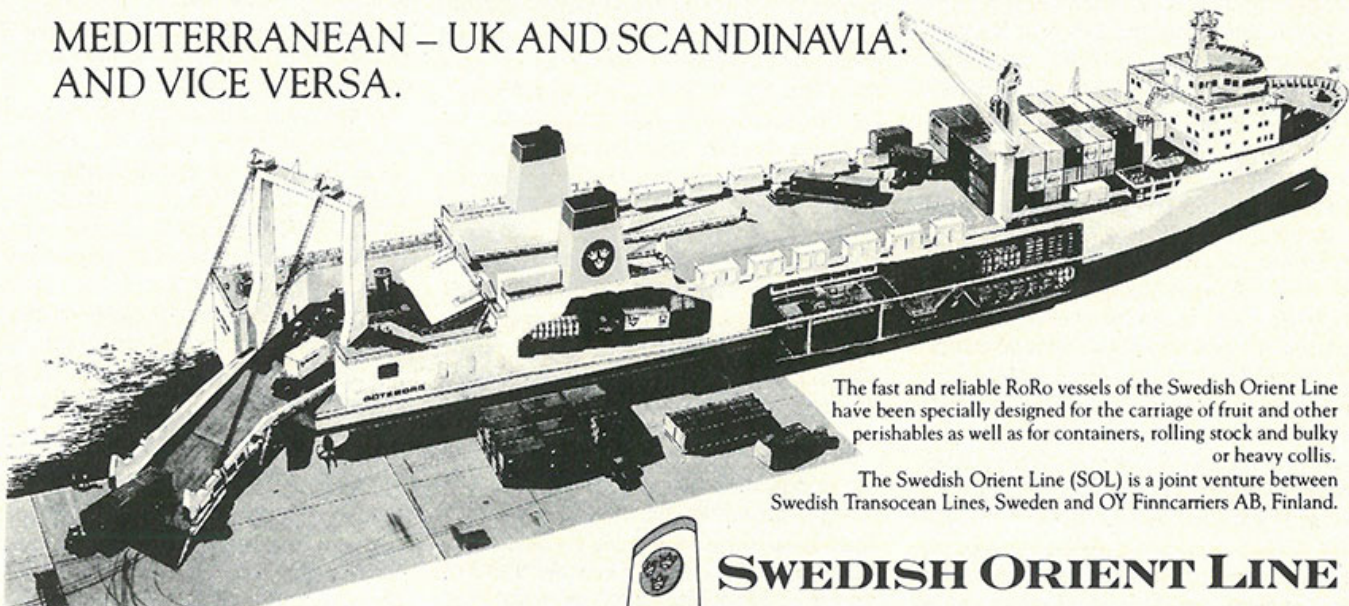
Πάντοτε ύπάρχει χρόνος νά σκεφθούν οι άρμόδιοι τό συμφέρον του τόπου καί πάντοτε ύπάρχουν κατάλληλοι άνθρωποι, πού δύνανται νά ύποδείξουν τρόπους διά τήν επαναφοράν τής Έλληνικής σημαίας.

Ας εύχηθούμε έστω καί τώρα άκόμη, ότι θά υπάρξει κατανόησις καί συνεργασία έκ μέρους όλων, προκειμένου νά δούμε καί πάλι τήν σημαίαν μας κυματίζουσα σέ όλα τά ελληνόκτητα πλοία.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άνησυχούν καί διερρωτώνται ποϊον τό μέλλον του Έλληνικού πλοίου καί έφοπλισμού. Η άπάντηση είναι μία καί μοναδική. Ο ελληνικός έφοπλισμός πάντα βρίσκει τόν τρόπον, όχι μόνον νά ξεπεράσει τίς δύσκολες ήμέρες των έκάστοτε κρίσεων, αλλά καί στό τέλος πάντοτε ή πλειονότης βγαίνει ώφελημένη. Η πείρα καί ή συνέσις του Έλληνα έφοπλιστή είναι γνωστή. Εύχόμεθα όμως μαζί μέ τό ξεπέραςμα αύτής τής κρίσεως νά διευθετηθεί καί τό θέμα τής Έλληνικής σημαίας.

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 Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



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).

Ναυτιλιακός προβληματισμός 1985

Του Δρ. ΘΩΜΑ ΡΗΝΙΩΤΗ, Οικονομολόγου — Πλοιοκτήτη

Ο τίτλος «Αρχίζουμε να κουραζόμαστε» που διάλεξαν «τά Ναυτικά Χρονικά» για την πρώτη εϊδική έκδοση του 1985 νομίζουμε ότι είναι πολύ αισιοδοξότερος από την πραγματικότητα. Γιατί ούτε μόνο κουρασμένη είναι η ναυτιλία μας ούτε «αρχίζει».

Η ναυτιλία ή 'Ελληνική είναι ήδη σε προχωρημένο στάδιο εξαντλήσεως και σκοπός του παρόντος είναι να εκθέσει άποσπασματικά, αλλά καθαρά και χωρίς περιστροφές και ώραριοποιήσεις, ελάχιστα αλλά ένδεικτικά σημεία της μεγάλης προβληματικής της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Η εξάντληση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας όφειλεται σε ένδοελληνικούς και εξωελληνικούς παράγοντες. Οι εξωελληνικοί παράγοντες μπορούν για τους στόχους του παρόντος να διακριθούν σε παράγοντες συγκυριακής, οικονομικοτεχνικής ύφης, και σε παράγοντες κάθε λογής παρεμβατισμών, έλέγχων και αυθαιρεσιών που τείνουν να εξαφανίσουν τό μέχρι πρότινος (και πάντα αναγκαίο) καθεστώς της έλευθερίας των θαλασσίων μεταφορών.

Οι εξωελληνικοί παράγοντες συγκυριακής μορφής θεωρητικά και πρακτικά μπορεί να είναι πρόσκαιροι και παροδικοί που σημαίνει ότι στα πλαίσια της δυναμικής της Διεθνούς Οικονομικής Συγκυρίας και ειδικότερα της Δυναμικής του Διεθνούς Έμπορίου άφ' ενός, μπορεί και πρέπει να διαμορφώσουν στο μέλλον ύψηλότερο επίπεδο ναύλων που θα συνεπιφέρει εξάλειψη των δυσμενών επιδράσεων επί της 'Ελληνικής Ναυτιλίας που άπορρέουν από αυτή την αιτία.

Έρωτάται βέβαια έδώ πότε και σε ποιά επίπεδο θα βελτιωθούν οι ναύλοι και αυτό σε σχέση με τό βαθμό εξαντλήσεως ή συρρικνώσεως που θα βρίσκεται τότε ή 'Ελληνική Ναυτιλία. Έδώ είναι άναγκαία ακόμα ή παρατήρηση ότι υπό τό γνωστό καθεστώς της παντελούς έλλείψεως ένθνικού μεταφορικού έργου τίποτε ή σχεδόν τίποτε δέν μπορεί να γίνει από μέρους της 'Ελληνικής Ναυτιλίας σε άτομική ή συλλογική άλλα ακόμα και σε διεθνή βάση για τόν έπηρεασμό ή την επίταχυνση της βελτιώσεως της δυστυχώς όμως ούτε καν προδοκία βελτιώσεως δέν υπάρχει στο καθεστώς των κάθε μορφής παρεμβατισμών κρατικών, διεθνών, διεθνών οργανισμών κλπ. με όλα τά ποικιλόμορφα άντικείμενα, και όλους τούς δηλούμενους και άδηλους στόχους. Η κατάσταση στον τομέα αυτόν των αίτιών της εξάντλησης της 'Ελληνικής και λοιπής Ναυτιλίας επιδεινώνεται συνεχώς και αυτή ή ροή δέν είναι τεχνικός δυνατόν να άνατραπεί. Τούτο διότι ούτε οι δηλούμενοι ή άδηλοι λόγοι αυτού του πλέγματος των παρεμβατισμών πρόκειται να εκλείψουν ούτε ή διεθνής εξέλιξη και τάση άγεται ή μπορεί να άχθει σε περισσότερο φιλελεύθερα σχήματα ούτε τέλος τό διεθνές δίκαιο αύξάνει την έπιρροή του και εξαπλώνεται στην έφαρμογή του υπό τό καθεστώς των έντεινομένων σωβινισμών με κρατική βάση ή σε βάση ομάδων κρατών. Για συγκριμμοποίησης του σημείου αυτού άναφέρεται ότι π.χ. ό 'Αραβικός ή Τριτοκοσμικός σχηματισμός δέν θα στέρξει, τουλάχιστον στο άμεσο ή μεσοπρόθεσμο μέλλον, να εξαλείψει τά έμπόδια και προσθετα κόστη κάθε μορφής που (αυ-



θαίρετα) βάζει στην διεξαγωγή της ναυτιλιακής λειτουργίας είτε π.χ. με τόν περιορισμό της ηλικίας των πλοίων είτε με την θέσπιση πρόσθετων πιστοποιητικών έραν των Μηγυνωμών είτε με την άγνόηση των κανόνων της διεθνούς ασφαλιστικής καλύψεως για τά φορτία και τά πλοία. Ούτε καμιά από τίς βιομηχανικές χώρες θα σταματήσουν να άναπτύσσουν και να παράγουν διαρκώς νέα ή νέα προϊόντα ναυτιλιακού τεχνολογικού έξοπλισμού, τά όποια άμέσως πλάσσουν δεόντως και θεσπίζονται ως άναγκαία άμέσως, αυτόμάτως και άυτονοήτως άντικαθιστώνται όχι άκατάλληλα προϊόντα, και αύξάνοντα τό κόστος των πλοίων άδικαιολόγητα.

Ούτε από την άλλη μεριά πρόκειται ό Ο.Η.Ε και οι ειδικότεροι οργανισμοί του να κατανοήσουν, στα άνωτέρω τουλάχιστον χρονικά πλαίσια, την τραγική τους πλάνη ότι οι κάθε λογής παρεμβατισμοί τους άπολήγουν στο τέλος κοστολογικά εις βάρος των συμφερόντων των κρατών και λαών τους όποιους προστίθεντο άρχικά να βοηθήσουν. Είναι άποδεδειγμένο σήμερα ότι τό κόστος ανά μεταφερόμενο τόνο με κρατικά και τριτοκοσμικά πλοία είναι ύψηλότερο από τό κόστος τη έλευθερης ναυλαγοράς, στην περίοδο της άνθησής της, για τούς γνωστούς λόγους. Στόν τομέα αυτόν, συνεπώς, των αίτιών κοπώσεως της ναυτιλιακής δραστηριότητας δέν μπορεί να άναμένεται βελτίωση στο μέλλον και ή κοστολογική επιβάρυνση της εκμεταλλεύσεως των πλοίων θα συνεχιστεί να αύξάνει και να επιδρά άρνητικώς επί της άποδοτικότητας αυτών.

Είναι φανερό από τά άνωτέρω ότι λαμβανομένης ύπ' όψιν της μή άναφαινομένης σύντομης και αισθητής άνάκαμψης της διεθνούς ναυλαγοράς καμιά θετική επίδραση ή άνάσα δέν μπορεί να άναμένεται εις όφελος της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, και από τίς δύο ομάδες των εξωελληνικών παραγόντων. Μένει λοιπόν να δούμε τι, εάν και πώς μπορεί να γίνει στο άμεσο μέλλον στον άλλο τομέα των παραγόντων που συνεπιφέρουν την κόπωση της ναυτιλίας μας, δηλαδή στον ένδοελλη-

νικό τομέα.

Σ' αυτό τό σημείο πρέπει να άναλυθεί βαθύτερα ή ιδιαίτερη σημασία των ένδοελληνικών παραγόντων επί του 'Ελληνικής σημαίας πλοίου γιατί τά ώφέληματα ή οι δυσμένειες των ένδοελληνικών παραγόντων επιδρούν ευθέως και άποκλειστικώς μόνον επί των 'Ελληνικής σημαίας πλοίων, ενώ τά άποτελέσματα των έξωελληνικών παραγόντων ώφελούν ή βλάπτουν συνολικά όλα τά πλοία άνεξαρτήτως σημαίας. Αυτό σημαίνει ότι τό διαφορικό πλεονέκτημα που θα ώφελήσει μόνον την 'Ελληνική σημαία θα άπορρέυση άποκλειστικά από ένδοελληνικές επιδράσεις και αυτό μπορεί πράγματι να άποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα γι' αυτήν. Μ' αυτήν την έννοια ό μοναδικός τρόπος για να σταματήσει ή ροή άλλαγής και μείωσης της ισχύος της 'Ελληνικής σημαίας είναι να επιδράσει με και μέσα από τά άποτελέσματα του ένδοελληνικού τομέως. Γιατί άς μήν άυταπατώμεθα, ύπαρξιακό θέμα άμεσο για την 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία, τουλάχιστον για τίς ύγιείς και με διεθνείς διακλαδώσεις έπιχειρήσεις, δέν ύπάρχει, ύπάρχει όμως κίνδυνος για τά πλοία της 'Ελληνικής σημαίας και την 'Ελληνική σημαία διότι αυτά προτού πάψουν να είναι έλληνόκτητα θα προσπαθήσουν να άμυνθούν άπεμπολώντας έκοντα ή άκοντα την 'Ελληνική σημαία σε μιά προσπάθεια να περισωθούν τουλάχιστον ως έλληνόκτητα.

Η άνωτέρω σκέψη που είναι και θλιβερή πραγματικότητα σημαίνει όμως βαθύτερα ότι ή άπεμπόληση της 'Ελληνικής σημαίας ώφελεί τά πλοία έν άντιθέσει με την διατήρησή της. Και αυτό είναι μιά θλιβερή πραγματικότητα. Είναι θλιβερό ότι τά έλληνόκτητα καράβια αλλάζοντας την 'Ελληνική σημαία με κάποια άλλη μεταπηδούν σε μιά πιο εύνοική κοστολογική πραγματικότητα, άπαλλάσσονται από τροχοπεδικούς γραφειοκρατικούς μηχανισμούς και μπορούν συνεπώς να ύπερασπισθούν έπιτυχέστερα την ύπαρξή τους. Μπορεί άραγε να γίνει άνεκτή αυτή ή πραγματικότητα για την χώρα μας αν δέν είναι άναπόφευκτος;

Τά ένδοελληνικά αίτια κόπωσης της Ναυτιλίας μας πρέπει να λεχθεί έδώ προεισαγωγικά ότι άποτελούν ένα μέρος των καθόλου άρνητικών παραγόντων που δρουν κατά της ναυτιλίας μας γενικώτερα. Τό άλλος μέρος των άρνητικών επιδράσεων ποιοτικά και ποσοτικά επί της ναυτιλίας άποτελεί ή τραγική ναυλαγορά των τελευταίων χρόνων και οι συνεχώς έντεινόμενοι και πλουτιζόμενοι μορφολογικά παρεμβατισμοί κάθε μορφής. Δέν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε μιά θεωρητική άνάλυση τό άκριβές μέγεθος της κάθε μιάς ομάδας αίτιών. Ίσως να μήν είναι και άναγκαίο. Είναι όμως άναγκαίο να άπαντηθεί τό έρώτημα αν ό όρθολογισμός των ένδοελληνικών αίτιών, ή μείωση της άρνητικής τους επιδράσεως και ή αύξηση των κατά τό δυνατόν θετικών τους επιδράσεων, μπορεί και σε ποιά βαθμό να βοηθήσει, να έξκουράσει, να ύποστηλώσει την παραπαιούσα πλέον 'Ελληνική Ναυτιλία. Για την άπάντηση αυτού του έρωτήματος θα πρέπει να άναφερθούμε σε όρισμένες ίδιωτικοοικονομικές άρχές ή κατανόηση των όποιων και ή έφαρμογή τους στο παρόν πρό-

βλημα είναι καθοριστική. Ός γνωστόν το συνολικό κόστος εκμεταλλεύσεως ενός πλοίου ή μιάς ομάδας πλοίων είναι αυτό που καθορίζει την ύπαρξη ή μη ύπαρξη του υπο καθεστώς ελεύθερης αγοράς. Το χαμηλότερο συνολικό κόστος λειτουργίας είναι αυτό που προσδιορίζει το πλέον κερδοφόρο πλοίο και το ψηλότερο συνολικό κόστος που καλύπτεται ακριβώς από την ύφισταμένη ναυλαγορά προσδιορίζει το όριακο πλοίο, το τελευταίο δηλαδή πλοίο που μπορεί να απασχοληθεί χωρίς να πραγματοποιηθεί ζημία. Σημασία όμως στο προκείμενο έχει το άνοιγμα μεταξύ του φθηνότερου και του ύψηλότερου (όριακού) συνολικού κόστους. Όσο πιο μεγάλο είναι αυτό το άνοιγμα τόσο πιο δύσκολη είναι η επίλυση του κοστολογικού και ύπαρξιακού προβλήματος του όριακού πλοίου. Παρά το αυτόνομο γεγονός ότι το κάθε πλοίο έχει το δικό του ξεδιεικτεμένο κόστος λειτουργίας, εν τούτοις είναι πλέον γεγονός ότι η Έλληνική Ναυτιλία σαν σύνολο έχει καταστεί η λιγότερο, κατά περίπτωση πλοίου, όριακή. Το συνολικό κόστος λειτουργίας του κάθε πλοίου συντίθεται από επί μέρους στοιχεία κόστους άλλα των οποίων είναι έλαστικά και επιδράονται συμπίεση και άλλα είναι άνελαστικά και γι' αυτό άσυμπίεστα.

Τό άν πόσα και ποιά στοιχεία κόστους μπορούν να συμπίεστούν σε ποίο βαθμό σε συνάρτηση με τό κοστολογικό άνοιγμα μεταξύ φθηνότερου και άκριβώτερου (όριακού) πλοίου, είναι τό γεγονός που άποφασίζει γιά τό έάν ένα πλοίο μπορεί νά γίνεϊ λιγώτερο όριακό δηλαδή κερδοφόρο ή νά καταστεί άνταγωνιστικό και συνεπώς βιώσιμο, άν μέχρι τούδε ήταν μή άνταγωνιστικό δηλαδή έξω-ριακό.

Παρά τό γεγονός ότι τά άπό ένδοελληνικούς παράγοντες επιδρώμενα στοιχεία κόστους άποτελούν μέρος μόνο του συνολικού κόστους κάθε πλοίου έν τούτοις είναι δυνατόν, άκόμη και μικρή βελτίωση των δυνατόν νά συμπίεστούν στοιχείων κόστους νά άποτελέσει δικλείδα άσφαλείας γιά τό ελληνικό πλοίο και νά τό καταστήσει άνταγωνιστικό δηλαδή νά τό ξαναφέρει έντός των πλαισίων του καλυπτομένου υπό της ναυλαγοράς συνολικού κόστους λειτουργίας. Είναι δυνατόν άκόμη και μία μικρή κοστολογική βελτίωση σαν συνάρτηση ενός ένδοελληνικά σχηματιζόμενου στοιχείου κόστους νά έπαρκέσει γιά νά καταστήσει άνταγωνιστικό ένα συγκεκριμένο πλοίο, χωρίς αυτό νά σημαίνει ότι και ούσιώδεις κοστολογικές συμπίεσεις δέν μπορεί νά προκύψουν άπό ένδοελληνικά επιδρωμένους συντελεστές κόστους. Άν ληφθεί ύπ' όψιν ότι τόσο βασικά ποσοτικώς στοιχεία κόστους επιδρώνται ένδοελληνικά, όπως τό έν γένει κόστος έργασίας, ή κοινωνική άσφάλιση της έργασίας κλπ. Άκόμη και μία παροδική βελτίωση του κόστους λειτουργίας του Έλληνικού πλοίου θά μπορούσε νά άποτελέσει σανίδα σωτηρίας γιά την έξαντλημένη και έξαντλουμένη άνταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου. Διότι στά πλαίσια αυτής της παροδικότητας μπορεί κάποιο άλλο στοιχείο κόστους νά καταστεί συμπίεσιμο και νά συμπίεστεί, ή μία βελτίωση της ναυλαγοράς νά βοηθήσει τό ελληνικό πλοίο άπό τό αντίθετο σκέλος, των εσόδων του.

Επιγραμματικώς αναφέρουμε έδώ ότι μικρά ποσοστά σ ήν έκατοστιαία κλίμακα κόστους λειτουργίας έχουν άρκέσει όπως δείχνει ή επιχειρηματική πράξη γιά νά βοηθήσουν, άκομα και νά περισώσουν επιχειρήσεις άκόμη και όλόκληρους κλάδους μεγάλων οικονομιών σε περιόδους κρί-

σεως.

Ένδοελληνικοί παράγοντες που επηρεάζουν τό κόστος του ελληνικού πλοίου είναι ή κρατική ναυτιλιακή πολιτική οι ναυτεργάτες και οι πλοιοκτήτες. Πρώτος και κύριος παράγων είναι φυσικά ή ναυτιλιακή πολιτική που άν έσχεδιάζετο και διεξήγετο σε όρθολογική βάση θά μπορούσε νά οδηγήσει στην βελτίωση της άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και στην επιβίωση της ελληνικής σημαίας. Κορμός της επί του παρόντος σχεδόν άπό διετίας άσκουμένης πολιτικής είναι ό νόμος 1387/1983.

Κουρασθήκαμε πράγματι νά λέμε και νά ζούμε καθημερινά τά άρνητικά άποτελέσματα του νόμου αυτού επί του κόστους του πλοίου υπό ελληνική σημαία. Έχει χωνέψει ή ναυτιλιακή πράξη τις άρνητικές επιδράσεις αυτού του νόμου - πλαισίου γιά την ναυτιλιακή πολιτική, ώστε νά άρκεστούμε έδώ σε μία περιληπτική άπαρίθμηση των μειονεκτημάτων αυτών που άποτελούν ταυτόχρονα και μειονεκτήματα της ναυτιλιακής μας πολιτικής.

— Κατ' άρχήν ή προσωρινότητα έφαρμογής του άπορρέουσα άπό την ήδη άπό του Ιουλίου του παρόντος έτους 1985 έκπνεύσα διετή άρχική διάρκειά του. Είναι άναγκαία λοιπόν ή παράτασή του και τυπικά άν θά ύπάρξει. Έμεις νομίζουμε δ-τι πρέπει νά καταργηθεί παντελώς, και τά πλεονεκτήματα που σκοπούμε νά δώσει, νά δοθούν στά πλοία άπροκάλυπτα και άπεριόριστα άν πρόκειται νά περιωσθεί ή ελληνική σημαία στους ιστούς των ελληνοκτητών καραβιών.

— Η άνακύκλωση που θεσπίστηκε σαν βασική άρχή της ναυτιλιακής μας πολιτικής με τόν άνωτέρω νόμο φαίνεται πως έλυσε λυμένο πρόβλημα. Παρέλαβε τούς άνέργους σε περίπου 12.000 και τούς κατέβαε στις 5.000. Πιστεύουμε ότι και χωρίς την ύποχρεωτική άνακύκλωση οι 12.000 άνεργοι ναυτικοί στό τέλος του 1983 θά είχαν μειωθεί σήμερα αισθητώς σαν άποτέλεσμα της έπαναδραστηριοποίησης των δεμένων πλοίων. Άν σκεφτούμε ότι ή άνακύκλωση τιμωρεί κατ' έξοχήν και άποκλειστικά τούς έπαγγελματίες ναυτικούς τότε έχει κάνει μεγάλη ζημία χωρίς λόγο και χωρίς αντίκρουσμα. Τό πρόβλημα είναι ή ύγιής και μόνιμη άπασχόληση των 80.000 — 90.000 ναυτικών και όχι ή μείωση των άνέργων κατά λίγες χιλιάδες με όποιοδήποτε κόστος.

— Συνέπεια της άνακύκλωσης είναι ή κατακόρυφη αύξηση του κόστους παλιννοστήσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων. Πακτωλούς κερδών άποκόμισαν και άποκομίζουν οι άεροπορικές εταιρίες όλου του κόσμου άπό την έφαρμογή της άνακυκλώσεως των ελληνικών πληρωμάτων που θεσπίστηκε τόσο άνελαστικά και ζητά την άντικατάσταση των ναυτικών έκει και άμέσως. Τεράστια κοστολογική επιβάρυνση του πλοίου.

— Η καταβολή της εισφοράς στό ΕΛΕΝ εκ 2.500/1.500 δρχ. ήμερησίως άποτελεί και κατ' αυτήν μία κοστολογική επιβάρυνση άνευ άντικρύσματος άν ληφθεί ύπ' όψιν και ότι τά περισσότερα πλοία υπό ελληνική σημαία έξακολουθούν νά πληρώνουν τούς ξένους ναυτικούς που έχουν ναυτολογημένους με την ελληνική συλλογική σύμβαση διότι δέν έχει διευκρινισθεί άκόμη ή δυναμική της έφαρμογής των διμερών συμβάσεων. Δηλαδή ή κοστολογική επιβάρυνση του πλοίου προέκυψε ήδη άπό τόν Δεκέμβριο του 1983 τά πλεονεκτήματα όμως που θά την αντίσθιμιζαν και θά την υπερέκαλυπταν εις όφελος του πλοίου ΟΧΙ.

— Η καθυστέρηση στην θεσμοθέτηση του καθεστώτος ισχύος και έφαρμογής των διμερών συμβάσεων και ή τόσο φορμαλιστική έφαρμογή των νομίζουμε ότι έξοστράκισε ή τουλάχιστον έμείωσε στό έπαρκο την προσδοκώμενη άπό αυτές εύνοϊκή επίδραση στό κόστος λειτουργίας των πλοίων.

Αυτό τό γεγονός άκόμη περισσότερο άνάγλυφο άν προσθέσουμε και τό κόστος άσφαλίσεως των πληρωμάτων τό όποιο ένομοθετήθη νά καταβάλλεται επί όλης της σύνθεσης του πλοίου, άνεξαρτήτως του άν άπασχολούνται επ' αυτού και οι επιτρεπόμενοι άλλοδαποί και άνεξάρτητα άπό τό γεγονός ότι τό κόστος άσφαλίσεως των άλλοδαπών ρυθμίζεται άπό τις διμερείς συμβάσεις και καταβάλλεται και επιβαρύνει και αυτό τό κόστος του πλοίου.

Τελειώνοντας την περιληπτική κριτική στον νόμο 1387 θά άναφερθούμε σε μερικές άρχές όρθής κατά την κρίση μας ναυτιλιακής πολιτικής που θά μπορούσε νά επιδράσει εύνοϊκά στην έλάφρυνση του κόστους λειτουργίας του ελληνικού πλοίου και στην ένίσχυση της άνταγωνιστικότητάς του.

Στόν τομέα της άπασχόλησης πρέπει νά άφθεθεί έντελώς ελεύθερη χρονικά και ποσοτικά ή άπασχόληση ελλήνων και ξένων ναυτικών κατά την διακριτική εύχέρεια του πλοιοκτήτη υπό πλήρη κάλυψη της άπασχόλησης ξένων ναυτικών άπό την ελληνική νομοθεσία, προς τά έξω. Έτσι θά ώφεληθεί τό πλοίο κοστολογικά, θά ύπάρξει κινητοποίηση και ένδιαφέρον άπό μέρους των καλών ναυτικών γιά την διατήρηση της άπασχόλησης των και πίεση των λιγώτερο καλών νά αύξήσουν την παραγωγικότητα της άπόδοσής των. Δέν πιστεύουμε ότι μία τέτοια πολιτική άπασχόλησης θά οδηγούσε σε αύξηση της άνεργίας των ελλήνων ναυτεργατών, γιατί ούτε ή άνεργία εκκινήσεως του νόμου 1387 ούτε ή παρούσα είναι ύψηλή. Πιθέςως σε ένα τόσο δυναμικό κλάδο όπως ή ναυτιλία, άνεργία της τάξεως του 7-8% του συνόλου του ναυτεργατικού δυναμικού δέν μπορεί νά θεωρηθεί ύψηλή και σαν ποσοστό άνεργίας τριβής ή άνεργίας κακής ποιότητας άνέργων ιδιαίτερα στην διάρκεια μιάς καταστροφικής ναυλαγοράς. Είναι λάθος νά γίνεται πολιτική άπασχόλησης με βάση την έξάλειψη της άνεργίας και με άδιαφορία γιά τό γεγονός ότι αυτή ή υπό οίονδήποτε όρους άπασχόληση θά επιφέρει την καταστροφή των επιχειρήσεων. Σωστό είναι νά έξασφαλισθεί άπασχόληση ύγιής κοστολογικά γιά την επιχείρηση που σημαίνει έξασφάλιση της ύπαρξης της επιχείρησης και των θέσεων έργασίας της επί μόνιμου βάσεως. Μία σωστή ναυτιλιακή πολιτική άπασχολήσεως πρέπει νά μάθει νά συνυπάρχει με ένα ύγιές ποσοστό άνεργίας και νά μήν καταστρέφει τούς φορείς άπασχόλησης (πλοία) γιά νά την έξαλείψει, προσκαίρως βέβαια, και συνεπώς νά την επαναδημιουργήσει άργότερα σε μεγαλύτερο βαθμό.

Μόνιμη και βασική επιλογή μιάς σωστής ναυτιλιακής άπασχόλησης πρέπει νά στοχεύει στην άπασχόληση ελλήνων μόνον ως αξιωματικών ένω στις κατώτερες θέσεις των άνειδίκευτων νά άπασχολούνται μόνον άλλοδαποί. Αυτό διότι ούτε τώρα ούτε στό μέλλον θά ύπάρξει επάρκεια σε ελληνικά κατώτερα πληρώματα άλλά και διότι τό συντριπτικό ποσοστό άπό τό συνολικό κόστος έργασίας ενός πλοίου εισπράττεται άπό τούς αξιωματικούς του και ένα πολύ μικρό άπό τά μέλη του κα-

τωτέρου πληρώματος. Σ' αυτήν την βάση, δημιουργώντας δηλαδή συστηματικά ύψιλομισθους, συνδυάζουμε τό προσωπικό συμφέρον των απασχολουμένων με τό γενικώτερο συμφέρον της ελληνικής οικονομίας. Βέβαια μία τέτοια επιλογή πρέπει νά συνοδεύεται καί από ανάλογη πολιτική επαγγελματικής εκπαιδύσεως πού νά προωθή τό νατεργατικό δυναμικό συντομότητα πρὸς τίς βαθμίδες τῶν αξιωματικῶν.

Ένα ἄλλος τομέας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πού ἡ ἐξυγιάνσή του πρέπει νά ἀποτελέσει βασικό στόχο εἶναι ὁ τομέας τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Ἡ γραφειοκρατία αὐτοῦ τοῦ ὀργανισμοῦ μπορεῖ νά χαρακτηριστεῖ μνημειώδης καί εἰδεχθῆς. Καταρρακώνει κυριολεκτικά τήν ἀξιοπρέπεια τῶν μετ' αὐτοῦ συναλλασσομένων φερόμενο σκαιά, ἀντιεπισημονικά καί πρωτόγονα. Δέν ὑπεισέρχόμεθα στά θέματα τοῦ ὕψους τῆς ασφαλιστικῆς εἰσφορᾶς καί τῶν συναφῶν εἰσφορῶν τῶν διαχειριζομένων ἀπό τό NAT, οὔτε στά θέματα τῆς ὀργανώσεώς του καί τῆς παραγωγικότητος τῶν ὑπηρεσιῶν του. Παραμένουμε μόνο ἐνδεικτικά σέ δύο τρία θέματα γραφειοκρατίας πού ὅμως ἀρκοῦν γιά νά ἀποτελέσουν βάση γιά συναγωγῇ συμπερασμάτων περὶ τοῦ πόσο δοκιμάζονται τὰ νεῦρα τῶν μετ' αὐτοῦ συναλλασσομένων.

Περίπτωση πρώτη. Γιά τήν ἐξόφληση τῶν ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἐνός ἀρχιπλοιάρχου ἡ ἀρχιμηχανικοῦ πρέπει καί ἡ ἐταιρία - ἐργοδότης νά ὑποβάλλει μιά ὑπεύθυνη δήλωση τοῦ Α.Ν. 105/1969 μέ ἓνα ὀρισμένο κείμενο, ὑπογεγραμμένη ἀπό τόν κατά νόμο ἐκπρόσωπο αὐτῆς. Θά μπορούσε ἡ ὑπεύθυνη δήλωση αὐτή νά πιστοποιεῖται ὡς πρὸς τήν ὑπογραφή τοῦ ἐκπροσώπου εἴτε ἀπό τὰ ἐγγραφα τὰ στοιχειοθετοῦντα τήν ἐκπροσώπηση τῆς ἐταιρίας κατά τήν ὑπαγωγή τοῦ πλοίου τῆς στό NAT, εἴτε ἀκόμα καί ἀπό ἓνα ἀρχειο δειγμάτων ὑπογραφῶν (καρτέλλες) δημιουργούμενο ὡς ἄνω. Αὐτό θά ἴσχυε μέχρι τῆς ἐνδεχόμενης ἀλλαγῆς ἐκπροσώπου καί θά ἀποτελοῦσε ὀργανωτικά τήν μιά καί μόνη ὀρθολογική ρύθμιση τοῦ θεματοῦ. Ἔτσι ἄλλωστε κάνουν οἱ Τράπεζες καί διακινοῦν ὅλα τὰ χρήματα γενικῶς. Ἀντ' αὐτοῦ τό NAT ζητοῦσε μέχρι πρότινος τήν θεώρηση τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ἐκπροσώπου ὡς πρὸς τήν γνησιότητά της, καθε φορά πού ὑποβάλλεται αἴτηση πληρωμῆς ἀσφαλιστρῶν, ἐδέχτο ὅμως τήν θεώρηση αὐτῆς ἐκ μέρους μιάς τραπεζῆς, οἱ τράπεζες δὲ ἐδέχοντο νά κάνουν τίς σχετικές θεωρήσεις. Παρά τό περιττόν τῆς διαδικασίας αὐτῆς καί τήν συναρτημένη σπατάλη χρόνου ἐργασίας, ὁ παραλογισμός τῆς ρυθμίσεως αὐτῆς ἦτο ἐν μέρει ἥπιος. Ἀπό τίνος χρόνου ὅμως, ἀγνωστο γιά ποιούς λόγους, οἱ ὁποῖοι ἐν τούτοις μόνο ἔλλογοι λόγοι δέν μπορεῖ νά εἶναι, ἡ θεώρηση τῆς ὑπογραφῆς τοῦ ἐκπροσώπου ἀπαιτεῖται νά γίνεται ἀ-

πό δημόσια ὑπηρεσία καί σάν τέτοια, ὑποχρέωση νά τήν διεξάγει ἔχει μόνο ἡ ἀστυνομία. Ἀπό τήν στιγμή πού πρέπει ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ πλοίου νά παρατεῖσει τό γραφεῖο του σέ ὥρες αἰχμῆς καί νά τρέχει νά βρεῖ ἀστυνομικό τμήμα σέ ὥρες ἐργασίας καί χαρτόσημα καί ἐνοσημα κάθε φορά πού ἀσφάλιστρα ἐνός συνεργάτου πρέπει νά καταβληθοῦν, τό θέμα ἀρχίζει νά γίνεται τραγικό καί μπαίνει στήν σφαῖρα τοῦ ἀπολύτως παραλόγου. Ὑφίσταται ΦΕΚ ἀναφέρον τόν ἐκπρόσωπον τοῦ πλοίου μέχρι αὐτό νά ἀλλάξει, ὑπάρχουν πληθεὺς θεωρημένων προηγουμένων ὑπογραφῶν στό NAT, ὑπάρχουν δηλώσεις τοῦ 105 τοῦ ἀρχιπλοιάρχου/ ἀρχιμηχανικοῦ, βέβαια καί αὐτές μέ θεωρημένη ὑπογραφή ἂν δέν παρουσιαστεῖ αὐτοπροσώπως, ὑπάρχει ἡ ἀδήριτη πραγματικότητα τοῦ ὅτι καί οἱ ἐκρόσωποι πλοίων καί οἱ ἀνωτέρω πρέπει νά ταξιδεύουν πολὺ ἢ σχεδόν συνεχῶς καί ὑπάρχει αὐτῇ ἡ ἀποθέωση παραλογισμοῦ πού ἀπορρέει ἀπὸ τήν ἀνωτέρω ρύθμιση. Ἐρωτᾶται ἂν δέν ὑπάρχει πρόθεση καταπίεσης καί σύστημα ὑπεροψίας πῶς εἶναι ἡ λογική θεμελίωση αὐτῆς τῆς σπατάλης νεύρων καί χρόνου ἐργασίας.

Περίπτωση δεύτερη. Κατὰ τὴν μέ διακανονισμό ἐξόφλησης ναυτολογίων κατόπιν ἐγκρίσεως τῆς σχετικῆς ὑπηρεσίας τοῦ NAT γεννᾶται τό θέμα τῆς «διασφάλισης» τοῦ μέρους τῆς καθ' ὕπολογισμόν πληρωμῆς τό ὁποῖον διακανονίζεται καί δέν ἐξοφλεῖται τοῖς μετρητοῖς. Κατ' ἀρχὴν πιστεύουμε ὅτι κανενός εἶδος περαιτέρω διασφάλισης δέν χρειάζεται γιά τίς «δόσεις» διότι οἱ σχετικοὶ νόμοι, οἱ δεσμεύσεις τοῦ ἐκπροσώπου σέ προσωπική βάση καί διὰ τῆς προσωπικῆς του περιουσίας, ἡ προτεραιότης τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀπαιτήσεως ἐπὶ τῆς ἀξίας αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου καί τὰ χρονολογικά πλαίσια τῶν καταβολῶν σέ σχέση μέ τὴν συνεχῇ δημιουργία τῆς ἀσφαλιστικῆς ὑποχρέωσης τοῦ πλοίου, τὴν καθιστοῦν περιττή. Δηλαδή μετὰ τὸ ἀνωτέρω νομικὸ status ἡ ὑπάρξη καὶ μιάς ἐπιταγῆς ἢ ἄλλου τινὸς ἀξιογράφου δέν αὐξάνει περαιτέρω τὴν ἀσφάλεια τοῦ NAT γιά εἰσπραξὴ τῆς σχετικῆς ὀφειλῆς. Ὅμως ἡ μέχρι πρότινος ἐφαρμοζομένη πρακτικὴ ἦτο οἱ δόσεις νά καλύπτονται μέ μεταχρονολογημένες ἐπιταγὲς πού κατετίθετο στὴν ὑπηρεσία. Πέραν ἀπὸ τό θεωρητικὸ γεγονός ὅτι ἡ ἐκδοσὴ μεταχρονολογημένης ἐπιταγῆς δέν εἶναι νόμιμη, ἡ ρύθμιση αὐτῇ δέν ἦταν παράλογη ἢ τουλάχιστον ἀντιοικονομικὴ (σπάταλη) διότι οὐδεμία πρόσθετη ἐργασία ἢ κόστος δημιουργοῦσε.

Γιά δὲ τό NAT ἀποτελοῦσε πλήρη ἐξασφάλιση δεδομένου τοῦ ὅτι τό δίκαιο πού διέπει τὴν ἑλληνικὴ ἐπιταγὴ εἶναι ἂν ὅχι τό αὐστηρότερο τοῦ κόσμου τουλάχιστον τό αὐστηρότερο τῆς Εὐρώπης. Ἐδῶ καί ἀρκετοὺς μῆνες ἐν τούτοις τό NAT ἐπι-

βάλλει τὴν «διασφάλιση» τῶν δόσεων μέ τὴν κατάθεση συναλλαγματικῶν πλήρους ἰσχύος. Δέν ξέρομε ποιοὶ εἶναι οἱ λόγοι αὐτῆς τῆς ἀλλαγῆς ἀλλὰ ἂν εἶναι ὁ ἀνωτέρω λεχθεὶς, περὶ τοῦ νομικῶς ἀσυμβιβάστου τῶν ἐννοιῶν «ἐπιταγὴ» καί «μεταχρονολογημένη» τότε ἡ γραφειοκρατία τοῦ NAT πᾶντοῦ ἀριστα διότι ὑπερθεματίζει καί ἀγνοεῖ μιά πραγματικότητα πάνω στὴν ὁποία κινεῖται καί βασίζεται ἡ ἑλληνικὴ οικονομία ἐδῶ καί πολλὰ χρόνια καί ἄνευ τῆς ὁποίας δέν θά ἄντεχε ὅχι μόνο ἡ ἰδιωτικὴ οικονομία, ἀλλὰ καί ἡ τραπεζικὴ οικονομία τῆς χώρας. Αὐτὸ ἀποτελεῖ φαρισαισμὸ καί μάλιστα καί γιά τὸν ἐξῆς ἰδιαίτερο λόγο. Ἐφ' ὅσον ἐλήφθη ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴ τοῦ NAT ἡ νόμιμη ἀπόφαση τμηματικῆς ἐξοφλήσεως μέρους τῆς ὀφειλῆς τοῦ πλοίου, τότε ἡ καταβολὴ τῶν δόσεων δέν εἶναι ἀπαιτητὴ διότι δέν εἶναι ληξιπρόθεσμος. Δέν ὀφείλεται μέ ἄλλα λόγια τὴν στιγμή τῆς διασφαλίσεώς της, ἀρα ἡ κάλυψις της διὰ μεταχρονολογημένης ἐπιταγῆς γιά τὴν ἡμέρα πού θά καταστεί ἀπαιτητὴ, θά μπορούσε νά εἶναι νόμιμος, σὲ καμμιά περίπτωσις ὅμως παράνομος ἢ ἑλλατωματικὴ. Αὐτὸ περαιτέρω εἶναι ἓνα ἐρώτημα γιά νομικὴ ἀνάλυση. Νομίζουμε λοιπὸν ὅτι ἡ ἀντικατάσταση τῆς ἐπιταγῆς ἀπὸ συναλλαγματικὴ εἶναι ὀργανωτικὰ ἐσφαλμένη καί ἐνδεχόμενα καί νομικὰ ἀπαράδεκτη. Εἴπαμε παραπάνω ὅτι οἱ συναλλαγματικές πού κατετίθενται εἶναι πλήρους ἰσχύος καί αὐτὸ σημαίνει τὰ ἐξῆς φαιδρὰ. Γιά ὅλα τὰ δραχμικὰ ποσὰ κατὰ δόσιν, ἐπαναλαμβάνουмен χωρὶς κατὰ τὴν στιγμή τῆς ἐκδόσεως τῆς συναλλαγματικῆς νά εἶναι ἀπαιτητὰ, ἐκδίδονται συναλλαγματικές οἱ ὁποῖες πρέπει νά χαρτοσημανθοῦν καί νά πληρωθῇ χαρτόσημο καί ΟΓΑ ἐπ' αὐτοῦ καί λοιπὰ γιά μιά οικονομικὴ πράξη ἢ ὁποία εἶναι ἀύστατη καί ἀνύπαρκτη. Δέν ἔγινε δηλαδή οικονομικὴ συναλλαγή ἐπὶ διακανονισμῷ ἢ ὁποία καλύπτεται δι' ἐνός ἀξιογράφου καί γιά τὴν νομιμοποίηση τοῦ ὁποίου καταπίπτει χαρτόσημο κλπ. Ἐξόδα ὑπὲρ τοῦ κράτους. Ἐδῶ δέν ἔχουμε ἐμπορικὴ ἢ μὴ, οικονομικὴ πράξη ἀλλὰ ἀπλῶς μιά ἐγγυοδοσία καί αὐτὴ μάλιστα ὑπὸ τό μέχρι τοῦδε ἐκτεθέν νομικὸ καθεστῶς ὑποχρέωσης τοῦ ὀφειλέτου. Νομίζουμε ὅτι ἡ καταβολὴ χαρτοσήμου κλπ. γιά αὐτοῦ τοῦ τύπου τίς συναλλαγματικές πρὸς τό NAT εἶναι παράνομη ἐφ' ἑαυτοῦ τῆς ἀλλὰ καί διότι ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα εἶναι ἀπαλλαγμένη τελῶν χαρτοσήμου ἀκόμα καί γιά τίς πραγματικὰς δικαιιοπραξίες της. Πῶς εἶναι δυνατόν νὰ τῆς ζητεῖται καί νά καταβάλλει χαρτόσημο γιά μὴ πραγματικές δηλαδή γιά πλασματικές πράξεις. Αὐτὸ πρέπει νά ἀναλυθῇ ἀπὸ νομικοὺς καί διότι τὰ ποσὰ πού καταβάλλονται εἶναι οὐσιώδη ἀλλὰ καί γιά τό συμφέρον τῆς ἐννόμου τάξεως.

Στὴν πράξη ἐπειδὴ ἡ τυπωμένη χαρτοσήμανση εἶναι ἀνεπαρκὴς σάν ἀξία ἀπαιτεῖται πάντα ὑποκαθεστῶς στενότητος χρόνου ἡ καταβολὴ παραβλῶν στά δημόσια ταμεῖα πού εἶναι χρονοβόρα κατὰ περίπτωσιν. Ὑπὸ τό καθεστῶς αὐτὸ κατετίθενται οἱ συναλλαγματικές καί κατὰ τὴν λήξιν των ἀντικαθίστανται δι' ἀναλόγων ἐπιταγῶν σὲ συνάλλαγμα καί ἐδῶ πλέον παίζεται ἡ τελευταία πράξη τῆς τραγωδίας ἢ τῆς κωμωδίας. Θά περίμενε κανεὶς νά ἀνταλλάξει χερί μέ χερί τὴν ἐπιταγὴ μέ τὴν συναλλαγματικὴ. Αὐτὸ ὅμως δέν συμβαίνει διότι τό NAT ἀπαιτεῖ καί παρακρατεῖ καί τὰ δύο ἀξιογραφα μέχρι τὴν εἰσπραξὴ τῆς ἐπιταγῆς μετὰ τὴν ὁποία ἐπιστρεφεί τὴν συναλλαγματικὴν. Αὐτὸ εἶναι βανανισμὸς κατωτέρου. Κανεὶς λόγος νομικῇ ἢ οἰκονομικῇ δέν καλύπτει αὐτὴν τὴν αὐθαιρε-

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

σία πλέον. 'Αφού η συναλλαγματική αντικαθίσταται με μία έπιταγή νόμιμη πλέον (μή μεταχρονολογημένη) την οποία διέπη το αυστηρότερο δίκαιο και σχετικά με της συν/κής και απόλυτα, είναι στυγνή άσκηση πίεσης ή περαιτέρω παρακράτηση της συν/κής για την διπλή κάλυψη μιάς και της αυτής περιπτώσεις. Αυτός, ο εκρόσωπος του πλοίου, του οποίου η ύπογραφή καταρρακώνεται τόσο ανεύθυνα και έκβιαστικά νοιώθει εξευτελισμό μπροστά στην αυθαιρεσία ενός οργανισμού. Χαριστική βολή έναντιον τυχόν έναπομένοντος άκόμη ίχνους λογικής ή σοβαρότητας αποτελεί τό ότι κατά την σχετική ρύθμιση - διάταξη του NAT οι έν θέματα συναλλαγματικές πρέπει να είναι και τριτεγγυημένες από εύκατάστατο πρόσωπο αντίγραφα δέ τίτλων κυριότητος των άκινήτων του τριτεγγυητού να επισυνάπτονται στις τριτεγγυημένες συναλλαγματικές. Τό... άστέιο και άπίθανο, όμως, αυτού του αίτήματος είναι τόσο πελώριο ώστε τό κατάλαβε άκόμη και αυτό τό ίδιο τό NAT γιαυτό παρά τό ότι τό ζητεί άρχικά, έν τούτοις δέν έπιμένει τελικά στην έφαρμογή του...

Περίπτωση τρίτη: Λαμβάνεται η άνανέωση του ναυτολογίου υπό μορφή γράμματος σχεδόν πάντα στο τέλος της ώρας έργασίας και πρέπει αυτή να σταλεί και σήμερα τηλεγραφικώς μέσω ΟΤΕ όπως πριν από 50 χρόνια. Για αυτήν την άποστολή σπατα άται πάλι χρόνος νεύρα και χρέμα και χάνονται ήμερομίσθια πλοίων σε ξένα λιμάνια. Έρωτάται γιατί δέν στέλνεται αυτή η έντολή άνανέωσης με ένα κλειδαριθμικό τέλεξ από τό NAT άπευθείας προς τά προξενικά λιμεναρχεία ως έπίσης και στο γραφείο του πελάτη - πλοίου: Φοβούμεθα ότι σοβαρή άπάντηση δικαιολογητική αυτής της κατάστασης στα 1984 δέν μπορεί να ύπάρξει...

Δέν θέλουμε να κρύψουμε την άπογοήτευση μας για τό ότι τυπικότητες και άσημαντότητες μέν τά άνωτέρω θέματα, παράγουν όμως τόση ψυχολογική και κοινωνική άκόμα και οικονομική καταπίεση στους συναλλασσομένους με τό NAT πού με συνείδηση πάσης σοβαρότητας ίσχυρίζομεθα ότι και μόνον αυτά, χωρίς άλλα, μπορούν να διώξουν πλοία από την Έλληνική σημαία και όπωσδήποτε από τό NAT.

Τελειώνοντας αυτήν την σκέψη θέλουμε να άναρρωτηθούμε αν έπιτέλους θα ύπάρξει κάποτε κυβερνητική πρωτοβουλία για την κατάργηση αυ-

τού του νομικού εκτρώματος του Νόμου 105/1969. Αυτό τό χουντικό κατάλοιπο έφτασε να κυριαρχεί και να διεκπεραιώνει όλες τις σχέσεις μεταξύ κράτους και πολιτών. Έγινε διοικητική άσπιρίνη έναντιόν πάντων και πασών. Έγινε τέτοια κατάχρηση ώστε η δήλωση αυτή ούτε «ύπεύθυνη» ούτε δήλωση είναι πλέον ένεκα της κατ'ά κόρον χρησιμοποίησής της από όλους για όλα. Κατέστη πλήρως άνενεργής και άνυπολόγιστος για τους ύπογράφοντες πού έχουν άνοσοποιηθεί πλήρως και άμφιβάλλουμε αν και πόσo έξυπηρετεί και την κρατική διοίκηση.

Άκόμη και για λόγους πολιτικής ευθιξίας και άγωγής του πολίτη θα έπρεπε ο καταναγκαστικός αυτός νόμος της δικτατορίας να καταργηθεί διότι και άναποτελεσματικός είναι και αντιδημοκρατικός.

Άλλος τομέας κοστολογικής επιβάρυνσης των πλοίων από την ναυτιλιακή πολιτική είναι ο σχετικός με την έλλειψη ύποδομής για προμήθειες ύλικών και ύπηρεσιών προς αυτό, υπό όρθολογική καθεστώς, προς όφελος του πλοίου και της Έθνικής Οικονομίας. Παρά την μικρή βελτίωση του τρόπου έφοδιασμού των πλοίων για Έλληνικά λιμάνια τό γενικώτερο θέμα παρέμεινε στα ίδια καλούπια η δέ αύξηση του κόστους των τηλεπικοινωνιών μέχρι εκρήξεως δέν πιστεύουμε ότι μπορεί να συνεχιστεί. Βέβαια ο ΟΤΕ σαν έθνικός φορέας επικοινωνιών ξεπέρασε την άπαράδεκτη και στενόκαρδη άνεπάρκειά του να μην εκκαθαρίζει λογαριασμούς τηλεπικοινωνιών ελληνικών πλοίων άκόμα και ελληνικής σημαίας αφήνοντας ξεφραγοτό άμπέλι αυτό προς έκμετάλλευση, μονοπωλιακή σχεδόν, από τους διεθνείς οργανισμούς. Αυτό τό 1984 πού άναζωγόνησε την σχετική του ύπηρεσία και προσπαθεί να την οργανώσει επί νέας και όρθολογικής βάσεως.

Έλπίζουμε αυτή η προσπάθεια να επιτύχει και αν επιτύχει και ολοκληρωθεί θα είναι όπωσδήποτε κερδοφόρος για τόν ΟΤΕ και για τό κύρος της ελληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας διεθνώς.

Ένας άλλος τομέας σπουδαίος στον όποιον θα μπορούσε να δραστηριοποιηθεί η ναυτιλιακή πολιτική του κράτους είναι η ΕΟΚ, με στόχο την έξασφάλιση μιάς τρόπου τινά ένσωμάτωσης της Έλληνικής σημαίας και του Έλληνικού στόλου, πού περίπου κατά την είσοδο της χώρα μας ίσοδυναμούσε με τό σύνολο των λοιπών στόλων της

ΕΟΚ. Τό θέμα είναι τεράστιο και περίπλοκο χρειάζεται βαθειά και πλήρη μελέτη, αλλά είναι άναγκαίο να γίνει η μελέτη αυτή και ειδικούς η χώρα μας διαθέτει όσους χρειάζονται πέραν του πλέον ειδικού σε πανευρωπαϊκό επίπεδο πιθανώς, έλληνας μέχρι τούδε επιτρόπου μεταφορών. Όλοι μιλούν για έλευθερία θαλασσών και ταυτόχρονα έφαρμόζουν παρεμβατισμούς. Μήπως είναι δυνατόν να δημιουργηθεί μιά όμπρέλλα ένός προτιμολογικού καθεστώτος για τόν στόλο της ΕΟΚ πού θα μπορούσε από μόνη της να περισώσει την Έλληνική σημαία; Η έξονυχιστική άνάλυση μιάς τέτοιας δυνατότητας είναι έθνική άνάγκη.

Για τόν ένδοξελληνικο παράγοντα της ναυτεργασίας νομίζουμε ότι είναι πλέον καιρός να σταματήσουμε να λέμε και να γράφουμε μισόλογα και να κουβεντιάσουμε τό θέμα με άνοιχτά πλέον χαρτιά. Αυτή η ήδη μονότονη αίτηση και αύξηση των κάθε λογής άπολαυών των ναυτεργατών τά τελευταία περίπου δέκα χρόνια δέν μπορεί να συνεχισθεί άλλο στην ίδια έκταση. Ηδη η Έλληνική Ναυτεργασία κατέστη άκρίβωτη και σε απόλυτο ύψος και από αυτές τις δυτικοευρωπαϊκές. Μιλάμε για τό πλήρες κόστος εκπαίδευσης και τό κόστος ένδοιαίτησης και παλιννόστησης. Αν δέ ληφθεί ύπ' όψιν και η μειωμένη παραγωγικότητα, άνεξαρτήτως αίτιων, της προσφερομένης έργασίας τότε ξεκάθαρα μπορούμε να ίσχυρισθούμε ότι τό ένα και μόνον συγκριτικό πλεονέκτημα του κόστους του Έλληνικού πλοίου έχει εκλείψει και έχει προετοιμάσει και την έξαφάνιση και του πλοίου συντομώματα, αν δέν αλλάξουν προηγούμενως οι κοστολογικές η οι εισοδηματικές άλληλεξαρτήσεις της λειτουργίας του.

Οι ναυτεργάτες πρέπει να καταλάβουν ότι άκόμα και μιά μικρή περαιτέρω αύξηση του έν γένει κόστους έργασίας μπορεί να συνεπιφέρει μιά τεράστια μείωση των θέσεων έργασίας των. Είναι οι ύψηλόμισθοι έν σχέσει με τό έθνικό και διεθνές επίπεδο άμοιβής σε συνάρτηση με τό έθνικό κόστος ζωής. Αν έσφαλμένως ζητήσουν την αύξηση των άπολαβών τους με την μέχρι τούδε ένταση τότε θα είναι αυτοί ύπεύθυνοι για την κατ' άνάγκη μείωση των θέσεων έργασίας τους πού πριν βέβαια έξαφανισθούν τελείως θα δημιουργήσουν ένα πολύ χαμηλότερο, και βεβαίως τότε άποδεκτό και από αυτούς, επίπεδο άμοιβών, βάσει του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης, αλλά παρά

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS

SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



τό ότι απευχόμεθα μία τέτοια εξέλιξη εν τούτοις φοβόμεθα ότι αν επισυμβεί τότε θα είναι πολύ άρ-γά για όλους.

Γιατί δουλειά δεν θα μπορεί να ξαναδημιουργη-θεί. Οι μηχανισμοί παραγωγής όταν καταστρα-φούν δύσκολα ξαναδημιουργούνται.

Στίς διεκδικήσεις τους οι ναυτεργάτες και τα συνδικάτα τους πρέπει να μην παρασυρθούν από ιδεολογικές και πολιτικές αντιπαραθέσεις. Υπάρ-χει η δέν υπάρχει ταξική διαφορά μεταξύ πλοιο-κτησίας και ναυτεργασίας αυτό δεν μπορεί να ά-ποφασίσει για το υπαρκτικό μέλλον της Έλληνι-κής Ναυτιλίας υπό το καθεστώς της σημερινής παγκόσμιας σοσιαλιστικής ή καπιταλιστικής ναυ-τιλιακής πραγματικότητας. Μόνο η ρεαλιστική αντιπαράθεση και σύγκριση των πραγματικών ό-ρων του παιχνιδιού μέσα και έξω από τα βαπόρια, και όχι η συνθηματολογία ή ο ιδεολογικός ρομαν-τισμός, μπορούν να αποφασίσουν για τα συμφέ-ροντα των ναυτεργατών των πλοιοκτητών και της εθνικής μας οικονομίας.

Ζητείται η καθιέρωση και η ρύθμιση της δυνα-τότητας άπεργίας στα πλοία. Έρωτάται μήπως δεν χρειάζεται το θέμα καμμία απολύτως ρύθμι-ση, παρά εξακολούθηση του υπάρχοντος ή ανυ-πάρκτου καθεστώτος που βεβαίως δεν εμπόδισε την μέχρι του παρόντος σημείου οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της ναυτεργατικής τάξεως γενικά. Αυτοί που κόπτονται περισσότερο για την ρύθμιση του «ζωτικού» αίτηματος της άπεργίας πρέπει να γνωρίζουν και το γνωρίζουν, ότι όπου οι ιδεολογίες από τις οποίες έμφορούνται έγιναν καθεστώς οι άπεργίες, με διάφορα ιδεολογικά τρύκ δικαιολόγησης, είναι άνυπαρκτες και άπα-γορευμένες και στα καράβια και στην ξηρά, οι δέ άπολαβές και το επίπεδο ζωής των συναδέλφων τους είναι άσύγκριτα χαμηλότερο από των Έλλη-νων ναυτεργατών. Άν δέν αλλάξουν οι κανόνες του παιχνιδιού ως μέχρι τουδ, μεταξύ πλοιοκτη-τών και ναυτεργατών τότε γιατί είναι αναγκαία η ρύθμιση του «ζωτικού» αυτού θέματος. Άν πάλι αλλάξουν η άπεργία είναι ένα ντέ φάκτο δικαίωμα κάθε έργαζόμενου στο καπιταλιστικό καθεστώς και άπλως γίνεται άνεξάρτητα άν είναι νομοθετη-μένη ή όχι. Ο κίνδυνος λοιπόν είναι άμφοτερομε-ρής. Πιστεύουμε ότι η παρούσα άποψη άν και πα-τερναλιστική είναι εν τούτοις τελεσίδικα ρεαλιστι-κή και παραγωγική.

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να κατανοηθεί από τους Έλληνες ναυτεργάτες είναι το σχετικό με την άπασχόληση ξένων ναυτεργατών, άνεξάρτη-τα από το νομικό τυπικό καθεστώς αυτής της άπα-σχόλησης, δηλαδή άν γίνεται βάσει διμερών συμ-βάσεων ή με το παλαιό καθεστώς. Σημασία έχει η ουσία που θα άπορρέει από αυτήν την άπασχόλη-ση και της οποίας τα βασικότερα χαρακτηριστικά είναι τα κάτωθι. Η άπασχόληση των ξένων πρέ-πει να εξασφαλίζει την ύπαρξη και ανάπτυξη του έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού υπό τους πλέον συμφέροντας για αυτό όρους. Οι ξένοι πρε-πει να καλύπτουν σχεδόν άποκλειστικά τις χαμη-λόμισθες θέσεις του κατώτερου πληρώματος, οι δέ Έλληνες ναυτεργάτες να εκπαιδεύονται και να

προωθούνται συντομότατα στίς ύψηλόμισθες θέ-σεις των άξιωματικών. Οι μόνες δυσκολίες που θα έπρεπε να άντιμετωπίσει η έφαρμογή μιάς τέτοιας ναυτιλιακής πολιτικής θα ήσαν αυτές του διε-θνούς συνδικαλιστικού Φορισάισμού, που επιτρέ-πει τους ξένους στα βαπόρια ώρισμένων έθνικο-τήτων αλλά όχι όλων, αλλά και ο αυτό το σημείο η θέση των Έλλήνων ναυτικών θα έπρεπε να είναι συναινετική και ύποστηρικτική αυτού του στόχου. Κάτι έσφαλμένες η ύποπτες διεθνιστικές ύπε-ρευαισθησίες περί της μη εκμετάλλευσης των φθηνών έργατικών δυναμικών ξένων χωρών η πε-ρί της καταβολής ίσων μισθών σε όλους κλπ. κλπ. είναι ξεπερασμένες άντιεπισημονικές βλαπτικές όλων των συμφερόντων που άφορούν και στο συγκεκριμένο άποτελούν δυναμική για τα καθό-λου Έλληνικά Ναυτιλιακά συμφέροντα. Οι ξένοι έργατες, βεβαίως οι χαμηλόμισθοι, από τις φτω-χές χώρες της Εύρώπης και της Βορ. Άφρικής ά-ποτέλεσαν και έν μέρει άποτελούν ένα κοστολογι-κό πλεονέκτημα του οποίου η χρήση όδήγησε στην οικονομική εύρωστη όλων των βιομηχανι-κών Εύρωπαϊκών κρατών με τον ύπερανπτυγμέ-νο συνδικαλισμό, ο όποιος βεβαίως δέν ένοχλή-θηκε και δέν έναντιώθηκε προς αυτήν την πραγ-ματικότητα. Οι ξένοι δέ από τις χώρες προέλευ-σης όχι μόνο δέν έχουν άντίρρηση να άπασχολη-θούν με χαμηλότερα ήμερομίσθια αλλά αυτοί και οι συνδικαλιστικές τους όργανώσεις επιδιώκουν και κάτι τέτοιο διότι θα τους εξασφάλιζε περισσό-τερες θέσεις έργασίας που είναι και το κύριο πρό-βλημά τους. Άπό την άλλη μεριά χαμηλά είναι τα ήμερομίσθια για τις χώρες - έργοδότες γιατί για τις χώρες προέλευσης είναι πλουσιοπάροχα σε σχέση με το εκεί κόστος διαβίωσης. Οι μόνοι που μπορεί να άντιτίθενται, και το κάνουν, σε μία τό-σο άπλη και για όλους συμφέρουσα οικονομική πραγματικότητα, είναι οι ύποπτοι μανδάρινοι τοί έσωτερικού και διεθνούς συνδικαλισμού οι όποιοι όμως δέν φροντίζουν για το συμφέρον κανενός ά-πό τους ίδιους τους άμεσα ενδιαφερομένους παρά μόνον για το προσωπικό τους και το συμφέρον των έντολών τους.

Χωρίς φόβο και χωρίς πάθος μένοντας πάνω στην βάση διακρίβωσης και σύγκρισης των «πραγματικών όρων του παιχνιδιού» οι Έλληνες ναυτεργάτες δέν πρέπει να σοκάρονται με την ί-δέα ότι οι πλοιοκτήτες κερδίζουν όταν κερδίζουν. Γιατί τα τελευταία τουλάχιστον τέσσερα χρόνια χάνουν. Το κέρδος του πλοιοκτήτη δέν είναι άνά-θημα που πρέπει να ξεσηκώνει τους έργαζόμε-νους στα καράβια. Πυξίδα των έργαζομένων πρέ-πει να είναι το συνεχώς αύξανόμενο ύψος των ά-ποδοχών και έν γένει άπολλαυών από την έργασία τους και τίποτε άλλο. Το κέρδος από την άλλη με-ριά είναι άπαραίτητη προϋπόθεση για την δη-μιουργία θέσεων έργασίας και είναι έπίσης προϋ-πόθεση για να δημιουργήσει την δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να παίξει τον ρόλο του. Άν το κέρδος δέν τό πάρει ο πλοιοκτήτης θα τό πάρει το κρατικό Management, η άν δέν υπάρχει πάλι έπιχειρη-ματίας πλοιοκτήτης, τότε είναι σπάνιο να υπάρχει κερδοφόρα ναυτιλιακή κρατική έπιχείρηση.

Και στίς δυό όμως περιπτώσεις αυτό σημαίνει

για τους ναυτεργάτες χαμηλότερες άπολαβές και λιγότερα δικαιώματα. Μιά σύγκριση με την διεθνή ναυτιλιακή πραγματικότητα μπορεί να πείσει κάθε άπροκατάληπτο παρατηρητή.

Στό τέλος άφησα να πω δυό λόγια για την πλοιοκτησία της χώρας μας. Πράγματι λίγα γιατί όσο και άν τουτο φαίνεται περίεργο λίγα περισσό-τερα η μάλλον πολύ λίγα θα είχαν η θα μπορού-σαν να κάνουν οι πλοιοκτήτες περισσότερο από ό-τι κάνουν. Πέραν από τις τεράστιες ζημιές των τε-λευταίων ετών και πέραν από τις προσπάθειες ρυθμίσεως των σχέσεων με τους τραπεζίτες των, σχεδόν τίποτε δέν μπορούν να κάνουν σε σχέση με τους έξωελληνικούς παράγοντες και τίποτε πε-ρισσότερο από ότι μέχρι τουδ με τους ναυτιλια-κούς φορείς του κράτους και με την ναυτεργασία. Μέχρι στιγμής έπέδειξαν σαν έπιχειρήσεις άξιο-ζήλευτη άντοχή και διάρκεια. Θα εύχόμασταν να συμβεί τό ίδιο μέχρι την ένταξη της οποιασδήποτε όποτεδήποτε άνάκαμψης των ναύλων. Τίποτε ό-μως δέν εξαρτάται από τους ναυτιλιακούς έπιχει-ρηματίες πλέον.

Στο ξεκίνημα του νέου χρόνου 1985 νομίζουμε ότι όλοι οι ένδοελληνικοί ναυτιλιακοί παράγοντες πρέπει να κατανοήσουν ότι η διάσωση της Έλλη-νικής Ναυτιλίας η ή για τον μακρύτερο χρόνο δια-τήρησή της εις τό μέλλον μπορεί να είναι μόνο ά-ποτέλεσμα κοινής προσπάθειας όλων των ένδια-φερομένων. Η άντιμετώπισή της δέ να γίνει με καθαρά οικονομικούς όρους άπαλλαγμένους από όποιεσδήποτε πολιτικές προκαταλήψεις ή όδγμα-τα. Μόνο έπαναστατικές και ριζοσπαστικές ρυθ-μίσεις σε άντιθεση με τα παραδοσιακά κλισέ της ναυτιλιακής πολιτικής μπορούν να βοηθήσουν τό έλληνικό πλοίο και την ελληνική σημαία από έν-δοελληνικής πλευράς. Πρέπει όμως να άρχίσουν να γίνονται πρώτο είναι πάρα πολύ άργά για την ήδη έξαντλημένη ναυτιλία μας.

Την πρωτοβουλία της χάραξης μιάς καινούρ-γιας ναυτιλιακής πολιτικής και της έφαρμογής της έχει ο κρατικός φορέας της ναυτιλιακής πολι-τικής δηλαδή τό YEN που πρέπει, μπορεί και ύπο-χρεούται να λύσει τό πρόβλημα στίς άνωτέρω βά-σεις και όποιες άλλες καλύτερες αλλά επιβάλλον-τας την πολιτική του ύπεύθυνα προς τους άλλους δυό συνυπεύθυνους δηλαδή τους ναυτεργάτες και τους έφοπλιστές. Πρέπει τό YEN να πάψει να αισθάνεται και να ένεργει σαν διαιτητής μεταξύ άντιπάλων ομάδων. Δέν άπαλλάσσεται έτσι της ό-ποιασδήποτε ευθύνης του και των συνεπειών της για την εθνική οικονομία. Αυτό μόνο μπορεί να σχεδιάσει να άποφασίσει και να επιβάλει μία νέα δυναμική ναυτιλιακή πολιτική που θα όδηγήσει στη διάσωση, άν και όσο είναι δυνατόν, της ναυ-τιλίας μας. Οι έφοπλιστές και οι ναυτεργάτες μετά την θέπιση μιάς δραστηκής ναυτιλιακής πολι-τικής κατά τα άνωτέρω, άς μετρήσουν τότε τα συμ-φέροντα και τις ευθύνες τους και άς άποφασίσουν άν θα άποδεχθούν η θα άπορρίψουν αυτή την πο-λιτική. Την ώρα της γυμνής άλήθειας ο καθένας πρέπει να άναλαμβάνει τις ευθύνες των πράξεων η των παραλείψεων του.

Δρ. ΘΩΜΑΣ ΡΗΝΙΩΤΗΣ



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

S, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

'Ηταν μία καλή χρονιά...

ΤΟΥ Κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

'Ηταν μία καλή χρονιά...

'Επί τέλους, τὰ χεῖλη τῶν ἀνθρώπων τῆς ναυτιλίας δὲν προφέρουν πιά τὴν λέξη «κρίση». Τό λεξιλόγιο πλουτίστηκε μὲ μία ξεχασμένη λέξη, «ἀνάκαμψη». Ναί, ναί, ἀνάκαμψη, ἀργά, μὰ σταθερά. Ἡ ναυλαγορά ξύπνησε ἀπὸ τὴν ἀσυνήθιστα παρατεταμένη χειμερία νάρκη της. Οἱ μηχανές τῶν πλοίων κινήθηκαν πρὸς τὸν ὀλοταχῶς...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Γιατί, τὸ Ἑλληνικὸ πλοῖο βρῆκε πάλι πολλὰ ἀπὸ τὰ παγκόσμια φορτία πού εἶχε χάσει. Κάτι ἄλλαξε, ὁ προστατευτισμὸς δὲν εἶναι πιά ὀξύς. Ἰσως, ὁ κόσμος ἄρχισε νὰ πιστεύει στὴ σημασία τῆς ὑγιούς διατηρήσεως τῆς TRAMP ναυτιλίας...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Μέ τὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία νὰ ἐξυψώνεται — ὅπως τῆς ἀξιζει — στὴ συνείδηση τῶν ἀνταγωνιστῶν της. Δὲν εἴμαστε πιά ἀντικείμενο ἐχθρικής κριτικῆς, οὔτε ἐκμεταλλεύσεως.

Δὲν ἦταν ἀσφαλῶς τυχαῖο. Σύσσωμος ὁ ἐφοπλισμὸς, οἱ ναυτικοὶ μας ἀλλὰ κυρίως, τὸ κράτος μας, ὑποστήριξαν μὲ δυναμισμό τὴν διεθνή ἠθική στῆριξη τῆς ναυτιλίας μας. Μεταξύ ἄλλων, εἶδαμε — ἐπιτέλους — καὶ τίς πρώτες δίκες στὸν τόπο μας ἀπὸ ναυτιλιακὸ δικαστήριο. Ἐστὼ καὶ καθυστερημένα, ὁ ἀποκαλούμενος «ναυτικός τόπος» τιμωροῦσε αὐτοὺς πού δὲν σεβάστηκαν τὴν ἱερὴ ναυτική του παράδοση...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Καὶ ἡ καλὴ μέρα, ἀπὸ τὴν ἀρχὴ της φαίνεται. Ναυτεργάτες καὶ ἐφοπλιστές κάθησαν ἀδελφωμένοι στὸ τραπέζι τῆς συνεργασίας καὶ συμφώνησαν σύντομα τίς ἀμοιβαῖες ὑποχρεώσεις τους.

Μοναδικός, κοινὸς στόχος ἡ διατήρηση τῆς ἀνταγωνιστικῆς μας ναυτιλίας, ἡ ὑπαρξη τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ Ἑλλήνα ναυτικοῦ...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

'Η χρονιά πού — ἐπιτέλους — τὸ κράτος ἀγκάλιασε τὴ ναυτιλία του ὅπως ἔπρεπε, ὅπως, δυστυχῶς, δὲν εἶχε κάνει γιὰ πολλὰ χρόνια. Οἱ πικρίες ὅμως ξεχάστηκαν τώρα, γεγονὸς εἶναι ὅτι ἡ ναυτιλία μας τοποθετήθηκε πιά σὲ Ἑθνικὴ βάση. Πάνω ἀπὸ τὴν ὁποιαδήποτε κομματικὴ σκοπιμότητα, ὅπως ἀκριβῶς τὸ ἐπιβάλλει τὸ Ἑθνικὸ συμφέρον.

Νόμοι πού ἐβλαψαν τὸ Ἑλληνικὸ πλοῖο στὸ πρόσφατο παρελθόν, καταργήθηκαν, νόμοι καὶ μέτρα πού ἀπὸ καιρὸ θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι σὲ ἰσχύ, εἶναι τώρα, ἔστω καὶ καθυστερημένα.



Ποιά κυβέρνηση θὰ φοβηθεῖ πιά τὸ περίφημο «πολιτικὸ κόστος» ὅταν ἀναφέρεται στὴ ναυτιλία μας; Καμμιά ἀσφαλῶς, μιά καὶ κάθε πραγματικὸς στὴν ψυχὴ Ἑλληνας, δέχεται πῶς, ὅτι χάνεται ἀπὸ τὴ ναυτιλία μας ἰσοδυναμεῖ μὲ Ἑθνικὴ καταστροφή...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Γιὰ τοὺς ναυτικούς μας, ἀλλὰ κυρίως τοὺς ἀξιότιμους ἀπομάχους τῆς ναυτιλίας μας. Τὸ ταμεῖο τους, τὸ NAT, παρὰ τίς δυσκολίες, φαίνεται πῶς θὰ ἐπιβιώσει καὶ — γιατί ὄχι — θὰ ξαναβρεῖ τὴν παλιά του ἰσχύ. Καὶ ἀσφαλῶς εἶναι εὐτυχές γεγονός τὸ ὅτι τὸ προτεινόμενο νομοσχέδιο — πού εἶχε ἀπελπίσει τοὺς πάντες μιά καὶ ἦταν προφανές πῶς ὀδηγοῦσε στὴν κατάρρευση τοῦ ταμεῖου — ἀποσύρθηκε...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Γιὰ ὅλους πού ἀγαποῦν πραγματικὰ τὴ ναυτιλία μας. Αὐτοὺς πού ἐνδιαφέρονται γιὰ τὸ μέλλον. Γιατί, εἶδαμε τὴ ναυτική μας ἐκπαίδευση νὰ ἐξυψώνεται, νὰ γίνεται ἐκπαίδευση ἀντάξια μιᾶς μεγάλης ναυτιλίας, μιᾶς μεγάλης ναυτικῆς παραδόσεως.

'Επικίνδυνοι πειραματισμοὶ ἔδωσαν τὴ θέση τους σὲ ὁρθές, δοκιμασμένες μεθόδους.

Τώρα πιά, οἱ ἐφοπλιστές καμαρώνουν τοὺς ἀρι-

στα ἑκπαιδευμένους νέους, αὐτοὺς πού αὔριο θὰ τοὺς ἐμπιστευτοῦν τὰ πλοῖα τους, οἱ ναυτικοὶ τοὺς πειθαρχημένους αὐριανούς συναδέλφους τους, τὸ κράτος, τοὺς νέους πού θὰ εἶναι στὸ μέλλον οἱ καλύτεροι πρεσβευτές τῆς χώρας μας, σὲ ὅλα τὰ μήκη καὶ πλάτη τοῦ κόσμου...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Πῶς νὰ μὴν ἀποκαλέσει ἔτσι κανεὶς τὴ χρονιά πού ὁ ναυτεργατικὸς συνδικαλισμὸς ἀκολούθησε τὸν σωστὸ δρόμο.

Μὲ ὁδηγὸ ἕνα ρεαλιστικὸ νόμο πού θέσπισε τὸ κράτος, ὁ ναυτικὸς μπορεῖ νὰ ὑποστηρίξει πλέον ὁρθὰ τὰ δικαιώματά του. Κυρίως ὅμως, οἱ κομματικές θέσεις ξεχάστηκαν. Ἡ μεγάλη μάζα τῶν ναυτεργατῶν ἀπομόνωσε τὴν πολιτικὴ ἀπὸ τὴ ναυτιλία. Ἦταν καιρὸς. Εἶχαν ἤδη χαθεῖ γι' αὐτοὺς πολλὰ ἀπὸ αὐτὴ τὴν ἀνεπίτρεπτη ἀλλὰ καὶ ἀσκοπη, στὴν οὐσία, ἀνάμιξη...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

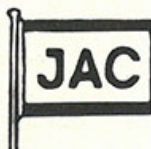
Γιὰ τὸ Ἑλληνικὸ πλοῖο πού αἰσθάνθηκε ἐπιτέλους «σάν στὸ σπίτι του», ὅταν βρέθηκε σὲ λιμάνι τῆς χώρας μας. Ἡ γραφειοκρατία, τὰ ἀντικίνητρα πού ἀπέτρεπαν τὸν πολῦτιμο αὐτὸν ἐπισκέπτη τῶν χωρικῶν μας ὑδάτων νὰ καταπλέει ὅσο τὸ δυνατόν συχνότερα στὰ λιμάνια μας, εἶναι πιά παρελθόν. Τὰ πλοῖα μας βγαίνουν εὐκολὰ ἀπὸ τὸν προορισμὸ τους, ἔρχονται στὸ «σπίτι» τους γιὰ ἐπισκευές, γιὰ ἀνεφοδιασμὸ. Αὐτὴ ἡ συχνὴ παρουσία ἔχει μεγάλη σημαία, ἀμυντική, γιὰ τὸν τόπο. Καὶ φυσικά, μαζί ἤρθε καὶ τὸ συνάλλαγμα πού τόσο ἀνάγκη ἔχει ἡ χώρα μας...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Εἶναι πράγματι μορφο νὰ βλέπεις πάλι τὴν Ἀκτὴ Μισοῦλη ὅλο ζωντάνια, νὰ ζεῖ καὶ πάλι μὲ τὸν ταχύ ρυθμὸ τῆς ναυτιλίας. Ὅλο καὶ καλύτερα, μιά καὶ ὅλοι συνειδητοποίησαν ὅτι πρέπει κάποτε νὰ γίνει πραγματικὸ ναυτιλιακὸ κέντρο. Ἐνα ἀπὸ τὰ εὐχάριστα, εἶναι ὅτι ἔχουμε πλέον σωστὲς τηλεπικοινωνίες, τόσο ἀπαραίτητο ἐργαλεῖο γιὰ τὸ ναυτιλιακὸ ἐπάγγελμα. Κακὰ τὰ ψέμματα, εἶχαμε πιά κουρασθεῖ βρίσκοντας δυσκολία γιὰ νὰ καλέσουμε ἀκόμα καὶ τὸ ἀπέναντι γραφεῖο στὸ τηλέφωνο...

'Ηταν μία καλή χρονιά...

Ὁ τύπος τῆς χώρας, ἡ «τέταρτη ἐξουσία», ἀφιέρωσε πολλὲς οὐσιαστικές στήλες στὸ «τέταρτο ἀμυντικὸ ὄπλο» τῆς χώρας, στὸν αἰμοδότη τῆς οἰ-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμὲς 6

4182711, γραμμὲς 3.

κονομίας, στην δραστηριότητα που αφορά όλους τους Έλληνες και κυρίως, τό 10 τοίς εκατό που εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από αυτή. Δεν διαβάζουμε πιά για «σαπιοκάραβα», για «ασύδοτους έφοπλιστές», δεν γενικεύονται τά δυσάρεστα περιστατικά. Αυτά τά βλέπουμε πλέον εκεί που ανήκουν. Στά «ψιλά». Ο κόσμος διαβάζει τώρα στίς επικεφαλίδες για τό μεγαλείο της Έλληνικής ναυτοσύνης. Καί αισθάνεται περήφανος για τή ναυτιλία της χώρας του...

Ήταν μιά καλή χρονιά...

Μέ αυτά τά δεδομένα, δεν μπορούσε νά είναι διαφορετικά. Ή ανταγωνιστικότητα του πλοίου τονώθηκε, τό διάχυτο κλίμα αισιοδοξίας, ή καλή καί κυρίως, ελκρινής συνεργασία κράτους, ναυτικών καί έφοπλιστών έκανε τά δύσκολα, εύκολα.

Βλέποντας αυτά, οί παραδοσιακοί χρηματοδότες της ναυτιλίας μας, τήν στήριξαν καί πάλι. Οί πόρτες των ξένων τραπεζών που είχαν άρchiσει νά κλείνουν, άνοιξαν. Δεν άμφέβαλλε κανείς ότι ό Έλληνας έφοπλιστής θά τά καταφέρει καί στο μέλλον.

Ήταν μιά καλή χρονιά...

Θά ήταν, καί μάλιστα από τίς καλύτερες, αν όλα αυτά ή έστω τά περισσότερα, ήταν πραγματι-

κότητα. Δεν είναι όμως. Άλλα περιμέναμε, άλλα ήρθαν. Πολλά άναπόφευκτα καί, δυστυχώς, περισσότερα τά λάθη. Άσυγχώρητα. Άπαράδεκτα, άνεπίτρεπτα για τόπο που χαρακτηρίζεται «ναυτικός».

Τό κακό έγινε. Ή ναυτιλία μας ζει στή σκιά του παρελθόντος. Ήπιβώνει άκόμα γιατί ύπήρξε μεγάλη. Ή μεγαλύτερη στον κόσμο. Για πόσο χρόνο όμως;

Δέν ώφελεί, άσφαλώς νά παρελθοντολογούμε. Δεν οδηγεί πουθενά. Αυτό που ίσως ώφελεί αυτή τή στιγμή είναι νά όμολογήσουμε ότι τήν «πάθαμε». Τί πιστεύουμε όμως; Έγινε συνείδηση σέ όλους τους ενδιαφερομένους ότι ή κατάρρευση που παρακολουθούμε εδώ καί λίγα χρόνια είναι ή άρχή του όριστικού τέλους της μεγάλης ναυτιλίας μας;

Ή πραγματικότητα, τά γεγονότα, μέ κάνουν πολλές φορές νά άμφιβάλλω. Όπως άμφιβάλλω εάν όλοι γνωρίζουν τίς επιπτώσεις της άπώλειας της ναυτιλίας για τό κράτος αυτό καί τους πολίτες του. Είτε σάν σύνολο, είτε σάν άτομα.

Μακάρι νά κάνω λάθος. Μακάρι αυτές οί σκέψεις μου νά απέχουν από τήν πραγματικότητα.

Άν όλοι άναγνωρίζουμε ότι σχεδόν χάσαμε τή

ναυτιλία μας καί τό σημαντικώτερο αν όλοι πονάμε, ύποφέρουμε γιαυτό, μπορούμε νά φρενάρουμε τήν τελική πτώση τό βάραθρο από όπου δεν ύπάρχει επιστροφή. Μέσα από τόν πόνο γεννιέται τό κουράγιο. Μέσα από τήν καταστροφή, ή όμοψυχία. Λίγοι λαοί όρθώνουν τό άνάστημά τους ψηλότερα από τους Έλληνες σέ τέτοιες στιγμές. Άς έλπίσουμε πώς θά είναι άρκετό για νά οδηγηθεί ή ναυτιλία στο δρόμο της επιστροφής στην κορυφή. Καί βέβαια, χωρίς βιασύνες, γιατί δεν γίνεται, μέ σύνεση καί προσοχή, γαλουχημένος από τά παθήματα του παρελθόντος.

Δέν μένει τίποτε άλλο νά γράψω. Εύχες μόνο. Εύχες για ύγεία καί πολύ κουράγιο σ' όλους, για τό δύσκολο 1985. Εύχες για Έθνική όμοψυχία, για ένα μεγάλο Έθνικό θέμα: Τή Ναυτιλία μας. Καί παρόλο που μου έγινε εύχάριστη συνήθεια τά τελευταία χρόνια νά γράφω κάτι για τήν πανηγυρική έκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», εύχομαι νά μη χρειαστεί νά γράψω κάτι για τό 1986. Εύχομαι νά άρκει ή άναδημοσίευση αυτού του άρθρου. Έκτός από τήν τελευταία παράγραφο.

ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-185 35 Piraeus, Greece

Tel: (01) 45 33700/3, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9

Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS G,

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΜΕ ΔΙΑΛΟΓΟ Η ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΛΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Ἡ χρονιά πού μόλις ἄρχισε, φέρει βαρειά τήν κληρονομιά τοῦ 1984 στό χώρο τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Δέν λέω βέβαια τίποτε τό καινούργιο, ἀλλά ποιός μπορεῖ νά ἀρνηθεῖ ὅτι ὁ περασμένος χρόνος δέν ἦταν ὁ χειρότερος τῶν τελευταίων.

Ἄν θέλαμε νά ἐντοπίσουμε τά χαρακτηριστικά ἐκεῖνα πού σημάδεχαν τή ναυτιλία μας στό χρόνο αὐτό, τό δίχως ἄλλο στήν πρώτη θέση βρίσκεται ἡ συρρίκνωση τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλου μας, ἡ στροφή μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων στίς σημαίες εὐκαιρίας, ἡ ἀπώλεια εὐκαιριῶν ἀπασχόλησης γιά τούς ναυτικούς μας καί ἡ μείωση τοῦ εἰσερχομένου στήν Ἑλλάδα ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Ὅπως γίνεται εὐκολά ἀντιληπτό ἡ διαγραφή τῶν πλοίων μας ἀπό τό Ἑλληνικό νηολόγιο ἔχει σάν ἀποτέλεσμα νά προκαλοῦνται ἀλυσιδωτές συνέπειες καί μάλιστα καταλυτικές γιά ὅλους, ἰδιαίτερα ὅμως γιά μᾶς τούς ναυτικούς.

Τά παραπάνω δίνουν πολύ συνοπτικά ἀλλά καί πολύ εὐγλωττα τό σκηνικό μέσα στό ὁποῖο κινήθηκε ἡ Ναυτιλία μας τόν περασμένο χρόνο. Ἄν μάλιστα προσθέσουμε καί ὀρισμένες ἄλλες παραμέτρους ὅπως ἡ διεθνῆς οἰκονομική ὕφεση, ἡ πτώση τῆς ναυλαγοράς, ὁ ἀνταγωνισμός τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν ἀπό τίς σημαίες εὐκαιρίας ἀπό τή μιά μεριά καί ἀπό τίς σημαίες τῶν χωρῶν τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ἀπό τήν ἄλλη, τότε ἔχουμε ἀκόμα μιά πληρέστερη καί σφαιρική θά ἔλεγα εἰκόνα τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ ναυτιλιακή ὕφεση ἐπόμενο ἦταν νά πλήξει ἰδιαίτερα τούς ναυτικούς μας, ὀρισμένοι κλάδοι τῶν ὁποίων ἀντιμετώ-

πισαν καί ἀντιμετωπίζουν τό φάσμα τῆς ἀνεργίας, τῆς ὑποαπασχόλησης, τῆς προσωρινῆς ἢ ὀριστικῆς ἐγκατάλειψης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος πού αὐτό τό τελευταῖο ζημιώνει καί θά ζημιώσει ἀκόμη περισσότερο μακροπρόθεσμα τήν πορεία τῆς ναυτιλίας μας. Τό πρόβλημα εἶναι ἰδιαίτερα ὀξύ γιά τούς Πλοιοάρχους, τούς Μηχανικούς Α' καί ὀρισμένους ἄλλους κλάδους Ἀξιωματικῶν. Καί εἶναι γιά αὐτόν ἀκριβῶς τό λόγο πού ἡ Ὁμοσπονδία μας κρίνει ὅτι σήμερα ἐπιβάλλεται περισσότερο ἀπό ἄλλοτε ἡ ἐπικύρωση ἀπό τή χώρα μας τῆς Σύμβασης 145 τῆς Διεθνούς Ὁργάνωσης Ἑργασίας γιά τήν συνεχή ἀπασχόληση τῶν ναυτικῶν.

Οἱ προσωπικές μου ἐκτιμήσεις, γιά τό τί πρέπει νά γίνει ὥστε ἡ Ναυτιλία μας νά μπορέσει νά ὀρθοποδήσῃ στήν χρονιά πού μᾶς ἔρχεται ἀλλά καί στίς ἐπομενες, μποροῦν νά συνοψιστοῦν στά παρακάτω: Θεωρῶ πρωταρχικῆς σημασίας τήν ἀναγνώριση ἀπό ὅλους ἀνεξαρτέτως πῶς ἡ ναυτιλία μας ἀποτελεῖ ἐθνικό κεφάλαιο πού σέ καμμιά περίπτωση δέν μπορεῖ ἀλλά καί δέν ἐπιτρέπεται νά χρησιμοποιηθεῖ σάν μέσο γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν ὁποίων πολιτικῶν ἢ καί κομματικῶν σκοπιμότητων ἀπ' ὅπου κι ἂν αὐτές προέρχονται καί ἀπ' ὅπου δῆποτε κι ἂν κατευθύνονται.

Πέραν ὅμως αὐτοῦ χρειάζεται, ἡ παρουσία τῆς Ἑλλάδος στά Διεθνή FORA καί σέ ὅλα τά ἐπίπεδα, νά γίνει περισσότερο ἔντονη. Κι αὐτό γιατί ἔχουν περάσει πιά οἱ καιροί πού ἡ σχεδίαση τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς μῆς χώρας περιοριζέτο στά ἐθνικά μόνον σύνορα. Σήμερα οἱ μάχες κερδίζονται στό διεθνή διπλωματικό χώρο καί πρός τήν κατεύθυνση αὐτή ὀφείλουμε νά στρέψουμε τήν προσοχή μας.

Τό δίχως ἄλλο ὁ ἐκσυγχρονισμός τῶν πλοίων μας ἀπό τή μιά μεριά καί ἡ ἀναβάθμιση τοῦ συστήματος Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης τῆς χώρας μας ἀπό τήν ἄλλη εἶναι δύο σημεῖα πού θά πρέπει νά προσεχθοῦν ἰδιαίτερα, γιατί πιστεύω ἀκράδαντα πῶς ἡ ἀνταγωνιστικότητα τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐξαρτᾶται σέ μεγάλο βαθμό ἀπό τά δύο παραπάνω. Στίς μέρες μας, ὁ ἀνταγωνισμός πού ὑφίστανται οἱ ναυτιλίες τῆς Εὐρώπης, μ' τήν εὐρύτερη τοῦ ὅρου ἔννοια, προέρχεται ἀπό τίς χώρες τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς οἱ ὁποῖες συνδυάζουν πλοῖα ἐξειργμένης τεχνολογίας ἀπό τή μιά μεριά καί φθηνό ἐργατικό δυναμικό ἀπό τήν ἄλλη. Ἀρκεῖ νά ἀναφέρουμε μονάχα τήν περίπτωση τῆς Κορέας.

Γιά νά μπορέσει, λοιπόν, ἡ Ναυτιλία μας νά ἐπιβιώσῃ στό μέλλον καί νά μὴ χαθεῖ ἀπό τό διεθνή ἀνταγωνισμό θά πρέπει νά ἀφομοιώσῃ τά μηνύματα τῆς προηγμένης τεχνολογίας καί τῆς μικροηλεκτρονικῆς σέ τρόπον ὥστε ἡ προσαρμογή τῶν πλοίων μας στίς νεώτερες τεχνολογικές ἐξελίξεις νά γίνει τό ταχύτερο δυνατόν.

Κλείνοντας θά ἤθελα νά ἐπαναλάβω κάτι πού ἐπανειλημένα δήλωσα τόν τελευταῖο καιρό. Ἄν ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός πιστεύει ὅτι ἡ ἐναρξη κάποιου διαλόγου μέ τήν Ὁμοσπονδία μας γιά τήν ἀπό κοινοῦ ἀνεύρεση λύσεων γιά τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι κάτι θετικό, δέν ἔχει παρά νά ἀνταποκριθεῖ σ' αὐτήν τήν πρόσκληση. Βέβαια, χωρίς αὐτό νά σημαίνει ἐπαναδιαπραγμάτευση καταχτημένων δικαιωμάτων μας.

Ἄς εὐχηθοῦμε γιά τό συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας καί τῆς πατρίδας μας γενικά πῶς στό 1985 θά δοῦμε ὅλοι μας καλύτερες μέρες.

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

BUNKERING

MISR PETROLEUM COMPANY

TELEX: 92005, 92954 MSROL UN
CABLES: MISRPETROL CAIRO



TELEPHONE:
755000 (Several lines)

LARGEST AND LEADING BUNKER SUPPLIERS AT
EGYPTIAN PORTS
(Alexandria - Port Said - Suez - El Soukhna)

**Reliable and Efficient Service working
24 HOURS A DAY AT ALL PORTS**

**Competitive Prices for all Grades
of Marine Fuel Oils / Distillates and
MARINE LUBRICANTS**

SOLE AGENTS IN GREECE:

TREMCO MARITIME & TRADING CO. LTD.

9, HADZIYANNI MEXI, ATHENS-GREECE
TEL: 7211480, 7223772, 7239135 - A.O.H.: 8221322 - 8814537
CABLES: TREMARCO ATHENS TELEX: 214943, 218363 TMTC GR.



SUEZ CANAL TRANSITTING

THROUGH

TREMCO MARITIME & TRADING CO. LTD.

**OFFERING THE HIGHEST STANDARD OF SERVICE
AT LOWEST RATES ON THE MARKET**

9, HADZIYANNI MEXI, ATHENS - GREECE
TEL: 7211480, 7223772, 7239135 - A.O.H.: 8221322 - 8814537
CABLES: TREMARCO ATHENS TELEX: 214943, 218363 TMTC GR.

ΕΝΑ ΑΛΛΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΣΧΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ — ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ, Προέδρου της ΠΕΠΕΝ (*)

Είναι γεγονός άναμφισβήτητο ότι η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία συρρικνώνεται και μάλιστα, με ρυθμούς και μεγέθη που ξεπερνούν και την παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση και την αναγκαία ανανέωση του εμπορικού μας στόλου.

Αυτή άκριβώς ή διαπίστωση είναι που δημιουργεί, πρέπει να δημιουργεί, τις πιό άπασιόδοξες προβλέψεις. Και του-το γιατί σημαίνει ότι και αν περάσει ή ναυτιλιακή κρίση και αν ή ανανέωση του εμπορικού μας στόλου συμπληρώ-σει τον κύκλο της, ή κρίση της 'Ελληνι-κής Ναυτιλίας θά συνεχίζεται μέχρι μα-κροπρόθεσμα να περιορισθεί στά μεγέ-θη των έθνικών μεταφορών, έφ' όσον ή έμπορική ναυτιλία, σαν κλάδος της πα-ραγωγής ή καλύτερα σαν έναία παρα-γωγική μονάδα εξακολουθεί να αντιμε-τωπίζεται από τό Κράτος μέ εύκαιριακά μέτρα και εύχολόγια για ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Θά είναι νομο-τέλεια όχι πιά ή «στρατηγική λίγα πλοία και καλά», αλλά ή παραπάνω προοπτική του περιορισμού σέ μεγέθη ανάλογα των έθνικών μεταφορών.

'Αντίθετα, ή δυναμική παρέμβαση των παραγωγικών δυνάμεων έχει τή δυ-νατότητα να ανατρέψει όχι μόνο την ό-λοκληρωτικά άπασιόδοξη αυτή πρό-

βλεψη, αλλά και να μεταβάλλει τή νομο-τέλεια «λίγα πλοία και καλά» σέ «πολλά πλοία και καλά».

'Από τή μεριά μας, δηλαδή από τή με-ριά του ναυτεργατικού δυναμικού, θεω-ρούμε ότι μία τέτοια δυναμική παρέμβα-ση πρέπει να έχει σά σημείο εκκίνησης τήν όριστική άπομάκρυνση από «τήν τριμερή άγαστή συνεργασία», που για δεκαετίες όλόκληρες αποτέλεσε τό «μοντέλο» των σχέσεων εργασίας και κεφαλαίου στην 'Ελληνική ναυτιλία.

Στίς δοσμένες για τούς χρόνους εκεί-νους κοινωνικοοικονομικοπολιτικές συνθήκες — και στή χώρα μας αλλά και σέ παγκόσμιο επίπεδο — και άκόμα στό βαθμό ανάπτυξης της ναυτιλίας — και έδω σέ παγκόσμιο επίπεδο — τό «μον-τέλο» αυτό των σχέσεων συνέβαλε ό-πωςδήποτε άποφασιστικά στή δημιουρ-γία του «'Ελληνικού Θαύματος», άνε-ξάρτητα από τίς αντιρρήσεις μας σαν ναυτεργατικού δυναμικού πάνω σ' αυτό τό μοντέλο σχέσεων.

Δυστυχώς, όμως, ή γιγάντωση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας — γιατί για γι-γάντωση πρέπει να μιλάμε — δέν άκο-λουθήθηκε από μία τουλάχιστον παράλ-ληλη ανάπτυξη των δυνάμεων που έ-νεργούσαν παραγωγικά στή ναυτιλία.

'Η έμμονή στό μοντέλο των σχέσεων που προσδιόριζε ή «τριμερής ά αστή συνεργασία» καθήλωσε κάθε ανάπτυξη.

'Η «τριμερής άγαστή συνεργασία» εί-ναι βέβαια έδω και πολύ καιρό νεκρή. Δυστυχώς, όμως, ότι στηρίχθηκε πάνω σ' αυτήν εξακολουθεί και σήμερα άκόμα ν' άποτελεί τόν καθοριστικό πα. άγοντα στίς σχέσεις εργασίας και κεφαλαίου στή ναυτιλία.

Σήμερα κάτω από τίς δοσμένες συν-θήκες ανάπτυξης της ναυτιλίας και τίς επίσης δοσμένες κοινωνικοοικονομικο-πολιτικές συνθήκες είναι αναγκαίο να βρεθεί ένα άλλο μοντέλο σχέσεων που θά ξεκινά από τήν άνάγκη της **συνύπαρ-ξης** ναυτικής εργασίας και κεφαλαίου και που θά έχει σαν βάση του τόν **ισότι-μο** διάλογο.

'Ενα τέτοιο «**Μοντέλο**» σχέσεων θά αποτελέσει, άσφαλώς, σημείο εκκίνη-σης για μία δυναμική παρέμβαση στην κρίση, **πού μαστίζει τό έλληνικό πλοίο** **πού για όλη τήν 'Ελληνική Ναυτική Οι-κογένεια είναι ό μοναδικός τρόπος ζω-ής.**

ΓΙΑΝΝΗΣ ΨΑΡΡΑΣ

* 'Ο κ. Γιάνης Ψαρράς αναλύει στό άνωτέρω άρ-θρο τίς προσωπικές του άπόψεις.

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1860 and a member of the International Group of P & I Clubs)

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for over a hundred and twenty years to offer members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

In an effort to offer even better and more expeditious services to our Greek members we have ap- pointed as our correspondents in Piraeus, Messrs Marlin Insurance Agencies S.A. who, having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, will be able to assist the mem- bers locally.

For enquires and quotations please contact your Brokers or our Correspondents:

MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.

Iassonos Street No. 2, PIRAEUS

Phones: 4134007/4125297

Telex: 212801 (MARL. GR)



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 NACIONAL DE FRETE E NAVEGACAO
MAPUTO — MOCAMBIQUE**

AT MAPUTO:

**C/O ANFRENA — TELEX: 6-258 FRENA MO
CABLES: ANFRENA**

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΕΩΣ

Του Υποναυάρχου Α.Σ. ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

Επιχειρώντας μία βαθύτερη ανάλυση του διοικητικού θέματος της ναυτιλίας σέ προηγούμενα άρθρα μας, είχαμε υποστηρίξει με όλη την ανθρώπινα δυνατή αντικειμενικότητα, ότι για τό συμφέρον της ελληνικής ναυτιλίας είναι αναγκαία άφενός μέν ή διατήρηση του ένιαιού κυβερνητικού φορέα μέ τή μορφή του χωριστού Υπουργείου Ναυτιλίας καί άφετέρου ή διατήρηση του ένιαιού διοικητικού σώματος πού επανδρώνει τίς κεντρικές καί περιφερειακές του υπηρεσίες. Στίς απόψεις εκείνες δέν άκούσαμε καμμία αντίθετη κριτική. Καί όσο είναι βέβαιο ότι οί αντίθετα φρονούντες δέν έχουν τυπική υποχρέωση αντικρούσεως, άλλο τόσο είναι βέβαιο ότι αφήνουν πολλά περιθώρια νά πιστέψει κανείς ότι ή σιωπή σημαίνει έλλειψη επιχειρημάτων. Έν πάσει περιπτώσει πιστεύοντας πώς ή αναζήτηση λύσεων σ' ένα τόσο ένδιαφέρον πρόβλημα προϋποθέτει ύψηλό, τεκμηριωμένο καί καλόπιστο διάλογο, επανερχόμαστε στην όλοκληρώση όρισμένων σκέψεων πού είχαν κάπως γενικά καί άόριστα διατυπωθεί.

Γράφοντας πράγματι για τό διοικητικό σύστημα της ναυτιλίας καί τίς άδυναμίες του, είχαμε δεχτεί ότι ή αποδοτικότητα πού θά καταξίωνε τή μορφή του Λιμενικού Σώματος προϋποθέτει μία γενναία προσαρμογή άφενός μέν στίς σημερινές ανάγκες της ναυτιλίας καί άφετέρου στίς σύγχρονες δομές της διοικητικής οργάνωσης. Καί είχαμε άκόμη προχωρήσει στην υπόδειξη σάν αναγκαίου για τό σκοπό αυτό μέτρου, της εξειδικεύσεως των στελεχών στους βασικότερους τομείς της ναυτιλιακής άρμοδιότητας. Γιατί πιστεύουμε πραγματικά πώς ή πολυμέρεια πού χαρακτηρίζει τή νομοθετημένη άρμοδιότητα του κρατικού ναυτιλιακού φορέα, περιορίζει σημαντικά τήν πλήρη ένήμερωση, γνώση καί κατοχή του έκάστοτε υπηρεσιακού αντικειμένου. Μία άδυναμία τήν όποία έπιτείνει ή εφαρμοζόμενη πρακτική των άλληλοδιάδοχων μεταθέσεων καί της γενικότερης υπηρεσιακής χρησιμοποίησης του προσωπικού, πού θυμίζουν τίς άπλές μορφές της νηπιακής ηλικίας του Σώματος. Αυτές λοιπόν τίς γενικές υποδείξεις θά προσπαθή-

σουμε σήμερα νά δώσουμε μέ μία πιο συγκεκριμένη μορφή, περιέχουσα τίς δυνατότητες πρακτικής εφαρμογής καί σχεδόν άμεσης πραγματοποιήσεως.

*

Είναι άναμφισβήτητο πώς ή τεράστια ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας καί ή συνεχώς αύξουσα κρατική ρυθμιστική επέμβαση, μετέβαλαν ποιοτικά καί ποσοτικά τίς διοικητικές υπηρεσίες τίς όποιες συνστήθη για νά προσφέρει τό Λιμενικό Σώμα. Η άπλή έποπτεία ενός μικρού έμπορικού στόλου καί ή στοιχειώδης άστυνόμευση των λίγων ύπολογισμών λιμένων των άρχων του αιώνα μας, έδωσαν τή θέση τους σέ μία πολυσχιδή καί πολύμορφη κρατική διοικητική μέριμνα υποχρεωμένη νά επεξεργάζεται τή ναυτιλιακή ύποδομή του πρώτου έμπορικού στόλου του κόσμου, νά ρυθμίζει τίς εργασιακές σχέσεις, τήν ασφάλιση καί τήν επαγγελματική εξέλιξη έκατοντάδων χιλιάδων ναυτικών, νά διοικεί καί νά άστυνομεύει τά μεγάλα λιμενικά συγκροτήματα, νά προστατεύει τίς άκτές καί τό θαλάσσιο περιβάλλον της χώρας καί νά μετέχει άκόμα καί σέ ένα συνεχώς διευρυνόμενο κύκλο δραστηριοτήτων πού δημιουργεί ή σύγχρονη κρατική οργάνωση.

Όπως είναι φυσικό καί κατανοητό, ή διοίκηση της έμπορικής ναυτιλίας, όπως άλλωστε όλόκληρη ή κρατική διοίκηση, δέν μπόρεσε νά ακολουθήσει τόν ίδιο ρυθμό ανάπτυξεως. Παρά τίς κατά καιρούς αυξήσεις της δυνάμεως του Α.Σ. καί τόν εξοπλισμό του μέ σύγχρονα μέσα, ή προσαρμογή δέν όλοκληρώθηκε ώστε νά ξεπεράσει όρισμένες βασικές άδυναμίες πού όφείλονται στη διατήρηση της άρχικής σχεδόν μορφής προελεύσεως, κατάρτισεως καί εξέλιξεως των στελεχών του.

Η διαπίστωση αυτή, παράλληλα μέ τήν παραδοχή του συστήματος της ένιαίας μορφής διοικήσεως — έπιτελικής καί έκτελεστικής — πού έκφράζει ή σύσταση του Λιμενικού Σώματος σάν κρατικού ναυτιλιακού φορέα, ό-

δηγούν σήμερα στην άνάγκη μιάς άμεσης διαφοροποίησης πού θά έπιτρέψει στό Σώμα αυτό νά διαδραματίσει τό ρόλο του σάν διφυούς οικονομοτεχνικής καί άστυνομικής υπηρεσίας. Θά πρέπει ίσως νά επαναλάβουμε ότι ή σκέψη αυτή βασίζεται στην άποδοτικότητα της δισυπόστασης άρμοδιότητας, ή όποία εξασφαλίζει τόσο τήν ένότητα της διοικήσεως από τήν κορυφή μέχρι τή βάση όσο καί τήν άπόκτηση μιάς πολύτιμης καί σχεδόν άναντικατάστατης υπηρεσιακής έμπειρίας. Η δέ άνάγκη νά έπωφεληθούμε από τά σπουδαία αυτά πλεονεκτήματα έπιβάλλει μία μορφή οργάνωσης πού θά έπιτρέψει στό στελέχη, άφου γνωρίσουν από κοντά τό πλοίο, τόν ναυτικό καί τό λιμάνι, άφου δηλαδή γνωρίσουν τά πλαίσια μέσα στό όποία κινείται ή ναυτιλία νά είναι σέ θέση νά άφοσιωθούν μέ έπιστημονικές αξιώσεις στίς κύριες άποστολές πού παρέχει ή άσκηση του επαγγέλματός τους. Σάν βασικά δέ στοιχεία μιάς τέτοιας οργάνωσης θεωρούμε κυρίως δύο. Τό πρώτο είναι ή βελτιωμένη διατήρηση της κοινής γενικής εξέλιξεως όλων των αξιωματικών μέχρις όρισμένου βαθμού, μέ τή σκέψη ότι άποκτούν έτσι τήν πολύμορφη επαγγελματική κατάρτιση πού προσφέρει ή έπαφή μέ τίς πολλές καί διαφορετικές υπηρεσίες πού άνήκουν στη διοίκηση του έμπορικού ναυτικού καί ή όποία κατάρτιση πρέπει ά λογίζεται θεμελιακή για τούς ναυτιλιακούς διοικητικούς υπαλλήλους. Τό δεύτερο είναι ότι πέρα από τόν όρισμένο αυτό βαθμό ή σύγχρονη πραγματικότητα μέ τό εύρύτατο των γενικών καί ειδικών άρμοδιοτήτων έπιβάλλει τήν εξειδίκευση του άνωτέρου προσωπικού, ή όποία θά έπιτρέψει σ' αυτό, έπιμορφούμενο καί μονιμοποιούμενο, νά θεμελιώσει πάνω στην πολύτιμη επαγγελματική πείρα του, τή βαθύτερη έπιστημονική γνώση καί κατοχή του αντικειμένου της επαγγελματικής άπασχολήσεώς του.

*

Στά πλαίσια του οργανωτικού αυτού σχήματος, τήν ύλοποίηση της επαγγελματικής διαφοροποίησης στό Λιμενικό Σώμα θά έκφράσει ή τυπική

καί ουσιαστική κατανομή των ανωτέρω αξιωματικών σε δύο βασικούς κλάδους, με τό σύστημα της εξειδικεύσεως στους δυό κύκλους των επισημονικών γνώσεων που προϋποθέτει ή σύγχρονη διοίκηση της έμπορικης ναυτιλίας. Οί κλάδοι αυτοί είναι άφενός μέν ή ναυτιλιακή οικονομική καί πολιτική καί άφετέρου ή λιμενική άστυνομία καί άσφάλεια ναυσιπλοΐας, τούς όποιους γιά συντομία θά αναφέρουμε του λοιπού σάν κλάδους «Ναυτιλίας» καί «Άστυνομίας».

Σέ μία προσπάθεια κατανομής των σημερινών άρμοδιοτήτων του Υ.Ε.Ν. μπορούμε νά προχωρήσουμε στην άκόλουθη διαίρεση καί ένταξη του ύπηρεσιακού άντικειμένου στους άνωτέρω κλάδους, που δείχνει έναργώς καί τό περιεχόμενο της ειδίκεύσεως. Έτσι στον κλάδο της Ναυτιλίας μπορεί νά ύπαχθει σέ ότι μέν άφο ά τό πλοίο: ή οικονομία των θαλασσίων μεταφορών, ή ναυτιλιακή πολιτική, ή ναυτιλιακή έπιχείρηση, ή ναυπηγική βιομηχανία, οί άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες, σέ ότι δέ άφορά τόν ναυτικό: ή ναυτική έργασία καί ή ρύθμιση των ναυτεργασιακών σχέσεων, ή κοινωνική άσφάλιση καί πρόνοια των ναυτικών, ή ναυτική έκπαίδευση καί ή προαγωγική εξέλιξή τους. Έξάλλου στον κλά-

δο της Άστυνομίας μπορεί νά ύπαχθει ή όργάνωση καί διοίκηση της λιμενικής άστυνομίας, ή διοικητική καί δικαστική άστυνομία, ή προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, ή άστυνομία της άλιείας, τό πειθαρχικό καθεστώς του έμπορικού ναυτικού, ό έλεγχος των ναυτικών άτυχημάτων, ή άσφάλεια των πλοίων καί της ναυσιπλοΐας, ή όργάνωση καί διοίκηση των λιμένων.

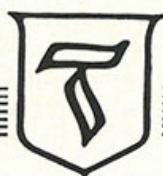
Μολονότι ή άκριβής περιγραφή ένός συστήματος ειδίκεύσεως δέν άποτελεί τό άντικείμενο αυτού του άρθρου, νομίζουμε ώστόσο άναγκαίο νά δώσουμε τουλάχιστον όρισμένες βασικές άρχές κάτω άπό τις όποιες είναι έφικτή κατά τή γνώμη μας, ή έφαρμογή του.

Μιά τέτοια βασική άρχή είναι ή παραμονή του τρόπου προελεύσεως των αξιωματικών του Λ.Σ. άπό έπιστήμονες άνωτάτων θεωρητικών σχολών καί κατά ένα ποσοστό άπό αξιωματικούς του Ε.Ν. άποφοίτους των Σχολών. Οί αξιωματικοί αυτοί μέχρι του Έποπλοϊάρχου, που συμπύπτει περίπου μέ τή συμπλήρωση δεκαετούς ύπηρεσίας, έπιβάλλεται νά ύπηρετούν σέ όλες τις κατώτερες θέσεις της διοικήσεως Ε.Ν. κατά τις άνάγκες της ύπηρεσίας μέ ύποχρέωση τετραετούς

τουλάχιστον θητείας σέ λιμενικές άρχές. Κατά τό διάστημα αυτό θά διεξέρχονται τις προβλεπόμενες καί προβλεθσόμενες μετεκπαιδευτικές σπουδές του βαθμού τους, σέ ξένες γλώσσες, τεχνικά θέματα καί ιδίως σέ πλώες μέ σύγχρονα ποντοπόρα πλοία.

Η εξειδίκευση θά άφορά τούς άνωτέρους άξιωματικούς. Εϋθύς μετά τήν προαγωγή τους θά έντάσσονται ύποχρεωτικά σέ έναν άπό τούς άνωτέρω δύο κλάδους, της Ναυτιλίας ή της Άστυνομίας. Τά κριτήρια της έπιλογής θά αναφέρονται στην προτίμηση του αξιωματικού, στις σχετικές προτάσεις των προϊσταμένων του, στά τυχόν ειδικά πτυχία ή τις ειδικές γνώσεις του αξιωματικού καί στις άνάγκες της ύπηρεσίας σέ στελέχη του ένός ή του άλλου κλάδο. Η ένταξη θά άρχίζει μέ τήν φοίτηση σέ Σχολές Ειδίκεύσεως άντιστοιχού κλάδου, οί όποιες θά έχουν χαρακτήρα μεταπτυχιακών πανεπιστημιακών σπουδών στις όποιες θά έξαντλούνται σέ θεωρητικό έπίπεδο καί πρακτικές έφαρμογές όλα τά θέματα των ύπηρεσιακών άρμοδιοτήτων του κλάδου όπως άναπτύχθηκαν άνωτέρω. Η φοίτηση, όκτάμηνης τουλάχιστον διαρκείας, θά λήγει μέ τήν ύποβολή πτυχιακής διατριβής. Είναι προφανές ότι ή όργάνωση των σχολών αυτών θ' άπαιτήσει ιδιαίτερη φροντίδα καί προσοχή, γιατί δέν είναι ύπερβολικό νά ποϋμε πώς ή άψογη λειτουργία τους θ' άποτελέσει τή λυδία λίθο του συστήματος. Η εϋδόκιμη άποφοίτηση θά όδηγεί στην λήψη του άντίστοιχου πτυχίου ειδικότητας καί τήν όριστική ένταξη του αξιωματικού που θά κρίνει καί τήν περαιτέρω ύπηρεσιακή του χρησιμοποίηση. Θά πρέπει άσφαλώς νά προβλεφθούν νομοθετικά οί περιπτώσεις άκαταλληλότητας, άποτυχίας, μεταβολής κλάδου κλπ. κατά αύστηρό σύστημα που καταπολεμώντας τήν παλιά σίγουρη νοοτροπία του «άμα μείς στη Σχολή θά άποστρατευθεΐς ναύαρχος», θά παρέχει τις περισσότερες δυνατότες έγγυήσεις έπιλογής, καταλληλότητας καί έπιδόσεως.

Οί κατά τ' άνωτέρω ειδικευόμενοι θά ύπηρετούν του λοιπού ύποχρεωτικά σέ ύπηρεσίες του κλάδου τους καί γιά διάστημα που δέν πρέπει νά είναι βραχύτερο της τριετίας σέ κάθε θέση. Οί ύπηρεσίες του κάθε κλάδου θά είναι προκαθορισμένες. Ένδεικτικά σημειώνουμε ότι μέ τή σημερινή διοικητική διαίρεση του ΥΕΝ, στον κλάδο της Ναυτιλίας θά μπορούσαν νά ύπαχθούν: Οί Διευθύνσεις Έκκεανοπόρου Ναυτιλίας, Ναυτιλιακής Έποδομής,



**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 LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From: USA 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

Ναυτικής Έργασίας, Ναυτικής Πρόνοιας, Ναυτικής Εκπαιδύσεως, Υπηρεσία Ναυτ. Μητρώων, Γραφεία Έργασίας, Ασφαλιστικά Ίδρυματα. Στο δέ κλάδο της Αστυνομίας: Οι Διευθύνσεις Λιμενικής Αστυνομίας, Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, Προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, Οργανώσεως Λιμένων, Παιθαρχικού έλέγχου, Επιθεώρηση Λιμενικών Αρχών, Επιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων, Λιμενικές Αρχές. Κοινές και για τους δύο κλάδους μπορούν να είναι οι Διευθύνσεις Διοικήσεως και Οργανώσεως Α.Σ., ή Διεύθυνση Ακτοπλοΐας, οι Ναυτικές Σχολές και τα Προξενικά Λιμεναρχεία, στα όποια εύκταίο θά ήταν να συνυπηρετούν — όπου αυτό επιβάλλεται — αξιωματικοί και των δύο κλάδων. Θά πρέπει τέλος να παρέχεται κάθε ευχέρεια ώστε οι αξιωματικοί και των δύο κλάδων να μπορούν να επιμορφώνονται περαιτέρω σε ειδικά θέματα του κλάδου τους, όπως π.χ. τό ναυτικό δίκαιο, ή ναυτική εκπαίδευση, ή κοινωνική ασφάλιση, ή λιμενολογία, ή προστασία του περιβάλλοντος, ή ασφαλεία της ναυσιπλοΐας, κλπ. Η επιμόρφωση αυτή μπορεί να γίνεται σε ειδικές σχολές, ινστιτούτα, σεμινάρια κλπ. έσωτερικού ή έξωτερικού, με υ-

ποχρέωση φυσικά περαιτέρω υπηρεσιακής χρησιμοποίησεως ανάλογης της εξειδικεύσεως.

Δέν μās διαφεύγει τό γεγονός ότι οι συγχωνεύσεις του προτεινομένου σχήματος παρουσιάζουν προβλήματα και μπορεί να προκαλέσουν άμφισβητήσεις. Γιατί θεωρητικά όρισμένες άρμοδιότητες θά μπορούσαν κάλλιστα ν' άποτελέσουν χωριστούς κλάδους ειδικεύσεως. Όπως π.χ. ό τομέας της ναυτικής έργασίας και ασφάλισεως ό όποιος και τεράστιο περιεχόμενο έχει και έπιστημονική εξειδίκευση άπαιτεί και προϋποθέτει. Επίσης ό τομέας της ασφαλείας ναυσιπλοΐας με την εύρύτατη ανάπτυξη του τελευταίου καιρού, στον όποιο μάλιστα θά ήταν φυσικό νά ένταχθεί ό τεχνικός κλάδος του Σώματος, ό όποιος και αριθμεί ήδη πολλά πολυτεχνικού επιπέδου στελέχη. Δέν μās διαφεύγουν και αυτά και άλλα παρόμοια προβλήματα. Άν δέ ή προτεινόμενη διαίρεση περιορίστηκε στους δύο μόνο βασικούς κλάδους, έγινε άποκλειστικά για πρακτικούς λόγους άναφερόμενους στο ένδεχόμενο αντιμετώπισεως άνυπέρβλητων δυσχερειών στη πρώτη έφαρμογή του συστήματος, Άν οι τέτοιοι κίνδυνοι κριθούν άντικειμενικά άνύπαρκτοι ή μηδαμινοί και άν θεωρηθεί ότι δέν

καλύπτει τις άνάγκες, ή περαιτέρω έπιμόρφωση που άκροθιγώς μνημονεύσαμε, τότε ή διαίρεση σε περισσότερους κλάδους είναι πάντα άνοικτή με τό ίδιο βασικό πρότυπο.

Πρίν κλείσουμε τις γραμμές αυτές δέν θά 'ταν άσκοπο νά ύπογραμμίσουμε ότι σήμερα ή έπιστημονική ειδίκευση και ή διοικητική προσαρμογή έχουν καταστήσει παρόμοια οργανωτικά σχήματα κοινό τόπο. Δέν πρόκειται έπομένως για σκέψεις καινοφανείς ή ιδιαίτερα πρωτότυπες. Τά πρότυπα άφθονούν. Ειδικά μάλιστα στο διοικητικό πεδίο της ναυτιλίας, πολλές ναυτικές χώρες έχουν από καιρό καθιερώσει βασικές ή μετεκπαιδευτικές έπιλογές και ειδικεύσεις που ή ποικιλία τους θά μās άφηνε έκπληκτους. Άλλά και στη χώρα μας ή άνάγκης άναμορφώσεως των κρατικών διοικητικών μας δομών και άνασυντάξεως των δημοσιούπαλληλικών μας δυνάμεων έχει γενικώτερα άναγνωρισθεί. Γεγονός που θά πρέπει νά είναι εύνοϊκό για μία σωστή, λογική, έφικτή, μεθοδευμένη και πάνω άπ' όλα συμφέρουσα στη ναυτιλία άναδιοργάνωση του διοικητικού της όργάνου.

Ξενοφών Α. Άντωνιάδης
Υποναύαρχος Α.Σ. έ.ά.



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

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

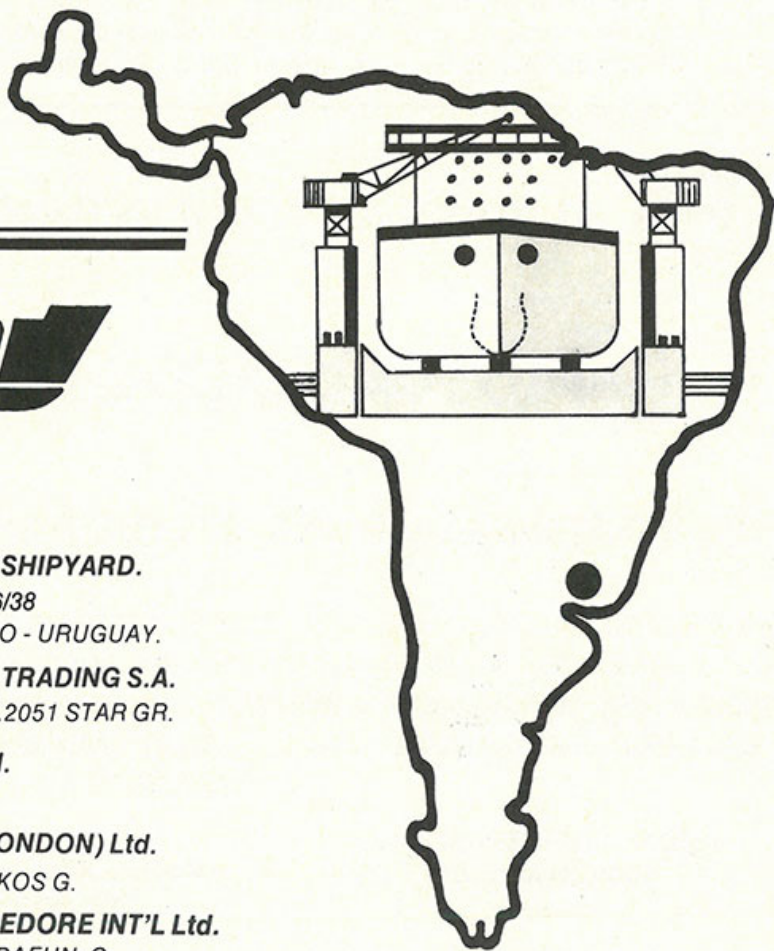
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLIEDORE INT'L Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΟΥ 1984

Του Δρα Ε.Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

Ο παλιός συνεργάτης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» κ. Ε. Ν. Αθηναίος, επιχειρεί πιά κάτω μιά παρακολούθηση των εξελίξεων που σημειώθηκαν κατά τό έτος 1984 στην Ναυτιλιακή Νομοθεσία και Νομολογία, υπογραμμίζοντας πιά συγκεκριμένα τά θέματα εκείνα, τά όποια είχαν μιά βαρύτητα και παρουσίασαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

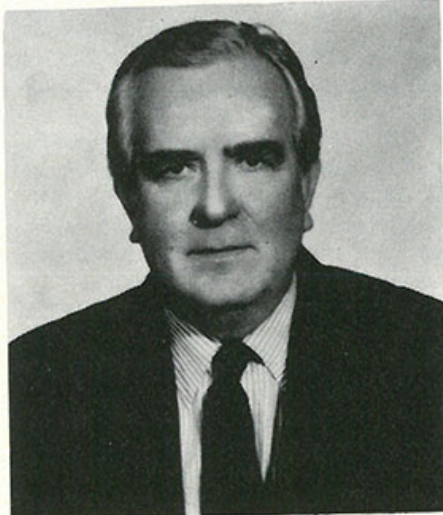
Η προσπάθεια αναμφίβολα χρήσιμη, δίνει μιά συνοπτική εικόνα της Ναυτιλιακής Νομοθεσίας και Νομολογίας του έτους 1984 και διευκολύνει τούς αναγνώστες μας στην άνευρεση των περιπτώσεων, γιά τίς όποιες ένδεχομένως έχουν ενδιαφέρον.

Τό κράτος στην σύγχρονη κοινωνική και οικονομική του όργάνωση, όπως σέ κάθε τομέα της δραστηριότητός του, έτσι και στην Ναυτιλία άποτελεί τόν άπαραίτητο εκείνο συντελεστή που διαμορφώνει τήν άκολουθούμενη πολιτική. Μέ τό νομοθετικό του έργο άναμφίβολα έπηρεάζει και κατευθύνει σύμφωνα μέ τίς επιδιώξεις τούς πρós τούς στόχους πού έχουν έκ των προτέρων θεθεί.

Ειδικότερα μέ τήν λειτουργία της νομοθετικής έξουσίας κατασκευάζονται τά νομικά πλαίσια, τά όποια παρέχουν στίς συναλλακτικές σχέσεις της ιδιωτικής δράσεως τήν άπαραίτητη ύποστηρίξη και μέ τήν λειτουργία των δικαστηρίων εξασφαλίζεται ό σεβασμός των νόμων τούς όποιους ύπαγορεύει ως νομοθέτης και παγώνεται ή έννομη συναλλακτική πρακτική, μέ τήν όμοιόμορφη έφαρμογή αυτών.

Έτσι ή νομοθεσία και ή νομολογία των δικαστηρίων, άποτελούν τήν συνισταμένη γύρω άπό τήν όποια στρέφεται κάθε άναπτυσσόμενη ιδιωτικοοικονομική δράση γι' αυτό και ή παρακολούθηση αυτών παρουσιάζει πάντοτε ενδιαφέρον.

Ιδιαίτερο συνεπώς ενδιαφέρον παρουσιάζουν γιά μās οι σημειωθείσες στό παρελθόν έτος νομοθετικές και νομολογιακές εξελίξεις στην ναυτιλία, τήν παρακολούθηση των όποιων θά έπιχειρήσουμε πιά κάτω συνοπτικά, γιά νά ύπογραμμίσουμε κυρίως τίς περιπτώσεις πού έχουν κάποια βαρύτητα και άσκοουν κάποια έπιρροή στην



όλη ναυτιλιακή συναλλαγή.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Χαρακτηριστικόν είναι ότι ούδείς νόμος, πού νά έχει σχέση μέ τήν ναυτιλία έψηφίσθη και έξεδόθη κατά τό έτος 1984. Μιά μόνον νομοθετική ρύθμιση, που έγινε μέ τό άρθρο 27 του Νόμου 1419/1984 ΦΕΚ 28 Α τήν 14.3.84 και πού άφορά στην βελτίωση των διαδικασιών έκδικάσεως των ύπεξαιρέσεων φορτίων πλοίων, πράξεις οι όποιες όπως είναι γνωστόν τήν τελευταία έποχή, διέσυραν και έδυσφήμισαν τήν έλληνική Ναυτιλία, διεθνώς δύναται νά θεωρηθί ως θετική συμβολή. Είναι γεγονός ότι μέ τήν ρύθμιση του άρθρου 27 του άνωτέρω νόμου, έπιτυγχάνεται ή ταχύτερη έκδίκαση των σχετικών ύποθέσεων, σέ τρόπον ώστε νά μή σημειώνονται καθυστερήσεις πού οδηγούν σέ παραγραφή και συνεπώς στο άτιμώρητον άξιοποιώνων πράξεων.

Παράλληλα, λαμβάνεται πρόνοια ώστε ή νέα ρύθμιση νά έχει έφαρμογή και στίς ήδη έκκρεμείς συναφείς ύποθέσεις.

Βέβαια, τό όλον νομικόν πλαίσιον, όπως σήμερα διαγράφεται άπό τίς διατάξεις του άρθρου 217 του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, χρήζει κατά γενική παραδοχή περαιτέρω βελτιώσεως, διότι παρά τό γεγονός ότι σύμφωνα μέ τό άρθρο αυτό, ή ιδιοποίηση του φορτίου συνιστά τό ειδικό έγκλημα κλοπής φορτίου, όμως οι διατάξεις αυτές παρουσιάζουν έρμηνευτική δυσχέρεια, γιάτί δέν καθορίζουν σαφώς, τά στοιχεία της άντικειμενικής ύποστάσεως του έγκληματος τούτου. Ειδικότερα έχει διαπιστωθεί ότι ή έκδοση του άρθρου 217 του ΚΑΝΔ είναι περιορισμένη και έχει άνάγκη τροποποίησης, γιά νά έπιτευχθεί

ευρύτερη έφαρμογή, ώστε νά τιμωρείται κάθε ιδιοποίηση του φορτίου, άπό τόν πλοίαρχο τά μέλη του πληρώματος, τούς πράκτορες τούς έκναυλωτές τούς διαχειριστές και τούς πλοιοκτήτες, μέ άυστηρότερες ποινές, άπό εκείνες πού προβλέπει τό άρθρο 217 του ΚΑΝΔ.

Κορυφαία νομολογιακή περίπτωση σχετική μέ τό θέμα της κλοπής φορτίου, άπετέλεσε κατά τό 1984, ή ύπ' αριθ. 939/83 άπόφαση του Άρείου Πάγου έκδοθείσα τό έτος 1983, δημοσιευθείσα όμως τό έτος 1984.

Τό Άκυρωτικό Δικαστήριον, τελικώς έδέχθη ότι κλοπή φορτίου ή έξαρτισμού του πλοίου κατά τό άρθρο 217 του ΚΑΝΔ είναι ειδικό ναυτικό έγκλημα πού συνιστά κάθε παράνομη ιδιοποίηση του φορτίου ή έξοπλισμού του πλοίου, άπό τόν πλοίαρχο ή μέλος του πληρώματος.

Στήν περίπτωση αυτή, χωρεί άυτεπάγγελτη δίωξη και έχει έφαρμογή τό άρθρο 217 του ΚΑΝΔ και σέ ήμεδαπούς ναυτικούς ζένων πλοίων συμβεβλημένων μέτό ΝΑΤ.

Άκόμη έδέχθη, ότι κάθε άλλη διάταξη του Ποινικού Κώδικος καθώς και τό άρθρο 375 τούτου, γιά τήν ύπεξίαιρηση δέν έφαρμόζεται και ότι ή σημειωθείσα άφαίρεση πραγμάτων του φορτίου άπό τόν πλοίαρχο γιά παράνομη ιδιοποίηση κατά τήν διάρκεια του ταξιδίου του πλοίου, στή συνέχεια άπόκρυψη των πραγμάτων αυτών στην καμπίνα του και μή παράδοση στους παραλήπτες κατά τήν εκφόρτωση, άποτελεί κλοπή κατά τό άρθρο 217 του ΚΑΝΔ και όχι ύπεξίαιρηση.

Άλλες έξίσου σημαντικές σχετικές νομολογιακές περιπτώσεις άποτελούν ή ύπ' αρ. 524/1984 άπόφαση του Άρείου Πάγου, τό ύπ' αριθ. 118/1984 βούλευμα του Ιδίου Δικαστηρίου και τό ύπ' αριθ. 320/1983 βούλευμα του Συμβουλίου Έφετών Πειραιώς.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Στόν τομέα της Ναυτικής Έργασίας, σέ έκτέλεση του άρθρου 3 του Νόμου 1376/1983 «Μέτρα γιά τήν άντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις, έξεδόθη τό ύπ' αριθ. 29/1984 Προεδρικό Διάταγμα «Καθορισμός έννοιας του άνέργου ναυτικού» ΦΕΚ 7Α τής 24.1.84 μέ τό όποϊον καθορίζονται οι κατά περίπτωση προϋποθέσεις, γιά νά θεωρηθί κάποιος ως άνεργος ναυτικός και νά τύχει των ευεργετημάτων πού προβλέπονται άπό τόν Νόμο.

Άκόμη, έξεδόθη τό ύπ' αριθ. 230/1984 Προεδρικό Διάταγμα ΦΕΚ 85 Α τής 15.6.84 μέ τό όποϊο συμπληρώθηκε άρθρο 2 του ΠΔ 177/1974 και διευρύνθηκε ή όρ-

γανική σύνθεση των πληρωμάτων των επιβατηγών πλοίων (ακτοπλοϊκών - Μεσογειακών - Τουριστικών) σε τρόπον ώστε να περιλάβει 1 ηλεκτρολόγο και 1 βοηθό σε πλοία από 1.500 — 8.000 κοχ. πλύν των δρομολογημένων ακτοπλοϊκών πλοίων που ή πρόσληψη του βοηθού ηλεκτρολόγου είναι προαιρετική. Επίσης, σε πλοία άνω των 8.000 κοχ. καθιερώνεται ή πρόσληψη 2 ηλεκτρολόγων και 1 βοηθού. Κατά τη διάρκεια του 1984 υπεγράφησαν και οι υπό κάτω τέσσερις (4) Συλλογικές Συμβάσεις 'Εργασίας ή λήξη της ισχύος των οποίων ήδη έπληθε την 31/12/84.

α) 'Η Συλλογική Σύμβαση 'Εργασίας Πλοιάρχων 'Επιβατηγών Μεσογειακών και Τουριστικών Πλοίων.

β) 'Η Συλλογική Σύμβαση 'Εργασίας Πληρωμάτων 'Επιβατηγών Μεσογειακών και Τουριστικών πλοίων.

γ) 'Η Συλλογική Σύμβαση 'Εργασίας Πλοιάρχων Ποντοπόρων Φορτηγών Πλοίων 4.500 τόννων D.W. και άνω.

δ) 'Η Συλλογική Σύμβαση 'Εργασίας Πληρωμάτων Ποντοπόρων Φορτηγών Πλοίων 4.500 τόννων D.W. και άνω.

Ηδη εύρισκόμεθα ένωση διαπραγματεύσεων για την κατάρτιση νέων Συλλογικών Συμβάσεων των ανωτέρω κατηγοριών.

Επίσης στά πλαίσια της Συνταγματικής 'Αρχής περί της Ισότητας των δύο φύλων έξεδόθη ή ύπ' αριθ. 70056/8428/83 'Απόφαση ΥΕΝ περί τύπου και τρόπου έκδοσης φυλλαδίων Ναυτικών ΦΕΚ 9 Β της 9.1.84 ή οποία καθιερώνει και την συγκατάθεση της μητέρας σε όρισμένες περιπτώσεις εκδόσεως Ναυτικού Φυλλαδίου από άνήλικο.

Ξεχωριστή θέση στη νομολογία της Ναυτικής 'Εργασίας τό έτος 1984, καταλαμβάνει ή χαρακτηρισθείσα προσφώνως ως ΡΟΖ ΑΠΟΦΑΣΗ.

Πρόκειται για την ύπ' αριθ. 451/1984 'Απόφαση του 'Εφετείου Πειραιώς, μέ την οποία έγινε δεκτό ότι δέν αποτελούν παράπτωμα για γυναίκα ναυτικό οι επισκέψεις και ή νυκτερινή παραμονή άνδρων του πληρώματος στην καμπίνα της, έστω και μέ κλειστή πόρτα.

Η απόφαση αυτή, όπως γίνεται αντιληπτό παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε πλαίσιο κοινωνικό αλλά και νομικό διότι για πρώτη φορά κρίνεται τό είδος και ή έκταση των σχέσεων της γυναίκας ναυτικού, μέ τους άνδρες ναυτικούς μέσα στό πλοίο.

Στή περίπτωση αυτή, υπάρχει κενό νόμου και νομολογίας, έτσι τό Δικαστήριο αντιμετώπισε την υπόθεση μέ πνεύμα σύμφωνο πρός τις σύγχρονες κοινωνικές αντιλήψεις για την Ισότητα των φύλων και τά δικαιώματα της γυναίκας.

Άλλες περιπτώσεις που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ναυτεργατικό ενδιαφέρον είναι οι 'Αποφάσεις που έδημοσιεύθηκαν κατά τό 1984 και αναφέρονται στην υπερωριακή άμοιβή του Μαγειροκαμαρώτου.

Συγκεκριμένα, ή ύπ' αριθ. 820/1983 'Απόφαση του 'Εφετείου Πειραιώς έδέχθη ότι ό Μαγειροκαμαρώτος δικαιούται όλες τις αποδοχές και των δύο ειδικότητων υπό τις

όποιες άπασχολήθηκε, ακόμη και την πάγια κατ' άποκοπή άμοιβή υπερωριών, άνεξάρτητα από την παροχή ή όχι υπερωριακής εργασίας.

Τά ίδια περίπου, έδέχθησαν και οι ύπ' αριθ. 622/1983, 51/1984 'Αποφάσεις του 'Εφετείου Πειραιώς.

Επίσης κατά τό παρελθόν έτος, έδημοσιεύθησαν και οι υπό κάτω αποφάσεις ναυτεργατικού περιεχομένου.

— 'Η ύπ' αριθ. 790/1983 'Εφετείου Πειραιώς που αναφέρεται στό δικαίωμα των πλοιάρχων των ακτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων μέχρι 500 κοχ σε υπερωριακή άμοιβή.

— 'Η ύπ' αριθ. 540/1983 'Εφετείου Πειραιώς ή οποία έδέχθη ότι δύναται ό ναυτικός να καταγγείλει την σύμβαση ναυτολογίας ένεκεν σπουδαίου λόγου έπειδή δέν του κατεβλήθησαν οι αδείσεις εώτερης Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας.

— 'Η ύπ' αριθ. 1018/1983 'Εφετείου Πειραιώς ή οποία αναφέρεται στην εργασία κατά ήμέρα Σάββατο, Κυριακή και κατά τις άργίες.

— 'Ομοια και ή ύπ' αριθ. 1810/1983 'Απόφαση του Πολ. Πρωτ. Πειραιώς.

— 'Η ύπ' αριθ. 406/1983 'Απόφαση του 'Εφετείου 'Αθηνών ή οποία έδέχθη ότι ή διανυκτέρευση του Α' μηχανικού σε άκτοπλοϊκό επιβατηγό πλοίο κατά την παραμονή του πλοίου στό λιμάνι, χωρίς παροχή εργασίας, δέν θεμελιώνει δικαίωμα υπερωριακής άμοιβής.

— 'Η ύπ' αριθ. 50/1984 απόφαση του 'Εφετείου Πειραιώς, ή οποία έδέχθη ότι ό βοηθός θαλαμηπόλου δικαιούται την πάγια υπερωριακή άμοιβή, των 137 ώρων, μηνιαίως και άν δέν είναι προσοντούχος και άν έναυτολογήθη μέ δύο ειδικότητες, ναύτη-καθαριστή και βοηθού θαλαμηπόλου.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι νομοθετικές ρυθμίσεις στον τομέα της Προνοίας των Ναυτικών κατά τό 1984 δέν είναι επίσης έκτεταμένες. Έξεδόθη τό Προεδρικό Διάταγμα 239/1984 «βελτίωση

του θεσμού της ελεύθερης επιλογής Ιατρού και ρύθμιση άλλων θεμάτων ύγειονομικής προστασίας, στους άσφαλισμένους του οικου Ναύτου» ΦΕΚ 95 Α της 22.6.1984. Μέ τό Διάταγμα αυτό καθιερώνεται ή ελεύθερη επιλογή Ιατρού από τους άσφαλισμένους του οικου Ναύτου και ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες της σχετικής διαδικασίας.

Μέ Προεδρικό Διάταγμα, τό ύπ' αριθ. 63/1984 «Τροποποίηση Κανονισμού, περί διαρθρώσεως και άρμοδιότητας του Τμήματος Παροχών του NAT και του τρόπου βεβαίωσης άπονομής και πληρωμής παροχών υπό του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου και Κεφαλαίου Δυτών» ΦΕΚ 20 Α της 24.2.84, καθορίζεται ή ήμερομηνία καταβολής των συντάξεων, καθ' έκαστο μήνα εις τους συνταξιούχους του NAT που κατοικούν στην 'Ελλάδα ή διαμένουν μόλις εις τό έξωτερικό.

Σύνθετες Διάταγμα, έκδιόμενο κάθε χρόνο προκειμένου να καθορισθί ή έκτακτη χρηματική ένίσχυση που δίνεται σε όρισμένες κατηγορίες άνέργων ναυτικών ύπληξε τό Π.Δ. 147/1984 «Χορήγηση χρηματικής ένίσχυσης για τις γιορτές Πάσχα 1984 σε όρισμένες κατηγορίες ναυτικών» ΦΕΚ 46 Α της 16.4.84.

Έξ άλλου, μέ την ύπ' αριθ. 30033/1112/1984 κοινή 'Απόφαση των 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας και 'Εμπορικής Ναυτίας, που δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 236 Β της 13.8.84 έγινε επέκταση του συστήματος της Αυτόματης Τιμαριθμικής 'Αναπροσαρμογής ΑΤΑ και στους συνταξιούχους του NAT.

Επίσης κατά τό 1984, έδημοσιεύθησαν πολλές 'Αποφάσεις Δικαστηρίων που έχουν σχέση μέ τον τομέα της προνοίας των Ναυτικών, όπως την Κοινωνική 'Ασφάλιση, την προστασία σε περίπτωση άτυχήματος αυτών κλπ. κλπ.

Ειδικότερα, μέ την 158/1983 'Απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς έγινε δεκτό ότι υπεύθυνοι για την πληρωμή των εισφορών στό NAT είναι οι πλοιοκτήτες, οι έφοπλιστές, οι διαχειριστές, οι έκπρόσωποι.

Περαιτέρω, στην απόφαση διευκρινίζεται ότι ως έκπρόσωποι των πλοιοκτητών νοούνται οι πράκτορες ή πληρεξούσιοι τούτων στην 'Ελλάδα, οι όποιοι εϋθύνονται μόνον για τις συναλλαγές που διενεργούν και έφ' όσον αναλάβουν έγγραφως προσωπική εϋθύνη για τις όφειλές στό NAT.

Επί του θέματος της άσφαλίσεως στό NAT των 'Αρχιπλοιάρχων και 'Αρχιμηχανικών έξεδόθη και ή ύπ' αριθ. 507/1983 Γνωμοδότηση της Νομικής Διευθύνσεως του ΥΕΝ δημοσιευθείσα τό έτος 1984.

Άλλη απόφαση που παρουσιάζει σχετικό ενδιαφέρον, υπήρξε και ή 2761/1983 του Μον. Πρωτ. Πειραιώς που δέχεται ότι οι άλλοδαποι ναυτικοί δέν ύποχρεούνται στην καταβολή ασφαλιστικών εισφορών στό NAT αφού δέν άσφαλίζονται.

Μιά σειρά αποφάσεων Ναυτεργατικού 'Ατυχήματος που έδημοσιεύθησαν τό έτος 1984 παρουσιάζουν πράγματι ξεχωριστό ενδιαφέρον.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος 'Ηλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of

The Institute of Marine Engineers, London

Member of

The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ: 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

Οι 'Αποφάσεις αυτές είναι:

— 'Η υπ' αριθ. 762/1983 ή οποία δέχεται ότι αποτελεί ναυτεργατικό ατύχημα, ο τραυματισμός ναυτικού λόγω μη καλύψεως συμριδοτροχού από άμελεια του Α' μηχανικού.

— 'Η υπ' αριθ. 1878/1983 ή οποία δέχεται ότι η φυματίωση αποτελεί εργατικό ατύχημα, εφ' όσον ο πλοίαρχος άμέλεια να παραπέμψη στο νοσοκομείο τον άσθενή ναυτικό.

— 'Η υπ' αριθ. 1996/1983 'Απόφαση του Μον. Πρωτ. Πειραιώς δέχεται ότι δεν θεμελιώνεται δικαίωμα σε άποζημίωση για τεχνητών έπισκευών πλοίου ασφαλισμένο στο ΙΚΑ ο όποιος υπέστη ατύχημα σε πλοίο κατά τη διάρκεια ταξιδιού στο έξωτερικό.

— 'Η υπ' αριθ. 203/1984 'Απόφαση του 'Εφετείου Πειραιώς έδэхθη ότι σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος στην άνοικτη θάλασσα, εφαρμόζεται τό Δίκαιο της Σημαίας του πλοίου.

'Η υπ' αριθ. 699/1983 'Απόφαση του 'Εφετείου 'Αθηνών έδэхθη ότι θάνατος ναυτικού συνεπεία έλονοσίας ή όποια προήλθε ύστερα από πολύχρονη παραμονή του πλοίου σε έλογενείς περιοχές, αποτελεί εργατικό ατύχημα.

'Η υπ' αριθ. 419/1984 'Απόφαση του 'Εφετείου Πειραιώς έδэхθη ότι θάνατος ναυτικού, ο όποιος προήλθε από έπιδείνωση καρδιακής προσβολής λόγω μη έγκαιρης ιατροφαρμακευτικής περιθαλψέως άποτελεί εργατικό ατύχημα.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Για την εκπαίδευση των ναυτικών έξεδόθησαν κατά τό 1984 τέσσαρα Προεδρικά Διατάγματα. Ειδικότερα με τό υπ' αριθ. 127/1984 Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 7 Α της 24.1.84 ιδρύθηκαν 6 τμήματα ταχύρρυθμης εκπαίδευσης στο ΚΕΣΕΝ για ναυτικούς πού ναυτολογούνται σε δεξαμενόπλοια.

Με τό υπ' αριθ. 64/1984 Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 21 Α της 27/2/84 καθορίστηκαν οι προϋποθέσεις ύγειονομικής έξετάσεως των ύποψηφίων πρός άπογραφή ναυτικών, πρός άπόκτηση άποδεικτικών ναυτικής Ικανότητας και πρός είσαγωγή στις Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. τροποποιηθέντος καταλλήλως του Π.Δ. 591/1975.

Με τό υπ' αριθ. 65/1984 Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 21 Α της 27/2/84 καθορίστηκαν οι ύποχρεωτικές έλάχιστες άπαιτήσεις πρός έξασφάλιση συνεχούς Ικανότητας και έκσυγχρονισμού των γνώσεων άξιωματικών Ε.Ν. καταστρώματος μηχανής και άσυρμάτου.

Τέλος, με τό υπ' αριθ. 60/1984 Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 16 Α της 21/2/1984 ρυθμίστηκε το θέμα της διαθέσεως των άποθεματικών των Σχολικών Ταμείων των ΔΣΕΝ.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Στόν τομέα πού άφορά την 'Ασφάλεια

της Ναυσιπλοίας σημειώθηκε κατά τό 1984 μία αξιόλογη προσπάθεια εκδόσεως Κανονισμών, με τούς όποιους ρυθίζονται θέματα έσωτερικής λειτουργίας των 'Εμπορικών Πλοίων.

Ειδικότερα εκδόθηκαν:

Τό Π.Δ. 61/1984 ΦΕΚ 19 Α της 23.2.84 με τό όποιο κυρώθηκε ο Κανονισμός πυρίμαχης προστασίας, 'Επιβατηγών πλοίων πού έκτελούν πλόες έσωτερικού.

Τό Π.Δ. 81/1984 ΦΕΚ 25 Α της 6.3.84 με τό όποιο κυρώθηκε ο Κανονισμός για τον έφοδιασμό των 'Εμπορικών Πλοίων με φάρμακα και 'Υγειονομικό 'Υλικό.

Τό Π.Δ. 362/1984 ΦΕΚ 124 Α της 29/8/84 με τό όποιο έτέθη σε έφαρμογή ο Κανονισμός Τηλεπικοινωνιών των 'Ελληνικών 'Εμπορικών Πλοίων.

Τό Π.Δ. 363/1984 ΦΕΚ 125 Α της 30.8.84 με τό όποιο κυρώθηκε ο Κανονισμός Συναγερμού και γυμνασιών στα έμπορικά πλοία.

ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟΘΗΚΟΛΟΓΙΑ

Καθαρά διαδικαστικό θέμα ρυθμίζει τό Π.Δ. 26/1984 πού δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 7 Α της 24.1.1984.

Ειδικότερα όρίζει τά 'Υποθηκολόγια στα όποια πρέπει να έγγραφονται οι ύποθηκες των πλοίων σε περίπτωση προαγωγής της Λιμενικής 'Αρχής, δηλαδή από Λιμενικό Σταθμό σε 'Υπολιμεναρχείο ή από 'Υπολιμεναρχείο σε Λιμεναρχείο κ.ο.κ.

'Άλλο θέμα διαδικαστικό στόν τομέα των Νηολογίων, ρυθμίζει και τό Π.Δ. 28/1984 πού δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 7 Α της 24.1.1984. Πιό συγκεκριμένα τό ως άνω Διάταγμα καθορίζει την διαδικασία πού πρέπει να ακολουθεί ο νηολόγος σε περίπτωση πού ύποβάλλεται αίτηση για την μετονομασία πλοίου.

Κατά την διάρκεια του 1984 έδημοσιεύθησαν μερικές δικαστικές 'Αποφάσεις και 'Απορριπτικές 'Εκθέσεις του Νηολόγιου και Ναυτικού 'Υποθηκοφύλακα Πειραιώς, πού είναι σχετικές με έγγραφές μεταβιβάσεων ύποθηκών και κατασχέσεων ως και με διαγραφές, σημειώσεις, εξαλείψεις και άρσεις.

'Όπως γίνεται άντιληπτό ή χρησιμότης τους είναι προφανής, γι' αυτό και περιληπτικά καταχωρούμε πιό κάτω όρισμενες άπ' αυτές.

Με την υπ' αριθ. 850/1983 'Απόφαση του 'Εφετείου Πειραιώς πού δημοσιεύτηκε τό 1984, έγινε δεκτό ότι για την διαγραφή πλοίου από τά νηολόγια, πού ήταν νηολογημένο κατά τό άρθρο 13 του Ν. 2687/1953, άπαιτείται πιστοποιητικό έξοφλήσεως είσφορών του ΝΑΤ, μόνον όταν ζητείται ή διαγραφή για άλλαγή σημαίας και όχι για άλλο λόγο.

Με την 1499/1979 'Απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιώς έγινε δεκτό, ότι ή έγγραφη πλοίου στο νηολόγιο δεν άποτελεί δικαιοπραξία, αλλά πράξη της Δημοσίας 'Αρχής, πού έπιστεγάζει δικαιοπραξία Ιδιωτικού δικαίου και συνιστά πρόσθετη διατύπωση αυτής.

Με την έγγραφη συντελείται ή μεταβίβα-

Cockatoo Ship Repairs

Cockatoo Dockyard is experienced in all types of repairs of steam and gas turbines and diesel machinery. We provide extensive hull repair facilities, a machine shop for light, medium and heavy machining with a NATA registered metrology section, an electrical and electronic repair division, a modern hydraulics shop and clean-room facilities maintained to a level of 5 microns, and facilities for water/grit blasting of hulls and metal bonding and techniques for shafting.

Details of the two graving docks are:

	Sutherland	Fitzroy
Length	210 M	145.5 M
Breadth	26.7 M	17.9 M
Water over blocks	7.55 M	3.65 M

Service agents for: ● VSG Pumps
● Stal-Laval Turbines ● Stork Diesels
● Elliott Turbines ● GEC Turbines

Ship Technology Unit, a division of Cockatoo Dockyard Pty Ltd — formed in 1981 to extend the services provided to the maritime industry. These services include:

- Marine design ● Feasibility studies
- Marine technology ● Trials evaluation
- Noise and vibration studies
- Special equipment to record and analyse
- Bollard pull on tugs and other craft.

Contact the marketing department:



Cockatoo Dockyard Pty Ltd
P.O. Box 1139, North Sydney, NSW 2060, Australia
Telex: AA72086 SHPTC
A member of the Comsteel Vickers Group

For further particulars, contact
General Engineering Marine Bureau,

Piraeus Consultant C. Papatheodorou
M. Sc. (Munich) CEng. FIMarE MRINA

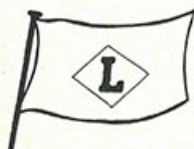
P.O. Box 80347 185 10 Piraeus, Greece.
Tel. 417 8181. Tlx. 241015 CRIS GR.

LELAKIS GROUP

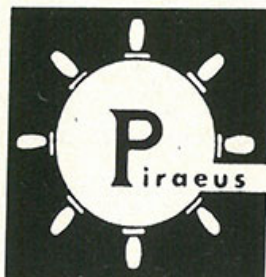
OF COMPANIES



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 Minorities London EC3N1DY

Phone: 01-48 80 066

Telex: 89 53 962

ση της κυριότητας του πλοίου κατά τό άρθρο 6 του ΚΙΝΔ και ή αναγνώρισή του ως ελληνικού, έφ' όσον συντρέχουν οι ουσιαστικές προϋποθέσεις του άρθρου 51 του ΚΙΝΔ.

Κατά την 954/1983 Απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιώς που δημοσιεύτηκε τό 1984, ή εξέλιξη προτιμωμένης ναυτικής ύποθήκης από τό ναυτικό ύποθηκολόγιο γίνεται μέ συναίνεση των δανειστών ή τελεσίδικη δικαστική απόφαση, σέ περίπτωση άποσβέσεως ή άκυρότητας της έγγραφωμένης ύποθήκης.

Ό Ναυτικός Ύποθηκοφύλακας προβαίνει στην εξέλιξη μόνος του, άν υπάρχει συναίνεση και σέ κάθε άλλη περίπτωση κατόπιν δικαστικής αποφάσεως.

Σύμφωνα μέ την 412/1983 Έκθεση του Νηολόγου Πειραιώς ή διαγραφή πλοίου από τά Νηολόγια κατά τό άρθρο 18 του Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου λόγω απώλειας, μόνον γιά όλική πραγματική απώλεια γίνεται και όχι γιά τεκμαρτή.

Σύμφωνα μέ την 402/1983 Έκθεση του Νηολόγου Πειραιώς, ή διαγραφή πλοίου από τά Νηολόγια λόγω πωλήσεως σέ άλλοδαπούς, γίνεται μόνο μέ προσαγωγή πιστοποιητικών εξοφλήσεως φόρων, τελών, και εισφορών. Τέλος σύμφωνα μέ την 400/1983 Έκθεση του Νηολόγου Πειραιώς, ή έγγραφη κατασχέσεως ή ύποθήκης είναι ύποχρεωτική γιά τόν Ύποθηκοφύλακα και γίνεται χωρίς έλεγχο του κύρους και της κυριότητας που ανάγεται στην άρμοδιότητα του Δικαστηρίου. Επίσης δέν γίνεται άρση της συντηρητικής κατασχέσεως μέ αίτηση τρίτου που άμφισβητεί την κυριότητα του καθ. ού.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μέ τό Π.Δ. 479/1984 που δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 169 Α την 1/11/1984 μέ τόν τίτλο: «Όροι και λεπτομέρειες συμμόρφωσης στις απαιτήσεις του Παραρτήματος Ι τη

Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, πλοίων που δέν υπάγονται στις διατάξεις αυτού, καθορίζονται οι επιθεωρήσεις κατασκευής εξοπλισμού, εξαρτημάτων, μέσων και ύλικου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, που πρέπει νά διενεργούνται σέ πλοία κάτω των 400 κοχ.

Επίσης μέ την ύπ' αριθ. 181053/201/1984 Απόφαση του Ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας που δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 73 Β της 13.2.84 καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του συστήματος καθαρών δεξαμενών έρματος (CBT) πετρελαιοφόρων πλοίων.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Πιο κάτω καταχωρούνται όρισμένες Δικαστικές Απόφασεις που δημοσιεύτηκαν κατά τό 1984 και που άφορούν σέ θέματα θαλάσσιας μεταφοράς. Έπελέγησαν γιά τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον που παρουσιάζουν.

Σύμφωνα μέ την 510/1983 Απόφαση του Έφετείου Θεσσαλονίκης ή σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων άποδεικνύεται μόνο μέ φορτωτική ή έγγραφο παραλαβής πραγμάτων προς φόρτωση. Τό βάρος του φορτίου άποδεικνύεται μέ κάθε νόμιμο άποδεικτικό μέσο και μέ μάρτυρες, λόγω άρχής έγγραφου άποδείξεως και έμπορικότητας της συναλλαγής.

Μέ την 1811/1983 απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιώς, έγινε δεκτό ότι γιά την διαβροχή φορτίου από χιονόπτωση κατά την φόρτωση, εϋθύνεται ό μεταφορέας εκτός εάν ήταν αναπότρεπτη κατά τά διάγματά της κοινής πείρας και της λογικής.

Σύμφωνα μέ την 1039/1983 Απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιώς, ή Ρήτρα φορτωτικής LINER TERMS σημαίνει ότι ή παράδοση του φορτίου γίνεται στον τόπο του προορισμού, στην πλευρά του πλοίου και ό παραλήπτης βαρύνεται μέ όλα τά μετέπειτα έξοδα και κινδύνους.

Κατά την ύπ' αριθ. 167/1983 απόφαση του Ειρηνοδικείου Πειραιώς, ή φορτωτική δέν είναι τυπικό έγγραφο μέ την έννοια ότι και χωρίς αυτή είναι έγκυρη ή σύμβαση μεταφοράς. Οι διατάξεις γι' αυτήν δέν είναι ταγμένες μέ ποινή άκυρότητας.

Έκδίδεται μετά την φόρτωση, από τόν πλοίαρχο ή κατόπιν ειδικής εξουσιοδοτήσεώς μου άπο τρίτο πρόσωπο.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Κατά την διάρκεια του 1984, έτέθησαν σέ ισχύ τρεις διεθνείς Ναυτιλιακές Συμφωνίες και ένα Πρωτόκολλο Μικτής Διακρατικής Έπιτροπής. Πιο συγκεκριμένα, έτέθη σέ ισχύ ή Συμφωνία γιά την άποφυγή της διπλής φορολογίας του εισοδήματος από την εκμετάλλευση πλοίων, που είχε ύπογραφεί μεταξύ Ελλάδος και Μαρόκου, δημοσιευθείσα στό ΦΕΚ 69 Α της 21.5.1984.

Επίσης έκυρώθη ή Συμφωνία γιά την ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και τό Πρωτόκολλο που άφορά τους ναυτικούς, που ύπογράφηκαν στό Κάιρο τόν Άπρίλιο του 1981, μεταξύ της Κυβερνήσεως της Έλληνικής Δημοκρατίας και της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου, δημοσιευθείσα στό ΦΕΚ 71 Α της 21/5/84.

Μέ τόν Νόμο 1449/1984 που δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 86 Α της 16.6.1984 έκυρώθη ή Συμφωνία Έμπορικης Ναυτιλίας μεταξύ των Κυβερνήσεων της Έλληνικής Δημοκρατίας και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

Τέλος, μέ την ύπ' αριθ. Φ0544/3290/1984 Κοινή Απόφαση των Ύπουργών Έξωτερικών και Έμπορικης Ναυτιλίας, έγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 17 Α της 21.2.1984 τό Πρωτόκολλο της 5ης Συνόδου της Μικτής Έλληνοσοβιετικής Ναυτιλιακής Έπιτροπής, που ύπεγράφη στην Μόσχα στις 20 Όκτωβρίου 1983.

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



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

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

Δράση καί προβληματισμός

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

«Ο άνθρωπος της δράσης είναι ένα τίποτα. Δρά γιατί αρνείται να σκέπτεται».

Τ' παραπάνω απόφθεγμα δεν ανήκει στον γράφοντα. Ανήκει στον Ντοστογιέβσκι, «τόν μεγάλο ανατόμο της ανθρώπινης ψυχής», όπως χαρακτηρίσε τόν κλασικό Ρώσο συγγραφέα τού περασμένου αιώνα ή παγκόσμια κριτική.

Φαίνεται ότι όλοι οι παράγοντες πού ρυθμίζουν τις τύχες της Ναυτιλίας μας είναι άνθρωποι της δράσης. Πράγμα πού σημαίνει ότι, αν ή παραπάνω ρήση περιέχει έστω και ένα ποσοστό αλήθειας, εξαντλούν τή δραστηριότητά τους περισσότερο στα άμεσα, τά βραχυπρόθεσμα προβλήματα καί λιγότερο στή μελέτη, τήν ανάλυση, τόν μακροπρόθεσμο προβληματισμό.

Θά ήταν, βέβαια, τραγική παρεξήγηση νά έκληφθει αυτό τό «τίποτα» στήν απόλυτη έννοιά του. Η Ναυτιλία μας περιλαμβάνει στούς κόλπους της πλήθος ανθρώπων μέ δευδερκεια, μόρφωση καί επαγγελματική κατάρτιση, ικανών νά αντιληφθούν τήν αναγκαιότητα μιάς θεωρητικής ή καί εφαρμοσμένης μελέτης στό νά γίνει αυτή ή ανάγκη κοινή συνειδίχηση καί νά προσδιορισθούν οι κατάλληλοι φορείς.

Η προϊσταμένη της Ναυτιλίας αρχή, τό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, μπλεγμένο στά πλοκάμια ιδεολογικών δεσμεύσεων, σκοπιμοτήτων (όχι κατ' ανάγκη κακώς έννοουμένων) καί της ανάγκης λύσεως καφτών προβλημάτων της στιγμής πού επιτείνει ή μακρόχρονη ναυτιλιακή κρίση, δεν φαίνεται νά υιοθετεί μακροπρόθεσμες λύσεις - προϊόντα πλατύτερης καί βαθύτερης μελέτης τών ναυτιλιακών δεδομένων. Αν τά πρόσφατα γεγονότα μπορούν νά αποδείξουν τού λόγου τό άληθές, τότε ή έν σπουδή αναδίπλωση στό θέμα τού νομοσχεδίου περί NAT άποτελεί μία σαφή μαρτυρία προσπάθειας πρόχειρης επίλυσης ένός σαφώς μακροπρόθεσμου προβλήματος. Καί ή περίφημη ανακύκλωση είναι δείγμα θυσίας τού μακροπρόθεσμου υπέρ τού βραχυπρόθεσμου, μέτρο έντονα άμφιλεγόμενο, άφου, ούτε πρίν τήν έπιβολή του, ούτε σήμερα είναι δυνατό νά εξακρι-

βωθεί άν τά έκ της εφαρμογής του ώφελήματα ισοφαρίζουν τις άπώλειες από τή στροφή πρós άμιγώς ξένα πληρώματα.

Ό,τι δεν ύπόσχονται οι ύφιστάμενες δομές της έξουσίας θά μπορούσαν ίσως νά ύποσχεθούν ή καλή θέληση καί ή όρεξη γιά δουλειά τών προσώπων πού σήμερα προϊστανται τού Υπουργείου. Πράγματι, τόσο ό άρμόδιος Υπουργός όσο καί τό Έπιτελείο του έχουν πρόσφατα δώσει πλείστα δείγματα τέτοιων ιδιοτήτων. Η καλή θέληση, όμως, δεν άρκει...

Από τήν ίδια της τήν φύση, σάν ιδιωτική - άτομική ύπόθεση, ή έφοπλιστική επιχείρηση έχει, όπως είναι φυσικό, σάν μοναδική σχεδόν μέριμνα τήν εξασφάλιση τού κέρδους ή, στήν χειρότερη περίπτωση, τήν επιβίωση. Άδυνατεί, έτσι, νά συλλάβει τά προβλήματα σέ συλλογική ή, ακόμα περισσότερο, πανεθνική βάση. Στις καλές έποχές θά σου πούνε «τώρα είναι ή ώρα νά βγάλουμε τά σπασμένα, αυτά θά κοιτάζουμε;» ενώ στήν κρίση θ' άκούσεις «εδώ χανόμαστε, μ' αυτά θά ασχολούμεθα;» Η εύθνη, λοιπόν, πέφτει στούς ώμους τού συλλογικού όργάνου, της Ένώσης Έλλήνων Έφοπιστών, πού μόνη αυτή, άπαλλαγμένη από τό στενό άτομικό συμφέρον μπορεί νά άναχθεί στό γενικό. Όχι, όμως, μόνη. Γιατί τότε κάθε άποψη, κάθε θέση, κάθε συμπέρασμα μπορεί νά φανεί ύποπτό σάν ύποκείμενο στό στενό ταξικό συμφέρον. Καί γιατί νά μήν είναι; Τί πιά φυσικό;

Πιά περίπλοκα φαίνονται τά πράγματα από τό χώρο τού ναυτικού συνδικαλισμού. Η προϊστορία του, ή μακρόχρονη καταπίεση πού δεν επέτρεψε μία σωστή ανάπτυξη του καί ή γιά τούς γνωστούς καί άυτονόητους λόγους φτωχή αντιπροσωπευτικότητα της έκάστοτε ήγεσίας του, ελάχιστα τού έπιτρέπουν νά παίξει ένα εποικοδομητικό ρόλο σέ μία συλλογική προσπάθεια τού είδους. Αν μάλιστα σ' αυτά προσθέσουμε καί τήν στενά κομματική έπιρροή επί μερικών έκ τών όργανώσεων καί τήν ανάγκη όλων σχεδόν τών συνδικαλιστικών ήγετών νά δείξουν «πυγμή», οι έλπίδες συρρικνώνονται ακόμα περισσότερο. Αυτές οι παρατηρή-

σεις αναφέρονται, βεβαίως, στις δομές καί όχι στά πρόσωπα, πολλά τών οποίων θά πρέπει νά άσφικτιούν κάτω από τέτοιες συνθήκες.

Δέν επιθυμώ νά προκαταλάβω κάθε μελλοντική προσπάθεια μελέτης καί, ιδίως, τά άπ' αυτήν συμπεράσματα, πιστεύω, όμως, ότι — πρίν από κάθε τι άλλο — ένα πράγμα θά φαινόταν καθαρά. Ότι ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, σάν επιχειρηματική δράση πού εκδηλώνεται κατά συντριπτικά μεγάλο ποσοστό έξω από τόν Έλλαδικό χώρο, βρίσκεται σέ άντιπαράθεση μ' αυτόν. Μέ άλλα λόγια, γιά κάθε νέο μέτρο πού άμεσα τήν άφορά άπαιτείται μία εύρεία συναίνεση. Σέ άντίθεση περίπτωση έπέρχεται ή συρρίκνωση. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι ή άλλη πλευρά — ό έφοπλισμός — μπορεί νά ύπαγορεύει τούς αυθαίρετους όρους του χωρίς τόν κίνδυνο νά απολακτισθεί από τό ένθνικό σύνολο πού — παρά τά άντιθέτως λεγόμενα από μερικούς — είναι καί θά συνεχίσει νά άποτελεί πολύτιμο στήριγμα.

Μέχρι νά έλθει εκείνη ή ήμέρα πού ή ανάγκη της μελέτης, της ανάλυσης, τού προβληματισμού θά γίνει κατανοητή μέχρι οι προσπάθειες νά καρποφορήσουν μέχρι τά συμπεράσματα νά έλεγχοθούν καί νά γίνουν μόνιμη πρακτική μέχρι τότε θά βαδίζουμε στά τυφλά.

Μέχρι τότε, θά ρωτάμε — χωρίς έλπίδα μιάς βάσιμης άπάντησης:

— Μιλάμε γιά τή δημιουργία καθαρά ελληνικών πηγών χρηματοδότησης της Έλληνικής Ναυτιλίας. Είναι δυνατόν κάτι τέτοιο;

— Έπιδιώκουμε τήν όργάνωση Έλληνικής ναυτασφαλιστικής αγοράς. Συμφέρε;

— Όνειρευόμαστε ένα Πειραιά διεθνές ναυτιλιακό κέντρο μέ κέντρο Ναυλώσεων κλπ. Είναι σκόπιμο;

— Είμαστε πιά πλήρες μέλος της ΕΟΚ. Ποιές οι επιπτώσεις επί της Ναυτιλίας μας;

Καί άλλα, καί άλλα...

Ποιός θά είχε τό θάρρος νά άπαντήσει σέ τέτοια έρωτήματα ίσχυριζόμενος ότι δεν μεταφέρει άπλά τήν προσωπική του γνώμη ή, μάλλον, διαίσθηση;

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

ST. CLARE HOUSE 30/33 MINORIES
LONDON 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

Αὐτοί πού χάθηκαν τό 1984

Βαρύ ὑπῆρξε καί φέτος τό τίμημα τοῦ χρόνου πού στέρησε τήν ἑλληνική ναυτιλία ἀπό ἐκλεκτά της στελέχη. Προσωπικότητες παγκόσμιας ἀκτινοβολίας, ἄνδρες ἱκανοί καί ἀξιοί πού θῆ- τευσαν μιά ζωή ὁλόκληρη στήν ὑπόθε- ση τῆς ναυτιλίας καί τίμησαν τό ἑλληνι- κό ὄνομα στόν τομέα τῆς δράσεώς τους, ἐξέλειπαν τό χρόνο πού μᾶς πέ- ρασε, ἀφήνοντας κενά πού ἡ ναυτική οἰκογένεια θά δυσκολευτεῖ νά ἀναπλη- ρώσει. Στούς τιμημένους αὐτούς νε- κρούς ἀφιερώνουμε τήν ἐπιμνημόσυνη στήλη μας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

1924-1984

Ἐξέχουσα φυσιογνωμία τῆς ἑλληνικῆς ἀλλά καί τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας, ἦταν φυ- σικό νά φτάσει στήν κορυφή τῆς ἐπαγγελμα- τικῆς ἱεραρχίας. Μὲ πλούσια ἐπιστημονική μόρφωση καί μὲ ἀνεκτίμητα προσόντα ἡ- θους καί ἱκανότητος ἔθεσε τή σφραγίδα τῆς ἐπιτυχίας σέ κάθε τομέα δραστηριότητος πού ἀνέλαβε. Ἡ ὑπερωκεάνια σύνδεση, ὁ στόλος τῶν κρουαζιεροπλοίων, ἡ ποντοπό- ρος ναυτιλία, ἡ ναυπηγοεπισκευαστική βιά- ση, οἱ ξενοδοχειακές ἐγκαταστάσεις καί ὁ- λες οἱ ἄλλες ἐπιχειρήσεις του, γνώρισαν τό μέτρο τῆς δημιουργικῆς του πρωτοβουλίας. Καί ὅταν ἡ ψήφος τῶν συναδέλφων του τόν ἔφερε στήν προεδρεία τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπέδειξε ὅτι, ἦταν ὁ ἀξίος χειριστὴς τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν θεμάτων πού ἀνύψωσε καί ἐπέβαλε τό κύ- ρος τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΜΑΡΚΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ

1900 - 1984

Πρωτοπόρος στό χώρο τῆς ναυτιλίας ἀ- φιέρωσε τή ζωή του σέ μιά πολυσχεῖδη ἐφο- πλιστική καί ἐπιχειρηματική σταδιοδρομία. Ἀπὸ τούς πρώτους πού πίστεψαν στὰ μεγά- λα δεξαμενόπλοια ἦταν ἀπὸ τούς ἰδρυτές τῆς Ἰντερτάνκο. Παράλληλα ἡ ἐπίδοσή του στήν ἐπιβατηγὴ ναυτιλία πρόσφερε ἐξαιρε- τικὴς μονάδες στήν ἀκτοπολική ἐξυπηρέτη- ση τῆς χώρας, ἐνῶ ἐξίσου ἐπιτυχῶς στάθηκε ἡ ἐπιχειρηματικὴ δράση του στίς εἰσαγωγές γαιανθράκων καί τήν ἐξαγωγή θηραϊκῆς γῆς. Ἀφοσιωμένος στήν ἰδιαίτερη πατρίδα του, τήν Σαντορίνη, τήν πλούτισε μὲ ποικίλα κοινωφελῆ ἔργα. Ὅταν δὲ ἡ ἐπιστημονική του κατάρτιση, ἡ ἐπαγγελματική του ἀκτινο- βολία καί ἡ ἀγάπη τῶν συμπολιτῶν του τόν ἀνέδειξαν μέλος τοῦ Ἑλληνικοῦ Κοινοβου- λίου ἐπὶ 17 συναπτά ἔτη, προσέπεισε μὲ εὐθύ- τητα τὰ δίκαια τοῦ νομοῦ του καί ὑπῆρξε μέ- σα στή Βουλὴ ἡ ζωντανὴ φωνὴ τῆς ναυτιλίας πού συνέβαλε οὐσιαστικά στή μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξη τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΓΕΜΕΛΟΣ

1909-1984

Ἐνας ἀκόμη Καρδαμυλῆς ἐφοπλιστὴς πού ἔφθασε στήν ἐπαγγελματικὴ κορυφή ἀ- φοῦ πέ- ασε ὅλες τίς βαθμίδες τῆς ἱεραρχι- κῆς πλοιαρχικῆς ἀνελίξεως. Ἀσχολήθηκε ἀ- πό μικρὸς μὲ τό ἐμπόριο, στή συνέχεια ὁμοῦ ἀκολούθησε τό ναυτικὸ ἐπάγγελμα καί ἀφοῦ τό γνώρισε καλὰ ἀπὸ ὑπεύθυνες θέσεις εἰ- σῆλθε πάνοπλος στόν ἐφοπλισμό. Σὲ συνερ- γασία μὲ τὸν ἀδελφὸ του ὑπῆρξε ὁ πρῶτος πού ναυπήγησε πλοῖο τύπου SD4 στὰ Ἑλλη- νικά Ναυπηγεῖα. Σὺν ἀληθινὸς Χιώτης δὲν παρέλειψε καμιά εὐκαιρία νά μὴν ἐκδηλώσει τήν ἀγάπη του γιὰ τὴ γενέτειρα χρηματοδο- τώντας πολλὰ κοινωφελῆ ἔργα στήν ἰδιαιτέ- ρα του πατρίδα καί σὲ ἄλλα ἰδρύματα.

ΕΥΤΥΧΙΟΣ Ι. ΓΚΟΥΜΑΣ

1917-1984

Γόνος Σπετσιώτικης οἰκογένειας καί ἀπὸ τούς πρώτους ἀπόφοιτους τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς Ὑδρας, βρέθηκε πάντα στό προσκή- νιο τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς ζωῆς. Πετυχημέ- νος πλοίαρχος ἐπὶ ἀρκετὰ χρόνια συνέχισε τό ναυτικὸ ἐπάγγελμα στόν ἐφοπλισμό σὺν ἐκπρόσωπος μεγάλων ναυτιλιακῶν οἰκῶν τοῦ Λονδίνου. Μέλος τῶν Διοικήσεων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τῆς Ἐνώσεως Ἐ- φοπλιστῶν, τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Τα- μείου, προσέφερε μὲ ἀνιδιοτέλεια καί προ- θυμία τίς ὑπηρεσίες του, ἐνῶ μέχρι τέλους διετέλεσε Διευθύνων Σύμβουλος τῆς ἐται- ρίας «Ἑλληνικά Ναυτιλιακά Ἀσφαλίσεις κατὰ Κινδύνων Πολέμου».

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ

1928-1984

Προερχόμενος ἀπὸ τήν Τζιά καί ἐγκατε- στημένος ἀπὸ νεαρὸς στόν Πειραιᾶ ἀνῆλθε τήν ἐπαγγελματικὴ κλίμακα ἀρχίζοντας ἀπὸ ὑπάλληλος ναυτικῶν πρακτορείων, ἀπο- κτώντας ὕστερα δική του πρακτορειακὴ ἐπι- χείρηση καί φθάνοντας στήν πλοιοκτησία. Μὲ πίστη καί ἐπιμονὴ ἀνεδείχθη πρωτοπό- ρος στήν ἑλληνικὴ μεσογειακὴ ναυτιλία καί δημιούργησε τὴ γνωστὴ ἐταιρία Gregomar. Ἀνεμίχθη στὰ διοικητικὰ πράγματα τοῦ κλά- δου του καί διετέλεσε ἐπὶ μακρὰ σειρά ἐτῶν Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Με- σογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ἀπὸ ὅπου προσέφερε πολὺτιμες ὑπηρεσίες στήν ὑπό- θεση τῆς φορτηγῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας.

ΠΑΥΛΟΣ Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ

1925-1984

Πρόωρος καί ἀδόκητος ὑπῆρξε ὁ θάνατος τοῦ πολιτικοῦ Παύλου Βαρδινογιάννη τοῦ ὁ- ποίου ἡ οἰκογένεια συνδέθηκε μὲ τήν σύγ- χρονη ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότητα. Ξεκινώντας ἀπὸ τό Ρέθυμνο καί ὁλοκληρώ- νοντας τίς πανεπιστημιακές του σπουδές στήν Ἀθήνα ἐντάχθηκε ἐνωρίτατα στήν πολι- τικὴ σταδιοδρομία ἀκολουθώντας τούς Φι- λελευθέρους τοῦ Βενιζέλου τοῦ ὁποῦ ὑ- πῆρξε στενῶτατος συνεργάτης. Ἐκλεγόμε- νος κατ' ἐπανάληψη βουλευτὴς Ρεθύμνου παρουσίασε πολυσχεῖδη δράση διατελέσας καί Ὑπουργός. Μὲ πλούσια ἀντιστασιακὴ δράση τόσο στὰ χρόνια τῆς ξενικῆς κατοχῆς ὅσο καί στήν περίοδο τῆς δικτατορίας ἐργά- στηκε μὲ φανατισμό γιὰ τήν ἐλευθερίαν καί τὴ δημοκρατίαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΛΑΙΜΟΣ

1904-1984

Ὑπόδειγμα πίστεως καί ἐργατικότητος ὁ μικρὸς ὀρφανὸς Αἰγνουσιώτης πάλαιψε σκληρὰ στόν ἐπαγγελματικὸ στίβο συνδέον- τας τήν Αἰγνούσα μὲ τὴ Χίο καί διαπορθμεύ- οντας ἀνθρώπους καί ἀγαθὰ ἐπὶ μιά ζωὴ ὁ- λόκληρη. Λαμπρὸς οἰκογενειάρχης, ἀπέκτη- σε ἀξιότους ἀπογόνους, μαζὶ μὲ τούς ὁποίους εἰσῆλθε στόν μεγάλο ἐφοπλισμὸ ἰδρύοντας τήν ἐταιρία Marcocida τοῦ Πειραιῶς καί ἀ- ποκτώντας φορτηγὰ πλοῖα ἐπάνω στὰ ἀχνά- ρια τῆς Αἰγνουσιώτικης ναυτικῆς παραδόσε- ως. Πετυχημένος πιά ἐφοπλιστὴς ἔφυγε ἀπὸ τὸν κόσμο αὐτόν μὲ τήν ἱκανοποίησιν τῆς συ- νεχίσσεως τοῦ ἔργου του ἀπὸ τὰ ἀξία παιδιὰ του.

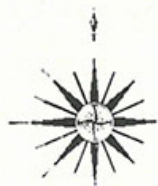
ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

1901-1984

Προσωπικότης τῆς νομικῆς ἐπιστήμης καί τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ζωῆς ὁ Διονύσιος Ποταμιάνος κατήγετο ἀπὸ τό Ἀργοστόλι ὁ- που καί τελείωσε τίς ἐγκύκλιες σπουδές του. Σπούδασε στὴ συνέχεια Νομικὰ καί ἀσκήσας τὴ δικηγορία ἀνεδείχθη σὲ διακεκριμένο ἐπι- στήμονα εἰδικευθεὶς στό ἀστικὸ καί ἰδιαίτε- ρα στό ναυτικὸ δίκαιο στό ὁποῖο καί διέπρε- ψε. Νομικὸς σύμβουλος τῆς Ἐνώσεως Ἐφο- πλιστῶν συνέβαλε οὐσιαστικά στόν ἐκσυγ- χρονισμὸ τῆς ναυτιλιακῆς μας νομοθεσίας, ἐνῶ πολὺτιμες ὑπηρεσίες προσέφερε καί ὡς νομικὸς σύμβουλος μεγάλων ναυτικῶν ἐται- ριῶν.

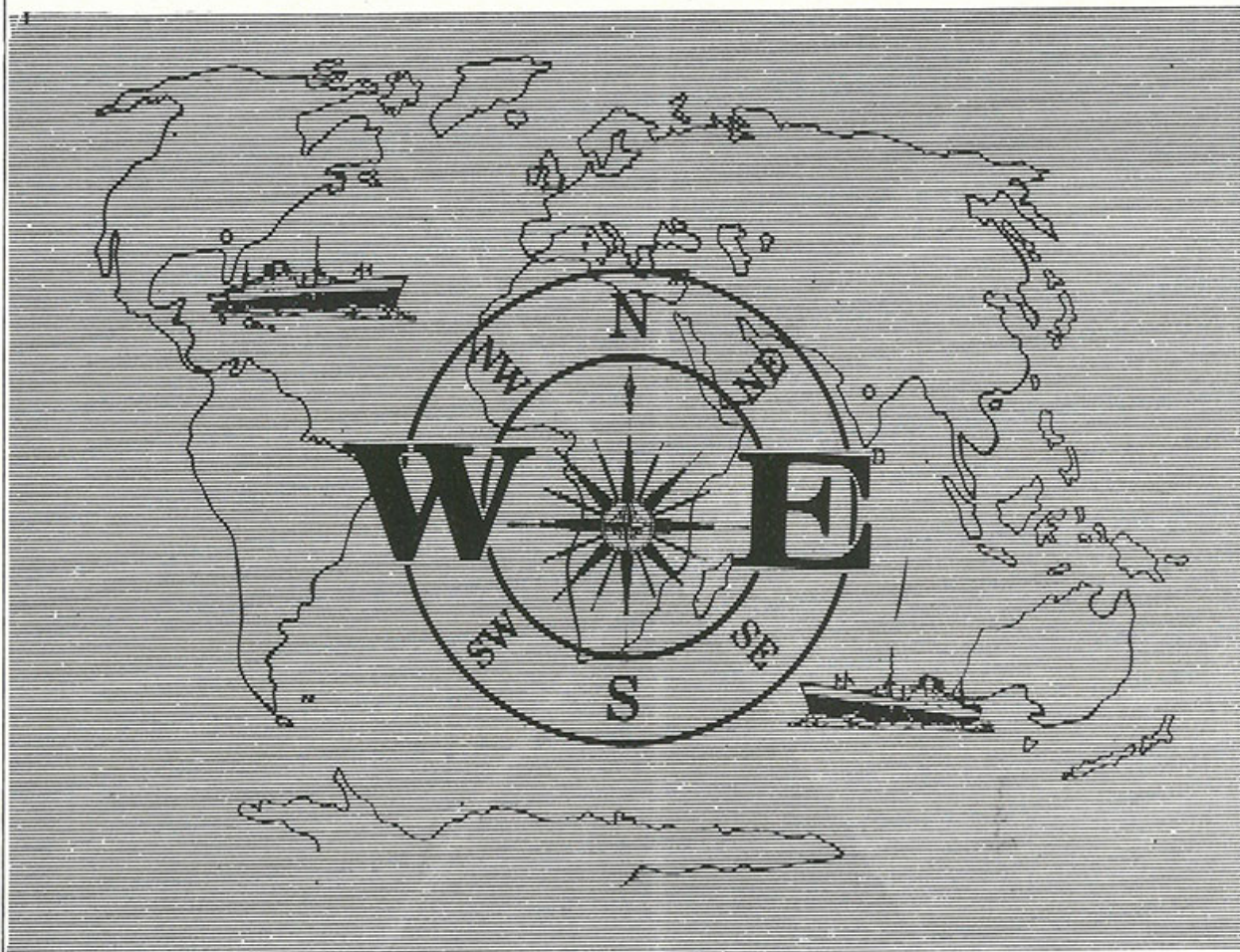
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

- **Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας**
- **Ἡ κατά σημαία δύναμη τῆς Ναυτιλίας μας**
- **Τό ὑπό ναυπήγηση ἑλληνόκτητο τοννάζ**
- **Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου**
- **Ἀνασκόπηση τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ 1984**
- **Ἡ ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1984**
- **Ἀνασκόπηση τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλίας**



Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

ΔΙΑΤΗΡΟΥΜΕ ΤΗΝ ΔΕΥΤΕΡΗ ΘΕΣΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

‘Ολική συρρίκνωση τῆς ‘Ελληνόκτητης Ναυτιλίας ΣΚΑΦΗ 4.389, ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ 53.601.462

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ

‘Η Ναυτιλία μας ακολουθεί πλέον τὰ βήματα τῶν ἄλλων παραδοσιακῶν ναυτιλιῶν, τῶν ὁποίων ἡ δύναμη συνεχῶς μειώνεται τὰ τελευταῖα χρόνια.

Κατὰ τὸ 1984, ἡ συρρίκνωση τῆς δυνάμεως υπῆρξε αἰσθητὴ τόσο στὸ ἐθνικὸ νηολόγιο ὅσο καὶ στὸ τοννάζι πού ἐλέγχουν ‘Ελληνες ὑπὸ ἄλλες δώδεκα σημαίες.

Εἰδικότερα, ἡ δύναμη ὑπὸ τῇ κυανόλευκο μειώθηκε κατὰ τὸ χρόνο πού πέρασε κατὰ 205 πλοῖα καὶ 1.926.301 τόν. γκρός, καὶ στὸ τέλος τοῦ περασμένου Δεκεμβρίου ἀριθμοῦσε 3.217 σκάφη, 35.781.076 τόν. γκρός. ‘Η ἐξέλιξη αὐτὴ ὁδήγησε τὴν ‘Ελληνικὴ σημαία στὴν τέταρτη θέση μεταξύ τῶν πρώτων μεγάλων ναυτιλιακῶν δυνάμεων μετὰ τὸν Παναμᾶ.

Κατὰ τὸ 1984, προστέθηκαν στὸν ἑλληνόκτητο στόλο 43 νεότευκτα σκάφη 942.672 τόν. γκρός καὶ 322 μεταχειρισμένα πλοῖα πού προσκτήθηκαν 6.510.465 τόν. γκρός. Τὸ ἴδιον διάστημα ἐπωλήθησαν σὲ ἄλλοδαπούς 216 πλοῖα, 3.038.918 τόν. γκρός, ὁδηγήθηκαν στὴ διάλυση 199 σκάφη, 4.028.429 τόν. γκρός καὶ χαρακτηρίστηκαν ὀλικές ἀπώλειες ἄλλα 20 σκάφη, 228.833 τόν. γκρός.

Χαρακτηριστικὸ τῶν προβλημάτων πού ἀπασχολοῦν τὸν ἐφοπλισμὸ εἶναι τὸ γεγονὸς ὅτι ἀπὸ τὰ 322 πλοῖα πού ἀγοράσθηκαν μέσα στὸ χρόνο, ἀπὸ ἄλλοδαπούς, μόνο τὰ 162, δηλαδὴ ποσοστὸ 50% περίπου ἐγγράφηκε στὸ ἑλληνικὸ νηολόγιο.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σὲ 43 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 942.672 τόν. γκρός, ἀνῆλθαν τὰ προστεθέντα, κατὰ τὸ λήξαν ἔτος νεότευκτα σκάφη, ἐναντὶ 54 σκαφῶν, 1.320.671 τόν. γκρός τοῦ 1983, 43 σκαφῶν, 977.815 τόν. γκρός τοῦ 1982, 48 σκαφῶν, 955.325 τόν. γκρός τοῦ 1981 καὶ 28 σκαφῶν 524.214 τόν. γκρός τοῦ 1980. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ γιὰ τὰ ἔτη 1979, 1978, καὶ 1977 ἦταν 30 σκάφη, 641.429 τόν. γκρός, 56 σκάφη 756.030 τόν. γκρός καὶ 151 σκάφη 2.397.118 τόν. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδὴ μείωση κατὰ 11 σκάφη ἐναντὶ τοῦ προηγούμενου ἔτους μὲ παράλληλη μείωση τοῦ τοννάζι κατὰ 377.999 τόν. γκρός. ‘Απὸ τὰ προστεθέντα νεότευκτα, 23 σκάφη, 557.390 τόν. γκρός ἦταν μάλκ κάρριερς, 15 σκάφη, 232.342 τόν. γκρός φορτηγὰ καὶ 5 δεξαμενόπλοια, 152.940 τόν. γκρός. ‘Απὸ αὐτὰ τὸ 95% ἐνεγράφη στὸ ‘Ελληνικὸ νηολόγιο καὶ τὸ ὑπόλοιπο 5% στὸ Παναμαϊκὸ.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ τοῦ ‘Ελληνικοῦ Νηολογίου γιὰ τὰ ἔτη 1983, 1982, 1981 καὶ 1980 ἦταν 83,3%, 79,8%, 84,7% καὶ 94,6%.

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγὰ		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	21	519.990	15	232.342	5	152.940

‘Απὸ τὰ ὑπόλοιπα, 33 πλοῖα 1.040 τόν. γκρός νηολογήθηκαν στὴν Λιβερία, 65 πλοῖα 911.037 τόν. γκρός στὸν Παναμᾶ, 42 σκάφη, 489.840 τόν. γκρός προτίμησαν τὸ νηολόγιο τῆς Κύπρου καὶ 13 χωρητικότητος 123.064 τόν. γκρός τῆς Μάλτας.

‘Αναμφισβήτητα, πρέπει νὰ σημειωθεῖ ὅτι ἡ ‘Ελληνικὴ σημαία κέρδισε τὸ 95% περίπου τῶν νεοτευκτῶν σκαφῶν πού παραδόθηκαν κατὰ τὸ 1984, ἐνῶ ἀντίστοιχα ἀπὸ τὰ διαγραφέντα ἀπὸ τὸ νηολόγιό της ἕνας πολὺ μεγάλος ἀριθμὸς ἀντιπροσωπεύει πλοῖα πού ἐπωλήθησαν γιὰ διάλυση, δύο στοιχεῖα πού ἐπιτρέπουν κάποια αἰσιοδοξία γιὰ τὴν σταδιακὴ ἀνανέωση τοῦ πλωτοῦ μας ὕλικου.

‘Απὸ τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν στὴ δύναμη τῶν ἄλλων σημάτων πού κυρίως καλύπτουν ἑλληνικά συμφέροντα, ἀξίζει νὰ σημειώσουμε ὅτι ἡ Λιβεριανὴ παρέμεινε στὰ αὐτὰ ἐπίπεδα (μείωση κατὰ 5 σκάφη, 158.206 τόν. γκρός), ἡ Παναμαϊκὴ σημείωσε μείωση κατὰ τρία πλοῖα καὶ 39.151 τόν. γκρός καὶ ἡ Κυπριακὴ κατὰ δύο καὶ 125.080 τόν. γκρός.

Κλείνοντας τὴν σύντομη αὐτὴ εἰσαγωγή, ὑπογραμμίζουμε ὅτι συνολικὰ κατὰ τὴ διετία 1982-84, ὁ ὑπὸ ‘Ελληνικὴ σημαία ἐμπορικὸς στόλος μειώθηκε κατὰ 331 πλοῖα, 2.276.388 τόν. γκρός, γεγονός πού πρέπει νὰ μᾶς ὁδηγήσει στὴν ἀμεση λήψη ὅλων τῶν μέτρων πού θὰ βοηθήσουν στὴ τόνωση τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου.

LIBERIANH	—	—	—	—	—	—
PANAMA'IKH	2	37.400	—	—	—	—
KYPIAKH	—	—	—	—	—	—
MAΛTAS	—	—	—	—	—	—
LIBANOU	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	23	557.390	15	232.342	5	152.940

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τὰ ἀγορασθέντα ἀπὸ τὴν ἄλλοδαπὴ μεταχειρισμένα σκάφη, μάλκ κάρριερς, φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια ἀνῆλθαν σὲ 322, συνολικῆς χωρητικότητος 6.510.465 τόν. γκρός καὶ ἦταν περισσότερα ἐναντὶ τοῦ 1983 κατὰ 79 σκάφη καὶ 73.934 τόν. γκρός. ‘Η κατανομή τους κατ' εἶδος καὶ σημαίες ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγὰ		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	71	1.556.786	62	753.748	29	1.537.011

ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	16	421.804	6	48.463	11	570.053
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	23	493.866	34	252.588	8	164.583
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	12	161.632	23	180.625	7	147.583
ΜΑΛΤΑΣ	4	67.713	9	55.351	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	4	62.930	—	—	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	—	—	1	5.226	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	—	—	1	21.619
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	1	8.884	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	131	2.773.615	135	1.296.001	56	2.440.849

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σε άλλοδαπούς, ελληνικής πλοιοκτησίας σκάφη ανήλθαν σε 216, συνολικής χωρητικότητας 3.038.918 τον. γκρός και ήταν περισσότερα έναντι του προηγούμενου έτους κατά 131 σκάφη ενώ παρατηρήθηκε αύξηση στο τονάζ των πωληθέντων κατά 1.874.597 τον. γκρός. 'Η κατανομή τους κατ' είδος και σημαίες έχει ως ακολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	41	673.505	102	750.284	17	614.422
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	28.101	5	46.628	7	330.067
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	4	122.886	16	97.904	4	211.785
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	21.706	8	23.544	1	22.243
ΜΑΛΤΑΣ	4	74.253	3	14.224	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	—	—	1	5.226	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ	—	—	1	2.140	—	—
Σύνολο	51	920.451	136	939.950	29	1.178.517

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Τά διαλυθέντα κατά τό διαρρέυσαν έτος ανήλθαν σε 199 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 4.028.429 τον. γκρός, έναντι 149 σκαφών και 3.544.406 τον. γκρός του 1983 και 185 σκαφών και 3.878.658 τον. γκρός του 1982.

'Η κατανομή τους κατ' είδος και σημαίες έχει ως ακολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	35	650.131	62	411.237	37	1.888.619
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	5	41.383	5	286.335
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	7	95.923	14	118.991	1	31.779
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	2	41.861	13	89.269	4	236.283
ΜΑΛΤΑΣ	1	22.354	9	65.284	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	—	—	3	19.239	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ	—	—	—	—	1	29.739
ΣΥΝΟΛΟΝ	45	810.269	106	745.405	48	2.472.755

'Η πορεία των διαλύσεων από τό 1970 και έντεϋθεν έμφαίνεται στον κατωτέρων πίνακα:

Έτος	1970	Διαλύθησαν	78	σκάφη	543.499	τ. γκρός
»	1971	»	105	»	688.406	»

»	1972	»	125	»	923.766	»
»	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	»
»	1984.....	»	199	»	4.028.429	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τά απολεσθέντα έξ άλλου κατά τό λήξαν έτος ανήλθαν σε 20 σκάφη, 228.833 τον. γκρός και ήταν λιγότερα κατά 19 σκάφη και 194.639 τον. γκρός του προηγούμενου έτους.

'Η κατανομή τους κατ' είδος και σημαίες είναι ή εξής:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3	67.474	11	56.461	1	43.231
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	3	25.912	1	32.756
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1	2.999	—	—
ΣΥΝΟΛΟΝ	3	67.474	15	85.372	2	75.987

'Η πορεία των απολεσθέντων από διάφορα άτυχήματα σκαφών, από τό 1970 και έντεϋθεν έμφαίνεται στον 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
»	1984.....	»	20	»	228.833

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Οι αύξομειώσεις έξ άλλου κατά σημαίες κατά τό λήξαν έτος έν συγκρίσει μέ τό 1983 στην ελληνόκτητη δύναμη έμφαίνονται στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1984 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1983 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	- 205	- 1.926.301
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ.....	- 5	- 158.206
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ.....	- 3	- 39.151

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΕΤΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	ΠΑΝΑΜΑ	ΛΙΒΑΝΟΥ	ΚΥΠΡΟΥ	ΜΑΛΤΑΣ	ΣΙΓΚΑΠ.	Ν.ΣΗΛ.	ΑΓΓΛΙΑ	ΜΠΑΧ.	ΦΙΛΙΠ.	ΟΝΔΟΥΡ.	ΚΕΎ'Α.
1980	41.421.923	10.128.599	828.734	2.274	1.075.187	—	77.799	—	—	—	—	—	—
1981	42.289.117	9.089.715	1.505.669	—	1.230.707	—	—	—	—	—	—	—	—
1982	38.075.112	9.327.159	816.286	51.399	1.851.595	333.019	—	—	—	—	—	—	—
1983	37.707.377	9.547.161	4.995.995	103.574	2.953.584	574.911	—	—	—	—	—	—	—
1984	35.781.076	9.388.955	4.956.844	185.743	2.828.504	235.419	112.944	52.309	3.661	21.619	8.884	18.089	7.435

ΚΥΠΡΙΑΚΗ.....	- 2	- 125.080
ΜΑΛΤΑΣ.....	- 10	- 339.492
ΛΙΒΑΝΟΥ.....	+ 1	+ 82.169
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ.....	- 3	- 29.859
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ.....	0	0
ΑΓΓΛΙΚΗ.....	- 1	- 29.739
ΟΝΔΟΥΡΑΣ.....	- 1	- 2.140
ΚΕΪΛΑΝΗ.....	0	0
ΜΠΑΧΑΜΑΣ.....	+ 1	+ 21.619
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ.....	+ 1	+ 8.884
ΣΥΝΟΛΟ.....	- 227	- 2.537.296

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 66,75% τής Έλληνόκτητης Ναυτιλίας, υπό τις σημαίες τις οποίες άνασκοπού-
με καλύπτει ή Κυανόλευκος, μειωθείσα τό 1984 κατά 5,11% έναντι τού προηγούμε-
νου έτους. Ή συμμετοχή τών υπόλοιπων σημαίων είναι 17,52% γιά τήν Λιβεριανή,
9,25% γιά τήν Παναμαϊκή, 5,28% γιά τήν Κυπριακή, 0,44% γιά τή Μάλτα, 0,35%
τού Λιβάνου, 0,21% τής Σιγκαπούρης, 0,10% τής Νέας Ζηλανδίας, 0,01% τής Αγ-
γλίας, 0,04% τών Μπαχάμας, 0,02% τών Φιλιππίνων, 0,03% τής Όνδούρας και
0,01% τής Κεϋλάνης.

Καί αναλυτικώτερα:

Ένεγράφησαν κατά τό υπό άνασκόπηση έτος 198 σκάφη, συνολικής χωρητικότη-
τας 4.599.877 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	21	τ.γκρός	519.990
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-1984.....	26	»	564.441
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-1975.....	42	»	952.699
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	»	39.649
Φορτηγά νεότευκτα.....	15	»	232.342
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-1984.....	13	»	136.840
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-1975.....	38	»	532.215
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1950-1965.....	11	»	84.693
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	5	»	152.940
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-1984.....	3	»	457.020
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-1975.....	21	»	927.051
Σύνολο σκάφη.....	198		4.599.877

Διεγράφησαν έξ άλλου κα ά τό αυτό χρονικό διάστημα 403 σκάφη, συνολικής χω-
ρητικότητας 6.526.178 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες
πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-84.....	9	τ.γκρός	197.970
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	58	»	1.214.966
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1965.....	48	»	700.034
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	13	»	142.996
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	63	»	448.190
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965.....	150	»	1.007.661
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	44.195
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	30	»	2.044.416
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965.....	31	»	725.750
Σύνολο σκάφη.....	403		6.526.178

Ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντζελικ Σπίριτ.....	36.353	ναυπηγ. Σασέμπο
Άντζελικ Φαίηθ.....	36.353	ναυπηγ. Σασέμπο
Θαλασσινή Χαρά.....	16.794	ναυπηγ. Γερμανία
Τζάκυ.....	32.247	ναυπηγ. Χιτάτσι
Νόρθ Μαρτσιόνες.....	36.300	ναυπηγ. Χιτάτσι
Μαρία Ι.Α.....	19.800	ναυπ. Ίσικ. Χαρίμα
Φραγκίσκος Χ.Κ.....	22.000	καθελκ. Άϊοί Ίαν./84
Όσσαν Κίγκ.....	20.494	ναυπηγ. Άστυλλέρος

Μήλος.....	28.100	ναυπηγ. Νίππον Κόκαν
Άλφα Φέιθ.....	22.000	Ναυπηγ. Ίσικ. Χαρίμα
Άρχιμήδης.....	25.063	ναυπ. Χιτάτσι
Δώρικ Τραϊντεντ.....	21.300	Καθελκ. Σανονιάσου
Νόρθ Ντάτσες.....	36.000	καθελκ. Μπουρμάσι ερ
Άτλας Α.Σ.....	22.172	ναυπηγ. Βραζιλία
Άγιαξ Α.Σ.....	23.074	ναυπηγ. Βραζιλία
Δημήτρης Ε.....	13.958	καθελκ. Ίσικ. Χαρίμα
Ποντοπόρος.....	15.880	καθελκ. Χακοντάτε
Τετιέν.....	25.000	καθελκ. Χαγιασικάνε
Έντέβορ.....	22.208	καθελκ. Μιτσουμπίσι
Θαλασσινή Άξια.....	16.794	ναυπηγ. Γερμανία
Θηρασία.....	28.100	καθελκ. Τσουρούμι

Σκάφη 21..... 519.990

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όσσαν Τρέιντερ.....	18.818	καθελκ. Καουέρι
Άντελίνα.....	16.356	άγορά έξ Ίαπωνίας
Γαλάτεια Φ.....	11.269	άγορά έξ Ίαπωνίας
Νόρθ Βαϊσκάουντες.....	40.300	καθελκ. Ναγκασάκι
Νιμόντ.....	39.004	άγορά έξ Νορβηγίας
Γκόλντεν Πρίνς.....	19.500	καθελκ. Σιμίζου
Έσπερος.....	31.329	άγορά έξ Λιβερίας
Άϊλαντ Σκίπερ.....	16.800	καθελκ. Χιτάτσι
Αναγγελ Άτλας.....	10.000	ναυπηγ. Ίσικ. Χαρίμα
Λητώ.....	18.104	άγορά έξ Λιβερίας
Πάμισος.....	16.237	άγορά έξ Δανίας
Φεϋρούζ ΙΙ.....	19.049	καθελκ. Σάντερλαντ
Άτλάντικ Σήμαν.....	16.056	άγορά έξ Λιβερίας
Κύπανδρος.....	23.596	άγορ. έξ Γαλλίας
Παντελής Α. Λαϊμός.....	16.794	καθελκ. Γερμανία
Έεπλόρερ.....	22.208	πρ. «ΕΞΠΛΟΡΕΡ ΙΙΙ»
Κρατίλαος.....	6.598	πρ. «GOLDEN BREEZE»
Άστωρ.....	29.860	άγορ. έξ Λιβερίας
Σαξέσορ ΙΙΙ.....	16.993	άγορά έξ Φινλανδίας
Βένι ΙΙ.....	16.993	άγορά έξ Φινλανδίας
Ευάγγελος Α.....	16.844	
Βίσμαρ.....	16.169	παρέμεινε στή δύναμη
Κόνκαρ Ήφαιστος.....	45.025	ναυπηγ. Γερμανία
Λίμπεζπόρτ.....	19.343	υπέστειλε Παναμαϊκή
Άντζελικ Φαίηθ.....	36.353	υπέστειλε Λιβεριανή
Γκόλντεν Κόνδωρ.....	24.843	ναυπηγ. Σανονιάσου
Σκάφη 26.....	564.441	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ναυτίλος.....	16.246	πρ. «ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΛΕΜΟΥ»
Στάρ Κάστωρ.....	14.667	παρέμεινε στή δύναμη
Μάδερ.....	11.361	πρ. «ΜΑΡΙΑ Ξ.»
Προγκρέσιβ.....	10.722	πρ. «ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ»
Πρωτόμαχος.....	16.191	πρ. «ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ»
Πετρέλ.....	13.036	
Σή Γουίντ.....	34.640	πρ. «ΠΡΟΣΩ» (Έλλ.)
Φάγκ Τίνα.....	13.580	πρ. «ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ»
Πύλος.....	10.244	άγορά έξ Κεϋλάνης
Αίτζιαν Σή.....	57.761	υπέστειλε Μάλτας
Μόριο.....	3.762	πρ. ΑΛΙΣΙΑ»
Στάνταρντ Έντέβορ.....	31.334	
Νιόβη.....	22.604	υψωσε Έλληνική
Τζίμυ.....	13.847	άγορά έξ Βραζιλίας
Γαρδένια.....	28.373	άγορά έξ Λιβερίας
Άδελφότης.....	30.486	άγορά έξ Λιβερίας
Κέιπ Ταίναρον.....	9.792	πρ. «ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ»
Πολύτω.....	36.365	άγορά έξ Λιβερίας
Θαλασσοπόρος.....	12.660	πρ. «ΚΡΕΩΝ»
Γιούρο Πρινσές.....	14.315	υπέστειλε Λιβεριανή
Θεαντώ Α.Σ.....	22.866	άγορά έξ Βρεταννίας

Μαρινίκη.....	85.367	υπέστειλε Κυπριακή
Γκόλντεν Άρρουν.....	51.644	πρ. «ΑΜΑΛΙΑ II»
Στάνταρντ Άρντερ.....	39.403	αγορά εκ Βρεταννίας
Μηλού Στόουν.....	13.867	αγορά εκ Λιβερίας
Σαίντ Γεράσιμος.....	9.644	αγορά εκ Φιλιππίνων
Σή Τρανσπόρτερ.....	13.907	πρ. «ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'ΙΝΤ»
Λεβάντε.....	33.980	πρ. «ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» (ΈΛ.)
Μάνεσι.....	11.256	πρ. ΚΕ'Ι'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ
Φιλίπποι.....	16.283	αγορά εκ Γαλλίας
Όμέρικ Ντόουν.....	17.187	αγορά εκ Βρεταννίας
Άλιντα.....	23.218	αγορά εκ Σιγκαπούρης
Όδύσσεια 10.....	15.976	
Άλεξία.....	16.048	πρ. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ»
Απολλώνιους.....	16.210	
Τζασμίν.....	22.160	αγορά εκ Βρεταννίας
Γεώργιος Κ.....	12.204	αγορά εκ Γαλλίας
Άλίσια.....	16.402	πρ. «ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ»
Άλκήνωρ.....	70.988	αγορ. εκ Νορβηγίας
Ανδρος Μέντωρ.....	13.753	παρέμεινε στη δύναμη
Ατλαντίς Λάκ.....	20.354	πρ. «ΠΑΓΓΑΙΟΝ»
Κέιπ Σουηήριον.....	8.896	
Σκάφη 42.....	952.699	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ — 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνναμίνα.....	14.088	πρ. ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ
Κάρμεν.....	23.391	πρ. «ΚΑΙΤΗ»
Υπερίων.....	2.167	
Σκάφη 3.....	39.646	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρη Σπίριτ.....	2.048	
Άμαλία.....	14.300	ναυπηγ. Κόμπε
Φορτούνε.....	19.562	ναυπηγ. Κούρε
Γαρουφαλιά.....	23.450	ναυπηγ. Μαϊζούρου
Σιλβερ Γκάφ.....	13.750	
Μαίρη.....	14.500	
Δαναός.....	14.103	ναυπηγ. Κόμπε
Αϊλαντ Τζέμ.....	16.800	ναυπηγ. Μαϊζούρου
Σιλβερ Χάππινες.....	13.750	ναυπ. Σιμονοσέκι
Άριστοτέλης.....	13.600	
Μάρω Λ.....	25.000	
Σιλβερ Λήντερ.....	16.800	ναυπ. Ίννοσίμα
Αϊλαντ Σκίππερ.....	16.800	
Ανανγέλ Άτλας.....	10.000	
Όλύμπικ Μέλοντυ.....	17.879	
Σκάφη 15.....	232.342	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ράινβελς.....	12.598	αγορά εξ Άγγλίας
Κράτων.....	7.427	
Έσπερίς.....	9.437	πρ. «ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ»
Κέιπ Σύρος.....	8.898	αγορά εκ Λιβερίας
Άφροδίτη Κ.....	10.482	αγορά εκ Παναμά
Άλίκη II.....	12.376	αγορά εκ Παναμά
Βοερμάνν Βαγκόνι.....	12.811	πρ. ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ (ΕΛ.)
Σέμι II.....	12.498	πρ. ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ (ΈΛ.)
Βενέτικο.....	12.238	αγορά εκ Βρεταννίας
Δημήτρης Λεβεντάκης.....	6.597	υπέστειλε Κυπριακή
Τάμπο.....	10.185	υψωσε Έλληνική
Μαρία Άγγελικούση.....	10.994	πρ. «ΣΑΝ ΜΑΡΙΑ» (ΈΛ.)
Τρανσασίφικ.....	10.299	πρ. «ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» (ΈΛ.)
Σκάφη 13.....	136.840	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπαρού Λάκ.....	9.859	
Κραταίος.....	7.415	αγορά εκ Λιβερίας
Ούρανία.....	8.967	αγορά εκ Παναμά
Κάρπαθος.....	12.701	αγορά εκ Δ. Γερμανίας
Αίγαϊον Πρόγκες.....	5.527	αγορά εκ Λιβερίας
Αίγαϊον Μπαίη.....	5.537	αγορά εκ Λιβερίας
Φ ρ α ζ ή ς.....	12.463	αγορά εκ Γαλλίας
Κάρος.....	12.702	αγορά εκ Παναμά
Γαρμής.....	36.038	υπέστειλε Λιβεριανή
Έλιζα.....	6.006	υπέστειλε Σιγκαπούρης
Άλίκη.....	10.069	αγορά εξ Άργεντινής
Μάστερ Τζώρτζ.....	8.455	υπέστειλε Παναμαϊκή
Μπάτης.....	78.373	αγορά εκ Λιβερίας
Αιτζιαν Αϊλαντ.....	4.838	αγορά εκ βραζιλίας
Γκούντ Λάκ.....	12.463	αγορά εκ Γαλλίας
Κέιπ Ριον.....	8.908	αγορά εκ Λιβερίας
Μπήλιφ.....	9.564	
Πελίας.....	1.183	
Άγιος Νικόλαος.....	3.646	πρ. «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.»
Γουέστερν Αϊλαντ.....	2.206	αγορά εκ Παναμά
Κίναρος.....	12.701	υπέστειλε Παναμαϊκή
Παισθέα.....	80.225	υπέστειλε Λιβεριανή
Ποντοπορεία.....	80.194	υπέστειλε Μάλτας
Χαραπάν.....	12.463	αγορά εκ Γαλλίας
Άρκτος.....	9.778	πρ. «ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ»
Ίολοί.....	4.999	πρ. «ΙΡΙΣ» (ΈΛ.)
Πέρλα.....	4.718	
Ράνια.....	9.919	π. «ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ»
Μαντελέν.....	5.590	αγορά εκ Σουηδίας
Γεώργιος Χ.....	10.327	πρ. «ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ»
Άθως.....	1.586	αγορά εξ Όλλανδίας
Άραμς.....	1.586	αγορά εξ Όλλανδίας
Έλισάβετ.....	9.111	αγορά εξ Βραζιλίας
Πόρθος.....	1.585	αγορά εξ Όλλανδίας
Άγγεμέντ.....	4.995	πρ. «ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ»
Άθως.....	10.008	παρέμεινε στη δύναμη
Κρύσα.....	5.525	αγορά εκ Πολωνίας
Έλπίδα.....	9.985	πρ. «ΒΑΓΙΑ» (ΈΛ.)
Σκάφη 38.....	532.215	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρέιντερ.....	13.054	πρ. «ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ»
Ματτέρχορν.....	9.665	πρ. «ΜΑΛΙΑΚΟΣ» (ΈΛ.)
Άννα Α.....	9.237	πρ. «ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ VIII»
Άγγελική Σ.....	10.750	πρ. «ΗΛΙΟΣ»
Γιούνιχοουπ.....	3.847	παρέμεινε στη δύναμη
Έλλάς Φρηζέρ.....	4.390	παρέμεινε στη δύναμη
Ίμαλαία.....	10.981	πρ. «ΟΛΥΜΠΙΑΝ»
Ρόνσον.....	6.100	παρέμεινε στη δύναμη
Ρόνχιλ.....	6.063	παρέμεινε στη δύναμη
Μιμόσα Τρέιντερ.....	5.289	παρέμεινε στη δύναμη
Βαρβάρα Του.....	5.317	πρ. «ΦΕΛΙΣΙΤΥ» (ΈΛ.)
Σκάφη 11.....	84.693	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κορίανα.....	38.000	καθελκ. Ναγκάσου
Ανδρομέδα.....	38.500	
Γουόρντλντ Πρόντιους.....	17.199	
Θηρασία.....	28.100	
Φελίσιτυ Λ.....	31.141	ναυπηγ. Σασέμπο
Σκάφη 5.....	152.940	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κανάρια	151.225	άγορ. Άγγλία
Μέντ Χέρον	60.655	άγορ. Λιβερία
Κίνγκ Άλεξάντερ	245.140	άγορ. Σουηδία
Σκάφη 3.	457.020	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπράσσελς	14.948	άγορ. εκ Βρεταννίας
Έρση	45.988	υπέστειλε Λιβεριανή
Μυστράς	51.705	άγορ. εκ Λιβερίας
Άρμονικός	38.845	άγορ. εκ Λιβερίας
Ερμούπολις	46.248	πρ. «ΤΣΑΡΙΤΥ»
Άλλεντέιλ	48.462	υπέστειλε Λιβεριανή
Γκούντ Νιούς	109.693	άγορ. εκ Λιβερίας
Τολμηρός	53.829	άγορ. εκ Ισπανίας
Τραϊση	76.142	
Άρχιπέλαγος	58.143	άγορ. εκ Σιγκαπούρης
Αστερίας	14.993	υπέστειλε Κυπριακή
Φαίρσιπ Λ.	131.654	άγορ. εκ Γαλλίας
Άλόννησος	17.355	πρ. «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ»
Κρήση Γεράνι	14.923	άγορ. εκ Σ. Άραβίας
Κρήτη Έπισκοπή	14.926	άγορ. εκ Σ. Άραβίας
Κρήτη Σαμάρια	14.923	άγορ. εκ Σ. Άραβίας
Τράισαν	68.631	
Θεοφόρος	18.951	
Κηφεύς	16.400	
Άριάδνη	45.678	υπέστειλε Λιβεριανή
Φίνες Λ.	24.614	άγορ. εκ Βρεταννίας
Σκάφη 21.	927.051	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίσμαρ	16.169	έπωλ. άλλοδαπούς
Κατερίνα Κ.	15.979	έπωλ. άλλοδαπούς
Κ θαιρώνας	15.400	έπωλ. άλλοδαπούς
Κοντινένταλ Τρέιντερ	33.200	υψωσε Λιβεριανή
Νηρηίς	8.080	έπωλ. άλλοδαπούς
Περικλής Χαλκούσης	45.330	έπωλ. άλλοδαπούς
Σοφία Μ.	16.432	έπωλ. άλλοδαπούς
Τζών Γρέγος	16.380	μετ. «ΤΖΩΝ Γ.» (Κυπρ.)
Τζώρτζ Λύρας	21.000	υψωσε Λιβεριανή
Σκάφη 9.	197.970	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίγις Πρόγκρες	15.204	υψωσε Παναμαϊκή
Άκουατζού	25.433	υψωσε Παναμαϊκή
Άλεξάνδρα Δύο	13.212	έπωλ. άλλοδαπούς
Άμαλία II.	51.644	μετ. «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ»
Αναξαγόρας	9.416	έπωλ. άλλοδαπούς
Άννα Μπέλλα	20.501	υψωσε σημ. Μάλτας
Άννικα Μ.	11.726	έπωλ. άλλοδαπούς
Αντίγκουα	15.404	έπωλ. άλλοδαπούς
Αντιγόνη	12.550	ολική απόλεια Περσικού
Απολλώνιος	16.210	έπωλ. άλλοδαπούς
Αριέττα Γρέγου	20.685	έπωλ. άλλοδαπούς
Αριών	13.633	υψωσε Λιβεριανή

Άρχιμήδης	10.491	μετ. «ΜΕΡΚΙΟΥΡ» (Παν.)
Άστερίων	16.112	έπωλ. άλλοδαπούς
Βαπόρια	14.720	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκόλντεν Βέντσιουρ	12.253	υψωσε Λιβεριανή
Γκούντ Λήντερ	59.193	μετ. «ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ Ι» (Παν.)
Γλυφάδα	14.029	διάλυση Κίνα
Δέσποινα Γιαβρίδη	11.659	έπωλ. άλλοδαπούς
Έλλάρα	41.660	έπωλ. άλλοδαπούς
Θεόδωρος Γιαβρίδης	10.722	μετ. «ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ» (Έλ.)
Ίππόλυτος	7.006	έπωλ. άλλοδαπούς
Καρίνα	41.914	διάλυση Σετουμπάλ
Καρυάτις	10.886	μετ. «ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ» (Παν.)
Κέϊπ Κονστελέσιον	11.256	μετ. «ΜΑΝΕΣΙ» (Έλ.)
Κέϊπ Μάστανγκ	9.853	μετ. «ΜΑΡΕΛ» (Κυπρ.)
Κεφαλλονία Γουίντ	13.907	μετ. «ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ»
Κεφαλλονία Σάν	18.849	έπωλ. άλλοδαπούς
Κρέων	12.660	μετ. «ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ»
Μάουντ Παρνάσσος	36.264	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαργαρίτα Ι.	15.404	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαρία Ν.	13.631	μετον. «ΓΟΥΪΝΕΡ» (Πα .)
Μαρία Χ.	11.361	μετ. «ΜΑΔΕΡ» (Έλ.)
Μεθόδικ	39.617	διάλυση Ουλσάν
Μέντ Τραντίσιον	9.218	έπωλ. άλλοδαπούς
Μητέρα Ειρήνη	11.993	έπωλ. άλλοδαπούς
Μίνα	12.843	έπωλ. άλλοδαπούς
Μύθικ	39.617	διάλυση Κορέα
Μυρίνα	13.036	έπωλ. άλλοδαπούς
Νεμέα	57.829	μετ. «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ» (Παν.)
Νίκος Ν.	10.445	έπωλ. άλλοδαπούς
Πατραϊκός Γκάλφ	12.251	μετ. «ΚΕΪΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ»
Πατρέλ	13.036	διεγράφη
Πέλαγος	16.009	ολική απόλεια
Περικλής Γ.Κ.	38.915	ολική απόλεια
Πλατόνικ	48.747	διάλυση Ισπανία
Πρόσω	34.640	μετ. «ΣΗ ΓΟΥΪΝΤ» (Έλ.)
Πρωτοπόρος	16.402	μετ. «ΑΛΙΣΙΑ» (Έλ.)
Σάν Τζών	10.329	έπωλ. άλλοδαπούς
Σάουθ Γουίντ	16.263	έπωλ. άλλοδαπούς
Σοφία Κ.	15.696	έπωλ. άλλοδαπούς
Στάρ Γκίτζερ	16.612	έπωλ. άλλοδαπούς
Στάρ Δέλτα	16.612	έπωλ. άλλοδαπούς
Στάρ Πρωτόμαχος	16.191	μετ. «ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ» (Έλ.)
Τιάρα	9.731	μετ. «ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ» (Κυπρ.)
Τούλιπ	32.758	διεγράφη
Χρυσάνθη Γ.Λ.	16.246	μετ. «ΝΑΥΤΙΛΟΣ» (Έλ.)
Ώσιάτικ	70.482	διάλυση Ν. Κορέα
Σκάφη 58.	1.214.966	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθανία	13.555	διάλυση Κορέα
Άθηνά	10.170	διάλυση Γερμανία
Άιρηνς Σαξές	20.119	έπωλ. διάλυση
Άλίκη	12.996	διάλυση Κίνα
Άννα Κ.	11.503	διάλυση Μπαγκλαντές
Άρχαγγελος III.	22.103	μετ. «ΑΝΤΖΕΛ Ι.» (Παν.)
Βένι	13.871	έπωλ. διάλυση
Γεώργιος Τ. Κοροπούλης	17.509	διάλυση Κίνα
Γκόλντεν Σάν	16.903	έπωλ. άλλοδαπούς
Γλυφάδα Μιμή	11.624	έπωλ. διάλυση
Γρανικός	9.350	διάλυση Κίνα
Δρύς	20.201	μετ. «ΔΡΥΑΣ» (Μάλτ.)
Έλιζαμπεθ	11.315	διάλυση Μπαγκλαντές
Έλκα	18.044	έπωλ. άλλοδαπούς
Έπιμηθεύς	11.761	διάλυση Κίνα
Εύα	11.894	διάλυση Κίνα
Ίαπετός	14.336	έπωλ. διάλυση
Κάρο Ξιφίας	21.305	διάλυση Κίνα
Κάθριν	8.293	διάλυση Πακιστάν
Καίτη	23.391	μετ. «ΚΑΡΜΕΝ» (Έλ.)
Κέϊπ Στροβίλι	13.700	έπωλ. άλλοδαπούς
Κεχρέα	14.982	διάλυση Ίνδία
Κίγκ Νέστωρ	15.378	έπωλ. άλλοδαπούς

Κωστής Πρώης.....	14.088	μετ. «ANNAMINA» (Έλ.)
Μαριβίκ.....	23.805	διάλυση ταϊβάν
Μιχαλίδης Ξυλάς.....	12.662	έπωλ. διάλυση
Μύλοι.....	13.092	έπωλ. αλλοδαπούς
Νέμα.....	10.974	διάλυση Κίνα
Νίκυ.....	9.087	έπωλ. αλλοδαπούς
Ντάπο Άντικλεια.....	7.396	διάλυση Ίνδία
Ντάπο Τρέιντερ.....	13.054	μετ. ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Έλ.)
Όδυσσεύς.....	19.140	ύψωσε Παναμαϊκή
Όρδιον.....	14.595	έπωλ. διαλυση
Πανδώρα.....	10.873	έπωλ. αλλοδαπούς
Παπακάρολος.....	10.168	διάλυση Ίσπανία
Πάτραι.....	10.969	διάλυση Ίνδία
Πόντος Μάρινερ.....	12.808	διάλυση Έλευσίνα
Ρήγκαλ Στάρ.....	23.548	έπωλ. αλλοδαπούς
Ρίο Λίντο.....	19.985	διάλυση Κίνα
Ροντόσι.....	9.443	διάλυση Μπουσάν
Σαξέσορ.....	11.946	έπωλ. αλλοδαπούς
Σαπφώ.....	17.876	μετ. ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ
Σεμέλη.....	11.071	έπωλ. αλλοδαπούς
Σενορίτα Μαρία.....	22.156	διάλυση Κασιούινγκ
Σή Ρέιντζερ.....	10.075	μετ. «ΛΕΔΡΑ» (Μαλ.)
Στάρ Πράιντ.....	15.649	έπωλ. διάλυση
Σωτήρ.....	21.099	έπωλ. αλλοδαπούς
Ταξιάρχης.....	10.532	διάλυση Κίνα
Σκάφη 48.....	700.034	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άδελφοί Γέμελου.....	10.459	έπωλ. αλλοδαπούς
Αίγις Πράκτικ.....	12.498	μετ. ΣΕΜΙ ΙΙ (Έλ.)
Άναστασία ΙΙ.....	4.713	ύψωσε Παναμαϊκή
Γιάννης Α.....	5.491	ύψωσε Παναμαϊκή
Γκούντ Κάπταιν.....	10.076	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Βάλор.....	17.172	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Ίνοβέιτορ.....	17.172	έπωλ. αλλοδαπούς
Καπετάν Γέμελος.....	10.459	έπωλ. αλλοδαπούς
Κέϊπ Ριον.....	9.862	διάλυση Κίνα
Σάν Μαρία.....	10.9994	μετ. «ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ»
Σαρωνικός.....	10.299	μετ. «ΤΡΑΝΣΠΑΖΙΦΙΚ»
Σίφνος Άϊλαντ.....	10.990	διεγρόφη
Φάμιλυ Είρηνη.....	12.811	μετ. ΒΟΕΡΜΑΝ ΒΑΝΓΚΟΝΙ
Σκάφη 13.....	142.996	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος.....	12.061	μετ. «ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ»
Άδωνις Τ.....	9.999	έπωλ. αλλοδαπούς
Άλεξάνδρα Κ. ΙΙΙ.....	2.560	ολική απώλεια
Άλιόκων Ρίβερ.....	9.564	μετ. «ΔΕΛΦΙΝΙ» (Λιβ.)
Άλφα.....	9.350	μετ. «ΦΑΙΔΡΑ» (Κυπ.)
Άλφα.....	9.350	μετ. «ΑΛΦΑ ΙΙΙ» (Παν.)
Άναξαμένης.....	10.183	μετ. «ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ»
Άστορ Πρινσές.....	13.580	μετ. «ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ»
Βάγια.....	9.985	μετ. «ΕΛΠΙΔΑ»
Βασιλεία.....	6.128	μετ. «ΒΕΓΚΑ»
Γ α ρ υ φ α λ ι ά.....	9.778	μετ. «ΑΡΚΤΟΣ»
Γιάννης Ξυλάς.....	9.087	έπωλ. διάλυση
Γκρήκ Σκάυ.....	4.995	μετ. «ΑΓΓΕΜΕΝΤ»
Γομόσα.....	4.713	έπωλ. αλλοδαπούς
Γρηγόριος Κ. ΙV.....	8.987	μετ. «ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ»
Δημήτρης.....	11.670	έπωλ. αλλοδαπούς
Δημήτρης Κ.....	4.994	μετ. «ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ»
Δήμος Χαλκούσης.....	9.437	μετ. «ΕΣΠΕΡΙΣ»
Έλένη Δ.....	3.784	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Άϊντήλ.....	8.987	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Γουαίβ.....	10.328	έπωλ. αλλοδαπούς

Έλλένικ Κόνκορντ.....	13.098	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Πέρλ.....	3.990	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Σάν.....	10.327	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Σήμαν.....	10.643	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Σπίριτι.....	15.952	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Στάρ.....	10.328	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Τσάμπιον.....	8.987	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλένικ Φρέντσιπ.....	13.098	έπωλ. αλλοδαπούς
Έλλάνα.....	6.162	μετ. «ΠΛΟΝΑ»
Έξπλορερ.....	2.997	έπωλ. αλλοδαπούς
Ίρις.....	4.999	μετ. «ΙΟΛΙ»
Ίωάννης.....	9.631	μετ. «ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ»
Κάπταιν Ζώρζ Έλ.....	9.112	μετ. ΕΒΕΛΥΝ
Καπταμιάλης.....	9.038	έπωλ. αλλοδαπούς
Κρατίνος.....	6.475	μετ. «ΠΑΣ ΡΟΣΑΣ»
Κρέστενα.....	1.788	μετ. «ΡΕΣΤ»
Μελίνα.....	1.599	βυθίστηκε Μονρόβια
Μίνι Λίντο.....	1.564	ολική απώλεια Ντζιντελί
Μπόχ Τρέιντερ.....	3.621	έπωλ. αλλοδαπούς
Νένι.....	2.985	διάλυση Ταϊβάν
Ντανιέλ ΙΙ.....	1.999	ύψωσε Παναμαϊκή
Ντιέγκο.....	3.315	έπωλ. αλλοδαπούς
Όσεαν Τσάλλεντζ.....	7.100	έπωλ. αλλοδαπούς
Παναγιώτης Η.....	3.646	μετ. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»
Πήγασος.....	4.522	έπωλ. αλλοδαπούς
Πηνελόπη.....	3.035	έπωλ. αλλοδαπούς
Ρόντιαν Σκάυ.....	2.995	έπωλ. αλλοδαπούς
Ρόντιαν Χέλμμαν.....	4.932	μετ. «ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΥ»
Ρουαγιάλ Σή.....	4.207	έπωλ. αλλοδαπούς
Σαντζών Μπαίη.....	11.452	ύψωσε Παναμαϊκή
Σουβάλα.....	5.367	έπωλ. αλλοδαπούς
Στέφανος Φ.....	3.700	ολική απώλεια
Τατιά Κουήν.....	1.677	μετ. «ΠΕΤΡΟΣ Ζ»
Τατιά Σή.....	1.926	έπωλ. αλλοδαπούς
Τζελέπι.....	9.173	διάλυση Ταϊβάν
Τζένη Σ.....	9.171	βυθίστηκε Άτλαντικό
Φαλάιν.....	5.485	έπωλ. αλλοδαπούς
Φλόγκ Έσπρες.....	9.992	
Χάρρυ Δ.....	4.025	έπωλήθη αλλοδαπούς
Χοχόνμπελς.....	9.433	έπωλήθη αλλοδαπούς
Άτρεβίδα.....	12.936	διάλυση Κίνα
Σκάφη 63.....	448.190	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριέβα.....	3.953	βυθίστηκε Μπετζιά
Μαρίκα.....	9.055	διάλυση Κίνα
Μαρίκα Τ.....	6.235	μετ. «ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ»
Μαρουκώ.....	8.899	διάλυση Μόχκα
Ματίνα.....	2.911	έπωλ. αλλοδαπούς
Μεντκέϊπ.....	9.092	έπωλ. αλλοδαπούς
Μεντζού.....	3.709	έπωλ. αλλοδαπούς
Μ ι ν ώ τ α υ ρ ο ς.....	4.535	διάλυση Πακιστάν
Μουστερλέιντς.....	9.365	έπωλ. διάλυση
Μπαρού Σπίριτι.....	6.950	διάλυση Κίνα
Μπλού Γουαίβ.....	8.573	έπωλ. αλλοδαπούς
Μπράβο Μαρία.....	6.483	έπωλ. διάλυση
Νήσος Ρόδος.....	3.190	διάλυση Πακιστάν
Νικόλαος Ρήγας.....	3.566	έπωλ. αλλοδαπούς
Νικόλαος Χ.....	9.486	έπωλ. αλλοδαπούς
Νίκος.....	1.543	έπωλ. αλλοδαπούς
Νότης.....	3.956	έπωλ. αλλοδαπούς
Όλυμπιαν.....	10.981	μετ. ΙΜΑΛΑΪΑ
Όλυμπος.....	9.754	ολική απώλεια
Παίαν.....	9.317	έπωλ. αλλοδαπούς
Πακτωλός.....	7.052	διάλυση Ταιταγκόγκ
Πάλμ Τρέιντερ.....	5.149	ολική απώλεια Περσικό
Παναγιώτης.....	9.371	έπωλ. αλλοδαπούς
Πασλίνο.....	1.020	έπωλ. αλλοδαπούς
Πάργα Στάρ.....	1.982	έπωλ. διάλυση
Πηνελόπη Β.....	6.642	έπωλ. αλλοδαπούς
Ρήφερ Κουήν.....	7.596	διάλυση Κίνα

Ρουαγιάλ Στάρ.	4.464	έπωλ. άλλοδαπούς
Σάμος Σάν.	6.598	ολική απώλεια
Σάμος Στόρμ.	5.775	έπωλ. διάλυση
Σάν Νικόλαος	8.952	έπωλ. άλλοδαπούς
Σελεσιτάλ.	6.172	μετ. «ARAMPJIAN KARIMAN»
Ήλιος	10.750	μετ. «ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.»
Θεόδωρος	6.456	διάλυση Καράτσι
Ίντερμπίτσι	3.640	έπωλ. άλλοδαπούς
Ίόνιαν Μπής.	5.201	μετ. «IONIAN MOYN»
Ίουλιέττα	8.344	έπωλ. άλλοδαπούς
Ίωάννης	6.950	διάλυση Κίνα
Ίωάννης	3.090	διάλυση Κίνα
Καλέντζι	7.558	έπωλ. διάλυση
Καλιώτ	5.382	διάλυση Καράτσι
Καπετανικός	6.359	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάπταιν Άνδρεάδης	9.319	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάστρο	1.225	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάστρο Κ.	5.995	έπωλ. άλλοδαπούς
Κατερίνα Α.	2.449	έπωλ. άλλοδαπούς
Κίμωλος	7.891	έπωλ. άλλοδαπούς
Κλή	9.882	διάλυση Φορμόζα
Κόσμ κ.	1.594	έπωλ. διάλυση
Κουκουναριές Κ.	9.878	διάλυση Κίνα
Κράντωρ	1.53	έπωλ. διάλυση
Λαϊδη Κατίνα	2.850	διάλυση Γκαντάνι
Λεβάντε Κ.	11.621	έπωλ. άλλοδαπούς
Λευκάδιαν Σκάυ.	4.489	διάλυση Σπλίτ
Λεωνίδας	5.318	έπωλ. διάλυση
Λήγκ	8.658	έπωλ. άλλοδαπούς
Λήδα	8.566	έπωλ. διάλυση
Λίνκ Χάρμον.	8.951	διάλυση Πειραιά
Λόρδος βύρων	6.549	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαγδαληνή Κ.	4.585	διάλυση Πακιστάν
Μαϊούσαν II.	5.376	διάλυση Κίνα
Μαλιακός	9.721	μετ. «MATTERXOPN»
Μαρία	5.379	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαρία Α.	3.199	έπωλ. άλλοδαπούς
Άργυρώ	3.970	έπωλ. άλλοδαπούς
Άρετή Σ.	9.124	έπωλ. άλλοδαπούς
Άρίων	9.999	έπωλ. διάλυση
Άριων	9.959	διάλυση Καράτσι
Άτζιλίτι	10.364	διάλ. Πακιστάν
Βυζαντιν Έντεπρίζ.	2.408	έπωλ. διάλυση
Γαλήνη	10.186	διάλυση Ταϊβάν
Γιάννα Α.	3.894	έπωλ. Έλληνες
Γιαννάκης	2.624	ολική απώλεια
Γιούνιακ	7.585	έπωλ. διάλυση
Γιούνιμαρ	10.671	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκόλφ Φρίο	1.192	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκούντ Γουόριρ.	8.940	μετ. «ΤΣΙΦΤΑΙΝ»
Δημήτρης	5.397	διάλυση Ίσπανία
Δημήτριος Α.	7.780	διάλυση Τσιταγκόγκ
Διονύσης Β.	6.663	διάλυση Πακιστάν
Έδεσσα	8.083	διάλυση Κασσιούνγκ
Ειρήνη	7.762	έπωλ. άλλοδαπούς
Ειρήνη Δ.	9.406	διάλυση Ίνδια
Έλείστρια VIII.	9.237	με ΑΝΝΑ Α»
Έλένη Λωρέλ.	7.293	έπωλ. άλλοδαπούς
Έλλένικ Λήντερ.	8.927	έπωλ. άλλοδαπούς
Έλλένικ Λώρελ	7.293	
Έλλένικ Ντέστιν.	7.297	έπωλ. άλλοδαπούς
Έλλένικ Πάιονηρ.	8.927	μετ. «ΠΑΊΘΟΝΗΡ»
Έλλένικ Πάτρις.	9.667	έπωλ. διάλυση
Έλλένικ Σπλένταρ.	9.550	διάλυση Πακιστάν
Έλν.	6.391	έπωλ. άλλοδαπούς
Ευαγγελία	2.763	έπωλ. άλλοδαπούς
Ευάγγελος Λεμός.	14.609	έπωλ. άλλοδαπούς
Ήγκλ.	1.590	μετ. «ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ»
Άγγελική.	10.405	διάλυση Κίνα
Άγια Βαρβάρα.	9.364	έπωλ. άλλοδαπούς
Άγιος Δημήτριος.	8.562	έπωλ. άλλοδαπούς
Άγιος Κωνσταντίνος.	8.852	έπωλ. άλλοδαπούς
Άγιος Νεκτάριος.	9.104	έπωλ. άλλοδαπούς
Άγιος Νεκτάριος.	2.685	διάλυση Πειραιά
Άγιος Νικόλαος.	8.067	έπωλ. άλλοδαπούς
Άγιος Νικόλαος.	4.326	έπωλ. διάλυση
Άγιος Νικόλαος.	2.276	έπωλ. άλλοδαπούς
Άγιος Νικόλαος IV.	6.038	έπωλ. άλλοδαπούς

Άδαμάντιος Σ.	5.037	έπωλ. άλλοδαπούς
Άη Φανούριος	8.576	έπωλ. διάλυση
Άθεν Σκάυ.	7.369	διάλυση Ταϊβάν
Άθην	10.662	έπωλ. άλλοδαπούς
Άθως Ι.	7.997	έπωλ. άλλοδαπούς
Αίγαιον Πολυβός.	1.706	έπωλ. άλλοδαπούς
Άϊλαντ Κώς.	3.129	διάλυση Καράτσι
Άϊλαντ όφ Μαρμαρά.	6.975	έπωλ. άλλοδαπούς
Αϊζιαν Πράιντ.	5.289	διεγράφη
Άκης Σ.	6.205	έπωλ. άλλοδαπούς
Άλεξάντερς Φαίθ.	7.704	έπωλ. άλλοδαπούς
Άλμπαντος	4.037	διάλυση Κίνα
Άμφιόπεια	19.377	έπωλ. άλλοδαπούς
Άντασία	4.493	έπωλ. διάλυση
Άνδρομέδα	3.387	έπωλ. άλλοδαπούς
Άννα Π.	9.367	έπωλ. άλλοδα ούς
Άντίπολις	7.961	έπωλ. άλλοδαπούς
Άξίος	3.860	έπωλ. διάλυση
Άπόστολος ΜΙΥ.	9.172	έπωλ. άλλοδαπούς
Άραμέντια	3.500	ύψωσε Παναμαϊκή
Άραν Μπαίη	3.593	διάλυση Πακιστάν
Σή Γκλόρυ.	7.746	διάλυση Μπαγκλαντές
Σή Στράγγκλερ.	1.906	έπωλ. άλλοδαπούς
Σηγουίντ	2.926	διάλυση Ίνδια
Σίλβερ Γκλόρυ.	6.660	έπωλ. διάλυση
Σκιάθος	1.855	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκύριαν Ροβερ.	8.640	έπωλ. άλλοδαπούς
Σμήναρχος Φραγκίστας.	8.771	διάλυση Ίνδια
Σπάρταν Ρήφερ.	7.751	διάλυση Καράτσι
Σπύρος Γ.	10.736	μετ. ΦΟΡΤΣΟΥΝΕΊΤ»
Στρόνγκ Σκίπερ.	8.818	έπωλ. άλλοδαπούς
Στυλιανός Σ.	11.034	έπωλ. άλλοδαπούς
Τζέλα	9.571	έπωλ. άλλοδαπούς
Τράνς Βασιλική.	7.070	έπωλ. άλλοδαπούς
Τρανσουρόντ Γολιάθ.	9.045	διάλυση Κίνα
Τράνς Σέυλορ.	3.865	έπωλ. άλλοδαπούς
Φάκον	4.100	διάλυση Πακιστάν
Φάμιλυ Άντζελ.	9.854	έπωλ. άλλοδαπούς
Φάνης	3.382	διαγράφηκε
Φελίσιτυ	5.317	μετ. ΒΑΡΒΑΡΑ ΤΟΥ»
Φιλίω Αυγέρη.	7.801	μετ. «ΛΕΑ»
Φιλοθέη	9.789	ολική απώλεια Καράτσι
Χόλλαντ.	4.877	ύψωσε σημία Μάλτας
Ψαρά	8.524	διεγράφη
Ψαρά Ρήφερ.	7.952	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 150.	1.007.661	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίωνία	44.195	επωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφος 1.	44.195	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Α ιν Όιλ Λήντερ.	104.616	διάλυση Ταϊβάν
Άλεξάντερ δέ Γκρέιτ.	152.372	διάλυση Φορμόζα
Άρμόνικ	45.376	έπωλ. άλλοδαπούς
Άστερίων	53.160	έπωλ. άλλοδαπούς
Άτια Κ.	105.073	διάλυση Κορέα
Άτόμι.	45.321	διάλυση Κορέα
Βιολαντώ	119.794	διάλυση Κίνα
Γεράνι	149.609	διάλυση Φορμόζα
Γεροτσόκος	38.818	έπωλ. διάλυση
Δώριος	43.231	ολική απώλεια Τερτούγκα
Έντμπαρ	43.339	μετ. «ΕΙΡΗΝΗ Μ.ΙΙ»
Έπισκοπή	149.609	διάλυση Φορμόζα
Ίόνικ	45.251	μετ. «ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΊΛΑΝΤ»
Κίγκ Άγαμένων.	52.870	διάλυση Ταϊβάν
Κόνκόρντ	42.164	διάλυση Φορμόζα

Λετό.....	38.145	μετ. «ΑΛΚΥΩΝ»
Λητώ.....	44.643	διεγρόφη
Λιλή Χ.....	48.719	έπωλ. άλλοδαπούς
Μεσσηνιακή Θεά.....	17.355	μετ. «ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI
Μεσσηνιακή Ίδεα.....	17.718	έπωλ. άλλοδαπούς
Μομπιλίτα.....	47.958	διάλυση Ταϊβάν
Νόρμανδ.....	118.662	διάλυση Κορέα
Περσεύς.....	76.005	έπωλ. άλλοδαπούς
Πρόγκρες.....	36.764	διάλυση Φορμόζα
Σπύρος Α. Λαιμός.....	103.291	έπωλ. άλλοδαπούς
Τιτάν.....	51.288	έπωλ. άλλοδαπούς
Τσάριτ.....	46.248	μετ. «ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ»
Υπατία.....	52.189	διάλυση Κίνα
Χάλκη.....	41.108	διάλυση Ταϊβάν
Χρυσάνθη Μ. Λεμού.....	113.780	έπωλ. διάλυση
Σκάφη 30.....	2.044.416	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλέκος Μ.....	40.043	διάλυση Ταϊβάν
Άλεξία.....	7.644	έπωλ. άλλοδαπούς
Άνναγγέλ Προυντένς.....	35.304	έπωλ. διάλυση
Άννα Κ.....	12.256	διάλυση Μπαγκλαντές
Αρμονικός.....	33.108	ΰψωσε Λιβεριανή
Γεώργιος.....	23.451	διάλυση Κίνα
Γεώργιος Μ. II.....	16.605	διάλυση Ισπανία
Γιανγυλάς.....	28.601	διάλυση Ν. Κορέα
Επτάνησος.....	31.051	διάλυση Κίνα
Θεοδέγμων.....	19.674	διάλυση Αγγλία
Θεοδόχος.....	33.663	διάλυση Κορέα
Ίόνιαν Κομάντερ.....	30.571	έπωλ. άλλοδαπούς
Κίγκ Κάδμος.....	33.445	διάλυση Κορέα
Κυνοσούρα.....	31.040	διάλυση Ν. Κορέα
Λακωνία.....	34.185	έπωλ. άλλοδαπούς
Λευκάς.....	14.407	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαρία.....	47.544	έπωλ. διάλυση
Μάστερ Τζών.....	12.197	έπωλ. άλλοδαπούς
Ματζέστικ.....	34.185	έπωλ. διάλυση
Νέλη Π.....	12.483	έπωλ. άλλοδαπούς
Ντανιέλ.....	12.299	έπωλ. άλλοδαπούς
Νταυνάμικ Σέυλορ.....	11.486	διάλυση Πακιστάν
Όλυμπικ Γκόαλ.....	38.627	έπωλ. άλλοδαπούς
Πετρόλα 11.....	11.859	διάλυση Ταϊβάν
Πετρόλα 16.....	12.257	έπωλ. άλλοδαπούς
Πετρόλα 33.....	16.485	διάλυση Μ. Ανατολή
Πετρόλα 34.....	14.440	διάλυση Μ. Ανατολή
Σάν Νικήτας.....	16.417	διάλυση Φινλανδία
Τέτα Μ.....	20.058	διάλυση Φορμόζα
Τζίνα Μ.....	27.952	έπωλ. διάλυση
Ράινο.....	12.413	διάλυση Ισπανία
Σκάφη 31.....	725.750	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση 205 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 1.926.301 τόν. γκρός, ή οποία αφαιρούμενη από την υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1983 δύναμη, μάς δίνει τη σημερινή δύναμη υπό την ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ από:

3.217 σκάφη, 35.781.076 τόν. γκρός.

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Στά ίδια επίπεδα διατηρείται ή δύναμη στο Νηολόγιο της Μονρόβιας. Οι έγγραφες άνηλθαν σε 33 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.040.320 τόν. γκρός με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερ ναυπηγήσεως 1976-84.....	10	τ.γκρός	215.010
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	6	»	206.794
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	6.228
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	5	»	42.235
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 197 -84.....	5	»	251.538

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	6	»	318.515
Σύνολο σκάφη.....	33		1.040.320

Οι διαγραφές έξ άλλου άνηλθαν σε 38 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.198.526 τόν. γκρός με την κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	7	τ.γκρός	191.317
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	»	28.101
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	6.228
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	4	»	34.173
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965.....	8	»	62.368
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-84.....	4	»	250.423
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	8	»	487.119
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965.....	5	»	138.797
Σύνολο σκάφη.....	38		1.198.526

Ο όνομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1976-84**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκτη.....	17.395	άγορ. εκ Βρεταννίας
Γουόρντ Έμπαϊρ.....	28.268	
Τζώρτζ Λύρας.....	21.000	υπέστειλε Έλληνική
Πασίφικ Όσεαν.....	22.100	
Πλάτων.....	9.674	
Τραϊντέντ Μάρινερ.....	17.200	
Όσεαν Γουίντ.....	20.494	
Μούν Σάντοου.....	19.6 3	
Άντζελικ Φαίθ.....	36.353	υπέστειλε Έλληνική
Έλλεσποντ Κόνκούεστ.....	22.893	
Σκάφη 10.....	215.010	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Βέντσιουρ.....	12.253	υπέστειλε Έλληνική
Τρέιντ Ντέρινγκ.....	27.175	
Κοντινένταλ Τρέιντερ.....	14.070	υπέστειλε Ελληνική
Όσεαν Γουίνερ.....	59.636	άγορ. εκ Λιβερίας
Άμπάσσαντορ.....	54.610	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ»
Μιστράλ.....	39.050	
Σκάφη 6.....	206.794	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-82

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
ΛΙΤΣΑ.....	6.228	υπέστειλε Έλληνική
Σκάφος 1.....	6.228	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δελφίνι.....	9.564	υπέστειλε Έλληνική
Άδαμάντιος.....	7.324	
Σή Σουίφτ.....	5.746	πρώην «ΣΑΜΠΙΡΑ»
Σή Γκάλλ.....	5.531	πρώην «ΚΑΡΕΡΑ»
Κοντινένταλ Τρέιντερ.....	14.070	υπέστειλε Έλ ηνική
Σκάφη 5.....	42.235	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πασίφικ Χάντερ.....	18.736	
Ουρανία Κούλουθρου.....	38.259	
Πρωτεύς.....	26.959	
Καλλιόπη II.....	17.066	καθελκ. Ίνσοίμα
Έλλεσποντ Έντερπράιζ.....	150.518	
Σκάφη 5.....	251.538	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρέιντ Έντεβορ.....	63.519	υπέστειλε λιβεριανή
Ατλαντικός.....	122.348	
Μύκονος.....	18.748	
Ειρήνη Μ. II.....	43.339	υπέστειλε Έλληνική
Νεπτούνια.....	25.572	πρώην «ΑΡΧΩΝ»
Έλλεσποντ Πράιντ.....	44.989	
Σκάφη 6.....	318.515	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούτ Έντεβορ.....	60.433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
Μακεδονία.....	36.881	υψωσε Έλληνική
Ζήνα.....	31.093	μετ. «ΖΗΜΠΑ»
Όλύμπικ Ντίγκνιτ.....	15.668	μετ. «ΠΕΡΣΕΥΣ»
Όλύμπικ Πάιονερ.....	15.625	μετ. «ΝΗΡΕΥΣ»
Όλύμπικ Πάουερ.....	15.809	μετ. «ΚΡΟΙΣΟΣ»
Όλύμπικ Πρέσιτιζ.....	15.808	μετ. «ΦΟΙΒΟΣ»
Σκάφη 7.....	191.317	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίτσα.....	6.228	υψωσε Έλληνική
Σκάφος 1.....	6.228	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όσεάνικα.....	28.101	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	28.101	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκαρίμ.....	15.697	έπωλ. άλλοδαπούς
Ράντιαν Μέντ.....	2.999	ολική απώλεια
Στέυρ.....	9.946	έπωλ. άλλοδαπούς
Καρέρα.....	5.531	μετ. «ΣΗ ΓΚΑΛΛ»
Σκάφη 4.....	34.173	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξανδρούπολις.....	4.877	έπωλ. άλλοδαπούς
Γαλήνη.....	9.418	διάλυση Ταϊβάν
Γκλόμπιαλ Μέντ.....	8.530	διάλυση Φορμόζα
Κασσάνδρα.....	9.493	διάλυση Κίνα
Όδυσσεύς.....	10.842	έπωλ. άλλοδαπούς
Σάντ Μέντ.....	5.218	διάλυση Ίνδία
Αθήναι Σκάυ.....	8.724	διάλυση Κίνα
Ήρακλής.....	5.266	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 8.....	62.368	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσσηνιακή Φλόγα.....	75.125	έπωλ. άλλοδαπούς
Μεσσηνιακή Φροντίς.....	76.149	έπωλ. άλλοδαπούς
Μεσσηνιακή Φύσις.....	76.149	έπωλ. άλλοδαπούς
Ατλαντ Τρανσπόρτερ.....	23.000	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 4.....	250.423	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεντέλ.....	51.615	υψωσε Έλληνική
Λακωνία.....	49.339	διάλυση Μπουσάν
Μεσσηνιακή Λάμψις.....	17.355	έπωλ. άλλοδαπούς
Όκτόνια Γκλόρι.....	45.678	μετ. «ΑΡΙΑΔΗΝΗ»
Όππορτιούνιτ.....	152.327	διάλυση η Κορέα
Ρίο Κλάρο.....	35.540	διάλυση Κασσιούνγκ
Άρχων.....	25.572	μετ. «ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ»
Γκούτ Νιούς.....	109.693	υψωσε Έλληνική
Σκάφη 8.....	487.119	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
ΆλεξάντερΚ.....	12.762	διάλυση Ίνδία
Άριστειδης.....	36.115	έπωλ. άλλοδαπούς
Όκτόνια Σάν.....	26.174	έπωλ. άλλοδαπούς
Όρεγκον.....	36.370	διάλυση Κορέα
Πρίγκιπος.....	27.376	μετ. «ΝΟΜΙΚΟΣ»
Σκάφη 5.....	138.797	

Από τις άνωτέρω μεταβολές προέκυψε μείωση 5 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 158.206 τόν. γκρός ή οποία αφαιρούμενη από την υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1983 δύναμη μάς δίνει την σημερινή δύναμη υπό τη ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία από:

223 σκάφη, 9.388.955 τόν. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Τα έγγραφα σκάφη άνήλθαν σε 67, συνολικής χωρητικότητας 948.438 τόν. γκρός και ήταν λιγότερα έναντι του προηγούμενου έτους κατά 46 σκάφη και 643.601 τόν. γκρός.

Η κατανομή τους κατά κατηγορίες πλοίων έχει την κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	2	τ. γκρός	37.400
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-84.....	4	»	73.071
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	14	»	339.282
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	5	»	81.514
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	3	»	22.802

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	23	»	172.657
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	8	»	57.129
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	42.018
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	3	»	67.140
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	4	»	55.395
Σύνολο σκάφη.....	67		948.438

Τά διαγραφέντα κατά τό αυτό χρονικό διάστη α ἀνήλθαν σέ 70 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 987.589 τόν. γκρόν, καί κατανέμονται ὡς ἀκολουθῶς:

Μπάλκ κάρριερς 1966-75.....	9	τ.γκρόν	241.978
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	7	»	94.336
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	3	»	23.142
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	12	»	86.148
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	30	»	222.957
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	120.204
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	30.067
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	7	»	168.757
Σύνολο σκάφη.....	70		987.589

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκολουθῶς:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Ἀτλάντικ Στάρ.....	15.200	ναυπηγ. Ὀνίσι
Ἑλλεσπόντ Βάλор.....	22.200	καθελκ. Κούρε
Σκάφη 2.....	37.400	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Ἑρην.....	15.178	
Ὀλύμπικ Πατρίσια Ρ.....	17.879	καθελκ. Ἰαπωνία
Ὀλύμπικ Μιράκλ.....	17.879	
Ἑλλεσπόντ Βάνγκραντ.....	22.135	
Σκάφη 4.....	73.071	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Λαϊδολαϊκ.....	13.166	ἀγορ. ἐκ Λιβερίας
Ἀντζεϊντία.....	10.886	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Ἀκουατζού.....	25.433	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Ἀρρῶν Ι.....	6.415	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ»
Γουίνερ.....	13.631	πρ. ΜΑΡΙΑ Ν.»
Αἰγίς Πρόγκρες.....	15.204	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Ἀνεμπόδιος.....	9.690	πρ. «ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ.»
Πρέσιντεντ Ι.....	59.193	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Μηρόιτ.....	38.603	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΤΖΟΝ»
Κωνσταντία.....	15.978	ἐπωλ. διάλυση
Ἑλευθερίο.....	57.829	πρ. «ΝΕΜΕΑ»
Μέρκιουρ.....	10.490	πρ. «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ»
Μέξικαν Σή.....	24.128	πρ. «ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΨ»
Πέλλα.....	38.636	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ»
Σκάφη 14.....	339.282	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Ἀνναμίνα.....	14.088	πρ. ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩ Σ
Ἀντζελ Ι.....	22.103	πρ. «ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙΙ»
Ὀδυσσεύς.....	19.140	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Λία.....	15.887	
Ἄλκορ.....	10.296	
Σκάφη 5.....	81.514	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Γιάννης Λ.....	5.491	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Ἀναστασία ΙΙ.....	4.713	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Χρυσοβαλάντι υ Γκρέις.....	12.598	ἀγορ. ἐκ Βρεταννίας
Σκάφη 3.....	22.802	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Ντανιέλ ΙΙ.....	1.999	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Φιλίππιδά.....	8.869	
Φιλίππ.....	7.264	
Σαντζών Μπαίη.....	11.452	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Ἀγία Τριάς.....	8.910	
Ἀλφα ΙΙΙ.....	9.350	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Ἀτλάντικ.....	1.804	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ Ἀτλάντερ Ι.»
Μάστερ Τζώρτζ.....	8.455	ἀγορά ἐκ Λιβερίας
Τίμιος Σταυρός.....	5.881	πρ. «Γρηγόριος Κ.ΙV.»
Σηγκάλ ΙV.....	3.522	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ Σήμαν»
Ἀγία Μαρκέλλα.....	10.182	πρ. «ΑΝΑΞΙΜΕΝΗΣ»
Βέγκα.....	6.128	πρ. «ΒΑΣΙΛΕΙΑ»
Ἑβελυν.....	9.112	πρ. «ΤΖΩΡΤΖ Λ.»
Τούξπαν.....	5.135	πρ. «ΚΑΛΥΨΩ»
Βλαχέρνα Μπρήζ.....	12.360	πρ. «ΒΑΓΓΕΛΗΣ»
Γουέστφλοου.....	4.931	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Μήλος.....	10.715	
Ἀφρογούντ.....	4.994	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Γουέιβ Κρέστ.....	9.067	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ»
Πρινσές.....	9.070	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ»
Ἀντβερπ.....	9.079	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ»
Σταύρ.....	9.946	
Κόμη.....	4.432	
Σκάφη 23.....	172.657	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Μπέλ.....	8.717	
Ἀραμέντια.....	3.500	ὑπέστειλε Ἑλληνική
Λάκυ Βιρτζίν.....	1.598	πρ. «ΗΓΚΛ»
Βύρων Ι.....	8.671	πρ. «ΚΑΣΤΩΡ»
Ἄθως.....	10.141	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ»
Τσιφταίν.....	8.940	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟ»
Λάκυ.....	7.130	πρ. «ΚΑΛΛΙΟΠΗ»
Ντισκόβερε.....	8.432	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ»
Σκάφη 8.....	57.129	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
ΒΕΝΟΥΣ V.....	42.048	
Σκάφος 1.....	42.048	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Σέντσιουρι Ντόουν.....	51.898	πρ. «Sun Aster ΙΙΙ»
Ὁσεαν Τρέιντερ Ι.....	2.248	ἀγορ. ἐκ Σουηδίας
Ἀλεξία Β.....	12.994	
Σκάφη 3.....	67.140	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρέιντερ.....	21.230	πρ. «ΣΚΑΠΤΡΕΪΝΤ»
Ρεγκίνα II.....	12.662	πρ. «ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ I.»
Κυραπόπη.....	12.687	
Λάρα.....	8.816	πρ. «ΠΑΪΘΝΗΡ II.»
Σκάφη 4.....	55.395	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ακίνδυνο Κ.....	9.690	μετ. «ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ»
Γκούντ Τσάμπιον.....	42.273	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκούντ Τρέιντερ.....	6.415	μετ. «ΑΡΡΟΥ I»
Γκούντ Χοράιζον.....	38.636	μετ. «ΜΠΡΑΪΤ»
Πασίφικ.....	21.883	διάλυση Ταϊβάν
Πρόδρομος.....	48.781	έπωλ. άλλοδαπούς
Αδελφά.....	11.536	διάλυση Ισπανία
Γκούντ Τάργκετ.....	38.636	μετ. «ΠΕΛΛΑ»
Όσσεαν Σκάυ.....	24.128	μετ. «ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ»
Σκάφη 9.....	241.978	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκ 'ς	Παρατηρήσεις
Γκούντ Σή.....	11.838	διάλυση 'Ινδία
Καρράς.....	10.834	διάλυση Κορέα
Κερβάν.....	10.444	έπωλ. άλλοδαπούς
Κιτωλιακή Πίστις.....	13.308	διάλυση Γιουγκοσλαβία
Λευθέρω.....	14.027	έπωλ. διάλυση
Λύρικ.....	12.497	διάλυση Κίνα
Γκούντ Όσσεαν.....	21.388	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 7.....	94.336	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αουρόρα Κοράλ.....	6.744	έπωλ. άλλοδαπούς
Κατανία.....	3.900	έπωλ. άλλοδαπούς
Αίγις Αρμόνικ.....	12.498	μετ. «ΑΛΙΚΗ II»
Σκάφη 3.....	23.142	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βαγγέλης.....	12.360	μετ. «ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ»
Βολιτέρα.....	3.025	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκούντ Αϊλάντερ I.....	1.804	μετ. «Ατλάντικ»
Γκούντ Ντόλφιν.....	9.070	μετ. «ΠΡΙΝΣΕΣΣ»
Γκούντ Σάν.....	9.067	μετ. «ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ»
Γκούντ Σήμαν.....	3.523	μετ. «ΣΗΓΚΑΛ IV»
Θεοχάρης.....	9.803	έπωλ. άλλοδαπούς
Ντενέμπ.....	2.534	έπωλ. άλλοδαπούς
Πλούβιους.....	13.294	έπωλ. άλλοδαπούς
Τάρα Καρίμπε.....	6.717	διάλυση Ταϊβάν
Απόλλων.....	5.872	μετ. «ΠΕΡΑΜΟΣ I»
Γκούντ Πάτριος.....	9.079	μετ. «ΑΝΤΒΕΡΠ»
Σκάφη 12.....	86.148	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελος Τσελέντης.....	5.930	έπωλ. διάλυση
Βίκτορ V.....	10.403	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκούντ Λάιον.....	10.141	ολική απώλεια
Γκούντ Μάστερ.....	8.891	διάλυση 'Ινδία
Γκούντ Μπρήζ.....	10.141	μετ. «ΑΘΩΣ»
Γκούντ Σκίπερ.....	9.079	διάλυση 'Ινδία
Γκούντ Σπίριτ.....	8.432	μετ. «ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ»
Γκούντ Στάρ.....	8.891	διάλυση Κορέα
Δέσποινα Β.....	2.981	έπωλ. άλλοδαπούς
Ειρήνη Γ.Φ.....	8.399	διάλυση Μπαγκλαντές
Κάβο Δελφίνι.....	10.934	διάλυση Κίνα
Καλλιόπη.....	5.323	μετ. «ΛΑΚΥ»
Κανίκα.....	3.840	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάπταιν Νικόλας.....	9.222	έπωλ. άλλοδαπούς
Λούσυ.....	2.557	έπωλ. άλλοδαπούς
Μείον II.....	7.351	ολική απώλεια Λάγος
Μερσινίδι.....	9.194	διάλυση Ισπανία
Μπαρού Τζούνιορ.....	2.281	μετ. «ΤΖΟΥΝΙΟΡ Α.»
Μπέλ.....	8.717	έπωλ. άλλοδαπούς
Νταφνεμάρ.....	5.816	έπωλ. διάλυση
Παναγία Σπηλιανή.....	3.906	διάλυση 'Ινδία
Πιέρος.....	1.702	έπωλ. άλλοδαπούς
Σάντος II.....	9.433	διάλυση Ταϊβάν
Σολάνζ Π.....	8.294	διάλυση Κίνα
Ταμάρα II.....	8.420	ολική απώλεια Μογκαντίσου
Φρίο Αιτζιαν.....	3.563	διάλυση Γκτάνσκ
Χέλμαρ.....	4.657	έπωλ. άλλοδαπούς
Όκεανία.....	10.540	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάβο Άλκυών.....	19.934	διάλυση Κίνα
Κρατίλας.....	3.995	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 30.....	222.957	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος Θαλασσοπόρος.....	120.204	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφ ς 1.....	120.204	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παρασκευή Κ.....	30.067	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	30.067	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελίζαμπεθ I.....	12.662	μετ. «ΡΕΓΓΙΝΑ II»
Εσπεράντζα II.....	32.756	ολική απώλεια
Μπεγκόνια I.....	31.779	διάλυση Φορμόζα
Μπρήτεν.....	40.284	έπωλ. άλλοδαπούς
Πάιονηρ II.....	8.816	μετ. «ΛΑΡΑ»
Σκαπτρέιντ.....	21.230	μετ. «ΤΡΕΪΝΤΕΡ»
Τρέιντερ.....	21.230	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 7.....	168.757	

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρή μείωση 3 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 39.151 τόν. γκρός ή όποια αφαιρούμενη από την υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1983 δύναμη μάς δίνει τη σημερινή δύναμη υπό την ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία από:

452 σκάφη, 4.956.844 τόν. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τά έγγραφα ήταν 42, συνολικής χωρητικότητας 489.840 τόν. γκρόν και κατα-
νέμονται κατά κατηγορίες πλοίων ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	τ.γκρόν	16.380
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	11	»	145.252
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	11.988
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	15	»	132.040
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965.....	7	»	36.597
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	18.509
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	5	»	101.698
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965.....	1	»	27.376
Σύνολο σκάφη.....	42		489.840

Τά διαγράμματα κατά τό αυτό χρονικό διάστημα ήταν 44, συνολικής χωρητικότη-
τας 614.920 τόν. γκρόν και κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	4	τ.γκρόν	146.837
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	1	»	12.605
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	»	11.988
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	8	»	51.392
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 65.....	25	»	133.572
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	186.219
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	»	72.307
Σύνολο σκάφη.....	44		614.920

Ο όνομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Τζών Γ.....	16.380	πρ. «ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ»
Σκάφη 1.....	16.380	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Άλεξανδράκι.....	10055	αγορά εκ Λιβερμανής
Άνκα Δ.....	16.451	αγορά εκ Πολωνικής
Βλαχέρνα.....	17.430	αγορά εκ Παναμαϊκής
Έβερχσομπ.....	10.625	
Κάπταιν Άλεκ.....	8.927	πρώην «ΑΡΕΧ»
Ντεμπούργκο.....	9.440	αγορά εκ Παναμαϊκής
Μαρέλ.....	9.853	υπέστειλε Έλληνική
Καλλιόπης.....	9.731	υπέστειλε Έλληνική
Ζήμπα.....	31.093	πρ. «ΖΗΝΑ»
Κυζίκος.....	9.777	πρ. «ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ»
Μίνα.....	11.870	
Σκάφη 11.....	145.252	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνο α πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Άθηνιαν Ζωή.....	11.988	πρ. «ΑΘΗΝΙΑΝ ANNA»
Σκάφος 1.....	11.988	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Αϊβορ.....	7.232	
Πάφος.....	11.525	πρ. «ΠΑΝ. ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ»

Σηφέαρερ.....	29.763	αγορά εκ Βρεταννίας
Φαίδρα.....	1.571	πρ. «ΑΛΦΑ»
Ίωάννης Δύο.....	9.631	υπέστειλε Έλληνική
Πλόνα.....	6.162	υπέστειλε Έλληνική
Σάρος.....	9.986	αγορά εκ Ίαπωνίας
Έξπλόρερ V.....	2.981	
Μαλντίβες.....	3.279	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΣΕΥΛΟΡ»
Νίκ.....	7.827	
Νεπτούν.....	8.364	
Πέραμος I.....	5.872	πρ. «ΑΠΟΛΛΩΝ»
Τζούπιτερ.....	9.954	πρ. «ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ»
Νιού Φείθ.....	9.206	
Σάν Νίκολας Β.....	8.687	πρ. «ΟΣΕΑΝ»
Σκάφη 15.....	132.040	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Π λιαίγος.....	2.879	πρώην «ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β.»
Γρηγορούσα.....	6.235	υπέστειλε Έλληνική
Σταργκάν.....	3.809	πρ. «ΜΗΛΟΣ II»
Κρές.....	10.318	πρ. «ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ»
Τρανσπόρτερ.....	10.629	αγορά εκ Π λωνίας
Έλπίδα.....	1.141	πρ. «ΑΝΚΟ»
Στάρ.....	1.586	πρ. «ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ»
Σκάφη 7.....	36.597	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Άθηνιαν Τσάρμ.....	18.509	
Σκάφος 1.....	18.509	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Άμόλυντος.....	48.344	αγορά εκ Ίσπανικής
Τρέιντερ.....	3.295	αγορά εκ Καναδά
Σήκρος.....	20.704	αγορά εκ Παναμά
Λακωνία II.....	12.000	
Άγιος Βλάσιος VI.....	17.355	πρ. «ΜΕΣ. ΘΕΑ»
Σκάφη 5.....	101.698	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Νομικός.....	27.376	υπέστειλε Λιβερμανή
Σκάφος 1.....	27.376	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρόν	Παρατηρήσεις
Άιρηνς Ράψοντ.....	29.256	διάλυση Κίνα
Κεφαλονία Λάιτ.....	21.706	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαρινίκη.....	86.098	ύψωσε Έλληνική
Προϊκόνησος.....	9.777	με. «ΚΥΖΙΚΟΣ»
Σκάφη 4.....	146.837	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντάνιουμπ.....	12.605	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφος 1.....	12.605	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθήνιαν Άννα.....	11.988	μετ. «ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ»
Σκάφος 1.....	11.988	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκ ύντ Σέυλορ.....	3.279	μετ. «ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ»
Έκτωρ.....	4.922	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάπταιν Κοσμάς Μ.....	3.168	μετ. «ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ»
Όσσαν.....	10.825	μετ. Σ. ΝΙΚΟΛΑΣ Β.
Παναγία Μυρτιδιώτισσα.....	11.525	μετ. «ΠΑΦΟΣ»
Σάν Νικόλας.....	1.973	μετ. «ΣΗ ΛΑΪ'ΟΝ»
Γκούντ Φρέντ.....	9.954	μετ. «ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ»
Σαμπίρα.....	5.746	μετ. ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ»
Σκάφη 8.....	51.392	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμπίλιτυ.....	996	έπωλ. άλλοδαπούς
Άνκο.....	1.141	μετ. «ΕΛΠΙΔΑ»
Άρης.....	4.532	διάλυση Πακιστάν
Έλείστρια IV.....	2.484	έπωλ. διάλυση
Έλείστρια V.....	4.037	έπωλ. διάλυση
Θεούπολις.....	11.765	διάλυση Ίνδία
Ίωάννης III.....	4.067	έπωλ. άλλοδαπούς
Κάσσορ.....	2.806	έπωλ. διάλυση
Κάστωρ.....	8.671	μετ. «ΒΥΡΩΝ Ι.»
Κέιπ Γκρέκο.....	6.978	διάλυση Ντάκα
Λεμπλόν.....	4.068	διάλυση Ίνδία
Μάγκνα Σπές.....	5.010	έπωλ. άλλοδαπούς
Μαρμαράς.....	8.831	έπωλ. διάλυση
Μήλος II.....	3.809	μετ. «ΣΤΑΡΓΚΑΝ»
Μήλος VI.....	4.666	έπωλ. άλλοδαπούς
Παζοί.....	1.559	έπωλ. άλλοδαπούς
Πισοίφικ Ράιντ.....	8.721	διάλυση Πακιστάν
Σάμος Στάρ.....	1.742	μετ. «ΣΤΑΡ»
Σίτι όφ Ζάγκ.....	7.704	διάλυση Μπαγκλαντές
Τζώρτζυ.....	7.930	διάλυση Ίσπανία
Φρίγκο Χ.....	1.097	έπωλ. άλλοδαπούς
Όμέγα.....	11.575	διάλυση Κίνα
Δημητράκης.....	7.838	διάλυση Ίνδία
Παναγία Έλεούσα.....	10.318	μετ. «ΚΡΕΣ»
Σκύρος.....	1.227	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 25.....	133.572	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιουροβέντισιουρ.....	163.976	έπωλ. διάλυση
Ντόνα Μαργαρίτα.....	22.243	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 2.....	186.219	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριμπλάνκα III.....	46.941	διάλυση Φορμόζα
Πρήττυ.....	12.422	διάλυση Ν. Κορέα
Τοξότης.....	12.944	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 3.....	72.307	

Από τις άνωτέρω μεταβολές προέκυψε μείωση κατά 2 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 125.080 τον. γκρός, ή όποια αφαιρούμενη από την υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1983, δύναμη μάς δίνει τή σημερινή δύναμη υπό την ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαί άπό:

417 σκάφη, 2.828.504 τον. γκρός.

Η ΜΑΛΤΑ

Τά έγγραφέντα ήταν 13, συνολικής χωρητικότητας 123.064 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορία ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	τ.γκρός	29.636
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1956-65.....	2	»	38.077
Φορτηγά ναυπηγήσεως 76-84.....	1	»	5.225
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	5.044
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	6	»	45.082
Σύνολο σκάφη.....	13		123.064

Τά διαγραφέντα κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 23, συνολικής χωρητικότητας 462.556 τον. γκρός καί καταχωρούνται ως ακόλουθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	9	τ.γκρός	367.427
Μπάλκ κάρριερς 1956-65.....	2	»	15.621
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	»	3.849
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965.....	11	»	75.659
Σύνολο σκάφη.....	23		462.556

Ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννα Μπέλλα.....	20.501	υπέστειλε Έλληνική
Άιλαντερ.....	9.135	πρ. «ΕΛΛΗ»
Σκάφη 2.....	29.636	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλέκος Ν. Άγουδήμος.....	17.876	πρ. «ΣΑΠΦΩ»
Δρυάς.....	20.201	πρ. «ΔΡΥΣ»
Σκάφη 2.....	38.077	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άιλαντ.....	5.225	υπέστειλε σ. Σιγκαπούρης
Σκάφος 1.....	5.225	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΓΗΣΕΩΣ 196 -1975

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πέτρος Ζ.....	1.876	πρ. «ΤΑΤΑΪ» ΚΟΥΗΝ»
Κύθηρα Στάρ.....	3.168	πρ. «ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ.
Σκάφη 2.....	5.044	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρα ηρήσεις
Ίονιαν Μούν.....	5.201	υπέστειλε Έλληνική
Λυκαβητός.....	11.229	υπέστειλε Παναμαϊκή
Παϊονήρ.....	8.927	υπέστειλε Έλληνική
Σηλόγγερ.....	7.047	
Χόλλαντ.....	4.877	υπέστειλε Έλληνική
Λέα.....	7.801	υπέστειλε Έλληνική
Σκάφη 6.....	45.082	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-1975**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊτζιαν Σή.....	57.761	υψωσε Έλληνική
Γαρμπής.....	37.699	υψωσε Έλληνική
Έλλη.....	9.135	μετ. «ΑΪΛΑΝΤΕΡ»
Νιόβη.....	21.427	υψωσε Έλ ηνική
Πασιθέα.....	80.225	υψωσε Έλληνική
Ποντοπορεία.....	80.194	υψωσε Έλληνική
Γιουροτράνσπορτ.....	10.073	έπωλ. άλλοδαπούς
Τρέιντ Κούριερ.....	22.354	διάλυση Κίνα
Χάστινγκς.....	48.559	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 9.....	367.427	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγκόρας.....	8.975	έπωλ. άλλοδαπούς
Συκουτρίης.....	6.646	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 2.....	15.621	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιουροχάντερ.....	3.849	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	3.849	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκμήνη Α.....	8.898	διάλυση Πακιστάν
Άννα Α.....	10.376	διάλυση Πακιστάν
Βένους.....	4.991	έπωλ. άλλοδαπούς
Ίόνιαν Γουίντ.....	3.684	διάλυση Πακιστάν
Ίόνιαν Σή.....	7.304	διάλυση Πακιστάν
Κεφάλλόνιαν Γουαίθβς.....	5.674	διάλυση Καράτσι
Κλεοπάτρα II.....	4.336	διάλυση Πακιστάν

Μιλντα Α.....	8.985	διάλυση Πακιστάν
Φλοριάντα.....	8.226	διάλυση Πακιστάν
Λέα.....	7.801	έπωλ. διάλυση
Μιχάλης.....	5.384	έπωλ. άλλοδαπούς
Σκάφη 11.....	75.659	

Από τις άνωτέρω μεταβολές προέκυψε μείωση κατά 10 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 339.492 τόν. γκρός ή όποια αφαιρούμενη από την υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1983, δύναμη μάς δίνει την σημερινή δύναμη υπό την σημαία ΜΑΛΤΑΣ από:

54 σκάφη, 235.419 τόν. γκρός

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Χωρίς καμία μεταβολή ή υπό την σημαία της Νέας Ζηλανδίας δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας, παραμένει με:

3 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 52.307 τόν. γκρός

μέ την κατωτέρω σύνθεση, κατά κατηγορίες πλοίων:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82.....	1	τ.γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	»	32.442
Σύνολο σκάφη.....	3		52.309

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Από την αγγλική σημαία διαγράφηκε τό δεξαμενόπλοιο «Ήσγουσαιη» 29.739 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1963 που έπωλήθη προς διάλυση σέ Ιάπωνες διαλυτές. Η υπό την ΑΓΓΛΙΚΗ σημαία δύναμη εμφανίζεται με:

1 σκάφος, 3.661 τόν. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Μείωση κατά ένα σκάφος παρουσιάζει ή σημαία της Όνδούρας. Πρόκειται γιά τό φορτηγό «Μαριφίλιπ», 2.140 τόν. γκ ός, ναυπηγήσεως 1958 που έπωλήθη εϊς άλλοδαπ ός πλοιοκτήτες. Έτσι ή σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ έχει:

3 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 18.069 τόν. γκρός

Η ΚΕΎΛΑΝΗ

Μέ ένα σκάφος, τό μάλκ κάρριερ «Γιούρκο Τρίνκο», ναυπηγήσεως 1974, 7.435 τόν. γκρός, εμφανίζεται καί τό 1984 ή σημαία της ΚΕΎΛΑΝΗΣ.

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Μέ ένα δεξαμενόπλοιο κάνουν την εμφάνισή τους στην ελληνόκτητο δύναμη οι ΜΠΑΧΑΜΕΣ. Πρόκειται γιά τό «Σαϊντ Τζών», 21.619 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976.

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Γιά πρώτη φορά εμφανίζεται ή σημαία των Φιλιππίνων μέ τό μάλκερ «Σήγουορλντ», 8.884 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975.

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά την διάρκεια του 1984, προστέθηκαν στή δύναμη της Λιβανικής σημαίας 4 μάλκερς, συνολικής χωρητικότητας 62.930 τόν. γκρός καί διεγράφησαν 3 φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 19.239 τόν. γκρός.

Μάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	4	τ.γκρός	62.930
Σύνολο σκάφη.....	4	»	62.930

(Διαγραφές)

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65.....	3	»	19.239
Σύνολο σκάφη.....	3	»	19.239

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κροίσος.....	15.809	πρ. «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ»
Νηρεύς.....	15.625	πρ. «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ»
Περσεύς.....	15.688	πρ. «ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ»
Φοίβος.....	15.808	πρ. «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ»
Σκάφη 4.....	62.930	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κροίσος.....	5.058	διάλυση Πακιστάν
Κύκλωπας.....	9.118	διάλυση Πακιστάν
Φοίβος.....	5.063	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 3.....	19.239	

Με τις ανωτέρω μεταβολές η Λιβανική σημαία εμφανίζει αύξηση κατά 1 σκάφος, καί 82.169 τον. γκρός ή όποια προστιθέμενη στη δύναμη της 31ης Δεκεμβρίου 1984 εμφανίζει τον ΛΙΒΑΝΟ μέ:

12 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 185.743 τον. γκρός

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Στη δύναμη της Σιγκαπούρης προστέθηκε τό φορτηγό «Ντάουν», 5.226 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1981, ἐνὼ διαγράφηκαν 3 φορτηγά καί 1 μπάλκ κάρριερ συνολικής χωρητικότητας 35.085 τον. γκρός:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	1	τ.γκρός	5.226
Σύνολο σκάφη.....	1	»	5.226

(Διαγραφές)

Μπάλκ κάρριερς 1966-75.....	1	»	20.354
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-84.....	3	»	14.731
Σύνολο σκάφη.....	4		35.085

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντάουν.....	5.226	πρ. «ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ»
Σκάφος 1.....	5.226	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελληνικ Άϊλαντ.....	5.225	μετ. «ΑΙ'ΛΑΝΤ»
Ελληνικ Κέϊπ.....	5.226	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Ελληνικ Ντάουν.....	4.280	μετ. «ΝΤΑΟΥΝ»
Σκάφη 3.....	14.731	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παγγαϊόν.....	20.354	μετ. «ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ»
Σκάφος 1.....	20.354	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προκύπτει μείωση της δύ. άμεως κατά 3 σκάφη καί 29.859 τον. γκρός ή όποία ἐμφανίζει τή ἑλληνόκτητο δύναμη ὑπό σημαία Σιγκαπούρης μέ:

4 σκάφη, συνολ. χωρητικότητας 112.944 τον. γκρός

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΔΕΚΑΤΡΙΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομε κατωτέρω, τούς ἀριθμούς τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῶν ἑλληνικῶν συμφορόντων πλοιοκτησίας ἀπο τό 1955 καί ἐντεῦθεν:

Τέλος έτους	1955	1.035	πλοία	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	»	»
» 1984	4.389	»	53.601.462	»	»



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT

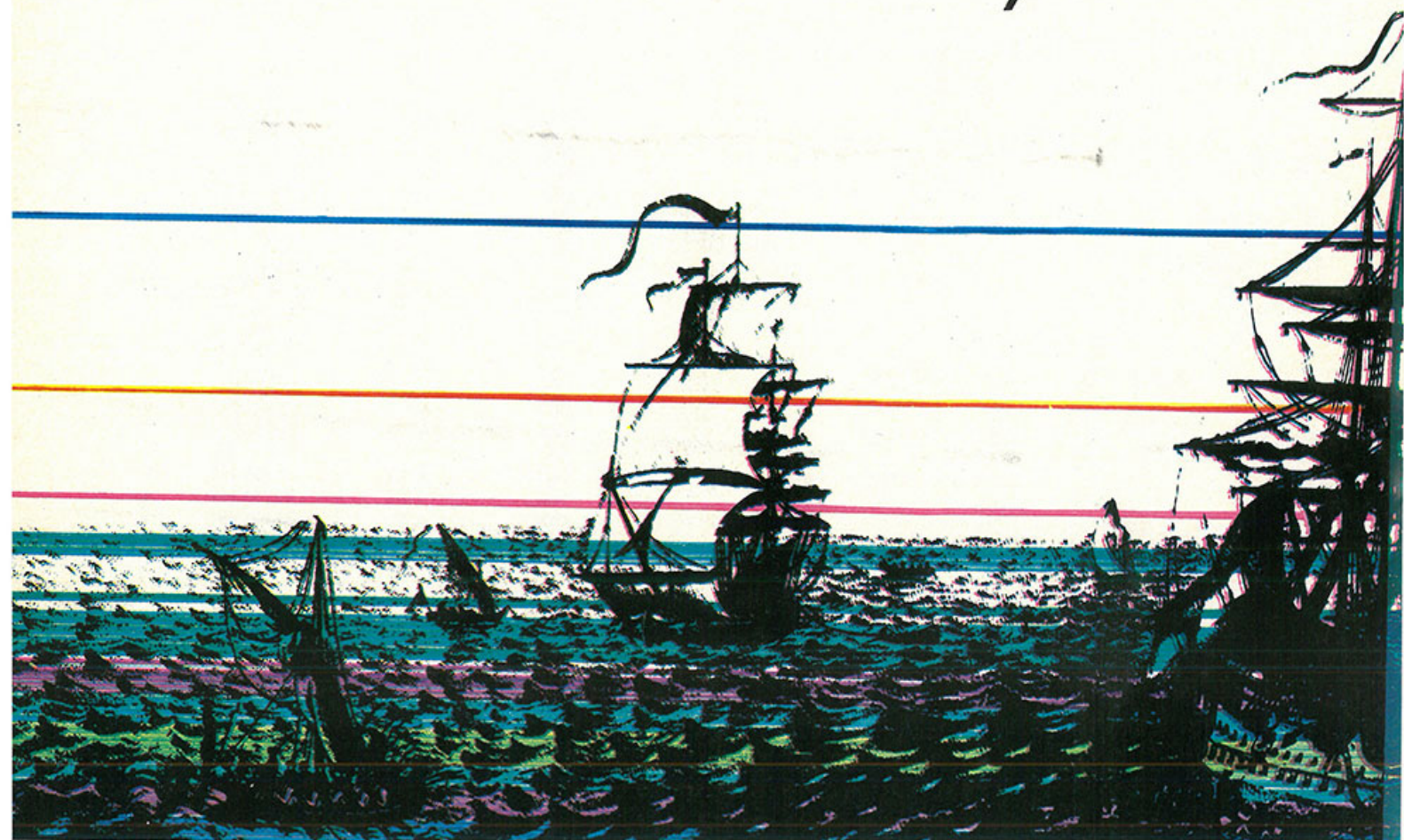
5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.



COMNINOS BROTHERS

group of companies

*Our best wishes
to all seafarers
and those who
care for them*





seastar navigation

PIRAEUS OFFICE
Ship Managers/Operators
Seastar Navigation Co Ltd

2 Efplias Street
185 37 Piraeus

TEL: 4528417/8 4523684
TELEX: 211449 241218SENA GR
CABLES: SEASTAR PIRAEUS

LONDON OFFICE
Chartering brokers
Seastar Navigation Ltd

145 Minories
London EC3N 1NH

TEL: 4884922/3
TELEX: 896142 SEANAV G
CABLES: SEANAVIG LONDON EC3

ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΤΟΝΝΑΖ

ΣΚΑΦΗ 63, ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 2.541.700 ΤΟΝ. D.W.

ΟΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ ΤΟΥ 1984

Τήν λελογισμένη άποχή των Έλλήνων από τή ναυπηγεία, παρά τούς πολύ συμφέροντες όρους γιά τήν κατασκευή πλοίων στόν εύρύτερο χώρο τής "Απω Ανατολής, ύποδηλούν τή στοιχεία των παραγγελθέντων σκαφών κατά τόν χρόνο πού πέρασε.

"Αν έξαιρέσουμε τίς δύο μαζικές παραγγελίες τού "Ομίλου Βαρδινογιάννη καί τού κ. Λέοντα Λεμοΰ, από τή έμφανιζόμενα στόν πίνακα των ύπό παραγγελία πλοίων έλάχιστα άφορούν νέες παραγγελίες, οί όποιες ανατέθηκαν κατά τή διάρκεια τού 1984. "Ακόμη, σημειώνουμε τήν στροφή όρισμένων πλοιοκτητών στήν άπόκτηση μπάλκ κάρριερς μεγέθους «πάναμαξ» καί πρόντακτ κάρριερς, δύο κατηγορίες πλοίων γιά τίς όποιες διατηρούμε αίσιοδοξία γιά τήν άποδοτική έκμετάλευσή τους τή προσεχική χρόνια.

Σύμφωνα μέ τή στοιχεία μας, κατά τή διάρκεια τού 1984, οί παραγγελίες των Έλλήνων πού προστέθηκαν στό ύφιστάμενο στίς άρχές τού έτους ύπό ναυπήγηση τοννάξ περιλαμβάνουν 17 μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας 880.900 τον. d.w., τέσσερα φορτηγά πλοία 80.000 τον. d.w., καί 10 πρόντακτ κάρριερς χωρητικότητας 404.800 τον. d.w. Δηλαδή, άπό τή έμφανιζόμενο στους άντίστοιχους πίνακες ύπό παραγγελία τοννάξ 31 σκάφη, 1.365.700 τον. d.w. παραγγέλθηκαν κατά τή ύπό άνασκόπηση έτος καί τή ύπόλοιπα. 32 πλοία, 1.176.000 τον. d.w. άφορούν παραγγελίες πού ανατέθηκαν τή 1983 ή καί τή προηγούμενα χρόνια καί δέν έχουν άκόμη παραδοθεί.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΝ

Μέ έλάχιστη άπόκλιση από τόν αριθμό των πλοίων πού κατελκύστηκαν τή 1983, οί γνωστές μέχρι τή τέλη τού περασμένου Δεκεμβρίου κατελκύσεις έλληνόκτητων πλοίων κατά τή 1984 περιλαμβάνουν συνολικά 52 σκάφη, 1.139.877 τον. γκρός. Τά πλοία αυτά κατανέμονται σέ 41 μπάλκ κάρριερς 869.717 τον. γκρός, τέσσερα φορτηγά πλοία 55.800 τον. γκρός καί έπτά δεξαμενόπλοια 187.360 τον. γκρός.

Πρέπει νά τονισθεί ότι από τή κατελκυσθέντα, 41 σκάφη, 913.630 τον. γκρός έγράφησαν στό έλληνικό νηολόγιο, ένώ έπτά σκάφη 135.787 τον. γκρός προτίμησαν τή νηολόγιο τού Παναμά, τρία 71.960 τόννων τής Λιβερίας καί ένα έλληνικό δεξαμενόπλοιο ύψωσε σημαία Κύπρου.

Μέ τίς παραπάνω κατελκύσεις, τή σύνολο των ναυπηγηθέντων πλοίων γιά

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Όνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεία
"Αγίαξ Α.Σ.....	Έλληνική	23.074	Βραζιλίας
"Αϊλαντ Σκίππερ.....	"	16.800	Χιτάτσι
"Αϊλαντ Τζέμ.....	"	16.800	Χιτάτσι
"Αλκιμος.....	"	24.700	Νίππον Κόκαν
"Αλφα "Ατλας.....	"	10.500	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Αλφα Τσάλεντζ.....	"	10.500	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Αλφα Φείθ.....	"	22.000	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Αναγγελ "Ατλας.....	"	10.500	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Ανδρος.....	"	34.500	Νίππον Κόκαν
"Αριστοτέλης.....	"	13.600	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Αρχιμήδης.....	"	25.063	Χιτάτσι
"Ατλας Α.Σ.....	"	23.074	Βραζιλίας
Γαρουφαλιά.....	"	23.450	Χιτάτσι
Γκόλτεν Μιζουσίμα....	Παναμά	24.850	Σανογιάσου
Δημήτρης Ε.....	Έλληνική	14.100	"Ισικαβ. Χαρίμα
Δώρις Τράϊντεντ.....	"	21.300	Σανογιάσου
"Ελλεσποντ Βαλδρ.....	Παναμά	22.200	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Ελλεσποντ Βάνγκαρτ.....	Παναμά	22.200	"Ισικαβ. Χαρίμα
"Εσμεράλντα Ι.....	Παναμά	22.630	Χιουντάι
Θ η ρ α σ ί α	Έλληνική	28.100	Νίππον Κόκαν
ΜάρωΛ.....	"	24.700	Χαγιασικάνε
Μήλος.....	"	28.100	Νίππον Κόκαν
Νόρθ Μάρτσιονες.....	"	36.300	Χιτάτσι
Νόρθ Ντάτσες.....	"	36.300	Μπουρμιάστερ Γουέην
"Ολύμπικ Μέλοντυ.....	Έλληνική	17.879	Νίππον Κόκαν
"Ολύμπικ Μέμορυ.....	Παναμά	17.879	Νίππον Κόκαν
"Ολύμπικ Μιράκλ.....	Παναμά	17.879	Νίππον Κόκαν
"Ολύμπικ Πατρίσια Ρ.....	Παναμά	17.879	Νίππον Κόκαν
"Ολύμπικ Σάν.....	Παναμά	12.900	Σίν Γιαμαμότο
Παντελής Α. Λαιμός.....	Έλληνική	16.794	Ματίας Τύσσην
Πασίφικ "Οσεαν.....	Λιβερίας	22.510	"Ισικαβ. Χαρίμα
Πασίφικ Γουέηβ.....	Λιβερίας	22.510	"Ισικαβ. Χαρίμα
Πάτριος.....	Έλληνική	25.000	Μιτσουμπίσι
Ποντοπόρος.....	Έλληνική	15.880	Χακοντάτε
Σάμτζων Κάπταιν.....	Έλληνική	35.940	Νίππον Κόκαν
Σπύρος Α. Λαιμός.....	Έλληνική	16.794	Ματίας Τύσσην
Τετιέν.....	Έλληνική	25.100	Χαγιασικάνε
Τζάκυ.....	Έλληνική	32.240	Χιτάτσι
Φορτουέν.....	Έλληνική	19.562	"Ισικαβ. Χαρίμα
Φραγκίσκος Χ.Κ.....	"	22.000	"Ισικαβ. Χαρίμα
Χ.Α. Μαργαρώνης.....	"	22.630	Χιουντάι

Σκάφη 41..... 896.717

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Όνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεία
"Αθήνιαν Φιντέλιτυ....	Κύπρου	18.500	Χερσώνας
"Ανδρομέδα.....	Έλληνική	38.500	Χιτάτσι
"Ασπίλος.....	"	45.000	Πολωνίας
Γουόρλντ Πρόλόγκ.....	"	17.200	Σκαρμαγκαά

λογαριασμό Έλλήνων έφοπλιστών από τό 1956, όταν για πρώτη φορά τὰ «Ναυτικά Χρονικά» άρχισαν νά τηρούν σχετικά στοιχεία, άνέρχεται σέ 1.994 πλοία, 42.382.335 τον. γκρός.

Χαρακτηριστικά, στόν πίνακα πού ακολουθεί, παρουσιάζεται ή πορεία τών καθελεύσεων κατ' έτος πλοίων έλληνικών συμφερόντων κατά τή τελευταία 15ετία:

Έτος	Πλοία	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

Γουόρλντ Προντιούς..	»	17.200	Σκαρμαγκά
Εύρος.....	»	24.000	Μιτσουμπίσι
Πρωτεύς.....	Λιβερίας	26.960	Πολωνίας
Σκάφη 7.....		187.360	

ΦΟΡΤΗΓΑ

Όνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεία
Κρήτη Περιντόντ.....	Έλληνική	11.500	Γδύνιας
Σίλβερ Γκάφ.....	»	13.750	Χαγιασικάντε
Σίλβερ Λήντερ.....	»	16.800	Ίνωσημα
Σίλβερ Χάππινες.....	»	13.750	Χαγιασικάντε
Σκάφη 4.....		55.800	
1979..... 30	659.429	1982..... 44	995.325
1980..... 28	563.485	1983..... 50	1.202.570
1981..... 48	955.325	1984..... 52	1.139.877

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

ΦΟΡΤΗΓΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. Σύνολον d.w. τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Μήνας/Έτος παραδόσεως
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ.....	Πολ. χρήσεως	4	20.000 80.000	Μιτσουμπίσι	1986
ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΤΑΪΦΑΣ.....	Πολ. χρήσεως	1	20.000 20.000	Χαγιασικάντε	1985
ΣΥΝΟΛΟ.....		5	100.000		

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC 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

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τ. v. Σύνολον d.w. τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Μήνας/Έτος παραδόσεως
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΑΝΚΕΡΣ.....	Πρόντακτ	1	29.740 29.740	Χερσώνας	1986
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ.....	Πρόντακτ	3	40.000 120.000	Μιτσουμπίσι	1986
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ.....	Πρόντακτ	5	45.000 225.000	Σπλίτ	1986/87/88
ΕΛΕΤΣΟΝ ΚΟΡΠΟΡΕΊΣΟΝ.....	Πρόντακτ	4	29.990 119.960	Κάντα	1986
Ι.Α. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ.....	Δεξαμεν.	1	63.000 63.000	Μιτσούϊ	1986
ΟΙΚΟΣ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ.....	Δεξαμ.	1	63.300 63.300	Χιτάτσι	1985
ΠΗΓΑΣΟΣ ΟΣΕΑΝ ΣΕΡΒΙΣΕΣ.....	Πρόντακτ	2	29.900 59.800	Νταέγου	1986
ΣΥΝΟΛΟ.....		17	680.000		

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθ. πλοίων	Τον. Σύνολον d.w. τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Μήνας/Έτος παραδόσεως
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ.....	B.C.	2	42.000 84.000	Μιτσούϊ	1986
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ.....	B.C.	2	65.000 130.000	Νίππον Κόκαν	1985
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ.....	B.C.	2	68.000 136.000	Κόγιο	1986/87
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	Frendship H/T	2	22.400 44.800	Ίσικ. Χαρίμα	1985
ΑΣΤΡΟΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	Mark II	2	17.000 34.000	Ίσικ. Χαρίμα	1985/6
Ι. Γ. ΓΚΟΥΜΑΣ.....	Mark II	1	17.000 17.000	Ίσικ. Χαρίμα	1985
Ι. Γ. ΓΚΟΥΜΑΣ.....	Frendship H/T	1	22.400 22.400	Ίσικ. Χαρίμα	1985
ΑΦΟΙ ΚΟΜΝΗΝΟΙ.....	B.C.	1	37.000 37.000	Χιουντάϊ	1985
Κ. Μ. ΛΕΜΟΣ.....	B.C.	2	44.000 88.000	Καβασάκι	1985
ΛΕΜΟΣ ΜΑΡΙΤΑΙΜ.....	B.C.	2	37.950 75.900	Ίσικ. Χαρίμα	1986
ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ.....	B.C.	5	41.600 208.000	Χιουντάϊ	1985/86
ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ.....	B.C.	5	63.400 317.000	Χιουντάϊ	1985/86
ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΑΡΙΤΑΊΜ.....	Frendship H/T	1	22.400 22.400	Ίσικ. Χαρίμα	1985
ΑΦΟΙ ΛΥΓΝΟΙ.....	B.C.	2	34.500 69.000	Νίππον Κόκαν	1985
ΜΠΡΕΥ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	B.C.	1	39.000 39.000	Μιτσούϊ	1985
ΟΣΕΑΝ ΦΡΕΊΤΕΡΣ.....	B.C.	1	28.600 28.600	Χακοτάτε	1985
ΠΗΓΑΣΟΣ ΟΣΕΑΝ ΣΕΡΒΙΣΕΣ.....	Mark II	4	17.000 68.000	Ίσικ. Χαρίμα	1985/86
ΡΕΜΙ ΜΑΡΙΤΑΊΜ.....	B.C.	2	40.400 80.800	Μιτσουμπίσι	1985
ΑΦΟΙ ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	B.C.	1	40.300 40.300	Μιτσουμπίσι	1985
ΦΑΡΟΣ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	Mark II	1	17.000 17.000	Ίσικ. Χαρίμα	1985
ΦΑΦΑΛΙΟΣ ΛΤΔ.....	B.C.	1	64.000 64.000	Μπουρμάϊ-στερ & Γουέην	1985
ΦΑΦΑΛΙΟΣ ΛΤΔ.....	B.C.	2	40.000 80.000	Όσίμα	1986
ΟΙΚΟΣ ΩΝΑΣΗ.....	B.C.	2	29.000 58.000	Νίππον Κόκαν	1985
Σκάφη 41.....		41	1.761200		

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"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Τά άτυχήματα του έλληνόκτητου στόλου κατά τό 1984

**ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ ΚΑΤΑ 13,6% ΣΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΛΛΑ
ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΤΑ 56,8%**

“Αν καί έφέτος παρατηρήθηκε μία μικρή αύξηση στό σύνολο των άτυχημάτων της έλληνόκτητης ναυτιλίας, μπορούμε νά σημειώσουμε μέ ίκανοποίηση τήν σημαντική μείωση των άτυχημάτων εκείνων πού κατέληξαν σέ όλικές απώλειες, άποτέλεσμα τής ποιοτικής βελτιώσεως του στόλου αλλά καί των συνεχών προσπάθειών πολλών έλληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων νά επιμορφώσουν τά στελέχη καί τά κατώτερα πληρώματα των πλοίων τους στήν πρόληψη καί άποφυγή των ναυτικών άτυχημάτων.

Κατά τό υπό εξέταση δωδεκάμηνο Νοεμβρίου 83 — Όκτωβρίου 84 σημειώθηκαν σέ παγκόσμια κλίμακα 204 άτυχήματα πού όδήγησαν σέ όλική άπώλεια του σκάφους, άπό τά όποια μόνον τά 29 σκάφη, 257.040 τον. γκρός άνήκαν σέ “Έλληνες.

“Εναντι τής αντίστ ιχης περιόδου του 1983, παρατηρείται στόν έλληνόκτητο στόλο αύξηση κατά 13,6% των πάσης κατηγορίας άτυχημάτων, ενώ οί όλικές απώλειες περιορίστηκαν σέ 29 έναντι 51 πού σημειώθηκαν κατά τήν αντίστοιχη περυσινή περίοδο καί άντιπροσωπεύουν τό 22,4% των άπωλειών του παγκόσμιου στόλου.

Οί πυρκαϊές καί οί έκρήξεις παραμένουν οί κυριώτερες αίτίες ναυτικών άτυχημάτων μέ άποτέλεσμα 12 έλληνόκτητα σκάφη νά χαρακτηρισθούν ως όλική άπώλεια κατά τήν υπό εξέταση περίοδο, γεγονός πού ύποδηλοί τήν άνάγκη περαιτέρω βελτιώσεως του βαθμού άσφαλείας καί συντηρήσεως των πλοίων μας.

“Η έρευνα καλύπτει τά άτυχήματα καί ζημιές πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας άνεξαρτήτως σημαίας πάνω άπό 500 τον. γκρός καί τά στοιχεία συλλέγονται κατά τή διάρκεια του έτους άπό τά καθημερινά δημοσιεύματα του Λούδς Λίστ, άναφορές τής Σάλατς Άσσοσιέσιον καί άπό τά στοιχεία κάθε γνωστού έλληνόκτητου πλοίου πού τηρούν τά “Ναυτικά Χρονικά”.

...

Στίς όλικές απώλειες περιλαμβάνονται καί οί περιπτώσεις των τεκμαρτών όλικών άπωλειών (CTL) όταν οί περιπτώσεις αυτές έμφανισθούν στίς μηνιαίες στατιστικές των Λούδς ώστε νά είναι δυνατή ή σύγκριση μέ τίς παγκό-

σμιες όλικές απώλειες, άκολουθούμε δέ κάθε χρόνο επί 14 έτη τήν ίδια διαδικασία γιά νά μήν έπηρεάζεται ή συγκριτική άκρίβεια των άριθμών μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ότι στόν σχετικό Πίνακα πού άκολουθεί έμφανίζεται μία πλήρης εικόνα των άτυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τά θαλάσσια άτυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα μέ εκείνα του αντίστοιχου περυσινού:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ του 1983 συνέβησαν σέ έλληνόκτητα σκάφη 31 άτυχήματα έναντι του ίδιου άριθμού του Νοεμβρίου 1982. Οί παγκόσμιες απώλειες έφθασαν τά 21 πλοία έκ των όποίων τά τρία άνήκαν σέ “Έλληνες.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ του 1983 συνέβησαν σέ έλληνικά πλοία 35 άτυχήματα έναντι 19 του προηγούμενου έτους. Τό μήνα αυτό σημειώθηκαν έξι συμβάντα πού όδήγησαν στήν όλική άπώλεια έλληνικών πλοίων, ό μεγαλύτερος άριθμός τής φετεινής ανά μήνα άνασκοπήσεως μας.

Τόν Ιανουάριο του 1984 συνέβησαν σέ έλληνικά πλοία 29 άτυχήματα έναντι 23 του περασμένου Ιανουαρίου. Οί όλικές απώλειες του στόλου μας έφθασαν τά 5 πλοία ενώ του παγκόσμιου τά 16.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ συνέβησαν 35 άτυχήματα έναντι 17 του Φεβρουαρίου 1983. Οί όλικές απώλειες του στόλου μας περιορίστηκαν σέ τέσσερα έναντι 12 τής παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ σημειώθηκε τό μεγαλύτερο ποσοστό άτυχημάτων σέ έλληνόκτητα πλοία μέ 37 έναντι 16 του περασμένου έτους ενώ μόνο δύο πλοία του στόλου μας χαρακτηρίστηκαν όλικές απώλειες έναντι 22 του παγκόσμιου.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ είχαμε 24 άτυχήματα σέ σύγκριση μέ τά 20 του περασμένου πριλίου καί δύο άπό τίς έπτά όλικές απώλειες πού σημειώθηκαν τό μήνα αυτό σέ παγκόσμια κλίμακα.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν 28 άτυχήματα ενώ τον περασμένο Μάιο είχαμε σημειωθεί 49 σέ έλληνόκτητα σκάφη. Μόνο μία όλική άπώλεια άπό τίς 16 του παγκόσμιου στόλου άνήκε σέ έλληνική ιδιοκτησία.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ τά άτυχήματα σέ έλληνόκτητα πλοία έφθασαν τά 23 στά ίδια σχεδόν επίπεδα μέ του περασμένου έ-

τους (20). “Ο παγκόσμιος στόλος έχασε 19 σκάφη ενώ ό έλληνόκτητος μόνο τρία.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ σημειώθηκαν 25 άτυχήματα έναντι 26 του Ιουλίου 1983. Μόνον δύο σκάφη του στόλου μας χαρακτηρίστηκαν όλικές απώλειες σέ σύγκριση μέ τίς 22 του παγκόσμιου στόλου.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ σημειώθηκαν 24 άτυχήματα, σέ έλληνόκτητα πλοία, χωρίς όμως κανένα άπό αυτά νά όδηγήσει σέ όλική άπώλεια του σκάφους, ενώ αντίθετα τήν ίδια χρονική περίοδο σημειώθηκαν σέ παγκόσμια κλίμακα 15 όλικές απώλειες.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ καταγράψαμε 28 άτυχήματα, ενώ τον Σεπτέμβριο του 1983 υπήρξαν 27. Μόνο ένα σκάφος άπώλεσε ό στόλος μας άπό τά 32 τής παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τέλος τον ΟΚΤΩΒΡΙΟ συνέβησαν 26 άτυχήματα σέ πλοία μας έναντι 23 του αντίστοιχου μήνα του 1983. Μεταξύ των 22 όλικών άπωλειών του παγκόσμιου στόλου δέν υπήρξε κανένα έλληνικό σκάφος.

ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

“Ακολουθεί άνάλυση κάθε μιās των όκτώ κατηγοριών άτυχημάτων, βάσει τής αίτίας πού προκλήθηκαν μέ διαχωρισμό εκείνων πού κατέληξαν σέ τεκμαρτή ή όλική άπώλεια του σκάφους.

Ζημιές κακοκαιρίας

“Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ζημιές πού όφείλονται σέ κακοκαιρία, έκτός των περιπτώσεων προσαράξεων ή μηχανικών ζημιών. Μεταξύ 1ης Νοεμβρίου 1983 καί 31 Όκτωβρίου 1984 συνέβησαν 14 άτυχήματα λόγω κακοκαιρίας σέ έλληνόκτητα πλοία άπό τά όποια μόνο τρία κατέληξαν σέ όλική άπώλεια καί κάλυψαν τό 4% του συνόλου των έλληνικών άτυχημάτων.

Βυθίσεις

Στήν κατηγορία αυτή έμφανίζονται μόνον όλικές απώλειες λόγω βυθίσεων ενώ συμπεριλαμβάνονται καί τά τυχόν χαμένα πλοία των όποίων τά αίτια του άτυχήματος δέν έχουν άκόμη διευκρινισθεί.

Κατά τό δωδεκάμηνο πού εξετάζου-

Διάφορες ζημίες

Τέλος, η κατηγορία των διαφόρων ζημιών περιλαμβάνει όλες τις ζημίες που δεν περιλαμβάνονται στις προηγούμενες έπτά κατηγορίες ναυτικών ατυχημάτων και στην οποία, τα τελευταία χρόνια προσθέσαμε και τα ατυχήματα πολέμου και ιδιαίτερα εκείνα της συρράξεως Περσίας και Ιράκ.

Κατά την περίοδο Νοεμβρίου 1983 — Οκτωβρίου 1984 σημειώθηκαν 76 ατυχήματα σε ελληνόκτητα σκάφη που όφειλονταν σε διάφορες ζημίες. Από αυτά 17 υπήρξαν θύματα του πολέμου Ιράν — Ιράκ με μία ολική απώλεια. Η κατηγορία αυτή που σημείωσε σημαντική αύξηση, συγκρινόμενη με το 1983, καλυπτει το μεγαλύτερο ποσοστό των ελληνικών ατυχημάτων του 1984 με 20,32%.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά το διαρρευσαν χρονικό διάστημα σημειώθηκε, για πρώτη χρονιά από το 1978, μία αύξηση στα ατυχήματα της ελληνόκτητης ναυτιλίας με 374 περιπτώσεις έναντι 329 του περασμένου χρόνου. Αντίθετα οι ολικές απώλειες σημείωσαν νέα σημαντική πτώση με μόνο 29 περιπτώσεις έναντι 51 του 1983.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι την περίοδο Νοέμβριο 79 — Οκτώβριος 80 είχαμε 71 ολικές απώλειες, την αντίστοιχη περίοδο 80-81 μόνο 66, το 81-82 περιορίστηκαν σε 62, πέρυσι μειώθηκαν σε 51 και έφέτος σημειώθηκαν μόνο 29.

Αναλύοντας τα ατυχήματα που συνέβησαν έφέτος και οδήγησαν σε ολικές απώλειες, με βάση την ηλικία των πλοίων αυτών, έχουμε την ακόλουθη

κατανομή:

Ηλικία	Αριθ. πλοίων	τον. γκρός
0 - 4 ετών	—	—
5 - 9 ετών	1	9.171
10 - 14 ετών	2	18.977
15 - 19 ετών	9	136.443
20 - 24 ετών	13	78.018
25 ετών και άνω	4	14.431
Σύνολο	29	257.040

Η ηλικία διαδραματίζει και πάλι σημαντικό ρόλο στις ολικές απώλειες του ελληνόκτητου στόλου. Επιβεβαιώνεται η ανάγκη της περαιτέρω ανανέωσης του στόλου μας καθώς το 89,6% των πλοίων που έχασε η ναυτιλία μας αναφέρεται σε σκάφη ηλικίας άνω των 15 ετών.

Οι ολικές απώλειες της περιόδου Νοεμβρίου 1983 — Οκτώβριος 1984, με βάση τον τύπο των πλοίων, έχουν ως εξής:

Τύπος σκάφους	Αριθ. πλοίων	τον. γκρός
Φορτηγά	18	60.410
Μπάγκερς	8	131.816
Δεξαμενόπλοια	3	64.814
Σύνολο	29	257.040

Τά σκάφη γενικού φορτίου και ειδικότερα τα παλαιότερα μικρά φορτηγά

αντιπροσωπεύουν και έφέτος τον κύριο όγκο των ολικών απωλειών της ελληνόκτητης ναυτιλίας με ποσοστό 62% του συνόλου.

Το μεγαλύτερο σκάφος που χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια ήταν το με ελληνική σημαία τάνκερ «Δωρίος» 43.231 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1967, το οποίο προσάραξε στην Τορτούγκα της Βενεζουέλας και χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια, ενώ το μεγαλύτερο σκάφος ελληνικής ιδιοκτησίας που υπέστη ατύχημα ήταν το υπερδεξαμενόπλοιο «Αλεξάντερ δέ Γκρέιτ», 152.352 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, το οποίο επλήγη από ιρακινό πύραυλο στην περιοχή του Κάργκ Αϊλαντ.

Τέλος, από πλευράς κατανομής σημαιών, τα απολεσθέντα ελληνόκτητα σκάφη της υπό εξέταση περιόδου καλύπτονταν από τις εξής σημαίες:

Σημαία	Αριθ. πλοίων	τον. γκρός
Ελληνική	23	230.521
Λιβεριανή	1	2.999
Παναμαϊκή	3	22.176
Κυπριακή	2	1.344
Σύνολο	29	257.040

Η Λιβερία παραμένει και έφέτος η σημαία που έχει να επιδείξει το χαμηλότερο ποσοστό ολικών απωλειών ακολουθούμενη από την Κύπρο. Η ελληνική σημαία με τις περισσότερες ολικές απώλειες καλύπτει το 79% του συνόλου, βασικώς λόγω της παλαιότητας πολλών από τα πλοία που χάθηκαν.

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:

B&W

Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.

 **NAPIER**

Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK -
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ ΜΟΙΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

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.

'Ανασκόπηση τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ 1984

Ἡ ἀρχὴ ἐνός νέου ἡμερολογιακοῦ ἔτους δὲν συνιστᾷ ἀσφαλῶς ἐνα χρονικὸ ὁρόσημο ἱκανὸ νὰ σηµάνει καὶ µία οὐσιαστικὴ ἀλλαγὴ στὸ περιεχόµενο καὶ τὴ μορφή ἀκόµη τῶν οἰκονοµικῶν, κοινωνικῶν καὶ πολιτικῶν ἐξελίξεων. Σὰν ἀποτέλεσµα ἀνθρώπινων πράξεων, ἐνεργειῶν καὶ ἔργων, οἱ παραπάνω ἐξελίξεις διέπονται µᾶλλον ἀπὸ τοὺς γενικοὺς ἱστορικοὺς νόµους καὶ χαρακτηρίζονται ἀπὸ µία χρονικὰ γραµµικὴ ἀνέλιξη χωρὶς «ὁρόσηµα», τὰ ὁποῖα, ὅταν καὶ ὅπου σηµειώνονται, ἀποτελοῦν κορυφαῖες στιγµές ἐξελικτικῶν φαινοµένων πού προϋπήρχαν ἢ αὐθαίρετες διακοπές τοῦ ἀέναου χρόνου πού ὑπηρετοῦν τὴν ἀνθρώπινη ἀνάγκη τῆς διαίρεσης τοῦ χρόνου σὲ περιόδους γιὰ χάρη τῆς ἱστορικῆς μελέτης.

Μὲ αὐτὴ τὴν ἔννοια, ἡ ἀντίληψη ὅτι τὸ 1985 µπορεῖ καὶ πρέπει νὰ σηµάνει µία µεταβολὴ τῶν πραγµάτων σὲ σχέση µὲ τὸ χρόνο πού πέρασε εἶναι µία ἀπατηλὴ προσοµοιή. Καὶ ἂν σὲ κάτι χρησιµεύει ἡ εἴσοδος σὲ µία νέα ἀλλὰ καὶ αὐθαίρετα προσδιορισµένη χρονικὴ περίοδος, εἶναι ὅτι µᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν µιᾶς ἀναδρομῆς στὸ πρόσφατο παρελθόν, σὲ µιά προσπάθεια προσδιορισµοῦ καὶ ἀνάλυσης τῶν γεγονότων πού ἔλαβαν χώρα καὶ πρόβλεψης αὐτῶν πού µποροῦµε νὰ περιµένουμε γιὰ τὸ μέλλον, ἄµεσο ἢ ἀπώτερο.

Μιά µατιὰ στὴν παγκόσµια οἰκονοµία, αὐτὴ τὴ γενεσιουργὸ αἰτία τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ — ἐποµένως — καθοριστικὸ παράγοντα στὴν ἐξέλιξη τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν, πείθει ὅτι τὰ γεγονότα κατὰ τὸ 1984 δὲν ἐξέφυγαν σηµαντικὰ ἀπὸ τίς προβλέψεις. Ἡ µὲ ἐπιβραδυνόµενο ρυθµὸ συνέχιση τῆς ἀνάπτυξης τῆς οἰκονοµικῆς δραστηριότητος στὶς ΗΠΑ µὲ παράλληλη διατήρηση καὶ διεύρυνση τοῦ δηµόσιου ἐλλείµµατος, ἡ ἀγχώρης προσπάθεια τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν χωρῶν νὰ ξεφύγουν ἀπὸ τὴ στασιµότητα µέσα σὲ συνθηκὲς ἀνταγωνισµοῦ καὶ µὲ δοµικὲς δυσκολίες τόσο σὲ ἐθνικὸ ὅσο καὶ σὲ κοινοτικὸ ἐπίπεδο καὶ ἡ ἀποτελµάτωση τῶν οἰκονοµικῶν τῶν τρίτων χωρῶν, ὅλα αὐτὰ θέτουν πληθὺς ἀντιφατικῶν προβληµάτων στὴ µέλῃ. Παράλληλα πρὸς τὰ παραπάνω οἱ ἐξελίξεις στὶς χώρες τοῦ «ὑπερκεντρικοῦ» καὶ, κυρίως, ἡ ραγδαία ἀλλαγὴ μορφῆς καὶ ρόλου αὐτοῦ τοῦ µέχρι τώρα κοιµώµενου γίγαντα, τῆς Κίνας, τείνουν νὰ μεταβάλλουν τὸ σκηνικὸ µέσα στὸ ὁποῖο ἀνελίσσεται ἡ παγκόσµια οἰκονοµία.

Ἡ νέα οἰκονοµικὴ ἀνθησις στὶς ΗΠΑ ἀπέτελεσε τὴν βάση τῶν προσδοκιῶν γιὰ τὴν ἀρχὴ µιᾶς ἀνάκαµψης τοῦ παγκόσµιου ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν. Παράλληλα ὅμως, οἱ τρόποι ἀντιµετώπισης τοῦ ὑπέρογκου δηµόσιου ἐλλείµµατος στὴν ἴδια χώρα καὶ, ἰδίως, τὰ ὑψηλὰ ἐπιτόκια καταθέσεων δολλαρίου, δηµιούργησαν τὸ γνωστὸ πρόβληµα τῶν συναλλαγματικῶν ἱσοτιµιῶν, πρόβληµα πού µέχρι τὴ στιγµὴ πού γράφονται αὐτές οἱ γραµµές δὲν φαίνεται νὰ ὀδηγεῖται σὲ λύση.

Ἡ μετακίνηση κεφαλαίων πρὸς τὸν Ἀμερικανικὸν ὅριον µὲ ἀντίστοιχη συρρίκνωση τῶν ἐπενδύσεων στὴν Εὐρώπη, ἡ ἐπίταση τοῦ προβλήµατος τῆς ἀνεργίας καὶ ἡ ὑπέρμετρη διόγκωση τοῦ ἐξωτερικοῦ χρέους τῶν τρίτων χωρῶν δηµιούργησαν ἀσφυκτικὲς συνθήκες, ἐλάχιστα συμβάλλουσες στὴ στήριξη τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν. Ἦταν στὰ μέσα τοῦ 1984, ὅταν ἀξιωματοῦχος παγκόσµια γνωστῆς ἐταιρίας θαλασσίων μεταφορῶν συζητώντας µὲ τὸν γράφοντα εἶπε: «Εἶναι παράξενο, ἀλλὰ κάθε φορὰ πού προσπαθοῦµε νὰ ἀναλύσουμε καὶ νὰ µελετήσουμε τὰ αἷτια τῆς δυσπραγίας, ὅποια βάση καὶ µεθοδολογία κι ἂν ἀκολουθήσουμε, πάντοτε καταλήγουμε στὴν ὑψηλὴ ἀξία τοῦ ἀμερικανικοῦ νοµίσµατος!»

Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ, θετικὰ στοιχεῖα µπορεῖ νὰ χαρακτηρισθοῦν ἡ συγκράτηση τοῦ πληθωρισµοῦ καὶ ἡ σταθερὴ, ἂν ὄχι ἐλαφρὰ πτωτικὴ, τιμὴ τοῦ πετρελαίου. Μὲ τὴν εὐχέρεια χειρισµῶν πού παρέχουν αὐτές οἱ διαπιστώσεις, σύντοµα θὰ κληθοῦν νὰ παίξουν ἓνα ἐποικοδοµητικὸ ρόλο στὶς παραπέρα ἐξελίξεις.

Ἄν στὶς προφανεῖς ἐπιπτώσεις ἀπὸ τὴν παγκόσµια οἰκονοµικὴ κατάσταση, ὅπως αὐτὴ σὲ ἄδρες γραµµές περιγράφεται στὶς παραπάνω γραµµές, προστεθοῦν καὶ τὰ δοµικὰ προβλήµατα τῆς παγκόσµιας ναυτιλίας (ὑπερπαραγωγή πλοίων κατὰ τὴν τελευταία δεκαετία, ἀνισορροπία προσφοράς - ζήτησης, ὑπέρμετρος δανεισµός, πριμοδότηση τῶν ναυπηγείων γιὰ παραγωγή πλοίων πού δὲν χρειάζονται, µεταβολὴ πρὸς τὸ δυσµενέστερο µερικῶν ἐκ τῶν παραµέτρων πού συνιστοῦν τὰ τρέχοντα ἐξοδα), ἔχοµε τὸ γενικὸ κλίµα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ 1984.

Τὰ ΣΙΤΗΡΑ ἔκαναν µιά μέτρια παρουσία, ἄλλοτε δίνοντας τὸν τόνο τῆς ἀγορᾶς καὶ ἄλλοτε πέφτοντας σὲ ἀφάνεια, παραχωρώντας τὴν πρωτοβουλία στὰ λοιπὰ χύδην φορτία. Οἱ συντριπτικὰ μεγάλες ποσότητες κινήθηκαν στοὺς ἄξονες Κόλπου — Κόντινεντ, Κόλπου — Ἀπὸ Ἀνατολῆς (κυρίως Ἰαπωνία) καὶ, γιὰ πρώτη φορὰ, ΗΠΑ — Νότιας Ἀφρικῆς. Ἀξιόλογες ἐπίσης καὶ οἱ φορτώσεις ἀπὸ Ν. Ἀµερικὴ γιὰ ποικίλους προορισµοὺς καθὼς καὶ ἐκεῖνες ἀπὸ Μεγάλες Λίµνες καὶ Ἀγ. Λαυρέντιο, χωρὶς κατὰ τὸ ἰδιαιτέρου σὲ σχέση µὲ προηγούμενα ἔτη.

Τὰ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ καὶ ὁ ἈΝΘΡΑΚΑΣ κινήθηκαν σὲ ἱκανοποιητικὰ ἐπίπεδα καὶ ἀπασχόλησαν κυρίως τὰ μεγάλα πλοία γιὰ τὰ ὁποῖα ἀνοίξαν νέες προοπτικές.

Μὲ βασικὸ µοχλὸ τίς ἀνάγκες τῆς Ἰνδίας, τὰ ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ κράτησαν κάποιο τόνο καὶ βοήθησαν στὴν κατὰ κάποιο τρόπο λύση τοῦ προβλήµατος τῆς ἀπασχόλησης κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ ἔτους. Σὲ κάποια ἀπόσταση, τὸ κινεζικὸ ἐνδιαφέρον ἀπέτελεσε ἓνα ἀκόµα στήριγµα µὲ φορτώσεις ἀπὸ τὴ Μαύρη Θάλασσα, τὴ Βόρεια Ἀφρικὴ, τὴν Πολωνία καὶ τίς ΗΠΑ.

Ἀπογοήτευση ἀπέτελεσαν τὰ ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ στὰ ὁποῖα τόσο ὁ ἀριθµὸς τῶν φορτώσεων ὅσο καὶ ὁ ὄγκος τῶν φορτίων κινήθηκαν κάτω τοῦ µετρίου. Ἡ ἀναζήτηση τῶν αἰτίων τῆς δυσπραγίας ὀδηγεῖ στὸν πόλεµο Ἰράν — Ἰράκ, στὴν πτώση τοῦ εἰσοδήµατος ἀπὸ τὸ πετρέλαιο ὅλων σχεδὸν τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν καὶ τὸ συναλλαγματικὸ πρόβληµα τῶν ὑπαναπτύκτων.

Ἄν πρέπει κανεὶς νὰ κάνει συγκρίσεις µὲ τὰ προηγούμενα ἔτη, εἶναι δυνατό νὰ διατυπώσῃ τὴ γνώµη ὅτι ἡ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΟΥ 1984 ΥΠΗΡΞΕ ΜΑΛΛΟΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΑΡΑ ΧΕΙΡΟΤΕΡΗ ΕΚΕΙΝΗΣ ΤΟΥ 1983 σὲ ὄγκο μεταφεροµένων φορτίων καὶ ἐπίπεδα ναύλων. Καὶ ἂν µιλάµε ἀκόµη γιὰ κρίση, τοῦτο ὀφείλεται στὸ γεγονὸς ὅτι ἡ βελτίωση ἦταν τόσο μικρὴ, τόσο περιθωριακὴ, πού ἀδυνατοῦσε νὰ λύσει τὸ οἰκονοµικὸ πρόβληµα τῆς πλοιοκτησίας, τὸ ὁποῖο σὲ πολλές περιπτώσεις κατέστη δυσχερέστερο µέσα στὸ χρόνο µὲ τίς γνωστὲς συνέπειες.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἡ γενικὴ εἰκόνα τῆς ναυλαγορᾶς στὸν τοµέα τῶν χρονοναυλώσεων ἀκολούθησε, ὅπως ἦταν φυσικὸ, τίς γενικὲς τάσεις τῆς ἀγορᾶς ναυλώσεων ταξιδίου.

Ἐλάχιστες πράξεις σηµειώσαμε στὶς χρονοναυλώσεις περιόδου. Ἀριθµὸς ἐντολῶν πού κυκλοφόρησε στηρίχθηκε κυρίως σὲ εὐκαιριακὸ (speculative) πνεῦµα πού, σὰν τέτοιο, βρῆκε µιά χλιαρὴ ἀνταπόκριση ἐκ µέρους τῆς πλοιοκτησίας. Πιὸ ἀξιόλογη ζήτησις σηµειώσαµε στὰ πολὺ µεγάλα µπάγκ κάρριερς µέχρι καὶ μεγέθους πάναµαξ ὅπου καὶ τὰ µισθώµατα ἦταν γενικὰ «κόσµια».

Στὸν τοµέα τῶν χρονοναυλώσεων ταξιδίου, τὴν πρωτοβουλία ἐκράτησαν οἱ Σοβιετικοὶ µὲ ἱκανὸ ἀριθµὸ πράξεων ἀπὸ handy size µέχρι καὶ πάναµαξ γιὰ κυκλικὰ ταξίδια Ἀτλαντικοῦ σὲ µισθώµατα ἀρχικὰ µὲν περιθωριακὰ πού βελτιώθηκαν κάπως ἀργότερα. Ἀκολούθησαν οἱ Κινέζοι µὲ ἀριθµὸ πράξεων πού ἀφοροῦν τόσο σὲ



ASGL

ANGELICOUSSIS SHIPHOLDING GROUP LIMITED

Registered Office:

Clarendon House,
Church Street
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 80004, GR-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: ADELFOFIS LONDON WC1



New York Office:

ANANGEL SHIPPING (U.S.A.) INC.

170 BROADWAY

SUITE 1508

NEW YORK N.Y. 10038

U.S.A.

μπάλκ κάρριερς όσο και σέ πλοία γενικού φορτίου με εξίσου «πεπιεσμένα» μισθώματα.

Χαρακτηριστική ήταν η απουσία των δυτικών ναυλωτών, που σέ γενικές γραμμές προτίμησαν τήν ναύλωση ταξιδιού από τή χρονοναύλωση.

Τά δεξαμενόπλοια

Η άνισορροπία προσφοράς - ζήτησης αποτέλεσε γιά μία ακόμα φορά τό κύριο χαρακτηριστικό του έτους. Διαπίστωση που σκίασε τήν αγορά σέ μόνιμη βάση και δέν επέτρεψε ούσιαστική βελτίωση των ναύλων ακόμα και στίς περιπτώσεις περιστασιακής αύξησης τής ζήτησης.

Τό κέντρο τής γενικής προσοχής υπήρξαν τά γεγονότα του Περσικού Κόλπου μέ κύρια πηγή των εξελίξεων τήν εμπόλεμη περιοχή του Ιράν. Οι επιθέσεις έκ μέρους τής Ιρακινής αεροπορίας έναντιον «ναυτικών στόχων», δηλαδή πλοίων που προσεγγίζουν ή αποπειράθηκαν νά προσεγγίσουν τό Κάργκ, κύριο τόπο φορτώσεως των Περσικών πετρελαίων, που περισσότερο από μία φορά πήραν δραματικές διαστάσεις, υπήρξαν ή αίτια των εξελίξεων. Η περιστασιακή άνοδος των ναύλων, ιδίως των U/VLCC, σήμανε, φυσικά, και αντίστοιχη άνοδο των ασφαλίστρων πολέμου που, περί τό τέλος του έτους, έφθασαν σέ πρωτοφανώς ύψηλά ποσοστά.

Αριθμός ναυλώσεως VLCC γιά αποθήκευση (storage) συνέ-

τεινε κάπως στήν εξεύρεση απασχόλησης, γενικώς όμως, μία ύγιής Ισορροπία ούδέποτα έπετεύχθη στήν περιοχή.

Στίς λοιπές περιοχές (Μεσόγειος, Βόρειος Θάλασσα, Καραϊβική, Δυτική Αφρική, Άπω Ανατολή) παρατηρήθηκαν στιγμιαίες εξάρσεις που γρήγορα κατέπιπταν κάτω από τό βάρος τής ταχείας προσέλευσης άργούσας χωρητικότητας από άλλες περιοχές.

Μία σημαντική αλλαγή φαίνεται νά εύρίσκεται έν εξελίξει στά καθαρά φορτία. Ο αριθμός των διυλιστηρίων που λειτούργησαν ή εύρίσκονται υπό κατασκευή κοντά στους τόπους παραγωγής άποτελεί άσφαλώς τόν προάγγελο μιάς αύξησης τής ζήτησης πλοίων παραγωγών (products carriers), πρós τό παρόν όμως οι ρυθμοί ανάπτυξης μιάς τέτοιας αγοράς υπολείπονται των προσδοκιών και δημιουργούν προβλήματα στους πλοιοκτήτες έκείνους που έσπευσαν νά δεσμευθούν μέ νέες παραγγελίες ή αγορές.

Έν τούτοις, οι μακροπρόθεσμες προοπτικές τής ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων δικαιολογούν κάποια αισιοδοξία. Η τάση πωλήσεως των υπερηλίκων δεξαμενόπλοιων κάθε κατηγορίας αλλά και πολλών U/VLCC γιά διάλυση και ό σχετικά μικρός αριθμός νέων παραγγελιών επιτρέπουν τήν έλπίδα μιάς εξισορρόπησης μέσα στά επόμενα δύο ή τρία έτη. Σέ αυτό συνέτεινε άσφαλώς και ή έπιβολή των νέων αυστηρών προδιαγραφών ασφαλείας, αλλά και ή συναισθηση ότι τά παλαιότερα πλοία των παραπάνω κατηγοριών άπλώς δέν έχουν μέλλον.

ΟΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Τό πρώτο μήνα του υπό άνασκόπηση έτους παρατηρήσαμε μία ισότιμη πρós τό σιτηρά συμμετοχή του άνθρακα και των μεταλλευμάτων στή ναυλαγορά, που ή έμφανισή τους, παρά τόν έμπιστευτικό χαρακτήρα των περισσότερων κλεισιμάτων, προέξενε κάποια αισιοδοξία στόν έφοπλισμό γιά τήν πορεία τής ναυλαγοράς κατά τό 1984.

Στίς χαρακτηριστικές διαδρομές από Άμερ. Κόλπο γιά Κόντινεντ οι 60.000 τον. σιτηρά πληρώθηκαν πρós δολ. 8,50 και δολ. 8,75 γιά γερμανικά λιμάνια, ένώ οι αντίστοιχοι φορτώσεις πρós Ιαπωνία κυμάνθηκαν στά δολ. 15,25 μέ έλαφρώς άνοδικές τάσεις που έκδηλώθηκαν κυρίως στίς ναυλώσεις συνεχών ταξιδιών. Ακόμη αξιόλογη δραστηριότητα σημείωσαν οι φορτώσεις σιτηρών από άλλες αγορές όπως ό Βορ. Ειρηνικός, τό Ηνωμ. Βασίλειο, τό Βέλγιο, ένώ οι Ινδοί άπερρόφησαν άρκετά φορτία από τή Νοτ. Αμερική.

Έκτός από τή κίνηση στά σιτηρά αξίζει νά μνημονεύσουμε τίς ναυλώσεις:

- 55.000 τον. άνθρακες από Άμερ. Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 12/12,50.
- 110.000 τον. άνθρακες από Χάμπτον Ρόντς μέ συμπλήρωση Νοτ. Αφρική γιά Ιαπωνία, δολ. 10,50 άνά τόννο.
- 80.000 τον. άνθρακες από Χάμπτον Ρόντς γιά Βορ. Γαλλία, δολ. 5,45.
- 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Βορ. Βραζιλία γιά Ιταλία ή Κόντινεντ, δολ. 5,75/5,65 αντίστοιχα, ένώ ή ίδια ποσότητα γιά Ταϊβάν πλήρωσε δολ. 10 μέ άμεση φόρτωση.

Στά λιπάσματα ή κίνηση υπήρξε κανονική και οι περισσότερες φορτώσεις άναφέρονται στόν Περσικό και τήν Έρυθρά, ένώ αξιόλογη κίνηση παρουσίασε ή αγορά τής ζάχαρης μέ διασπορά τής δραστηριότητας σέ πολλά ναυλωτικά κέντρα.

ΟΙ χρονοναυλώσεις:

Αξιόλογη υπήρξε ή δραστηριότητα στό χώρο τής Άπω Ανατολής, ένώ φτωχά ήταν τά μισθώματα από Κεντρική ή Νότιο Αμερική. Κύριο χαρακτηριστικό του μήνα οι πολλές ναυλώσεις behind the curtain που δέν επέτρεψαν μία σωστή αξιολόγηση. Μερικά χαρακτηριστικά

κλεισίματα:

- 44.000 τον. d.w. κυκλικό ταξίδι Ιαπωνίας μέσω Βορ. Αμερικής δολ. 6.000.
- 54.000 τον. d.w. από Άργεντινή γιά Ιαπωνία, δολ. 5.300.
- 25.000 τον. d.w. από Κόντινεντ γιά Νοτιοανατολική Ασία, δολ. 4.500.
- 26.000 τον. d.w. από Κόντινεντ γιά Κεντρική Αμερική, δολ. 2.600.
- 30.000 τον. d.w. από Άμερ. Κόλπο γιά Μεσόγειο, μέσω Έρυθράς, δολ. 5.200.
- 135.000 τον. d.w. από Κόντινεντ γιά Ιαπωνία, μέσω Βραζιλία, δολ. 2,25 άνά τον. d.w.

Τά δεξαμενόπλοια:

Η υπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας V/VLCC στόν Περσικό, χωρίς τήν αντίστοιχη επίδειξη ένδιαφέροντος έκ μέρους των ναυλωτών προκάλεσε συρρίκνωση των ναύλων από τή περιοχή, στά επίπεδα του WS 21/23.

Αντίθετα, στή Μεσόγειο και τή Καραϊβική υπήρξε αξιόλογη ζήτηση κυρίως λόγω των κακών καιρικών συνθηκών στίς Ηνωμένες Πολιτείες και τήν Εύρωπη που προκάλεσαν έντονη ζήτηση τόσο γιά άργό πετρέλαιο όσο και γιά καθαρά φορτία.

Αξίζει νά σημειώσουμε:

- 220.000 τον. από Κάργκ γιά Ιαπωνία, WS 26.
- 210.000 τον. από Περσικό γιά Ν. Κορέα, WS 23.
- 100.000 τον. από Βορ. Θάλασσα γιά άκτές τλαντικού ΗΠΑ, WS 50,5.
- 126.000 τον. ένδομεσογειακό ταξίδι, WS 32,5.
- 50.000 τον. από Καραϊβική γιά άκτές Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 127,5.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Χωρίς καμία ούσιαστική εξέλιξη, ή ναυλαγορά του Φεβρουαρίου κυμάνθηκε στά ίδια επίπεδα του προηγούμενου μήνα, μέ μόνη εξαίρεση τό ένδιαφέρον που παρατηρήκε γιά ζήτηση μεγάλων μπάλκ κάρριερς γιά μεταφορές άνθρακα και μεταλλευμάτων.

Στά σιτηρά, χωρίς ιδιαίτερη αύξηση τής ζήτησης,

παρατηρήθηκαν κάποια μικρά κέρδη έναντι κλεισιμάτων του Ιανουαρίου καθώς οι 70.000 τόννοι από Άμερική. Κόλπο γιά Κόντινεντ πληρώσαν δολ. 9,25 και άρκετές άλλες ξεπέρασαν τό «φράγμα» των 9 δολαρίων. Στήν άλλη χαρακτηριστική διαδρομή Κόλπου γιά Ιαπωνία σέ μέγεθος «πάναμαξ» πληρώθηκαν ναύλοι από δολ. 15,50 έως 14,90, ένώ ή κίνηση από τόν Βορ. Ειρηνικό υπήρξε ύποτονική. Σχετικά μέ τίς άλλες αγορές σημειώνουμε:

- 100.000 τον. μεταλλεύματα από Βορ. Βραζιλία γιά Βορ. Γαλλία, δολ. 7.
- 100.000 τον. μεταλλεύματα από Νάρβικ γιά Κόντινεντ, δολ. 3,20.
- 40.000 τον. σιτηρά από Νοτ. Αμερική γιά Ινδία, δολ. 31,25.

Ο τομέας τής ζάχαρης χωρίς ούσιαστική παρουσία μέ περιορισμένο αριθμό έντολων, ένώ αντίθετα ή Ινδία εκράτησε τήν αγορά των λιπασμάτων μέ σεβαστό αριθμό ναυλώσεων από ποικίλους τόπους φορτώσεως.

Ο' χρονοναυλώσεις:

Μία αύξηση τής ζήτησης παρατηρείται στόν χώρο τής Άπω Ανατολής, ένώ υπήρξαν και μερικές εύκαιρίες γιά εξασφάλιση κόσμων μισθωμάτων από τή Μεσόγειο και τό Κόντινεντ. Όπως ήδη άναφέραμε στίς ναυλώσεις ταξιδιού, αύξήθηκε τό ένδιαφέρον και γιά τήν χρονοναύλωση μεγάλων μπάλκερς, ένώ ό τομέας του γενικού φορτίου εκφράστηκε μέ τή μίσθωση πλοίων όπως χαρακτηριστικά άναφέρουμε:

- 120.000 τον. d.w. από Ιαπωνία γιά Κόντινεντ, μέσω Αυστραλίας, δολ. 1,95 άνά τον. d.w.
 - 60.000 τον. d.w. από Άπω Ανατολή κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 6.250.
 - 60.000 τον. d.w. από Βορ. Ατλαντικό, ένα κυκλικό ταξίδι, δολ. 5.250.
 - 34.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα γιά Έρυθρά, δολ. 5.700.
 - 46.000 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική μέσω Ρίβερ Πλέϊτ μέ έπαναπαράδοση Ινδία, δολ. 5.235.
- Κάποιο ένδιαφέρον γιά χρονοναυλώσεις περιόδου άντικατοπτρίζουν οι παρακάτω πραγματοποιηθείσες συμφωνίες:
- 17.500 τον. d.w. από Ιαπωνία γιά περίοδο 7-9 μηνών πρós δολ. 4.650 πλέον δολ. 50.000.

- 18.000 τόν. d.w. από Βραζιλία για περίοδο 12 μηνών πρὸς δολ. 6.250.
- 62.000 τόν. d.w. για περίοδο 5 ετών, προσδευτικά αυξανόμενο μίσθωμα από δολ. 4.900 ἔως δολ. 8.000 τὴν ἡμέρα.
- 140.000 τόν. d.w. για περίοδο ἑξι μηνῶν πρὸς δολ. 2,27 ἀνὰ τόν. d.w.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ἡ ὑπερβολικὴ συγκέντρωση χωρητικότητας στὸν Περσικὸ Κόλπο λόγω τῆς γινομένης ὑπερπροσφοράς τὸν νάζετὴν κατηγορία τῶν πετρελαιοφόρων, δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀνοδο τῶν ναύλων παρὰ τὴ κάποια ζήτησις π. ὅ ἀπασχόλησε ἕναν ἀριθμὸ πλοίων. Ἐπίσης στὴ Καραϊβικὴ ἡ ὑπερπροσφορά εὐθύνεται γιὰ τὴ μείωση τῶν ναύλων κατὰ 30 μονάδες περίπου τῆς κλίμακας, ἐνῶ ἡ Δυτ. Ἀφρικὴ παρουσίασε μία σχετικὴ κίνησις. Τὰ καθαρά φορτία ἀπὸ Μεσόγειο καὶ Κόντινεντ γιὰ ΗΠΑ διατηρήθηκαν σὲ ἀνεκτὰ ἐπίπεδα.

Ἀπὸ τὶς πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις σημειώθηκαν:

- 240.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Ἰαπωνία, WS 23.
- 245.000 τόν. ἀπὸ Κάργκ γιὰ Εὐρώπη, WS 21.
- 225.000 τόν. ἀπὸ Δυτ. Ἀφρικὴ γιὰ Κόντινεντ, WS 23,75.
- 120.000 τόν. ἀπὸ Δυτ. Ἀφρικὴ γιὰ ΗΠΑ, WS 42/43.
- 50.000 τόν. ἀπὸ Καραϊβικὴ γιὰ ἀκτὴ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 90.
- 25.000 τόν. καθαρά ἀπὸ Μεσόγειο γιὰ ΗΠΑ, WS 170.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Ἡ συνέχισις τῆς ζήτησεως μεγάλων μπάλκ κάρριερς γιὰ ἀνθρακοφορτία καὶ μεταλλεύματα σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴν διακίνηση ἱκανοποιητικῶ ὄγκου σιτηρῶν προσφέρουν σημεῖα στρεβλίσσεως γιὰ βελτίωση τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων στὰ μεγαλύτερα σκάφη. Δυστυχῶς ἡ εἰκόνα αὐτὴ δὲν περικλείει καὶ τὰ μικρότερα φορτηγὰ γεγονόσ πού προξενεῖ ἐντονὴ κατάρρεσις στὴν Πειραικὴ Ἀγορά.

Στὶς βασικὲς διαδρομὲς καὶ κατηγορίες φορτίων σημειώθηκαν:

- 52.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 15,90.
- 55.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Κόντινεντ, δολ. 10,50.
- 115.000 τόν. ἀνθρακὲς ἀπὸ Χάμπτον Ρόντς γιὰ Ἰαπωνία, μέσω Νοτ. Ἀφρικῆς, δολ. 12,50.
- 25.000 τόν. ἀπὸ Ρίβερ Πλέιτ καὶ Μπουένος Ἀἶρες γιὰ Αἴγυπτο, δολ. 32.
- 55.000 τόν. κώκ πετρελαίου ἀπὸ Πόρτ Ἀρθουρ γιὰ Μπορντὼ/Χάβρη, δολ. 9,05.
- 15.500 τόν. ζάχαρη ἀπὸ Ἀγ. Μαυρίκιο γιὰ Λονδὶνο, λίρες 13,80.
- 14.500 τόν. ζάχαρη ἀπὸ Κούβα γιὰ Κίνα, δολ. 40/41.

— Ἀνάξια μνείας ἡ δραστηριότης τῶν λιπασμάτων.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Βελτιωμένα τὰ ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων, ἰδιαίτερα στὸν χωρὸ τῆς Ἀπὼν Ἀνατολῆς καὶ κατὰ κύριο λόγο στὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς. Χαρακτηριστικὰ, σκάφος 60.000 τόν. d.w. ἀπὸ Ἰαπωνία γιὰ Κόντινεντ κλείσθηκε στὰ δολ. 7.000 ἐνῶ ἄλλο πλοῖο ἰδιοῦ μεγέθους πληρώθηκε γιὰ περίοδο 12 μηνῶν πρὸς δολ. 6.000 τὴν ἡμέρα. Ἀντίθετα τὸ Κόντινεντ ὑπῆρξε ἀπογοητευτικὸ καθὼς «φρήντομ» τοῦ 1976 πληρώθηκε μόνο δολ. 2.900 γιὰ ταξίδι πρὸς τὴ Κεντρικὴ Ἀμερικὴ.

Μερικὲς ἄλλες χρονοναυλώσεις:

- 39.356 τόν. d.w. ἀπὸ Καζαμπλάνκα γιὰ Ἰνδονησία, δολ. 5.875.
- 29.200 τόν. d.w. ἀπὸ Ἡν. Βασίλειο γιὰ Σιγκαπούρη, δολ. 5.000.
- 26.540 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινεντ κυκλικὸ ταξίδι Μεγ. Ἀιμνῶν, δολ. 4.000.
- 16.875 τόν. d.w. ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Καράτσι,

μέσω Ἐρυθρὰς καὶ Ἰνδίας, δολ. 5.500.

— 15.994 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Ἀμερικὴ γιὰ Ἀμερ. Κόλπο, δολ. 4.400.

Τά δεξαμενόπλοια:

Μία ἀπότομη αὐξησης τῆς ζήτησεως μεγάλων σκαφῶν στὸν Περσικὸ Κόλπο περὶ τὰ μέσα Μαρτίου καὶ ἡ ὁποία ἐρμηνεύθηκε σὰν ἀποτέλεσμα τοῦ φόβου ἀποκλεισμοῦ τῶν στενῶν τοῦ Ὄρμουζ, προκάλεσε, αἰσθητὴ αὐξηση τῶν ναύλων ἀπὸ τὴν περιοχὴ. Στὰ μικρότερα σκάφη καὶ στὶς λοιπὲς περιοχὲς φορτώσεως ἡ κατάσταση παρέμεινε ρευστὴ μὲ ὁρισμένους ἀναλαμπές, ἐνῶ δύο VLCC ναυλώθηκαν ἀπὸ τὴ Δυτ. Ἀφρικὴ στὰ WS 25.

Ἐνδεικτικὰ ἀναφέρουμε:

- 100.000 τόν. ἀπὸ Δυτ. Ἀφρικὴ γιὰ Ἰταλία, WS 42/43.
- 70.000 τόν. ἀπὸ Δυτ. Ἀφρικὴ γιὰ ΗΠΑ, WS 62,5.
- 66.000 τόν. ἀπὸ Καραϊβικὴ γιὰ Ἀμερ. Κόλπο, WS 68.
- 63.000 τόν. ἀπὸ Βορ. Θάλασσα γιὰ Κόντινεντ/Σκανδιναυία, WS 80.
- 55.000 τόν. ἐνδομεσογειακὴ μεταφορά, WS 90.
- 45.000 τόν. καθαρά ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Ἰαπωνία, WS 100.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Ἡ ζωηρὴ κίνησις ἀνθρακὰ καὶ μεταλλευμάτων μὲ ποικιλία φορτωσῶν διατήρησε τὰ ἐπίπεδα τῶν ναύλων σὲ σταθερὰ καὶ ἐλαφρῶς ἀνεβασμένα ἐπίπεδα παρὰ τὶς ἀρχὲς τοῦ Πάσχα καὶ τὴν ὑποτονικὴ παρουσία φορτίων σιτηρῶν. Σ' αὐτὸ βοήθησε καὶ ἡ παρουσία ἀρκετῶν φορτίων λιπασμάτων καὶ ζάχαρης ὅπου ἀντίστοιχα παρατηρήσαμε βελτιωμένα ἐπίπεδα ναύλων καὶ ἀρκετὸ ἀριθμὸ πράξεων.

Μερικὲς ἀπὸ τὶς πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις:

- 140.000 τόν. μεταλλεύματα ἀπὸ Αὐστραλία γιὰ Κόντινεντ ἡ Μεσόγειο, δολ. 9,60.
- 150.000 τόν. μεταλλεύματα ἀπὸ Βορ. Βραζιλία γιὰ Ἰαπωνία δολ. 9,75.
- 120.000 τόν. ἀνθρακὰ ἀπὸ Αὐστραλία γιὰ Ποχά, δολ. 7.
- 42.000 τόν. ἀνθρακὰ ἀπὸ Χαττέρας γιὰ Μαύρη Θάλασσα, δολ. 16.
- 55.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Κόντινεντ, δολ. 10,50 καὶ ἀνάλογο φορτίο μὲ προορισμὸ τὴν Ἰαπωνία, δολ. 16.
- 47.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 16,25 φιο.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Περιορισμένος ὁ τομέας τῶν χρονοναυλώσεων, προφανῶς λόγω τῆς ἀπασχολήσεως μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων σὲ μεμονωμένα ταξίδια.

Σαφὴς πάντως ἡ ζήτησις γιὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς μὲ ἀνοδικὴ τάση τῶν μισθωμάτων, ἐνῶ στὰ μικρότερα φορτηγὰ τὸν κύριο παράγοντα ἀποτελεσε ὁ τόπος παραδόσεως.

Χαρακτηριστικὰ ἀναφέρουμε ὅτι μπάλκ 140.000 τόν. d.w. κλείσθηκε στὰ δολ. 1,70 ἀνὰ τόννο γιὰ περίοδο 12 μηνῶν ἐνῶ παρόμοιες χωρητικότητας σκάφος γιὰ ἐνα ταξίδι πέτυχε δολ. 2,15 ἀνὰ τόν. d.w.

Ἀκόμη σημειώθηκαν:

- 34.000 τόν. d.w. ἀπὸ Σκανδιναυία γιὰ Ἀπὼν Ἀνατολῆς, δολ. 6.100.
- 26.000 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Ἀφρικὴ γιὰ Εὐρώπη, δολ. 3.200.
- 21.000 τόν. d.w. ἀπὸ Ἀργεντινὴ γιὰ Κίνα, δολ. 5.500.
- 26.000 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Ἀφρικὴ γιὰ Κίνα, δολ. 4.500.

Τά δεξαμενόπλοια:

Σὲ κρίσιμη καμπὴ ἡ περσο-ιρακινὴ διένεξις δὴλῃσεν σὲ αὐξήμενη ζήτησις, ἡ ὁποία ὅμως σχεδὸν ἀντισταθμί-

σθηκε ἀπὸ τὴν συγκεντρωμένη χωρητικότητα στὴν περιοχὴ. Τὸ ἴδιο ἰσχύει καὶ γιὰ τὴν περιοχὴ τῆς Μεσογείου, ἐνῶ μέτρια ὑπῆρξε ἡ κίνησις στὴ Δυτ. Ἀφρικὴ καὶ στὴ Καραϊβικὴ.

Ἐνδεικτικὰ ἀναφέρουμε:

- 345.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Ἐρυθρὰ, WS 28.
- 240.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸ γιὰ δυτικὲς ὁψίνι, WS 27.
- 110.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Κόντινεντ, WS 47.
- 100.000 τόν. ἀπὸ Περσικὸ γιὰ Μαρόκο, WS 52,5.
- 65.000 τόν. ἐνδομεσογειακὴ μεταφορά, WS 65.
- 50.000 τόν. ἀπὸ Δυτ. Ἀφρικὴ γιὰ Μεσόγειο ἡ Κόντινεντ, WS 77,5.
- 38.000 τόν. ἀπὸ Βενεζουέλα γιὰ Ἰταλία, WS 82,5.
- 30.000 τόν. ἀπὸ Καραϊβικὴ γιὰ ἀκτὴ Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 107,5.

ΜΑΪΟΣ

Ἀξιόλογη ἡ δραστηριότητα σὲ ὅλους τοὺς τομεῖς, ἰδιαίτερα κατὰ τὸ πρῶτο 20ῆμερο τοῦ μήνα, μὲ ἔξαρση στὴν κατηγορία τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς, τὰ ὁποῖα παρὰ τὴν ἐχεμύθεια πού διακρίνει τὶς σχετικὲς ναυλώσεις κινεῖται στὶς καλύτερες συνθήκες πού σημειώθηκαν τὰ τελευταῖα χρόνια.

Στὰ σιτηρὰ ἡ κίνησις ὑπῆρξε κανονικὴ μὲ κάποια ἐλαφρὰ ὑποχώρησις πρὸς τὸ τέλος Μαΐου, ὅπως ἐπίσης καὶ τὰ λιπάσματα πού μὲ προεξάρχουσα τὴν Ἰνδία ἔκαναν μία κόσμια παρουσία. Μέρτια ἡ ζήτησις ἀπὸ τὶς Μεγάλες Λίμενες ὁδήγησε σὲ κάμψη τῶν ναύλων ἀπὸ τὴν περιοχὴ.

Ἐπιλεκτικὰ ἀναφέρουμε:

- 55.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 16,50.
- 52.000 τόν. ἀπὸ Βορ. Ἐρηνικὸ γιὰ Ἰαπωνία δολ. 11.
- 25.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Νοτ. Ἀφρικὴ, δολ. 19.
- 25.000 τόν. σιτηρὰ ἀπὸ Ἀμερ. Κόλπο γιὰ Χιλή, δολ. 12,50.
- 100.000 τόν. ἀνθρακὰ ἀπὸ Χάμπτον Ρόντς καὶ Νοτ. Ἀφρικὴ γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 13,50.
- 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Βραζιλία γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 10,50.
- 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Νοτ. Ἀφρικὴ γιὰ Κόντινεντ, δολ. 5,30.

Οἱ χρονοναυλώσεις:

Ὅπως προαναφέραμε τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς πέτυχαν ἐξαιρετικὰ κλεισίματα, παρασύροντας καὶ τὰ μεγέθη «πάνταξ» πρὸς τὰ ἄνω.

Ἀντίθετα τὰ handy size μπάλκ κάρριερς μολὶς ἐπιτυγχάνουν νὰ ἰσοσκελίσουν τὰ ἡμερήσια ἐξοδὰ τους μειώνοντας ἀντίστοιχα τὶς δυνατότητες γιούσ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου.

Χαρακτηριστικὰ σημειώθηκαν:

- 120.000 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινεντ γιὰ Ἀπὼν Ἀνατολῆς, δολ. 2,25 ἀνὰ τόν. d.w.
- 70.000 τόν. d.w. κυκλικὸ ταξίδι Εἰρηνικοῦ, δολ. 6.500.
- 40.400 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Κορέα γιὰ Ἐρυθρὰ, δολ. 6.325.
- 33.850 τόν. d.w. ἀπὸ Ἀπὼν Ἀνατολῆς μέσω Μαλαισίας γιὰ Ἰαπωνία, δολ. 3.500.
- 25.700 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Ἀφρικὴ γιὰ Μεσόγειο, δολ. 3.200.
- 17.000 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινεντ γιὰ Ἀμερ. Κόλπο, δολ. 3.000.

Τά δεξαμενόπλοια:

Πληρὴς σύγχυσις ἐπικράτησε στὴν περιοχὴ τοῦ Ἀραβικοῦ Κόλπου μὲ συχνὲς ἀεροπορικὲς ἐπιδρομὲς ἐναντίον τῶν δεξαμενοπλοίων πού πλησίασαν τὴν ἐμπόλεμη

ζώνη. Τά ύψηλά ε ασφάλιστρα καί ή άρνηση πολλών πληρωμάτων νά ταξιδεύουν όδήγησε σέ άνοδο των ναύλων γιά φορτώσεις από τήν περιοχή καί ταυτόχρονα σέ αύξηση τής ζητήσεως από τίς άλλες περιοχές καί ιδιαίτερα από τή Μεσόγειο.

Οί φορτώσεις από Κάργκ σέ μέγεθος VLCC κυμάνθηκαν μεταξύ WS 45 -50 ενώ έκτός τής επικίνδυνος ζώνης οί ναύλοι διαμορφώθηκαν περί τό WS 30 γιά τήν Άπω Ανατολή καί WS 35 γιά δυτικές όψιόν.

Τά πλοία — ψυγεία:

Κάνουμε μία ιδιαίτερη άναφορά στόν ειδικό αυτό τύπο πλοίου μέτρη εύκαιρία τής λήξεως τής «περίοδου αχμής» πού ύπήρξε ή άπογοητευτικότερη των τελευταίων χρόνων.

Άρκει νά άναφέρουμε ότι, ενώ γιά ένα ψυγείο των 350.000 κυβ. ποδών π.χ. τό μίσθωμα μέ βάση έτήσια χρονοναύλωση έκυμαινέτο πρίν δυό χρόνια περί τό δολ. 0,65 ανά κυβ. πόδα, αυτή τή περίοδο δέν φθάνει τό δολ. 0,30. Ταυτόχρονα, ενώ πρίν δυό έπίσης χρόνια τό μίσθωμα αχμής έφθανε τό δολ. 1.00/1.20 ανά κυβ. πόδα, κατά τή φετεινή περίοδο δέν ξεπέρασε τό δολ. 0,55.

Ήδη από τά τέλη του περασμένου μήνα ή αγορά των πλοίων - ψυγείων όδηγήθηκε σέ λήθαργο χωρίς προοπτικές στό άμεσο μέλλον.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Ή έλευση του καλοκαιριού σήμανε καί πάλι τή πτώση τής ζητήσεως σέ όλους τούς τομείς, μέ άποτέλεσμα μέσα στόν Ιούνιο ή αγορά νά σημειώσει καθοδική πορεία σέ όλους τούς τομείς, φθάνοντας στά κατώτερα έπίπεδα των τελευταίων μηνών.

Πλέον έντονη ή μείωση τής ζητήσεως στά σιτηρά μέ εκδήλη τήν πτώση στις βασικούς διαδρομές καί στις ναυλώσεις από τίς Μεγ. Λίμνες.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε μερικές ένδεικτικές ναυλώσεις σιτηρών, ενώ έντός εισαγωγικών είναι ό αντίστοιχος ναύλος πού πληρώθηκε τόν περασμένο Μάιο.

— 55.000 τον. από Άμερ. Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7,75 (11,25).

— 55.000 από Άμερ. Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 14,85 (16,75).

— 55.000 τον. από Βορ. Ειρηνικό γιά Ιαπωνία, δολ. 8,75 (11,50).

— 42.000 τον. από Άργεντινή γιά Ιαπωνία, δολ. 24 (28).

Περιορισμένη καί ή ζήτηση, στούς τομείς του άνθρακα καί του σιδηρομεταλλεύματος, όπου όμως οί ναύλοι διατηρήθηκαν σέ λογικά έπίεδα.

Σταθερή ύπήρξε ή ζήτηση γιά λιπάσματα μέ κύριο παράγοντα τήν Ινδία, ενώ ή ζάχαρη κινήθηκε στά συνηθισμένα, όπως χαρακτηριστικά:

— 20.000 τον. από Άγ. Μαυρίκιο γιά Λονδίνο, λίρες 13,90.

— 19.600 τον. από Νοτ. Βραζιλία γιά ΗΠΑ, δολ. 21.

Οί χρονοναυλώσεις:

Οί παραπάνω διαπιστώσεις περιλαμβάνουν καί τόν τομέα των χρονοναυλώσεων μέ μόνη εξαίρεση τόν χώρο τής Άπω Ανατολής όπου σημειώσαμε ύψηλότερα μισθώματα.

Ή γενικότερη οικονομική κρίση πού ιδιαίτερα επηρεάζει τίς χώρες του Τρίτου Κοσμου έχει όδηγήσει σέ καθίζηση τόν τομέα του γενικού φορτίου καί τόν αντίστοιχο τύπο πλοίου.

Μόνη αξιόλογη παρουσία των Κινέζων, οί όποιοι μίσθωσαν ένα αριθμό πλοίων των 15.000 τον. d.w. μέ κυμανόμενα μισθώματα από δολ. 3.000 — 45.000 τήν ήμέρα αναλόγως τοπου προορισμού.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ναύλοι τής τάξεως των WS 100 — 130 γιά φορτώσεις από Κάργκ μέ προορισμό τήν Έρυθρά δημιούργησαν έντονη συγκίνηση μεταξύ των έφοπλιστών δεξαμε-

νοπλοίων πού επί σειρά έτών αντιμετώπιζον τή δυσπραγία.

Χωρίς νά άγνοηθεί τό έπασφάλιστρο μεταξύ 5,5 — 7 % πού καταβάλλουν τά πλοία γιά τούς πολεμικούς κινδύνους, τό όποιο περιορίζει τίς δυνατότητες εκμεταλλεύσεως δεξαμενοπλοίων μεγάλης επενδυμένης αξίας, είναι γεγονός ότι ύπήρξαν κέρδη γιά τούς έφοπιστές πού αγόρασαν πλοία στις γνωστές χαμηλές τιμές δολ. 3.5 — 5.000.000 γιά VLCC's τής δεκαετίας.

Αύξημένη ή ζήτηση, λόγω τής κρίσεως στόν Περσικό στή Καραϊβική καί στή Μεσόγειο, ενώ ή Δυτ. Άφρική κινείται σέ κανονισμούς ρυθμούς. Άξιόλογη καί ή δραστηριότητα στά καθαρά φορτία.

Ένδεικτικά άναφέρουμε:

— 60.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 80, καί άνω.

— 40.000 τον. από Καραϊβική γιά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 90.

— 27.000 τον. καθαρά από Βραζιλία γιά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 132,5.

— 20.000 τον. καθαρά από Μαύρη θάλασσα γιά Ινδία, WS 147,5.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουλίου παρατηρήθηκε ός πρόβλημα άπασχόλησης μέ ουσιαστική μείωση του όγκου των βασικών χύδην φορτίων τά όποια άποτελούν τή βάση γιά τή στήριξη τής αγοράς.

Έκείνο όμως πού έπισημάνθηκε έπίσης, ύπήρξε ή σθεναρή αντίσταση του πλοίου στήν τάση τής καθιερώσεως πρωτοφανών επιπέδων χαμηλών ναύλων, μέ άποτέλεσμα περί τά τέλη του μηνός νά διαφαίνονται κάποιες αισιόδοξες προοπτικές καθώς οί ναύλοι διαμορφώθηκαν ως εξής:

— 55.000 τον. σιτηρά από Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 13,50.

— 55.000 τον. σιτηρά από Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Βορ. Βραζιλία γιά Ιαπωνία, δολ. 9,60.

— 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Δυτ. Άφρική γιά Εύρώπη, δολ. 4,70.

Οί χρονοναυλώσεις:

Μέσα στό όλο βαρύ κλίμα τής διεθνούς ναυλαγοράς καί μέ δεδομένο ότι οί χρονοναυλώσεις άφορούν σέ μεγάλο ποσοστό στό γενικό φορτίο, μοιραία ήταν ή καχεξία πού παρατηρήθηκε.

Μοναδικό εύοισνο σημάδι, ή ναύλωση από τούς Σοβιετικούς ένός αξιόλογου αριθμού μπάλκ κάρριερς, κυρίως Έλληνικών, γιά ένα ή περισσότερα ύπερατλαντικά ταξίδια.

Βεβαίως τά πληρωθέντα μισθώματα μόλ ε καλύπτουν τά έξοδα εκμεταλλεύσεως καί στήν καλύτερη περίπτωση έφθασαν μέχρι καί ήμερησιο μίσθωμα μίσθωμα δολ. 4.500.

Μία χαρακτηριστική ναύλωση πού αξίζει νά άναφέρουμε, εκείνη γιά μπάλκ κάρριερ 63.500 τον. d.w. του 1982, μέ παράδοση Ιαπωνία καί 10 μήνες άπασχόληση στά δολ 6.200 τήν ήμέρα.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ή σταδιακή μείωση των έχθροπραξιών στόν Περσικό Κόλπο μέχρι διακοπής των άεροπορικών επιδρομών σέ συνδυασμό μέ τήν διασκέδαση των φόβων γιά άμεσες δραματικές εξέλιξεις όσον άφορά τή διακοπή άνεφοδιασμού τής Δ' όσης μέ πετρέλαιο είχαν σάν άποτέλεσμα τήν σταδιακή πτώση των ναύλων στά πρό τής άναταραχής έπίπεδα.

Περί τό τρίτο δεκάημερο του Ιουλίου οί ναύλοι των δεξαμενοπλοίων κυμαίνονταν στά παρακάτω έπίπεδα:

— 240.000 τον. από Περσικό γιά Άπω Ανατολή, WS 32.

— 220.000 τον. από Περσικό γιά δυτικές όψιόν, WS 29.

— 120.000 τον. από Περσικό γιά Μεσόγειο, WS 49.

— 80.000 τον. από Περσικό γιά Άπω Ανατολή, WS 50.

— 52.000 τον. από Μεσόγειο γιά Κόντινεντ, WS 69,5.

— 80.000 τον. από Άλγερία γιά Κόντινεντ, WS 60.

— 7.000 τον. από Δυτ. Άφρική γιά Άμερ. Κόλπο, WS 58.

— 65.000 τον. από Δυτ. Μεξικό γιά Άμερ. Κόλπο, WS 60.

— 45.000 τον. από Καραϊβική γιά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 70.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Άργά αλλά σταθερά ή ναυλαγορά επανήλθε στά έπίπεδα του Ιουνίου καί ή έντονη παρουσία φορτίων γαιανθράκων καί σιδηρομεταλλεύματος όδήγησε σέ άνοδο των ναύλων των μεγάλων μπάλκ κάρριερς. Άκόμη οί φήμες πού κυκλοφόρησαν γιά τίς τεράστιες ποσότητες δημητριακών πού θά εισάγουν μέχρι τόν προσεχή Ιούνιο οί Σοβιετικοί όδήγησε στήν τόνωση του ήθους τής πλοιοκτησίας.

Τά ελαφρώς βελτιωμένα έπίπεδα ναύλων παρουσίασαν τήν παρακάτω εικόνα:

— 50.000 τον. σιτηρά από Άμερ. Κόλπο γιά Ιαπωνία, δολ. 14,25.

— 52.000 τον. από Βορ. Ειρηνικό γιά Ιαπωνία, δολ. 10,30.

— 95.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Μονροβία γιά Ρότερνταμ, δολ. 4,25.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπάρσο γιά Ιαπωνία, δολ. 9,15.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Σαίντ Λόρενς γιά Τάραντο, δολ. 4,25.

— 60.000 τον. γαιανθρακες από Μόμπιλ γιά Ισκεντερούν, δολ. 9,20.

— 55.000 τον. από Ρόμπερτς Μπάνκ γιά Όξελουντ, δολ. 16,15 φίο.

— 17.000 τον. σιτηρά από Μεγ. Λίμνες γιά Τυνησία, δολ. 20,50 φίο.

— 18.800 τον. λιπάσματα από Άμερ. Κόλπο γιά Ινδία, δολ. 30,75 φίο.

Οί χρονοναυλώσεις:

Ένδιαφέρον εκδήλώθηκε γιά τήν άπόκρη μπάλκ κάρριερς, κυρίως μεγέθους «πάναμαξ», γιά περίοδο 10- 2 μηνών μέ ίκανοποιητικά γιά τίς συνθήκες μισθώματος. Άπό τά διάφορα άλλα κλεισίματα επιλεκτικά σημειώνουμε:

— 33.800 τον. d.w. από Άμερ. Κόλπο γιά Κίνα δολ. 5.500.

— 64.000 τον. d.w. από Άμερ. Κόλπο γιά Νοτ. Κορέα/Ιαπωνία, δολ. 6.000 πλέον δολ. 190.000 γιά πλού υπό έρμα.

— 27.000 τον. d.w. υπό Άμβέρσα γιά Τζέντα δολ. 3.725 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 105.000 γιά πλού υπό έρμα.

— 37.000 τον. d.w. από Άμερ. Κόλπο γιά Μεσόγειο δολ. 5.500.

— 61.000 τον. ton. d.w., παράδοση Άπω Ανατολή, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 5.700.

— 60.000 τον. d.w. παράδοση Ιαπωνία γιά ταξίδια 10-11 μηνών, δολ. 6.100.

Τά δεξαμενόπλοια:

Ή ύφεση πού παρατηρήθηκε στήν εμπόλεμη ζώνη του Άραβικού Κόλπου σέ συνδυασμό μέ τήν προσμονή γιά χαμηλότερες τιμές πετρελαίου, άνέστειλε τό ενδιαφέρον των φορτωτών. Στό περιορισμό του αριθμού των φορτώσεων συντείνει καί ή ύψηλή άποθεματοποίηση πού πραγματοποιήθηκε βεβαισμένα τό προηγούμενο δίμηνο, υπό τό φόβο άποκλεισμού των Στενών του Όρμούζ.

Στίς λοιπές συνήθεις περιοχές φορτώσεων ή κίνηση ύπήρξε ύποτονική, μέ εξαίρεση τά καθαρά προϊόντα μέ

προορισμό την Άπω Ανατολή.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

— 220.000 τον. από Περσικό για Ίαπωνία, WS 23,5.

— 150.000 τον. από Περσικό για δυτικές όψιν, WS 30.

— 130.000 τον. από Λιβύη για Γιούρομεντ, 34,5.

— 110.000 τον. από Ράς Τανούρα για Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 37,5.

— 70.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για άνατολ. άκτη Καναδά, WS 48,5.

— 34.000 τον. από Καραϊβική για Άμερ. Κόλπο, WS 105.

Στήν κατηγορία των καθαρών φορτίων αξίζει να μην-μονεύσουμε:

— 28.000 τον. από Σιγκαπούρη για Ίαπωνία, WS 102,5.

— 25.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Αυστραλία, WS 135, και

— 25.000 τον. από Περσικό Κόλπο για Ίαπωνία, WS 117,5.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Μέ έντονες διακυμάνσεις η ναυλαγορά του Σεπτεμβρίου δεν επέτρεψε την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Έκείνο που είναι κατά τη γνώμη μας σαφές είναι ότι η υπερπροσφορά χωρητικότητας δεν αντισταθμίστηκε με έντονη αύξηση του όγκου των μεταφερομένων φορτίων με την έλευση του φθινοπώρου.

Ίδιαίτερα μεγάλες μεταβολές παρουσίασαν οι ναύλοι των σιτηρών, οι οποίοι ενώ περί τα μέσα του μήνα σημείωσαν κάποια κέρδη έναντι εκείνων του Αυγούστου, μετά από λίγες ημέρες μειώθηκαν από τα δολ. 14,50 για σκάφος «πάναμαξ» από Κόλπο για Ίαπωνία δολ. 13,70.

Τά σκάφη ξηρού φορτίου, τα οποία και άφορούν ένα σημαντικό μέρος της Πειραικής Άγοράς περνούν περίοδο συνεχιζόμενης άπραξίας, με αποτέλεσμα πολλά του-νητέρες να αντιμετωπίζουν οικονομικό διέξοδο.

Οί χρονοναυλώσεις:

Αν εξαιρεθεί το ενδιαφέρον των Σοβιετικών και οριμένων άλλων σοβαρών ναυλωτών για χρονοναυλώσεις ταξιδιών η περίοδος μέχρι ενός έτος, η άγορά των χρονοναυλώσεων κινήθηκε στα ίδια επίπεδα του περασμένου μήνα.

Μόνη ύγιης περιοχή υπήρξε η Άπω Ανατολή όπου μπάλκερς μεγέθους «πάναμαξ» πληρώθηκαν μεταξύ δολ. 6.500 — 7.000 ανά ημέρα για κυκλικά ταξίδια.

Τά μικρότερα σκάφη βρίσκονταν υπό συνεχή πίεση και εκτός λίγων εξαιρέσεων πληρώθηκαν μεταξύ δολ. 3.500 — 4.500. Πιο αναλυτικά:

— 36.862 τον. d.w. από Ίαπωνία για άνατολ. Μεσόγειο μέσω Αυστραλίας, δολ. 4.300.

— 34.171 τον. d.w. Νοτ. Κορέα για Άμερ. Κόλπο, δολ. 4.000.

— 41.620 τον. d.w. από Γιβραλτάρ για Άπω Ανατολή μέσω Μεγ. Λιμνών, δολ. 3.750.

— 26.212 τον. d.w. από Γιβραλτάρ για Άπω Ανατολή μέσω Μεγ. Λιμνών, δολ. 3.750.

— 21.367 τον. d.w. από Ίαπωνία για Μεσόγειο, δολ. 4.900.

Τά δεξαμενόπλοια:

Μικρό ενδιαφέρον για φορτώσεις άργου, σήμανε τη σταθεροποίηση της αγοράς σε χαμηλά επίπεδα. Το premium που πλήρωναν για τό Κάργκ εν πολλοίς άπορροφήθηκε από τό έπασφάλιστρο πολέμου, ενώ η άγορά της Μεσογείου και της Βορ. Θάλασσας δεν παρουσίασε αξιοσημείωτη μεταβολή. Πολλά τά άνοικτά πλοία στη Δυτ. Αφρική ενώ σταθερή άγορά υπήρξε εκείνη της Καραϊβικής.

Επιλεκτικά αναφέρουμε:

— 120.000 τον. από Κάργκ για δυτικές όψιν, WS 55.

— 110.000 τον. από Περσικό για Άπω Ανατολή, WS 40,5.

— 100.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 50.

— 50.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 80.

— 65.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για Δυτ. Μεσόγειο, WS 49.

— 50.000 τον. από Καραϊβική για ΗΠΑ ή Κόντινεντ, WS 80.

— 35.000 τον. από Καραϊβική για άκτες Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 100.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Μέ άρκετές διακυμάνσεις η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του Οκτωβρίου, εκφράστηκε βασικά με ένα ίκανό αριθμό έντολων για φορτώσεις σιτηρών και με μία σημαντική δραστηριότητα στις μεταφορές γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος. Τά λιπάσματα υπήρξαν σχεδόν άποκλειστική υπόθεση της Ίνδίας, ενώ παρατηρήθηκαν και άρκετά φορτία ζάχαρης χωρίς να γνωσθούν οι όροι μεταφοράς τους.

Από τις πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις αναφέρουμε:

— 55.000 τον. σιτηρά από Άμερ. Κόλπο για Ίαπωνία, δολ. 14,50.

— 55.000 τον. σιτηρά από Άμερ. Κόλπο για Κόντινεντ, δολ. 9,75.

— 55.000 τον. σιτηρά από Βορ. Ειρηνικό για Ίαπωνία, δολ. 10.

— 18.000 τον. σιτηρά από Μεγ. Λίμνες για Κόντινεντ, δολ. 24.

— 60.000 τον. γαιάνθρακες από Άμερ. Κόλπο για Μαύρη Θάλασσα, δολ. 13.

— 55.000 τον. γαιάνθρακες από Άμερ. Κόλπο για Ταϊβάν, δολ. 12,75.

— 80.000 τον. γαιάνθρακες από Χάμπτον Ρόντς για Βορ. Γαλλία, δολ. 5,75.

— 110.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος από Βορ. Βραζιλία για Ίαπωνία, δολ. 8,10.

— 20.000 τον. ποτάσσας από Βορ. Ειρηνικό για Κίνα, δολ. 20 φίο.

Οί χρονοναυλώσεις:

Η περισσότερη έκδηλη πλέον παρουσία των Σοβιετικών υπήρξε τό κύριο στήριγμα για τό τομέα των χρονοναυλώσεων του υπό εξέταση μήνα. Παρά τό πέπλο της μυστικότητας που κα ύπτει συνήθως τις σχετικές συμφωνίες, τά μισθώματα κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 4.500 — 6.000 για μπάλκερς και handy-size μέχρι πάνωμαξ άντιστοιχώς, για ένα κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού. Υποτονική υπήρξε η άγορά της Άπω Ανατολής, ενώ κάποιο premium εξασφάλισαν τά πλοία με προορισμό Περσικό ή Έρυθρά.

Επιλεκτικά αναφέρουμε:

— 52.780 τον. d.w. από Νοτ. Αμερική για ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 4.700 πλέον δολ. 90.000.

— 45.070 τον. d.w. από Μοντονάρ για Μεσόγειο, μέσω ΗΠΑ και Ίταλίας, δολ. 3.500.

— 34.570 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Ίαπωνία, δολ. 5.500.

— 24.110 τον. d.w. από Βανκούβερ για Μεσόγειο, μέσω Δυτ. Ίταλίας, δολ. 5.500.

— 20.950 τον. d.w. από Άμβέρσα για Πόρτ Σάϊδ, μέσω Άκαμπα, δολ. 4.800.

— 15.520 τον. d.w. από Κόντινεντ για Πόρτ Σάϊδ, μέσω Έρυθράς, δολ. 4.500.

Τά δεξαμενόπλοια:

Η παντελής σχεδόν άπραξία στην άγορά του πετρελαίου, εν όψει της συνόδου του ΟΠΕΚ, υπήρξε ο κύριος άνασταλτικός παράγων στη διαμόρφωση της ναυλαγοράς. Καθλωμένες παρέμειναν και οι άγορές της Μεσογείου και της Δυτ. Αφρικής, ενώ στην περιοχή της Καραϊβικής υπήρξε κάποια δραστηριότητα λόγω της αύξησης των εξαγωγών Μεξικανικού πετρελαίου προς τις Ήνωμένες Πολιτείες. Καλύτερη η άγορά των καθαρών φορτίων με σταθερούς ναύλους.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 225.000 τον. από Περσικό για Ίαπωνία, WS 22,75.

— 240.000 τον. από Κάργκ για Ίαπωνία, WS 32,5.

— 80.000 τον. από Περσικό για Κόντινεντ, WS 65.

— 85.000 τον. από Περσικό για Νοτιοανατολική Ασία, WS 53.

— 75.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 62.

— 65.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για Κόντινεντ, WS 65.

— 62.000 τον. από Άν. Μεξικό για Άμερ. Κόλπο, WS 67.

— 46.000 τον. από Βενεζουέλα για άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 87.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Μέ την έλευση του Νοεμβρίου η ναυλαγορά έδειξε σαφή δείγματα μιάς αξιολογής κίνησης σε όλους τους βασικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένων κα' των χρο-

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 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 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIREIS

νοναυλώσεων. Βεβαίως η ένδημική πλέον ύπερπροσφορά πλοίων δεν επέτρεψε την αισθητή άνοδο των ναύλων που διατηρήθηκαν σε σταθερά επίπεδα, πλην των σιτηρών όπου παρατηρήθηκαν άκτες διακυμάνσεις.

Χαρακτηριστικά σε μέγεθος «πάναμαξ» ο ναύλος από Άμερ. Κόλπο για Κόντινεντ έφθασε τά δολ. 9,75 από 8,50 αλλά άργότερα μειώθηκε στα δολ. 9,25. Παρόμοιο φαινόμενο παρατηρήθηκε και στις αντίστοιχες προς Ίαπωνία ναυλώσεις, όπου ο ναύλος κυμάνθηκε περί τά δολ. 15.

Από τις πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις αναφέρουμε:

— 50.000 τον. σιτηρά από Άμερ. Κόλπο για Νοτ. Άφρική, δολ. 12,62.

— 45.000 τον. σιτηρά από Άμερ. Κόλπο για Ταϊβάν, δολ. 18.

— 27.000 τον. σιτηρά από Βορ. Ειρηνικό για Ίαπωνία, δολ. 16,50.

— 21.000 τον. σιτηρά από Μεγ. Λίμνες για Άλγερία, δολ. 26,25.

— 25.000 τον. λιπάσματα από Κόλπο για Κίνα δολ. 29,50.

— 19.000 τον. λιπάσματα από Κόντινεντ για Ίνδια, δολ. 30,50.

— 130.000 τον. γαϊάνθρακες από Χάμπτον Ρόντς για Ίαπωνία, μέσω Νοτ. Άφρικής, δολ. 10,70.

Οι χρονοναυλώσεις:

Εύεργετική η παρουσία των Σοβιετικών και των Κινέζων δόγησε σε άν δο του επιπέδου των μισθωμάτων σε περισσότερο «κόσμια» επίπεδα. Η δραστηριότητα υπήρξε άνεβαση τόσο στο δυτικό ήμισφαίριο όσο και στην Άπω Άνα ολή, ενώ αξιόλογη ζήτηση παρατηρήθηκε και από τη Νοτ. Άφρική.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 57.420 τον. d.w. από Άμερ. Κόλπο για Νοτ. Ίαπωνία, δολ. 5.900.

— 34.450 τον. d.w. από Σκω κυκλικό ταξίδι Μεσογείου, δολ. 5.500

— 22.300 τον. d.w. από Άπω Άνατολή για Μομπάσα, δολ. 3.700, πλέον δολ. 50.000.

— 23.170 τον. d.w. από Κόντινεντ για Νοτ. Άφρική, δολ. 5.900.

— 20.950 τον. d.w. από Κόντινεντ για Άπω Άνατολή, δολ. 5.500.

Τά δεξαμενόπλοια:

Άρκετές οι πράξεις στον Περσικό Κόλπο, κυρίως λόγω των παρεχομένων εκπτώσεων από την Περσία, με ναύλους κατά τι ύψηλότερους του περασμένου μήνα.

Μικρά κέρδη παρατηρήθηκαν επίσης για την πλοιοκτησία στην διακίνηση μικρών φορτίων από τις άλλες βασικές πε ιοχές και ιδίως στις μεταφορές καθαρών προϊόντων. Χ ρακτηριστικά ή αγορά κινήθηκε στα παρακάτω επίπεδα:

— 255.000 τον. από Περσικό για ΗΠΑ/ Καραϊβική, WS 25.

— 215.000 τον. από Περσικό για Άπω Άνατολή, WS 35.

— 50.000 τον. απ' Κάργκ για Άντεν, WS 123,75.

— 25.000 τον. καθαρά από Περσικό για Ίνδια, WS 155.

— 75.000 τον. από Λιβύη για Μεσόγειο, WS 70.

— 64.000 τον. από άνατολ. άκτη Μεξικού για άκτη

Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 78.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Άν εξαίρεσουμε τις πρώτες εβδομάδες του μήνα, η κίνηση της ναυλαγοράς υπήρξε ύποτονική με σαφής ένδειξεις για πτώση των ναύλων ιδίως στα μεσαίου μεγέθους μπάλκ κάρριερς και τά φορτηγά. Βεβαίως, είναι γνωστό ότι τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου πάντο ε υπάρχει άνάσχεση της δραστηριότητας εν όψει των εορτών και δεν άποτελεί σωστή βάση για την εξαγωγή άσφαλώς συμπερασμάτων.

Στόν τομέα των σιτηρών ο ναύλος από Κόλπο για Κόντινεντ κρατήθηκε γύρω από τά δολ. 9, ενώ οι προς Ίαπωνία φορτώσεις φάνέρωσαν κάποια πτώση και κυμάνθηκαν περί τά δολ. 15.

Άξιόλογη υπήρξε ή κίνηση του γαϊάνθρακα με σημαντική παρουσία της Ίνδιας με τουλάχιστον έξι ναυλώσεις από Αύστραλία σε μεγέθη 30-35.000 τόννων στα δολ. 16,85 φίο.

Επίσης μεγάλη δραστηριότητα επέδειξαν οι Ίνδοί στον τομέα των λιπασμάτων στα αυτά περίπου επίπεδα ναύλων του περασμένου Νοεμβρίου, ενώ ή παρουσία των Κινέζων δεν έπαιξε σημαντικό ρόλο.

Οι χρονοναυλώσεις:

Οι παραπάνω διαπιστώσεις ισχύουν και για τον τομέα των χρονοναυλώσεων όπου τις πρώτες εβδομάδες ή δραστηριότητα των Σοβιετικών, των Κινέζων αλλά και των δραστήριων Ίαπώνων ναυλωτών με ένα σεβαστό άριθμό έντολων εκράτησαν την άγ ρά σε λογικά επίπεδα.

Άργότερα όμως, με εξαίρεση όρισμένων τυχαιών κλεισιμάτων παρατηρήθηκε πτώση του ενδιαφέροντος και γενική άτονία, ιδιαίτερα στα σκάφη γενικού φορτίου, τά όποια με την πρό των εορτών ζήτηση είχαν κινήσει σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Τά δεξαμενόπλοια:

Οι άλληπαλλήλες άεροπορικές επιδρομές των Ίρακινών κατά του Κάργκ τέρμιναλ δημιούργησαν σοβαρό προβληματισμό στον διεθνή έφοπλισμό για συνέχιση των φορτώσεων από τη περιοχή. Οι ναύλοι από τον Περσικό άνέβηκαν κατακόρυφα αλλά άνάλογη άνοδο σημείσαν τά έπασφάλιστρα πολέμου, ενώ μία μορφή έντάσεως των μέτρων άσφαλείας, υπήρξε ή μη άνακοίνωση των συμφωνουμένων ναυλώσεων.

Στις λοιπές αγορές ή κίνηση υπήρξε ύποτονική και κάποια πιθανή άνοδο των ναύλων στη περιοχή της Βορ. Θάλασσας άνεκόπη λόγω της διακοπής των φορτώσεων εξαιτίας των κακών καιρικών συνθηκών.

Ίκανοποιητική κίνηση σε όλες τις περιοχές παρουσίασαν τά καθαρά φορτία, χωρίς όμως νά σημειωθεί άνάλογη αύξηση των ναύλων.

Από τις γνωσθείσες ναυλώσεις αναφέρουμε:

— 130.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για Κόντινεντ, WS 60.

— 120.000 τον. από Περσικό για Άπω Άνατολή, WS 40.

— 80.000 τον. από Περσικό για Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 51.

— 45.000 τον. από Καραϊβική για άκτη Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 117,5.

— 65.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για Μεσόγειο, WS 80.

— 30.000 τον. καθαρά από Περσικό για Ίνδια, WS 150.

— 25.000 τον. νάφθα από Σιγκαπούρη για Ίαπωνία, WS 115.

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

6, SKOYZE STREET,
PIRAEUS — GREECE

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

Η αγορά τών αγοραπωλησιών του 1984

Καθρέπτης μιὰς ναυλαγοράς πού δημιούργησε σωρεία προβλημάτων τόσο στην πλοιοκτησία όσο και στις χρηματοδοτούσες τράπεζες, οι αγοραπωλησίες κατά το 1984 άκολούθησαν μία καθοδική πορεία όπου, με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι τιμές έφθασαν κοντά στα κατώτατα δυνατό επίπεδα. Οι ύψηλές τιμές κτήσεως της περιόδου 1979-1981 και οι εξ αυτών βαρύτερες δανειακές υποχρεώσεις, οι χαμηλοί ναύλοι, ή άναγκαστική άργία και ή αύξηση τών εξόδων έκμεταλλεύσεως είναι συλλογικά οι ένοχοι. Μαζί με αυτά, ή συναίσθηση ότι ο αριθμός τών υπό παραγγελία πλοίων είναι ύπέρμετρα μεγάλος σε σχέση με την τρέχουσα ζήτηση δέν επέτρεψε ούτε και την αισιόδοξη προοπτική γιά ένα καλύτερο αύριο.

Στά παραπάνω άσφαλώς συνέτεινε και ο ρόλος τών τραπεζών, που χάνοντας την ύπομνή τους, προέβησαν σε ένα μεγάλο αριθμό κατασχέσεων και, έπομένως, πωλήσεων με πλειστηριασμό ή, σε άλλες περιπτώσεις, άσκησαν ισχυρή πίεση στην πλοιοκτησία προς «έλεύθερες πωλήσεις» εν σπουδή. Τόσο ο ψυχολογικός όσο και ο ουσιαστικός αντίκτυπος αυτών τών ενεργών επί της διαμορφώσεως τών τιμών ύπηρεξε άποφασιστικός.

Κάτω από τή σκιά ενός ύπέρμετρα μεγάλου όγκου άργουσας χωρητικότητας, ή αντίληψη ότι τά υπερήλικα πλοία δέν έχουν πλέον μέλλον δημιούργησε οικονομικά αδιέξοδα, ιδίως γιά πλοία πού άκόμα βαρύνονται με μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις.

Στά πολύ μεγάλα μπάλκ κάρριερς και μέχρι του μεγέθους πάναμαξ, μιὰ κάποια άναζωπύρωση της ζήτησης κατά τή διάρκεια της άνοιξης βοήθησε στη διατήρηση ενός κόσμιου επιπέδου τιμών γιά τά μή υπερήλικα πλοία.

Αντίθετα, τόσο στα μεγαλύτερα της δεκαπενταετίας πλοία του παραπάνω μεγέθους όσο και σε όλες σχεδόν τις κατηγορίες τών μικροτέρων πλοίων, οι τιμές άκολούθησαν μία συνεχή καθοδική πορεία, φαινόμενο πού, εκτός τών άλλων προφανών συνεπειών, δημιούργησε και μιὰ άβεβαιότητα στη διαπραγμάτευση όπου πρυτάνευσε ο καιροσκοπισμός και αριθμός πράξεων άδηγήθηκε στην άποτυχία υπό τό βάρος της συνεχούς καθόδου τών τιμών.

Περισσότερο άδυσνήρη ύπηρεξε ή εξέλιξη τών τιμών τών πλοίων γενικού φορτίου, πού, περί τό τέλος του έτους και κάτω από την έ-

πίδραση σημαντικού αριθμού βεβαιωμένων πωλήσεων, κατήλθαν σε επίπεδα άδιανόητα στό πρόσφατο παρελθόν. Και ενώ γιά τά ύπερήλικα πλοία τίποτα περισσότερο από την τιμή διαλύσεως δέν ήταν προσιτό, τά πλοία 10-15 έτών μετά βίας υπερέβησαν ό,τι θά μπορούσε νά χαρακτηριστεί σαν άκραιο όριο. Όποιαδήποτε αισιόδοξη προοπτική δέν μπορεί παρά νά περνά μέσα από μιὰ βελτίωση της ναυλαγοράς γενικού φορτίου πράγμα πού σημαίνει βελτίωση τών εν γένει οικονομικών συνθηκών και, κατά συνέπεια, δέν έχει βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα.

Στά δεξαμενόπλοια, οι συνεχείς αύξομειώσεις της αγοράς ύποβοήθησαν κάποιο καιροσκοπισμό πού, σε άρκετές περιπτώσεις, έδωσε άπτά άποτελέσματα σε όσους έτόλμησαν. Τά παλαιότερα πλοία είτε άδηγήθηκαν στα διαλυτήρια είτε άλλαξαν χέρια σε τιμές ίσως ή έλαφρώς άνώτερες του scrap. Ένα ενδιαφέρον γιά μοντέρνα πλοία παραγώγων, άποτέλεσμα τών αισιόδοξων προοπτικών αυτής της κατηγορίας, άπέληξε σε ένα αριθμό πωλήσεων σε μέτριες τιμές.

Οι διαλύσεις

Τό σταθερό αγοραστικό ενδιαφέρον της Ταϊβάν άκολουθούμενης από εκείνο της Νότιας Κορέας, κύρια όμως, ή δυναμική παρουσία της Κίνας πού επεκτάθηκε σε όλους τούς τύπους και μεγέθη πλοίων, έδωσαν ένα ζωηρό τόνο στην αγορά και προκάλεσαν αξιόλογη άνοδο τών τιμών στην Άπω Άνατολή.

Στόν Ίνδικό Ώκεανό, ή συστηματοποίηση τών αγορών από την Ίνδια, ή έστω με κάποιες παλινωδίες παρουσία του Πακιστάν και ή παράλληλα δραστηριότητα του Μπαγκλαντές, λειτούργησαν προς την ίδια κατεύθυνση.

Στόν Εύρωπαϊκό χώρο, σημειώσαμε την άνοδική δραστηριότητα της Ίσπανίας με αύξηση τών τιμών και, σε μικρότερο βαθμό, τό Τουρκικό ενδιαφέρον πού άπέληξε σε μιὰ σειρά πωλήσεων, ιδίως μεγάλων δεξαμενοπλοίων, από τόν Πειραιά.

Οι προοπτικές είναι βάσιμα αισιόδοξες και μιὰ κλιμακωτή αλλά και συγκρατημένη άνοδος τών τιμών του παλαισιόδηρου δέν πρέπει να άποκλείεται.

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Έντονο ύπηρεξε τό αγοραστικό ενδιαφέρον με συνέπεια την όριστική ή υπό αίρεση συνολόγηση ενός σημαντικού αριθμού πράξεων, τόσο σε πλοία ξηρού φορτίου όσο και σε πετρελαιοφόρα. Γιά πλοία μικρότερα της δεκαπενταετίας οι τιμές κρατήθηκαν σε ύψηλά σε σχέση με τις κρατούσες συνθήκες της ναυλαγοράς επίπεδα, ενώ ή κερδοσκοπία σε παλαιότερα πλοία περιορίστηκε, με άποτέλεσμα μιὰ ισχυρή πτωτική τάση τιμών όσον άφορά υπερήλικα πλοία. Στό τελευταίο συντείνει και ένας αριθμός βεβαιωμένων πωλήσεων κάτω από τή πίεση δανειακών υποχρεώσεων.

Στόν ναυπηγικό τομέα ή αγορά «ξαφνιάζεται» από την άναγγελία και νέων παραγγελιών σειράς μπάλκερς γιά λογαριασμό της «Σάνκο», πού άναβιβάζουν τελικά τό σύνολο του υπό ναυπήγηση τοννάζ της σε 26 μπάλκερς χωρητικότητας μέχρι 30.000 τόν. d.w. και 97 στη κατηγορία μεγέθους μεταξύ 32-40.000 τόν. d.w.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Japan Canela	12.728	1970	8000 BHP Sulzer	\$1.300.000	Έλληνες
Belle Isle	15.139	1971	7500 BHP Sulzer	\$2.100.000	Άπ. Άνατ.
Marlinda	16.008	1972	9900 BHP Sulzer	\$2.250.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Lake Mendocino	145.092	1971	29000 BHP Sulzer	\$8.200.000 με 5ετή χρονιά	Ίάπωνες
World Atlas	62.481	1974	17400 BHP Sulzer	\$5.675.000	Τούρκοι
Golden Colt (φορτωτήρες)	34.345	1976	11500 BHP Sulzer	\$6.150.000	Έλληνες
Orient Union (φορτωτήρες)	27.049	1972	11550 BHP Sulzer	\$3.650.000	Έλληνες
Libra (φορτωτήρες)	21.576	1965	9000 BHP B & W	\$925.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Spyros A. Lemos	221.597	1972	33400 BHP Στρόβιλοι	\$3.000.000	Έλληνες
Asterion	101.604	1968	23000 BHP MAN	£2.700.000	Σκανδιναβοί
Mary T (OBO)	78.477	1978	20300 BHP Sulzer	\$ 10.880.000	Έλληνες

Esoo St' Petersburg	38.987	1976	12000BHP Sulzer	\$5.750.000	*Ελληνες
Anco Enterprice (Products)	25.200	1974	12000BHP	\$7.500.000	Νορβηγοί

ΟΙ διαλύσεις:

Ζωηρό ενδιαφέρον για διάλυση πλοίων κάθε κατηγορίας με αντι-στοιχο θερμό αγοραστικό ενδιαφέρον που συγκρατεί και εν μέρει ανεβάζει τις τιμές, παρά τη πτώχευση ενός χαλυβουργείου στη Φορμόζα, το οποίο απορροφούσε σημαντικό δγκο παλαιοσιδήρου και τις άργιες λόγω του Κινεζικού νέου έτους.

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια πληρώνονταν μεταξύ δολ. 128-135 στη Ταϊβάν και μεταξύ δολ. 120-127 στη Νοτ. Κορέα, ενώ η αγορά για τα μικρότερου βάρους φορτηγά κυμάνθηκε από δολ. 80-95 στο Πακιστάν και την Ίνδία και από δολ. 90-100 στη Κίνα και τη Νοτ. Κορέα.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Ζωηρό παραμένει το αγοραστικό ενδιαφέρον, ιδιαίτερα όσον αφορά τα μπάλκ κάρριερς, όπου ο αριθμός των πράξεων είναι σε σύγκριση με τις επικρατούσες συνθήκες εντυπωσιακές. Στα δεξαμενόπλοια αίσθηση προκάλεσε η απόκτηση από "Ελληνες δύο σύγχρονων πρόντακτ κάρριερς των 46.800 τον. d.w. του 1974 έναντι τιμής 7,5 εκατ. δολλαρίων en bloc. Τέλος, η κίνηση στα τουρντέκερς υπήρξε περιορισμένη, ενώ δύο μεγάλα φορτηγά των 23.000 τον. d.w. του 1979 πληρώθηκαν 7,5 εκατ. δολάρια τό καθένα.

Φορτηγά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστής
Alvina	17.449	1976	7800BHP Pielstick	\$4.000.000	*Άγνωστοι
Sargodha	23.771	1978	9900BHP B & W	\$ 15.000.000	*Ιρανοί
Simba	23.720	1979	12500 BHP B & W	en bloc	

Μπάλκ κάρριερς:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστής
Rounton Grance	69.924	1972	17400BHP Sulzer	\$ 4.500.000	*Απ. *Ανατ.
Praso (φορτωτήρες)	68.514	1968	18400BHP Sulzer	\$2.350.000	*Ελληνες
Hellespont Courage (φορτωτήρες)	43.112	1976	12000BHP Sulzer	\$6.000.000	*Απ. *Ανατ.
Uniamerica (φορτωτήρες)	38.443	1976	14000 BHP Sulzer	\$ 7.300.000 (χρηματ(ση)	*Ελληνες
Azax (φορτωτήρες)	27.145	1973	11600BHP B & W	\$4.000.000	Λιβερίας
Astor Princess (φορτωτήρες)	23.340	1968	9200 BHP	\$1.750.000	*Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστής
Esoo Dalriada (IGS/COW)	259.042	1973	32000 BHP Στροβίλοι	\$4.700.000	*Αμερικανοί
Caldereta (Coat/Colls)	152.398	1979	30700BHP B & W	\$10.000.00	Τούρκοι
Messidor (IGS/COW)	80.759	1969	20790BHP B & W	\$3.275.000	*Ελληνες
Morning Light (IGS/COW/SBT)	54.826	1981	12000BHP	\$15.500.000	Νορβηγοί

ΟΙ διαλύσεις:

Κυρίως λόγω του περιορισμένου αριθμού των προσφερομένων για διάλυση πλοίων οι τιμές κρατήθηκαν σε ικανοποιητικά επίπεδα, ενώ παράλληλα σημειώνουμε την είσοδο της Λαϊκής Κίνας στην αγορά μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Οι τιμές για VLCC και μεγάλα τάνκερς μεταξύ δολ. 130-132 στη Φορμόζα και μεταξύ δολ. 125-132 στη Νοτ. Κορέα, ενώ το Πακιστάν και η Ίνδία πλήρωναν για φορτηγά μεταξύ δολ. 80-92 και η Κίνα δολ. 108 περίπου για σκάφη μέχρι 6.000 τόνν βάρους.

ΜΑΡΤΙΟΣ

*Αξιόλογο ενδιαφέρον για την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων δεν μεταφράζεται σε ανάλογο αριθμό πράξεων λόγω της σπανιότητας των αξιόλογων πλοίων που προσφέρονται προς πώληση.

Διακρίνεται μία σαφής τάση καιροσκοπισμού, ιδιαίτερα γύρω από πλοία που προσφέρονται στην αγορά υπό τη πίεση ταμειακών αναγκών. Πολύ περιορισμένος ο αριθμός των πωληθέντων δεξαμενοπλοίων και σκαφών γενικού φορτίου.

Φορτηγά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστής
Ocean Hope	20.138	1973	12000 BHP Sulzer	\$2.800.000	*Ελληνες
Access	18.862	1976	9400BHP B & W	\$4.250.000	*Απ. *Ανατ.
Thonon	18.000	1972	17400BHP Sulzer	\$1.700.000	*Ελληνες
Bardaland	10.890	1973	9000BHP MAN	\$1.500.000	Σουηδοί

Μπάλκ κάρριερς:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστής
Oremer	75.436	1968	20700BHP Sulzer	\$2.650.000	*Ελληνες
Mount Pamassos	64.552	1973	14000 BHP Sulzer	\$5.950.000	Τούρκοι
Artic Troll (φορτωτήρες)	32.786	1971	14000 BHP Sulzer	\$3.300.000	*Ιταλοί
Capulet (φορτωτήρες)	28.324	1972	12000 BHP Sulzer	\$3.800.000	Σοβιετικοί
Kildrummey (φορτωτήρες)	22.300	1972	10000 BHP Sulzer	\$2.850.000	*Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστής
Centra Centaurus (o/o)	170.414	1972	30400 BHP B & W	\$6.500.000	Νορβηγοί
Heron (Collis)	121.746	1977	26100 BHP Sulzer	\$9.100.000	*Ελληνες
Harmonic (IGS/COW)	86.360	1967	20700 BHP Sulzer	\$2.000.000	*Ελληνες
Agip Ancona (Collis)B & W	52.589	1963	18900BHP	\$1.600.000	*Ελληνες
A ran Jupiter (4 grade)	30.696	1975	11600BHP (B & W)	\$7.200.000	Νορβηγοί

ΟΙ διαλύσεις:

Τα πολλά φορτηγά πλοία που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια κατά τον Μάρτιο ισορρόπησαν τη ζήτηση με αποτέλεσμα τη σταθερότητα των τιμών. Αντίθετα περιορισμένη η χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων που προσφέρθηκαν λόγω της αναμενόμενης ανόδου των ναύλων στην περιοχή του Περσικού.

Οι τιμές για VLCC και μεγάλα τάνκερς στα επίπεδα των δολ. 125-134 στην Απω Ανατολή, τα ξηρού φορτίου σταθερά περί τα δολ. 80-110.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Τό έντονο ενδιαφέρον για την απόκτηση μεγάλων μπάλκερς ή σκαφών μεγέθους «πάναμαξ» οδηγεί σε αύξηση των τιμών τους, ενώ αντίθετα πτωτική τάση παρατηρείται στις αξίες των μικρότερων πλοίων ξηρού φορτίου. Αύξημένο επίσης το ενδιαφέρον για την απόκτηση δεξαμενοπλοίων με πρωταγωνιστές τους "Ελληνες.

**POTHITOS SHIPPING Co. S.A.
&
POTHITOS SHIPPING (London) Ltd.**



Εὐχόμαστε

ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ,
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ

**Εὐτυχισμένο τὸν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Fenbank	18.400	1978	12000BHP Doxford	\$4.900.000	Έλληνες
Hellenic Concord	17.879	1973	18000 BHP Pielstick	\$3.350.000	Έντυπ. δαν.
Corabank (ψυγείο)	15.840	1973	15000 BHP Doxford	\$2.850.000	Περουβιανοί
Sun Castor	11.599	1975	8200BHP Mitsubishi	\$1.700.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Berge Captain	130.000	1983	20400BHP Sulzer	\$24.500.000	Ιάπωνες
Demetrios	72.789	1971	19600 BHP Sulzer	\$4.300.000	Έλληνες
Green Elm	66.383	1977	17400BHP Sulzer	\$7.800.000	Έλληνες
Ogden Danube	61.496	1975	14000BHP Sulzer	\$6.500.000	Έλληνες
Sedge	33.500	9182	12000BHP Σθαλζερ	\$8.100.000	Έλληνες
Seven Ace	23.853	1980	9900BHP Zulzer	\$7.200.000	Ιάπωνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Bonn	392.799	1976	44380 Στρόβιλοι	\$6.500.000	Έλληνες
World Kingdom (ο/ο)	180.106	1973	28000BHP MAN	\$6.750.000	Έλληνες
Jagrande	141.000	1975	27300 BHP B & W	\$8.100.000	Άγνωστοι
Grace Marine (Collis)	59.489	1976	16000 BHP Sulzer	\$7.250.000	Αμερικανοί
Dolores Swann	38.877	1976	12000BHP Sulzer	\$5.750.000	Έλληνες
Anco Charger (Κέμικαλ)	25.300	1973	12000BHP Sulzer	\$5.250.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις:

Το ζωηρό ενδιαφέρον των διαλυτών της "Απω Ανατολής και του 'Ινδικού Ωκεανού σε συνδυασμό με την έλλειψη επαρκούς χωρητικότητας ώθησε τις τιμές προς τα πάνω. Αξιολόγη η παρουσία στην αγορά των διαλυτών της Κίνας και του Μπαγκλαντές, ενώ σχετική άτονία παρουσίασε το Πακιστάν.

Οι τιμές για μεγάλα τάνκερς έφθασαν τα δολ. 135 ανά τόννο βάρους, για δε τα σκάφη ξηρού φορτίου κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 90-120 ανάλογως τύπου προορισμού.

ΜΑΪΟΣ

Άρκετός καιροσκοπισμός παρατηρείται στα δεξαμενόπλοια λόγω της κρίσεως στον Περσικό Κόλπο, ενώ το ενδιαφέρον για την απόκτηση μεγάλων μπάλκ κάρριερς δεν βρίσκει ανταπόκριση και στρέφεται προς πλοία μεγέθους «πάναμαξ», όπου οι τιμές σημειώνουν ανοδική τάση.

Ελάχιστες οι πράξεις στα πλοία γενικού φορτίου, μερικές έναντι ευτελούς τιμήματος ενώ μεγάλος αριθμός υπερήλικων φορτηγών όζυνείται στη διάλυση.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Cape Rion	15.820	1977	9520BHP MAN	\$5.600.000	Κινέζοι

Jag Ratna	15.038	1969	5600BHP MAN	\$ 600.000	Πακιστανοί
Weser Land (ψυγείο)	13.160	1970	11200 BHP Sulzer	\$1.200.000	Σιγκαπούρης
Christobal Maru	11.496	1969	9600BHP Zulzer	\$910.000	Απ. Ανατ.

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Hosho Maru	111.400	1971	23200 BHP B & W	\$7.000.000 μέ 5ετή χρο- νοναύλωση	Χόγκ Κονγκ
Ogden Amazon	61.214	1971	15000 BHP Sulzer	\$5.500.000	Έλληνες
Karmila	60.857	1977	16000BHP Σθαλζερ	\$8.900.000	Έλληνες
Allioth (φορτωτήρες)	35.380	1976	13100BHP B & W	\$5.900.000	Έλληνες
Katendrecht (φορτωτήρες)	28.3262	1977	9900BHP Sulzer	\$6.000.000	Έλληνες
Pegasus Timber (φορτωτήρες)	23.054	1972	11200BHP MAN	\$2.600.000	Έλληνες
Petrel (φορτωτήρες)	22.059	1974	9000BHP Su zer	\$3.200.000	Χόγκ Κόγκ

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Cast Orca (OBO)	149.864	1982	21500BHP B & W	\$28.500.000	Σουηδοί
Panster I (IGSCOW)	107.232	1976	23900 B & W	\$10.400.000	Άγνωστοι
Gradient Energy	81.339	1967	20700BHP Sulzer	\$2.500.000	Έλληνες
Octonia Sun (Collis)	50.150	1965	15000BHP B & W	\$1.500.000	Έλληνες
Afran Neptune (4 grade)	31.185	1975	12000BHP B & W	\$5.750.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις:

Παρά τούς μουςώνες και τούς εισαγωγικούς δασμούς του Πακιστάν οι τιμές φανερώουν ανοδικές τάσεις και η Κίνα επλήρωσε με ταξύ δολ.115-118 για φορτηγά βάρους 5-10.000 τόννων.

Ακόμη, η επανεμφάνιση στην αγορά της 'Ινδίας και η έλλειψη προσφερομένων VLCC, επιβεβαιώνουν την πρόβλεψη για σταθερότητα στην αγορά των διαλύσεων τούς προσεχείς μήνες.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Αναμφισβήτη, η πτώση της ναυαγοράς ανέστειλε κατά μεγάλο μέρος την αγοραστική διάθεση, ιδιαίτερα στους δραστήριους Έλληνες. Ακόμη μπορούμε να σημειώσουμε την σχετική άπραξία κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου λόγω της παρουσίας μεγάλου αριθμού μεσιτών στον Πειραιά κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής εκθέσεως «Ποσειδώνια '84».

Περισσότερο έντονο το ενδιαφέρον σε παγκόσμια κλίμακα για την απόκτηση μεγάλων δεξαμενοπλοίων για μία ευκαιριακή απασχόληση στον Περσικό Κόλπο.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Lori R.	15.251	1973	7500 BHP Sulzer	\$1.900.000	Έλληνες
Grand Faith	15.250	1980	7800BHP Sulzer	\$6.200.000	Κινέζοι
Saint Bernard (ψυγείο)	14.733	1967	13000BHP Pielstick	\$800.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Nanny Onstad	118.455	1977	23900BHP B & W	\$15.000.000	Έλληνες
Orlan A	70.247	1971	17400BHP Zulzer	\$5.300.000	Αμερικανοί
Tensho Maru	64.754	1983	12350BHP B & W	\$12.000.000	
T. Akasaka	57.140	1969	17500BHP B & W	\$3.700.000	
Voluta	35.514	1977	15000BHP B & W	\$4.500.000	
Desdemona	28.973	1978	12000BHP Sulzer	\$6.200.000	

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Nanny	491.120	1978	52800	\$15.000.000	Σαουδάρ.
Okeanos	232.750	1976	33000BHP Στρόβιλοι	\$7.500.000	Σουηδοί
London Team (OBO)	104.850	1974	21600BHP Στρόβιλοι	\$9.300.000	Σουηδοί
Archon	61.873	1966	20700BHP Gotaverken	\$2.000.000	Έλληνες
Sicilmotor	31.458	1958	14000BHP B & W Flat	\$700.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις:

Η άπροθυμία πωλήσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων διατηρεί έντονη την ζήτηση και συγκρατεί τις τιμές σταθερές. Άξίζει να σημειωθεί ότι παρά τη πτώση της ζήτησεως στον 'Ινδικό Ωκεανό — λόγω του καλοκαιριού στο Πακιστάν και της υποτονικής δραστηριότητας της 'Ινδίας — οι τιμές διατηρούνται για τα φορτηγά μεταξύ δολ. 100-117 στη Κίνα και μεταξύ δολ. 100-115 στο Μπαγκλαντές. Στον ευρωπαϊκό χώρο η 'Ισπανία προσφέρει μεταξύ δολ. 50-70 χωρίς όμως σοβαρό αντίκρουσμα.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Η υποτονικότητα της ναυλαγοράς, η άπροθυμία των Τραπεζών στη χορήγηση νέων δανείων και η άρνηση των πωλητών να αποδεχθούν τις τρέχουσες χαμηλές τιμές δημιούργησαν αρνητικές συνθήκες για τη τόνωση της αγοράς των αγοραπωλησιών. Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί η συχνότητα με την οποία πολλές διαπραγματεύσεις οδηγούνται στην άποτυχία μετά από ένα στάδιο, κυρίως λόγω έλλειψης άπασχολήσεως και μεγάλης ρευστότητας.

Ο αριθμός των πραγματοποιηθέντων πράξεων κατά τον 'Ιούλιο υπήρξε σαφώς περιορισμένος εκείνου των τελευταίων μηνών, άκόμη και στην αγορά των δεξαμενοπλοίων όπου ο καιροσκοπισμός υπήρξε διάχυτος.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Aegle Harmonic	20.950	1976	9900BHP Sulzer	\$6.500.000	Έλληνες
Aegle Practic	20.950	1976	9900BHP Sulzer	en bloc	
Leda	16.155	1963	7500BHP Gotaverken	\$ 475.000	Έλληνες
Noahiro Maru	12.050	1969	8300BHP B & W	\$900.000	Χόγκ Κόγκ
Great Honor	10.170	1974	6000BHP Mitsubishi	\$1.300.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Panamax Universe	68.499	1972	15000BHP Sulzer	\$5.900.000	N. Αμερικής
Benalbanach	63.960	1975	18500BHP B & W	\$7.250.000	Χόγκ Κόγκ

Atlas (φορτωτήρες)	37.635	1984	13880BHP Sulzer	\$9.000.000	Έλληνες
Kryo (φορτωτήρες)	27.405	1976	11550BHP Sulzer	\$3.700.000	Έλληνες
Chartwell (φορτωτήρες)	15.965	1970	7800BHP MAN	\$750.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Pogeez	236.807	1974	30000	\$6.700.000	Παναμά
Manna (IGS/COW/COILS)	142.910	1970	Στρόβιλοι 24000	\$3.300.000	Νιγηρίας
Steel Transporter (OBO)	142.284	1971	Στρόβιλοι 27000BHP Mitsubishi	\$6.500.000	Έλληνες
Ore Transporter (O/O)	97.114	1968	20700BHP Kawasaki	\$1.600.000	Έλληνες
Pericles Halcoussis (OBO)	84.141	1977	17500BHP MAN	\$11.000.000	Νορβηγοί
Varanger (4 grades)	37.797	1974	11800BHP B & W	\$8.100.000	Βρετανοί
Lylford (4 grades)	28.769	1972	12000BHP Flat	\$3.800.000	Ιταλοί

Οι διαλύσεις:

Μέσα σε συνθήκες στ. θερότητας τιμών κινήθηκε η αγορά των διαλύσεων και παρά την κάποια επιφανειακή άδιαφορία που επέδειξαν οι διαλυτές, η ανάγκη για την απόκτηση χωρητικότητας υπήρξε ζωηρή. Πλέον των 30 μονάδων, συμπεριλαμβανομένων πέντε μεγάλων δεξαμενοπλοίων άπερρόφησε η αγορά με κύριο αγοραστή τη Φορμόζα, όπου οι τιμές των δεξαμενοπλοίων κυμάνθηκαν από δολ. 130-134 και των φορτηγών αναλόγως μεγέθους μεταξύ δολ. 100-115.

Έντονη η παρουσία του Μπαγκλαντές που επλήρωσε δολ. 130 για δεξαμενόπλοιο 15.300 τον. βάρους, ενώ τέλος, δεξαμενόπλοιο 13.500 τον. βάρους επωλήθη «ως έχει» χωρίς πιστοποιητικά με παράδοση Πειραιά αντί δολ. 82 ανά τόνο.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Η ύφεση στην αγορά των αγοραπωλησιών συνεχίζεται, εν πολλοίς και γ.ά.τό γεγονός ότι λόγω των διακοπών άπουσιάζουν από τα γραφεία τους πολλά στελέχη, αλλά και η όποια όφειλεται στην άναμονή εξέλιξεων στην ναυλαγορά εν όψει του φθινοπώρου.

Οι τιμές των μεγάλων δεξαμενοπλοίων σημείωσαν άισθητή πτώση, ενώ οι αντίστοιχες για τα μικρά και τα μπάλκ κάρριερς παρέμειναν σταθερές. Στα φορτηγά, η πώληση τριών σκαφών των 20.242 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1974, σε τιμή δολ. 2.650.000 ανά σκάφος επιβεβαιώνει την πτώση των αξιών στην κατηγορία αυτή.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Ses Endeavour	19.922	1974	12000BHP Sulzer	\$2.650.000	Έλληνες
African Express	15.210	1979	7500BHP Sulzer	\$ 000.000	Κινέζοι
Hellenic Champion	15.037	1971	8220BHP MAN	\$850.000	Έλληνες
Tamatave	13.730	1972	11200BHP MAN	\$800.000	Βρετανοί
Island	7.820	1982	6000BHP Pielstick	\$4.100.000	Γερμανοί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Santa Barbara Maru	61.359	1972	17400BHP Sulzer	\$5.200.000	Χόγκ Κόγκ
Oriental Forest (φορτωτήρες)	36.416	1977	11400BHP Sulzer	\$6.900.000	Κινέζοι
Cape Rodney (φορτωτήρες)	26.931	1976	11600BHP B & W	\$5.500.000	Αυστραλοί
Karaka (φορτωτήρες)	22.542	1971	9900BHP Sulzer	\$1.900.000	Έλληνες
Lake Eyre (φορτωτήρες)	16.291	1978	9900BHP Sulzer	\$3.450.000	Σιγκαπούρης

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Hilda (IGS/COW/SBT)	423.639	1976	45000 Στρόβιλοι	\$10.600.000	Τούρκοι

Irene Lemos (IGS/COW)	253.994	1972	31550BHP Στρόβιλοι	*4.000.000	Πακιστανοί
Biscay Maru (o/o)	101.723	1969	21600BHP Sulzer	\$2.500.000	*Απ. *Ανατ.
Alendale (IGS/COW)	95.500	1969	22500BHP Sulzer	\$3.450.000	*Ελληνες
Kimolos (Coils)	63.132	1965	18900BHP Flat	\$2.500.000	Κατάρ

ΟΙ διαλύσεις:

Μέσα σε συνθήκες σταθερότητας ζητήσεως και τιμών, ένας σημαντικός αριθμός πλοίων οδηγήθηκε στα διαλυτήρια της "Απω *Ανατολής, με προεξάρχοντες αγοραστές τους Κινέζους.

Οι τιμές κατά κατηγορία πλοίων διαμορφώθηκαν ως εξής:

— VLCC και μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταξύ δολ. 124-130 στη Κίνα και μεταξύ 128-134 στη Φορμόζα, ενώ η Κορέα πλήρωνε περί τα δολ. 125-130.

— Φορτηγά αναλόγως μεγέθους δολ. 90-100 στην 'Ινδία, δολ. 100-115 στη Νοτ. Κορέα και δολ. 105-123 στην Κίνα.

Τέλος η 'Ισπανία ανάλογα του τύπου και μεγέθους πλήρωνε μεταξύ δολ. 60-75.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Σε χαμηλό τόνο η δραστηριότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών, αυξήθηκε κάπως στο τελευταίο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου, προφανώς με την επάνοδο των στελεχών στα γραφεία τους αλλά και με έντονο το στοιχείο του καιροσκοπισμού, καθώς οι αξίες βρίσκονται σε χαμηλότατα επίπεδα.

Φορτηγά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστές
Hellenic Wave (1.200 TEU's)	21.465	1971	12000BHP Sulzer	\$4.900.000	Χόγκ Κόγκ
Sainte Suzanne	16.543	1977	8200BHP Sulzer	\$3.500.000	Γερμανοί
Thomas Roth	15.139	1971	7500BHP Sulzer	\$1.250.000	Φορμόζας
Lucky (ψυγείο)	9.218	1973	13.200BHP Sulzer	\$1.800.000	N. *Αμερικ.

Μπάγκ κάρριερς:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστές
Eisho Maru	108.712	1970	20000BHP B & W	\$3.350.000	Χόγκ Κόγκ
Benfedl	64.059	1976	18500BHP B & W	\$7.100.000 (5ετής χρο- νοαύλωση)	*Απ. *Ανατ.
Oceanus Countess (φορτωτήρες)	39.188	1977	16800BHP Sulzer	\$4.700.000 (πλεισ/μός)	*Ελληνες
Marianne Bolten (φορτωτήρες)	33.300	1971	13500BHP Borsig	\$2.800.000	Κινέζοι
Allcia (φορτωτήρες)	27.156	1972	11600BHP B & W	\$3.000.000	Σοβιετικοί
Star United (φορτωτήρες)	26.952	1974	12000BHP Sulzer	\$2.900.000	*Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστές
Guam	263.382	1977	32000 Στρόβιλοι	\$6.250.000	*Ελληνες
Emerald Glory (OBO)	156.109	1972	32000BHP Sulzer	\$6.800.000	Χόγκ Κόγκ
Octonia Glory (IGS/COW)	102.093	1968	20700BHP B&W	\$2.800.000	*Ελληνες
Tristar (IGS/COW)	76.084	1966	20700 B & W	\$1.500.000	*Ελληνες
Grimmen (Coils)	51.200	1966	15000BHP B & W	\$2.000.000	*Ελληνες

ΟΙ διαλύσεις:

*Η επανασυγκόλληση του καρτέλ της Ταϊβάν αποτελεί τό σημαντικό νέο στην αγορά των διαλύσεων αυτού του μήνα, χωρίς α-κόμη να παίξει ρόλο στην διαμόρφωση των τιμών.

Με μικρές διακυμάνσεις η αγορά υπήρξε σθερνή με την παρουσία αρκετών VLCC και πολλών φορτηγών και κατά κατηγορία πλοίου και χώρα προορισμού παρουσίασε τη παρακάτω εικόνα:

— VLCC 42.885 τον. βάρους στη Φορμόζα προς δολ. 127,50 ανά τόνο.

— VLCC 37.636 τον. βάρους στη Νοτ. Κορέα προς δολ. 132,75 ανά τόνο.

— Τάνκερ 16.535 τον. βάρους στη Κίνα προς δολ. 128 ανά τόνο.

— Φορτηγό - ψυγείο 5.660 τον. βάρους στο Μπαγκλαντές προς δολ. 108 ανά τόνο.

— Φορτηγό 4.880 τον. βάρους στην 'Ινδία προς δολ. 100 ανά τόνο.

— Τέλος ο μικτό σκάφος με παράδοση Πειραιά και προορισμό τη διάλυση στην 'Ισπανία, 18.083 τον. βάρους πληρώθηκε προς δολ. 73 ανά τόνο.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Τό κύριο χαρακτηριστικό του μήνα ή πώληση αρκετών πλοίων σε πλειστηριασμό, ή κάτω από τη πίεση των Τραπεζών, ενώ πολλές πω-λήσεις είναι συνδυασμένες με νέες πιστώσεις των ενδιαφερομένων Τραπεζών.

Με άλλα λόγια, τά αποτελέσματα της ναυτιλιακής κρίσεως αντι-κατοπτρίζονται στην αγορά των αγοραπωλησιών, όπου όρισμένοι ύ-γιεις πλοιοκτήτες εκμεταλλεύονται τις χαμηλές τιμές.

Φορτηγά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστές
Gallant Pioneer	19.205	1976	9400BHP B & W	\$2.800.000	*Ελληνες
Michelle C	15.291	1969	5500BHP Sulzer	\$700.000	*Ελληνες
Walkure	12.478	1973	9630 Pielstick	\$900.000	*Ελληνες
Panagiotis AL	12.141	1970	7200BHP Sulzer	\$1.000.000	*Απ. *Ανατ.
Canadia	7.755	1970	5700BHP Sulzer	\$1.000.000	*Ελληνες

Μπάγκ κάρριερς:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστές
D. C. Coleman	125.107	1974	23200BHP B & W	\$10.500.000	Χόγκ Κόγκ
Kinokuni Maru	61.767	1973	14000BHP Sulzer	\$5.200.000	Χόγκ Κόγκ
Liebana	53.489	1972	15000BHP Sulzer	\$3.500.000	*Ελληνες
Javara (φορτωτήρες)	40.610	1970	13100BHP B & W	\$3.000.000	*Αμερικανοί
Congueor Bulker (φορτωτήρες)	36.256	1977	11550BHP B & W	\$4.300.000	*Ελληνες
Kanuka Forest (φορτωτήρες)	27.025	1970	11400BHP Gotaverken	\$1.900.000	*Ελληνες
Long Charity	22.135	1969	10500BHP Flat	\$1.100.000	Σιγκαπούρης

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	*Αγοραστές
Okeanos (IGS/COW)	232.750	1976	33000 Στρόβιλοι	\$8.100.000	Γερμανοί
Alexandra Dio (OBO)	151.851	1971	24000 Στρόβιλοι	\$3.545.000 (πλεισ/μός)	*Ελληνες
Navios Commodore (OBO)	105.140	1971	21800BHP Gotaverken	\$3.250.000	*Ελληνες

E. R. Wallonia (IGS/COW)	83.986	1974	20000BHP MAN	\$6.400.000	Έλληνες
Charon (πρόντακτ)	39.963	1975	14000BHP Sulzer	\$5.500.000	Έλληνες
Atlas Pioneer Atlas Petros (χημικών)	39.600	1984	11400BHP Sulzer	\$38.000.000	Αμερικανοί
Hohei Maru (πρόντακτ)	38.400	1973	15500BHP B & W	\$3.500.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις:

Τό υψηλό αγοραστικό ενδιαφέρον προκαλεί μία ελαφρά άνοδο των τιμών. Στην αγορά των μεγάλων δεξαμενοπλοίων εισέρχεται και η Κίνα, ενώ στην Ταϊβάν δεξαμενόπλοιο 16.390 τόν. βάρους πληρώθηκε προς δολ. 137.75.

Στόν Πειραικό χώρο αριθμός πλοίων αγοράζεται είτε για πώληση στο εξωτερικό ή για διάλυση στην Ελλάδα.

Τέλος, για διάλυση στην Ισπανία φορτηγό 4.970 τόν. βάρους αγοράστηκε προς δολ. 79 ανά τόνο.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Άρκετά μεγάλα και μεσαίου μεγέθους μπάλκ κάρριερς άλλαξαν χέρια καθώς η ναυλαγορά του Νοεμβρίου προσέφερε βάσιμες ελπίδες για την αποδοτική απασχόλησή τους. Πάντως, η γενική άπρεθυμία των Τραπεζών να χορηγήσουν δάνεια για μεγάλα ποσά, περιορίζει το ενδιαφέρον στην απόκτηση πλοίων όχι μεγάλης αξίας, τα οποία κυρίως προέρχονται είτε από πλειστηριασμό είτε διατίθενται κατευθείαν από τις Τράπεζες.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Αγοραστής
Sea Exporter	18.632	1977	9900BHP Mitsubishi	\$4.000.000	Απ. Ανατ.
Iason	17.070	1970	11200BHP Sulzer	\$1.000.000	Έλληνες
Irlini II	15.149	1971	7500BHP Sulzer	\$1.300.000	Έλληνες
Ascona	14.935	1971	7800BHP MAN	\$1.500.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Αγοραστής
Gibraltar Pancy	122.544	1972	26100BHP Sulzer	\$7.250.000	
Cassiopeia	69.889	1972	17400BHP Sulzer	\$4.300.000	Έλληνες
Belgrano	52.225	1976	17400BHP Sulzer	\$4.350.000	Έλληνες
Pampiro (φορτωτήρες)	34.996	1977	11550BHP Sulzer	\$5.000.000	Σοβιετικοί
Troll Park (φορτωτήρες)	33.896	1971	1400BHP Sulzer	\$2.300.000	Έλληνες
Vienna Woods (φορτωτήρες)	29.081	1976	11200BHP Sulzer	\$2.500.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Αγοραστής
Tigre (IGS/COS)	290.761	1974	34.470 Στρόβιλοι	\$4.750.000	Έλληνες
Wisteria (o/o)	135.995	1972	28000 Στρόβιλοι	\$2.250.000	Έλληνες
Panamax Apollo (OBO)	64.427	1966	18400BHP B & W	\$2.450.000	Έλληνες
Crown Award (πρόντακτ)	48.574	1982	10600BHP B & W	\$11.000.000	Νορβηγοί

Οι διαλύσεις:

Η όριστική είσοδος της Κίνας στην αγορά διαλύσεων VLCC δημιούργησε ισχυρές συνθήκες ανταγωνισμού των διαλυτών της Απώ Ανατολής, με αποτέλεσμα η Φορμόζα να πληρώσει δολ. 139,50 ανά τόνο για την απόκτηση στροβιλοκινήτου πλοίου 11.200 τόν.

βάρους. Για φορτηγά πλοία, οι τιμές κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 95-122 ανά τόνο μεγέθους.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Πολλές οι συζητήσεις και οι διαπραγματεύσεις άλλα λίγες τελικώς οι πραγματοποιηθείσες αγοραπωλησίες πλοίων για περαιτέρω εκμετάλλευση κατά τον Δεκέμβριο. Όπωςδήποτε, κατά ένα μεγάλο ποσοστό η έφορταστική περίοδος αλλά και η επιθυμία να διαφανούν οι προοπτικές της ναυλαγοράς μετά τις πρώτες ημέρες του Νέου Έτους, ανέστειλαν το ενδιαφέρον των αγοραστών.

Αξίζει πάντως να σημειώσουμε, ότι δύο VLCC, το ένα 240.000 τόν. d.w. του 1976 επωλήθη στα 6,5 εκατομ. δολάρια, και το δεύτερο χωρητικότητας 232.000 τόν. d.w. του 1974 στα 7,5 εκατομ. δολάρια, ενώ ένα φορτηγό τύπου SD 14, ναυπηγήσεως 1973 επωλήθη με παράδοση «ως έστι» έναντι 500.000 δολαρίων.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Αγοραστής
Aegle Wisdom	18.716	1972	8400BHP MAN	\$1.050.000	Έλληνες
Lycan	16.120	1976	10600BHP B & W	\$2.200.000	Έλληνες
Copa	12.488	1970	18400BHP MAN	\$1.300.000	Βρετανοί
Marlinga	12.487	1971	18400BHP MAN	en bloc	
Tropic Dawn	8.150	1971	6000BHP MAK	\$1.250.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Αγοραστής
Proteus	76.559	1968	16570BHP B & W	\$2.465.000	Έλληνες
Atlantis	59.750	1977	18500BHP	\$8.300.000	Χόγκ Κόγκ
Silver Carrier (φορτωτήρες)	39.814	1977	16800BHP Sulzer	\$5.200.000	Έλληνες
Kohokohe (φορτωτήρες)	23.712	1972	9900BHP Sulzer	\$1.600.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Αγοραστής
Kala Knudsen (SBT/COW/IGS)	232.369	1974	32000 Στρόβιλοι	\$7.500.000	Αμερικανοί
Aretusa (o/o)	136.100	1973	28.000 Στρόβιλοι	\$2.075.000	Έλληνες
Sealion (IGS/COW)	131.613	1971	23200BHP Sulzer	\$3.650.000	Έλληνες
Hornby (SBT/COW/IGS)	66.610	1977	11700BHP Plestick	\$11.000.000	Απ. Ανατ.

Οι διαλύσεις:

Καταλυτική για την αγορά η παρουσία της Κίνας, όπου, εκτός του κεντρικού οργανισμού διαλύσεων, αρχίζει να αναπτύσσεται ανεξάρτητα το ενδιαφέρον και η δραστηριότητα των επαγγελματιών επιχειρήσεων διαλύσεων πλοίων, μερικές φορές σε ανταγωνισμό μεταξύ τους. Τό φαινόμενο αυτό δημιουργήσει τάσεις απότομης άνοδου των τιμών, με αποτέλεσμα την πώληση μπάλκ κάρριερ 9.000 τόνων βάρους στην τιμή - ρεκόρ των δολ. 128 ανά τόνο.

Τό ενδιαφέρον της Κίνας για κάθε κατηγορία υπό διάλυση πλοίων (VLCC περιλαμβανομένων) τείνει να σημάνει συρρίκνωση της δραστηριότητας των υπολοίπων χωρών της Απώ Ανατολής (Ν. Κορέα, Ταϊβάν) που βλέπουν τις τιμές να φθάνουν σε απαγορευτικά πλέον γι' αυτές όρια.

Ηδη οι τιμές VLCC στα έπιπεδα των δολ. 132/135 ενώ για λίγο μικρότερα δεξαμενόπλοια τό όριο των δολ. 138 δέν απέχει της πραγματικότητας. Για μεγάλα μπάλκ κάρριερς τό όριο των δολ. 130 είναι ίσως ζήτημα ημερών ενώ ανάλογη είναι ή τάση και για τά μικρότερα πλοία.

Στίς χώρες του Ινδικού Ωκεανού (Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές) οι αγοραστές φαίνονται πιδ συντηρητικοί. Για 6.000 τόνους βάρους ή τιμή στην Ινδία κυμάνθηκε περί τά δολ. 105 ενώ δεξαμενόπλοιο 14.000 τόνων βάρους παραδόθηκε στό Μπαγκλαντές έναντι δολ. 125.



Πρίν εισέλθουμε στην καθιερωμένη ανασκόπηση της ναυτιλιακής πορείας των κυριωτέρων ναυτικών χωρών του κόσμου, πρέπει να σημειώσουμε τις χαρακτηριστικότερες διαφορές που παρουσιάζει η δύναμη των διαφόρων χωρών στον παγκόσμιο πίνακα.

Έτσι η Λιβερία εξακολουθεί μόνον να κατέχει τό πρωτεία, αλλά με έντυπωση μείωση του τοννάζ της ή οποία έφθασε τό ρεκόρ των 5,5 εκατομ. τον. γκρός. Μικρότερη συγκριτικά συρρίκνωση υπέστη τό ελληνικό νηολόγιο τό οποίο άπώλεσε περί τά 2 εκατομ. τον. γκρός. Έκ των άπώλειών αυτών κυρίως όφελήμενη έξήλθε ή Παναμαϊκή σημαία ή οποία έκέρδισε περί τά 3 εκατομ. τον. γκρός και καθημερινώς κερδίζει περισσότερα με άποτέλεσμα νά υποσκελίσει την Έλληνική και νά καταλάβει την τρίτη θέση στον παγκόσμιο πίνακα. Είναι φανερό βέβαια ότι τά κέρδη αυτά προέρχονται κατά πρώτο λόγο από την Λιβεριανή και κατά δεύτερο λόγο από την Έλληνική σημαία, γεγονός που από πλευράς πλοιοκτησίας άμβλύνει κατά πολύ την όξύτητα των διαφορών αυτών.

Η Ίσπανία με ελάχιστες έπί έλαττον διαφορές διατηρεί πρós τό παρόν την δεύτερη θέση, την οποία όμως φανερά άπειλεί ή Παναμαϊκή άνοδος. Σταθερά έπίσης παρέμεινε και ή δύναμη της Σοβιετικής ναυτιλίας, στην πέμπτη βαθμίδα της κλίμακας, ενώ ή Νορβηγική διατήρησε την έβδομη θέση με σοβαρές άπώλειες πού υπέρέβησαν τό 1,5 εκατομ. τον. γκρός.

Έκείνη έπίσης πού υπέστη μέσα στό έτος αυτό μεγάλη άφάιμαξη είναι ή Βρετανική ναυτιλία, της οποίας οι άπώλειες πλησίασαν τά 4 εκατομ. τον. γκρός, κάνοντας την άλλοτε θαλασσοκράτειρα νά βλέπει άπειλούμενη ακόμα και την όγδοη θέση της στον παγκόσμιο πίνακα.

Από τις σημαίες της πρώτης δεκαπεντάδας, εκείνες πού σημείωσαν άνοδο είναι ή Κινεζική (ή οποία όμως συνυπολογίζει και τόν στόλο της Ταϊβάν), ή Νοτιοκορεατική και κυρίως ή Κυπριακή ή οποία με κέρδη 3,3 εκατομ. τον. γκρός μέσα στό 1984 υπεσκέλισε την Σιγκαπούρη και κατέλαβε την 14η θέση. Οι ναυτιλίες της Ίταλίας, Γαλλίας

και Ίσπανίας διατήρησαν τις θέσεις τους με μικρές σχετικώς άπώλειες.

ΒΕΛΓΙΟ

Παρά την ένεργό συμμετοχή του στις παγκόσμιες ναυτιλιακές υποθέσεις, τό Βέλγιο διαθέτει μικρή ναυτιλία, ή οποία όμως δέν έπαψε από του πολέμου και έντεθεν νά σημειώνει μικρά αλλά σταθερά βήματα ανάπτυξης. Τό 1983 γνώρισε άλλη μία έλαφρά αύξηση αφήνοντας σ. ίς άρχές του 1984 ένα στόλο 109 πλοίων 2.27 εκατομ. τον. γκρός (έναντι 106 πλοίων 2.06 εκατομ. τον. γκρός).

Οι Βέλγοι έφοπλιστάι πα απονούνται ότι στά έπίμονα αίτήματά τους για κυβερνητική ύποστήριξη (χρησιμοποίηση πληρωμάτων ύπαναπύκτων χωρών με μισθούς της χώρας τους, άπάλαγή της φ. ρολογίας έπί του μισθού των ναυτικών, άνάληψη τμήματος των κοινωνικών δαπανών άσφάλσεως των ναυτικών) ή Κυβέρνηση έχει άπαραδέκτως σιωπήσει, ενώ τά ναυπηγικά δάνεια παρέχονται με άργό ρυθμό και άσύμφορο έπιτόκιο. Όλα αυτά τρέπουν τόν έφοπλισμό πρós παραγγελίες στό έξωτερικό και άκόμη πρós τη χρησιμοποίηση ξενής σημαίας.

Την είκόνα της έφοπλιστικής αυτής δυσαρέσκειας δείχνει καθαρά τό γεγονός ότι ή μεγαλύτερη ναυτιλιακή έπιχείρηση της χώρας, ή CMB παράγγειλε ήδη στά ναυπηγεία Hyundai της Ν. Κορέας, τρία μεγάλα μπάκ κάρριερς των 165.000 τον. άντί κόστους δαπάνης 29 εκατομ. δολ. έκαστον, έπωφελούμενη των νοτιοκορεατικών τιμών και εύκολιών. Στις άρχές του έτους ή CMB κατείχε 26 πλοία 1,6 εκατομ. τον. έντός δέ του έτους παρέλαβε από τά βελγικά ναυπηγεία Boelwerf δύο δίδυμα πλοία κοντέινερς των 2200 TEU. Η δεύτερη σέ μέγεθος έφοπλιστική εταιρία Gobelfret παράγγειλε έπίσης ένα μπάκ κάρριερ στό ναυπηγείο Hyundai, τό οποίο έλπίζει νά θέσει υπό την ένδική σημαία. Έξ άλλου ή εταιρία Ahlers (ή οποία άνήκει στην γερμανική Stinnes, πού άποτελεί μέρος της Veba) και άσχολείται κυρίως σέ τακτικές γραμμές πρós τις Σκανδιναυικές χώρες και τη Σοβιετική Ένωση, άφού πούλησε δύο πλοία της (ένα τάνκερ και ένα ψυγείο) παρέλαβε από βελγικά ναυπηγεία δύο άδελφά πλοία κοντέινερς των 445 TEU. Τέλος ή εταιρία των έπιβατικών - όχηματοφόρων μεταφορών της Μάγνης RTM, μολονότι τό 1983 μετέφερε 2,4 εκατομ. έπιβατών και 228 χιλιάδες αυτοκίνητα, είχε μείωση έναντι του προηγούμενου έτους κατά 2,6% και 7,6% άντιστοίχως. Στόν τομέα των ύδροφύλλων με τά οποία διανύει την άπόσταση Όστάνδη —

Ντόβερ σέ 1 ώρα και 40 λεπτά, σημείωσε αύξηση δημοτικότητας και αύξηση κινήσεως κατά 25% (318.000 έπιβάτες).

Από τά κύρια λιμάνια του Βελγίου (Άμβέρσα, Γάνδη, Ζεμπρούκε) ή Άμβέρσα κείμενη σέ καίρια θέση για την έξυπηρέτηση μιας ύπερβιομηχανοποιημένης περιοχής, δέχτηκε πέρυσι 16.214 πλοία και συνδέεται με 300 τακτικές γραμμές με 800 σημεία της ύδρογείου. Θεωρείται από τά σπουδαιότερα κέντρα άποθηκεύσεως και διανομής άγαθών και έρχεται δεύτερη, μετά τό Ρότερνταμ, στην διακίνηση κοντέινερς στή Β. Εύρώπη.

ΓΑΛΛΙΑ

Στό πρώτο έξάμηνο του έτους ό γαλλικός έμπορικός στόλος μειώθηκε κατά 16 μονάδες συνολικού τοννάζ 681.000 τον. γκρός. Έτσι την πρώτη Ίουλίου 1984 περιελάβανε 372 μεγάλα πλοία συνολικού τοννάζ 8.442.744 τον. γκρός έναντι 388 πλοίων 9.123.749 τον. γκρός της 1 Ίανουαρίου. Μεταξύ των 372 αυτών πλοίων περιλαμβάνονται 263 φορτηγά πάσης φύσεως (τράμπς, γραμμής, κοντέινερς, άκτοποϊκά κλπ.) συνολικού τοννάζ 3,3 εκατομ. τον. γκρός, 82 δεξαμενόπλοια 4,9 εκατομ. τον. γκρός και 27 έπιβατηγά έξω των 3 ύπερωκεάνια, 20 έπιβατηγά και 4 ίπτάμενα.

Με τη δύναμη αυτή ή Γαλλία διατηρεί την ένδέκατη θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό πίνακα, έπομένη της Ίταλίας και προηγούμενη της Ίσπανίας. Κατά τη δήλωση τ ύ άρμοδίου Ύπουργού στό νώτατο Συμβούλιο Έμπορ. Ναυτιλίας, ή Κυβέρνηση προτίθεται νά δημιουργήσει ένα άποδοτικό ένθικό στόλο και για τό σκοπό αυτό θά διαθέσει 323 έκατ. φράγκων εκ των οποίων τά 223 έκατ. θά διατεθούν για ένίσχυση έπενδύσεων σέ νεο-ναυπήγητα ή μεταχειρισμένα πλοία και τά 100 εκατομ. θά διατεθούν σέ κοινωνία ναυτεργατικά μέτρα. Σέ σχετική άνακοίνωση τά γαλλικά ναυτεργατικά συνδικάτα δήλωσαν ότι ενώ τά υπό του Ύπουργού αναγγελθέντα μέτρα είναι κατ' άρχήν ίκανοποιητικά για την άνανέωση και άνάπτυξη του στόλου δέν έχουν έν τούτοις συγκεκριμένους στόχους δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες έπενδύσεις έπαφένται στην θέληση των έφοπλιστών.

Στήν κυβερνητική άλλαγή του πρωθυπουργού Φαμπιούς τό Ύφυπουργείο Θαλάσσης διατηρήθηκε με τόν ίδιο Ύφυπουργό κ. Lengange, του οποίου ή παραμονή θεωρείται έγγηση για τη συμμετοχή της γαλλικής ναυτιλίας και ναυπηγοβιομηχανίας στην διαφαινόμενη άνάκαμψη των θαλασσίων μεταφορών στό χώρο της Εύρώπης.

Από πλευράς ναυπηγείων ή πρόθεση της κυβερνήσεως είναι νά περιορίσει την άπόδοσή τους κατά 25% ώστε νά μπορέσουν νά έπιβιώσουν τά πέντε κύρια ναυπηγεία της χώρας. Έτσι τά ναυπηγεία Βορρά και Μεσογείου (Normed) θά περιορισθούν σέ 150 χιλιάδες τόννους έτησίως τά δέ «Άλστω — Άτλαντίκ» σέ 130 χιλιάδες τον. έτησίως. Ήδη τά πρώτα δέχτηκαν παραγγελία για ένα πετρελαιοφόρο και ένα έπιβατικό, τά δέ δεύτερα δέχτηκαν την παραγγελία της εταιρίας Ντελμάς για μία βυθοκόρο και του Πολεμικού Ναυτικού για δύο βοηθητικά σκάφη. Οι παραγγελίες αυτές θά έπιχορογηθούν με 460 έκατ. φράγκα και συμποσούνται πρós τό τοννάζ σέ 120.000 τον. γκρός. Κατά τά στοιχεία του ΟΟΣΑ στις 30 Ίουνίου

1984 το σύνολο του ναυπηγικού καρνέ της Γαλλίας περιελάμβανε 383.000 τον. γκρόν, παραδοτέο κατά 48% εντός του έτους, κατά 40% το 1984 και κατά 12% το 1986. Έκ του συνόλου των παραγγελιών το 37% προορίζεται για το εξωτερικό και το 63% για τον εσωτερικό, δημόσιο και ιδιωτικό τομέα.

ΔΑΝΙΑ

Καθώς ο έμπορικός στόλος της Δανίας συνεχίζει να συρρικνώνεται, όπως άλλωστε και των περισσότερων άλλων ναυτικών χωρών, οι βιομηχανίες της των ναυτικών κατασκευών και των ναυτικών μηχανών διεξάγουν σκληρόν αγώνα επιβίωσης στην προσπάθεια του έκτακτου χρόνιου και της ανακατασκευής τους.

Στις αρχές του έτους ο στόλος περιελάμβανε 631 πλοία 7,5 εκατομ. d.w. από τα οποία 96 ήταν δεξαμενόπλοια 4,6 εκατομ. d.w. Στη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας, υπολογίζεται ότι ο στόλος μειώθηκε κατά 277 μονάδες, από τις οποίες οι περισσότερες ήταν μικρά σκάφη 100-2000 τόννων.

Το γεγονός ότι το εθνικό νόμισμα παρουσιάζει σχετική σταθερότητα ευνοεί τις βιομηχανίες της χώρας, γι' αυτό και παρά τη ναυτιλιακή συρρίκνωση, οι Δανοί έφοπλισται έχουν παραγγείλει πάνω από 40 νέα πλοία. Την τάση αυτή διευκόλυναν οι έλκυστικοί πιστωτικοί όροι που ισχύουν από 12ετίας καθ' οι και το εφαρμοσθέν διετές χρεοστάσιο.

Σε αναφορά προς το τονάζ, στον Δανικό στόλο υπερέχουν κατά πολύ τα δεξαμενόπλοια, αλλά χαρακτηριστικό του υπολοίπου στόλου είναι η σχετικώς μικρά ηλικία του και τα εξειδικευμένα πλοία. Πράγματι το 85% των πλοίων αυτών είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών με έμφαση στα πλοία κοντινών, ρό-ρό, φέρις κλπ.

Από τα ναυπηγεία της χώρας το μεγαλύτερο της Odense του συγκροτήματος Moller, είναι απασχολημένο με τη ναυπήγηση 12 σκαφών 40-50 χιλιάδων τόννων τύπου ύγρα-

ριοφόρων, πετρελαιοφόρων και μικτών μπάλκ-κοντέινερς. Το ναυπηγείο Aalborg εξειδικευμένο σε επιβατηγά πλοία, ναυπηγεί τώρα το κρουαζιερόπλοιο Holiday, 45.000 τόννων αντί της εντυπωσιακής τιμής των 170 εκατ. δολλαρίων, ενώ η εταιρία ναυτικών μηχανών B & W ανήκει ήδη σχεδόν εξ ολοκλήρου στη Γερμανική MAN, το ναυπηγείο Burmeister and Wain που είχε πτωχεύσει το 1980, παρουσίασε εντυπωσιακή ανάρρωση χάρις στα τύπου Panamax πλοία, για τα οποία, εκτός των υπό ναυπήγηση, δέχεται συνεχώς και νέες παραγγελίες. Τέλος το ναυπηγείο του Frederikshaven, το οποίο είναι ίσως από τα μεγαλύτερα στο σύστημα της κατά σειράν ναυπήγησης, πήρε παραγγελία για δύο ρό-ρό της εταιρίας Merkan-tza της Κοπεγχάγης, ενώ στο βιβλίο του έχει ήδη παραγγελίες για άλλα όκτώ τέτοια σκάφη των 9.200 τόννων που του εξασφαλίζουν απασχόληση μέχρι το 1986.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Στο διάστημα του πρώτου εξαμήνου του έτους ο Δυτικογερμανικός έμπορικός στόλος μειώθηκε κατά ποσοστό 11,3% που αντιπροσωπεύει περίπου 710.000 τον. γκρόν. Έτσι στο τέλος του εξαμήνου ο υπό γερμανική σημαία στόλος περιελάμβανε 1943 πλοία συνολικού τοννάζ 5.980.000 τον. γκρόν. Η μείωση αυτή αποδίδεται στην πώληση 4 μεγάλων αργούντων δεξαμενοπλοίων 479 χιλ. τον. γκρόν και 4 μπάλκ κάρριερς 170 χιλιάδων τον. γκρόν, των οποίων τη διαφορά δέν κάλυψαν τα νεοεγγραφέντα πλοία και τα 18 νεοναυπήγηση σκάφη 183 χιλ. τον. γκρόν που τέθ σαν υπό γερμανική σημαία. Το κύριο χαρακτηριστικό της γερμανικής ναυτιλίας έχει καταστεί η υπό ξένες σημαίες εκμετάλλευση ενός συνεχώς όγκουμένου τοννάζ γερμανικής πλοιοκτησίας. Σε πίνακα που δημοσιεύθηκε στο Λόυδς Λίστ της 20/11/84 εμφανίζονται 426 ποντοπορα πλοία 5.671.000 τον. γκρόν υπό γερμανική σημαία και 307 πλοία 3.496.000 τον. γκρόν γερμανι-

κής πλοιοκτησίας υπό ξένες σημαίες. Ο υπό τη γερμανική σημαία στόλος αυτός περιελάμβανε 188 τράμπς, 88 λάινερς, 117 τάνκερς, 20 μπάλκερς, 4 ψυγεία και 9 επιβατικά ενώ ο υπό ξένες σημαίες στόλος περιελάμβανε 191 τράμπς, 28 λάινερς, 12 τάνκερς, 55 μπάλκερς, 19 ψυγεία και 2 επιβατικά. Γεγονός που δείχνει ότι η προς τις ξένες σημαίες στροφή αφορά κυρίως τα ελεύθερα πλοία ξηρού φορτίου (τράμπς, μπάλκερς, ψυγεία) ενώ τα πλοία τακτικών γραμμών (λάινερς και επιβατικά) και τα δεξαμενόπλοια διατηρούν την κάλυψη της εθνικής σημαίας. Αίτια της φυγής αποτελεί αναμφίβολα το υψηλότατο κόστος εκμεταλλεύσεως υπό την εθνική σημαία που οφείλεται στην υψηλή φορολογία και στο υψηλό κόστος επανδρώσεως. Η Κυβέρνηση μολονότι ανησυχεί για τη συνεχιζόμενη φυγή προς τις ξένες σημαίες, η οποία εγκλείει τον κίνδυνο αδυναμίας εξασφαλίσεως των βεσικών μεταφορικών αναγκών της χώρας σε περίπτωση ανάγκης, εν τούτοις πιστεύει ότι ο καθορισμός της δυνάμεως του εμπορικού στόλου είναι υπόθεση των ίδιων των έφοπλιστών. Πάντως η Κυβέρνηση λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την ενίσχυση της ναυτιλίας (έπιχορηγήσεις ναυπήγησης, επιδοτήσεις, φορολογικές απαλλαγές, μείωση συνθέσεως κλπ.). Για το 1984 το ύψος των επενδύσεων ανήλθε σε 250 εκατομ. μάρκα.

Στη ναυπηγική βιομηχανία το μεγαλύτερο γεγονός υπήρξε το ύστερα από μακρότατες διαπραγματεύσεις, κλείσιμο του ναυπηγείου της Βρέμης του συγκροτήματος Weser με απώλεια 2.300 εργατικών θέσεων και η συγχώνευση του ναυπηγείου Harag Loyd με την Bremen Vulkan. Από τα άλλα μεγάλα ναυπηγεία το Deutsche Werft έκλεισε το 1983 με απώλεια 210 εκατ. μάρκων, έλπιζεται όμως ότι το μέλλον θα είναι καλύτερο ύστερα από την πολιτική λιτότητας που είχε σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό 1800 θέσεων απασχολήσεως στα ναυπηγεία του Κίελου και του Άμβούργου. Έξ άλλου το ναυπηγείο του Άμβούργου Howaldswerke έκλεισε συμφωνία για την ανακαίνιση του άμερικανικού υπερωκεανίου United States αντί 400 εκατ. μάρκων. Κατά την κυβέρνηση η κατάσταση της γερμανικής ναυπηγοβιομηχανίας οφείλεται στην έλλειψη παραγγελιών από ευρωπαϊκές χώρες, δεδομένου ότι από το υπάρχον καρνέ, τα δύο τρίτα παραγγελιών προέρχονται από γερμανούς και μόνο το ένα τρίτο από άλλου ευρωπαίους, ενώ παλιότερα η αναλογία ήταν αντίθετη. Η θέση της Κυβνήσεως στην ΕΟΚ επί του θέματος αυτού είναι σταθερά εναντίον της χρηματοδοτήσεως των ναυπηγείων για την επαναφορά ύγιους συναγωνισμού στην Ευρώπη.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Παρά την ανακοπή της οικονομικής ύφεσεως που έπετεύχθη στις ΗΠΑ, οι έλπίδες για μία παράλληλη ανάκαμψη της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους διεψεύσθησαν. Ελάχιστα νέοι επιχειρηματίες εμφανίσθηκαν στον ορίζοντα και το περισσότερο που μπορεί κανείς να πει για τη ναυτιλία είναι ότι παραμένει σε στασιμότητα. Επίσης η δραστηριότητα στις πετρελαϊκές θαλάσσιες εξορύξεις δέν μπόρεσε ν' ακολουθήσει την οικονομική ανάκαμψη, ενώ ο ναυπηγικός τομέας ο οποίος στήριζε τις προσδοκίες του στα πλωτά γεωτρήματα, όχι μόνο δέν τις

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

βλεπει να πραγματοποιούνται αλλά φαίνεται σε αδυναμία ή και απροθυμία να αγωνισθεί ακόμη και για τις παραδοσιακές ναυπηγικές παραγγελίες.

Κατά τις ανακοινώσεις της Ναυτιλιακής διοικήσεως ο ποντοπόρος στόλος των ΗΠΑ εξακολουθεί να ελαττώνεται σε αριθμό πλοίων αν και παρουσιάζει κάποια αύξηση σε τοννάζ, καθώς τα νέα πλοία είναι συνεχώς μεγαλύτερα. Στην παραπάνω αναφερομένη δύναμη του εμπορικού στόλου των ΗΠΑ περιλαμβάνεται ο βοηθητικός στόλος, ο οποίος υπολογίζεται σε 2,2 εκατομ. τον. γκρό. Από το σύνολο των 800 περίπου ποντοπόρων σκαφών που ανήκουν στην άστερόεσσα, τα τρία τέταρτα των οποίων ανήκουν σε ιδιώτες (40 ποντοπόρα και 143 πλοία των Μεγάλων Λιμνών) περιλαμβάνονται 290 φορτηγά 2,6 εκατομ. τον. γκρό. και 300 τάνκερς 9 εκατομ. τον. γκρό. και τα υπόλοιπα είναι μπάκ κάρριερς ή πολλαπλής χρήσεως. Κατά τους υπολογισμούς των αρμοδίων περίπου 40 αμερικανικά δεξαμενόπλοια 5 εκατομ. τόννων απασχολούνται σε μεταφορές πετρελαίου από την 'Αλάσκα προς τον Κόλπο και τη Δυτική 'Ακτή.

Από τις 18 εταιρίες τακτικών γραμμών οι 14 αντιμετωπίζουν μεγάλες οικονομικές δυσχέρειες. Σημειώτεον ότι στον προϋπολογισμό του 1984 προβλέπονται πιστώσεις για τη ναυτιλία 453.4 εκατ. δολ. από τις οποίες 377.7 εκατομ. δολ. προορίζονται για επιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως που πληρώνονται σε 124 πλοία γραμμής και 18 φορτηγά με αμερικανική σημαία για να καλύψουν τις διαφορές έναντι των ξένων ανταγωνιστών. Οι μεγάλες εταιρίες όπως η President Lines και η Sea Land έχουν αποδυθεί σε μεγάλα προγράμματα αναπτύξεως της διακινήσεως κοντέινερς με το σύστημα «θαλάσσης - ξηράς», συνδέοντας την ανατολική ακτή με

τους μεγάλους δυτικούς λιμένες και εξυπηρετώντας άνω των 130 πόλεμων στο έσω-εξωτερικό της χώρας.

Ιδιαίτερα άμφιλεγόμενη υπόθεση στην 'Αμερική είναι η υπόθεση των κρουαζιεροπλοίων, δεδομένου ότι από 20ετίας και πλέον κανένα επιβατηγό υπερωκεάνιο δεν έχει ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ. 'Αν εξαιρέσει κανείς τη συγκοινωνία με τα νησιά της Χαβάης, δ-λες οι άλλες επιχειρήσεις κρουαζιεροπλοίων στην 'Αμερική κατέχονται από ξένους έφοπλιστές, που διαθέτουν πλοία με ξένη σημαία, επανδρωμένα με ξένους ναυτικούς και προοριζόμενα για ξένα λιμάνια. Για το λόγο αυτό προκάλεσε αληθινή αναταραχή στους κύκλους της ναυτιλίας και του Κογκρέσου η πρόταση αμερικανού επιχειρηματία για τη ναυπήγηση σε αμερικανικά ναυπηγεία δεξι υπερωκεανίων κρουαζιεροπλοίων με αμερικανική σημαία, πρόταση η οποία όπως φαίνεται συνέτεινε ώστε να απορριφθεί από την 'Επιτροπή της Γερουσίας ή αίτηση της Cruise - America Line, για την αγορά των δύο υπερωκεανίων της Κιούναρντ (Countess και Princess) που θα έτιθεντο με αμερικανική σημαία για έκμεταλλευση στα αμερικανικά ύδατα.

Στόν ναυπηγικό τομέα η ήδη από το 1975 συνεχώς φθίνουσα κατάσταση χειροτέρευσε με την περικοπή που η Κυβέρνηση Ρήγκαν επέβαλε στις επιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως, οι οποίες ενθάρρυναν τους έφοπλιστές να στρέφονται προς τα εθνικά ναυπηγεία. Στις αρχές του χρόνου το σύνολο των αμερικανικών ναυπηγείων δεν είχε παρά έννέα πλοία υπό ναυπήγηση και πέντε υπό παραγγελία. Τα τρία μεγάλα ναυπηγεία Avondale, Bethlehem και Bath είχαν από ένα πλοίο υπό ναυπήγηση (δύο τάνκερς και 1 φορτηγιδόπλοιο) χωρητικότητας από 40-90.000 τον. d.w. και μόνο το ναυπηγείο AS

της Τάμπα είχε παραγγείλει για πέντε τάνκερς συνολικού τοννάζ 150.000 τόννων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δεύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου η 'Ιαπωνία με ποσοστό συμμετοχής 9,6% στο παγκόσμιο τοννάζ, επιδιώκει τώρα τη ριζική αναμόρφωση της συνθέσεως του εθνικού εμπορικού στόλου. Κατά τις έφοπλιστικές προτάσεις, εάν η Κυβέρνηση τροποποιήσει το σημερινό σύστημα ναυπηγικής κρατικής βοήθειας, ο 'Ιαπωνικός στόλος θα μπορέσει το 1990 να διατηρήσει τη δύναμή του, αλλά με τελείως διαφορετική σύνθεση από πλευράς κατηγοριών και έκτασης των πλοίων.

Βασική επιδίωξη του 'Ιαπωνικού έφοπλισμού αποτέλεσε η αλλαγή της περί επανδρώσεως των πλοίων νομοθεσίας, προς δύο κυρίως κατευθύνσεις, δηλαδή της μειώσεως της συνθέσεως και της αδείας χρησιμοποιήσεως ξένων ναυτικών. Σήμερα 120 πλοία κινούνται με πλήρωμα 17-18 ανδρών, ελπίζεται δε ότι, ο αριθμός τους την επομένη πενταετία θα τριπλασιασθεί. 'Ως προς την δυνατότητα ηολογήσεως αλλοδαπών, που θα αποτελέσει θεμελιακή αλλαγή στην παραδοσιακή εργατική πολιτική της χώρας, το ζήτημα εξετάζεται από το αρμόδιο 'Υπουργείο. 'Εξ άλλου όρισμένες εταιρίες, όπως η Μισοούι, που κινούν πλοία με σημαίες εύκαιρας διαπραγματεύονται την πρόσληψη κινέζων ναυτικών.

Ο 'Ιαπωνικός εμπορικός στόλος περιλαμβάνει σήμερα πετρελαιοφόρα, ύγραεριοφόρα και χημικά, φορτηγά, μικτά, κοντέινερς και επιβατικά. Περιλαμβάνει επίσης μεγάλο αριθμό αλιευτικών και διαφόρων άλλων σκαφών της βοηθητικής ναυτιλίας. Στο στό-

DEPRESSION??? DEPRESSION??? DEPRESSION??? WHY SO MANY SHIPOWNERS/CHARTERERS/MARINE MANAGERS WANT V E N S P O R T 's SERVICES ON THEIR SIDE...

When it comes to ECONOMICAL and DEPENDABLE Ship attendance in ALL VENEZUELAN OIL/LPG/LNG terminals, Shipowners have come to depend on modern, experienced V E N S P O R T 's services. Twenty four hours a day, afloat or ashore, your needs will get priority service from dynamic V E N S P O R T 's team.

May be that's WHY a lot of V E N S P O R T 's customers keep on calling, recommending to be handled their TANKERS by us in ALL VENEZUELAN terminals.

TELEPHONES: Maracaibo:
(61) 912612, 912712, 912901
TELEX: 62336 (VEPOR VE)
CABLES: VENSPORT MARACAIBO



MAIN OFFICE ADDRESS:
Edificio Los Cerros, 10 piso
Calle 77 Esquina Ave. 3C
Maracaibo, Venezuela

VENEZOLANA DE SERVICIOS PORTUARIOS, C.A.

Apartado Postal No. 1201, Maracaibo - Venezuela.

The following are some of the companies for whom we are acting as Shipping Agents: Exxon & world wide affiliates, Lagoven, S.A., Texaco Inc., Phillips Petroleum Comp., Petro Canada, A.P. Moller, Apex Marine Corp., Sun Enterprises, Conoco Shipping Co., Imperial Oil Ltd., Sanko Steamship Comp., Coastal Marine Transportation Inc., Mayamar Marine Enterprises, Tsakos Shipping, Olympic Maritime S.A., Ionian Transport Inc., Eletson Maritime, Livanos & Sons Ltd., Olistim Navigation, Norse Management, Odjell Westfal - Larsen, Mundogas, Tropigas, Gazocean, Transammonia Ltd., Norgulf Unigas Inc., etc...

λο των δεξαμενοπλοίων οι μεγάλες μονάδες υπολογίζονται σε 200 περίπου, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 25 εκατομμ. τόνων d.w., εξ ων 30 μεθαινοφόρα - υγραεριοφόρα. Από άποψη ιδιοκτησίας, τα 170 ανήκουν σε 8 άφορες έφοπλιστικές επιχειρήσεις, τα 21 στις εταιρίες πετρελαίου και τα υπόλοιπα σε αλιευτικές εταιρίες. Πρώτη έρχεται η Σάνκο με 36 πλοία 6,4 εκατομμ. τόν. d.w. (20% του συνόλου) και ακολουθούν η NYK με 20 σκάφη 2,8 εκατομμ. τόν. d.w.) (9%) και η Japan Line με 10 σκάφη 2,3 εκατομμ. τόν. d.w. (7%).

Από τους έφοπλιστικούς κολοσσούς της χώρας η Μισουί με 60 ιδιόκτητα πλοία (μπάλκερς, λάινερς, κοντέινερς και τάνκερς) έκμεταλλεύεται τριπλάσιο περίπου στολό, και βρίσκεται σ' έπίμονες αναζητήσεις προς σύγχρονους τομείς έκμεταλλεύσεως. Έπίσης η NYK με ιδιόκτητο στόλο 115 πλοίων, 6,8 εκατ. τόν. d.w. έκμεταλλεύεται σύνολο 285 πλοίων, η δέ K-Line με 48 ιδιόκτητα πλοία 3,3 εκατομμ. τόν. d.w. έκμεταλλεύεται στόλο 195 πλοίων 9,5 εκατομμ. τόν. d.w. Αντίθετα με ζημίες ύψους δισεκ. γιέν αντιμετώπισε τό πρώτο εξάμηνο του έτους η γνωστή εταιρία Sanko, η οποία απέφασε να πουλήσει σταδιακά 26 VLCC που έλέγει, ανάλογα με τόν ρυθμό παρα-αβής των 90 μπάλκερς - μαμούθ που έχει ως γνωστό παραγγέλλει.

Από ναυπηγική άποψη η πρώτη στόν κοσμο χώρα ναυτικών κατασκευών, αντιμετώπισε την σχεδόν κατά τό ήμισυ μείωση της ναυπηγικής της παραγωγής τό εξάμηνο 'Απριλίου - Σεπτεμβρίου 1984. Οι παραγγελίες που τοποθετήθηκαν σε ιαπωνικά ναυπηγεία στό διάστημα αυτό έφθασαν τά 3,9 εκατ. τόν. γκρός με μείωση κα ά 48% έναντι του περσινού αντίστοιχου εξάμηνου. Οι παραγγελίες αυτές δείχνουν φανερά προτίμηση των πλοιοκτητών προς τά φορτηγά και άποχή από τά δεξαμενόπλοια. Στο τρίτο τρίμηνο του 1984 από τίς 10 παραγγελίες πετρελαιοφόρων των 80.000 που κυκλοφόρησαν οι 9 τοποθετήθηκαν στην 'Ιαπωνία, ενώ από τίς 21 παραγγελίες μπάλκ κάρριερς των 120-220 χιλιάδων τόνων, οι 15 τοποθετήθηκαν έπίσης στην 'Ιαπωνία. Σύμφωνα με τά στοιχεία του ΟΟΣΑ στό πρώτο εξάμηνο του έτους τά ιαπωνικά ναυπηγεία δέχθηκαν παραγγελίες 4.131.000 τόν. γκρός, τίς δέ 30 'Ιουνίου 1984 τό συνολικό καρνέ τους περιελάμβανε τοννάξ 12.835.000 τόν. γκρός με τό 37% παραδοτό τό 1984, τό 46% παραδοτό τό 1985 και τό 13% παραδοτό τό 1986. Έξ άλλου εκ του συνόλου αυτού, τοννάξ 10.672.000 τόν. γκρός ήτοι ποσοστό 83% προορίζεται γιά τό έξωτερικό. Άξίζει να σημειωθεί ότι έναντι των 12,8 εκατ. τόνων του ιαπωνικού καρνέ, τό σύνολο των ευρωπαϊκών ναυπηγείων είχε δεχθεί παραγγελίες γιά 4.390.000 τόν. γκρός ήτοι ποσοστό 27% των συνολικών παραγγελιών.

ΙΝΔΙΑ

Στό πλαίσιο του έκτου πενταετούς προγράμματος η 'Ινδία έχει προγραμματίσει την ανάπτυξη του έμπορικού στόλου της τόσο στόν δημόσιο όσο και στόν ιδιωτικό τομέα γιά τή δημιουργία μιάς σύγχρονης και άποδοτικής ναυτιλίας, δύναμης 7,5 εκατομμ. τόν. γκρός. Στόν δημόσιο τομέα η Shipping Corporation of India (SCI) αποτελεί τή σημαντικότερη ναυτιλιακή επιχείρηση της χώρας κατέχουσα τό ένα τρίτο περίπου του έθνικού στόλου, ήτοι 152 πλοία 3 εκατομμ.

τόν. γκρός. Τώρα τελευταία πήρε τήν άδεια της Κυβερνήσεως γιά τήν τοπ θέτηση στό νοτιοκορεατικό ναυπηγείο Daewoo παραγγελίας 12 μπάλκ κάρριερς συνολικής άξιας 200 εκατομμ. δολλαριών. Παράλληλα διεξάγει διαπραγματεύσεις γιά τήν παραγγελία 6 πλοίων κοντέινερς των 20.000 τόνων και των 1400 EVP συνολικής άξιας 132 εκατ. δολλαριών, τά οποία θά είναι τά μόνα πλήρως και άποκλειστικώς κοντέινερς πλοία του 'Ινδικού στόλου. Στόν δημόσιο τομέα ανήκει και η Mogul Line άσχολούμενη κυρίως στην άκτοπλοία, η οποία τό 1983 διέθετε στόλο 220.000 τόν. γκρός και η οποία με άπόφαση της Κυβερνήσεως θά συγχωνευθεί με τήν SCI σε μία μεγάλη έθνική εταιρία.

Στόν ιδιωτικό τομέα υπάρχουν αρκετές έφοπλιστικές επιχειρήσεις άνισης δυναμικότητας. Μεταξύ αυτών οι κυριότερες είναι η SCINDIA, που έκμεταλλεύεται άποκλειστικά πλοία τακτικών γραμμών, η GREAT EASTERN ειδικευμένη κυρίως στό τράμς και η INDIA STEAMSHIP που άσχολείται τίς μεταφορές έμπορευμάτων σε τακτικές γραμμές. Οι εταιρίες του ιδιωτικού τομέα προέβησαν τό 1983 σε σημαντικές παραγγελίες νέων σκαφών μολονότι αντιμετώπιζουν σοβαρά προβλήματα χρηματοδοτήσεως, τά οποία η Κυβέρνηση αντιμετώπιζει άφενός μεν με οικονομικά μέτρα (άπόσβεση) και άφετέρου με μακροπρόθεσμα ναυπηγικά δάνεια που φθάνουν τό 95% της άξιας του πλοίου σε 'Ινδικά ναυπηγεία ή τό 90% της άξιας του σε ξένα ναυπηγεία. Μέχρι να άναπτυχθεί η άποδοτικότητα των τεσσάρων κυρίων ναυπηγείων της χώρας (Magazon στη Βομβάη, Hindustan στη Βιτζαγκαπατάν, Cohin και Garden στη Καλκούτα) οι έφοπλιστές τοποθετούν τίς παραγγελίες τους στό έξωτερικό και κυρίως στην 'Ιαπωνία και τώρα τελευταία στη Νοτ. Κορέα.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μέσα στην τελευταία πενταετία ο 'Ισπανικός έμπορικός στόλος έχασε τό ένα πέμπτο της δυνάμεώς του, ενώ τά άργούντα πλοία αντιπροσωπεύουν ήδη τό 10% αυτής της δυνάμεως. Η κατάσταση αυτή άντανακλά τά σοβαρά προβλήματα που αντιμετώπιζει άπό καιρό τώρα ο 'Ισπανικός έφοπλισμός και τά οποία μπορούν να συνοψισθούν στό ακόλουθα σημεία: α) άπαγόρευση είσαγωγής πλοίων, β) ύποχρέωση αναζητήσεως της άσφαλίσεως, τίς έπισκευές και της επανδρώσεως των πλοίων μέσα στην έσωτερική αγορά και γ) αύξουσα ύπερβολική φορολογία. Οι άδυναμίες αυτές δείχνουν και τή γενική εικόνα συνθέσεως του στόλου, ο οποίος περιλαμβάνει μικρά σχετικώς πλοία με ύψηλό προσανατολισμό προς τά ξηρά φορτία και άπασχολούμενα σχεδόν έξ ολοκλήρου τίς έθνικές έξωτερικές και έσωτερικές μεταφορές.

Μολονότι ο τομέας των είσαγωγών τόσα στό πετρελαιοειδή όσο και σε πολλά ξηρά φορτία καλύπτεται με ίσχυρό προστατευτισμό έν τούτοις ο έφοπλιστικός κόσμος πιστεύει ότι ο προστατευτισμός δέν μπορεί να βοηθήσει ίκανοποιητικά τή ναυτιλία και προτιμά τήν άρση του, που θά έπιτρέψει τήν είσοδο στην κανονική διεθνή συναγωνιστική αγορά η οποία μακροπρόθεσμα θά είναι έποικοδομητική. Παράλληλο έπίσης αίτημα του έφοπλισμού είναι η άρση της άπαγορεύσεως αγοράς πλοίων και ύπηρεσιών από τό έξωτερικό καθώς και διοικητική άναδιοργά-

νωση της έμπορικής ναυτιλίας της οποίας ο έλεγχος ύπάγεται σήμερα σε δεκάδα συναρμοδίων 'Υπουργείων και δημοσίων ύπηρεσιών.

Στό ναυπηγικό τομέα, κανείς δέν άμφιβάλλει ότι η 'Ισπανία παρά τήν ύψηλή θέση της στή παγκόσμια ναυπηγική κλίμακα, αντιμετώπιζει σήμερα τεράστια προβλήματα, τά οποία άντικατοπτρίζει η αύξουσα ζημία των μεγάλων ναυπηγείων, η μείωση του άπασχολούμενου προσωπικού και συρρίκνωση του βιβλίου παραγγελιών. Τό μεγαλύτερο ναυπηγικό συγκρότημα, τό κρατικό Astilleros Espanoles που περιλαμβάνει όκτώ ναυπηγικά θαγατρικά κέντρα σ' ολόκληρη τήν 'Ισπανική άκτογραμμή από τό Bilbao μέχρι τό Cadix και από Ferrol μέχρι τή Valencia, αντιμετώπιζει ως μόνη λύση τό κλείσιμο μερικών ναυπηγείων και τήν περικοπή του έργατοεχνικού προσωπικού σχεδόν στό ήμισυ. Η άπόπειρα έφαρμογής του σχεδίου στό ναυπηγείο Olavega προκάλεσε τήν βίαιη έργατική αντίδραση και τήν επέμβαση της Άστυνομίας. Στόν ιδιωτικό τομέα, τά 32 μεσαία και μικρά ναυπηγεία που άποτελούν μέλη της Sorena, διαπραγματεύονται με τήν Κυβέρνηση γιά τήν αντιμετώπιση των όμοίων περίπου προβλημάτων που είναι κοινά με τά μεγάλα κρατικά ναυπηγεία. Τίς άρχές του έτους τό συνολικό βιβλίο παραγγελιών των κρατικών ναυπηγείων περιελάμβανε 500 χιλιάδες περίπου τόνους γκρός, ενώ ο ιδιωτικός τομέας εκάλυπτε όνομαστικά τό 45% της συνολικής παραγωγικότητας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τό 1984 ύπήρξε τό δεύτερο κατά σειρά έτος που η άλλατε θαλασσοκράτεια ύπέστη και νέα συρρίκνωση του έθνικού της στόλου.

Μετά από μείωση της τάξεως των 3,4 εκατ. τόν. γκρός κατά τό 1983, τόν χρόνο που πέρασε η δύναμη του βρεταντικού στόλου μειώθηκε επιπλέον κατά 3,3 εκατομμ. τόνους περίπου και σήμερα άνέρχεται σε 15,8 εκατομμ. τόν. γκρός και σε χωρητικότητα σε 2,41 εκατομμ. τόν. d.w.

Σε μία προσπάθεια να διακοπεί ο συνεχής ρυθμός μειώσεως της δυνάμεως του έθνικού στόλου τό Βρετανικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο πρότεινε στην κυβέρνηση να έ κρίνει τήν χωρίς περιορισμούς άπόσβεση των μεταχειρισμένων πλοίων που αγοράζονται και έγγράφονται στό έθνικό νηολόγιο, όπως συμβαίνει και γιά τά νεότευκτα βρετανικά σκάφη.

Τό σχέδιο αυτό, που αντιγράφει βασικά τό ύφιστάμενο καθεστώς στη Νορβηγία και τή Δανία με τίς πολυάριθμες εταιρίες εύρειας συμμετοχής μετόχων, άποσκοπεί στό να στρέψει τό ενδιαφέρον των ποικιλώνων επένδυτών προς τή ναυτιλία, επενδύοντας σε μεταχειρισμένα σκάφη που σήμερα διατίθενται σε πρόσφορες τιμές, εκπίπτοντας από τούς φόρους τους τήν άναλογία του κεφαλαίου που άποσβένεται κάθε χρόνο από τήν άξία του πλοίου.

Γιά να ύποστηρίξει τήν άναγκαιότητα άποδοχής του προτεινομένου σχεδίου, τό Βρετανικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο ύποστηρίζει ότι εάν δέν ληφθούν κυβερνητικά μέτρα, η βρετανική ναυτιλία μέχρι τό τέλος του 1985 θά έχει μειωθεί στό επίπεδο των 600 πλοίων από τά 3.181 σκάφη 43,8 εκατομμ. τόν. d.w. που κατείχε τίς άρχές της δεκαετίας του 1970.

"Όσον άφορά τόν ναυπηγικό τομέα, μελέ-

τη που προετοίμασε κοινή επιτροπή εργοδωτών και εργαζομένων στους «Μπρίτις Σιπμ πλιντερς», προβλέπει την μείωση κατά 1.900 των εργαζομένων στο βρετανικό ναυπηγικό συγκρότημα και το κλείσιμο των τριών μικρότερων μονάδων «Henry Robb», «Clelands Shipbuilders» και «Goole Shipbuilders» οι οποίες κατά το 1983 εμφάνισαν ζημίες περί των 3 εκατομ. στερλινών.

Στην εισηγητική της έκθεση η επιτροπή τονίζει ότι οι αποφάσεις αυτές στοχεύουν στο να περιορίσουν την επέκταση των ζημιών και στις υπόλοιπες μονάδες του συγκροτήματος και να προετοιμάσουν την άναγκαία ορθολογική οργάνωση του συγκροτήματος σε καθαρώς εμπορική βάση.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έβδομη δύναμη στον πίνακα της παγκόσμιας ναυτιλίας, η Νορβηγία υπέστη στο πρώτο εξάμηνο του έτους περαιτέρω μείωση του εθνικού νηολογίου κατά 6% σε χωρητικότητα με αποτέλεσμα να περιορισθεί ο στόλος της σε 29 εκατομ. d.w. Η μείωση άφορά κυρίως τα δεξαμενόπλοια και τα μικτά πλοία, ενώ στα μπάλα κάρριερς σημειώθηκε αύξηση που δείχνει την τάση ανανέωσης του στόλου με σύγχρονα αποδοτικά πλοία. Κατά τα στατιστικά στοιχεία του Λόυδ Ρέ-στζιστερ ο νορβηγικός στόλος το 1984 παρουσιάζεται με 17,6 εκατομ. τον. γκρός ή 30 εκατομ. τον. d.w. Ο εκτός ύπηρεσίας στόλος του πρώτου εξαμήνου είχε μειωθεί κατά 30 μονάδες και είχε απομείνει με 45 μονάδες 5 εκατομ. τον. d.w.

Στη Νορβηγική ναυτιλιακή δραστηριότητα συγκαταλέγεται φυσικά και η αύξουσα δύναμη της νορβηγικής πλοιοκτησίας σκαφών που νηολογούνται υπό ξένες σημαίες. Ο στόλος αυτός στο τέλος του έτους αριθμούσε 275 μονάδες. Σπουδαίο εξ άλλου τομέα ναυτιλιακής δράσης στη χώρα αποτελεί το πεδίο των πλωτών εξεδρών εξορύξεως πετρελαίου στον οποίο είναι ανεμειγμένη η ιδιωτική πρωτοβουλία αλλά και η κρατική επέμβαση με τη μορφή της εθνικής εταιρίας πετρελαίου Statoil. Το γεγονός μάλιστα ότι τα εισοδήματα της Statoil από τα κοιτάσματα πετρελαίου είναι τόσο υψηλά ώστε να εξισούνται σχεδόν με τον κρατικό προϋπολογισμό, έχει προκαλέσει έντονες συζητήσεις στην Έθνική Βουλή, ως προς τον οργανισμό της εταιρίας και ως προς τη διανομή των εισοδημάτων τα οποία σήμερα η Statoil και το Κράτος μοιράζονται εξίσου.

Παρά τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου, ο έφοπλισμός της χώρας πιστεύει ότι η Νορβηγική ναυτιλία επανέρχεται βαθμιαία στη θέση που κατείχε πριν από την πετρελαϊκή κρίση του 1973. Σ' αυτό βοήθησαν σημαντικά οι νέοι κανονισμοί συνθέσεως του πληρώματος οι οποίοι ενίσχυσαν τη συναγωνιστικότητα του νορβηγικού πλοίου. Πιστεύεται εξ άλλου ότι για την ανάκαμψη της νορβηγικής ναυτιλίας είναι απαραίτητη η διεθνής δραστηριότητα του έφοπλισμού και η διεθνοποίηση της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών που θα επιτρέψει την ευκολότερη προσαρμογή προς τις παγκόσμιες αγορές. Από της πλευράς αυτής τονίζεται η δραστηριότητα του νορβηγικού έφοπλισμού σε επενδύσεις στο εξωτερικό, οι οποίες παρουσίασαν σημαντική αύξηση και έφθασαν το 1,1 δισεκ. κορωνών. Οι επενδύσεις αυτές επέτρεψαν στους Νορβηγούς έφοπλιστές να αποκτήσουν ξένες ναυτιλια-

κές επιχειρήσεις, να ιδρύσουν μικτές επιχειρήσεις με ξένους, να αγοράσουν πλοία και να κατέχουν σήμερα ένα εξαιρετικά ύπολογισμο τονάζ υπό τις σημαίες ανοικτών νηολογίων.

Οι παραγγελίες του νο. βηγικού έφοπλισμού του πρώτου εξαμήνου του έτους υπολογίζονταν γύρω στις 40, με κύριο χαρακτηριστικό ότι τουλάχιστον οι 32 μονάδες εξ αυτών, συνολικού τονάζ 700.000 τόννων θα ύψωναν την εθνική σημαία ενώ 4 άλλα σκάφη 100.000 τόννων θα έγγραφούν σε ξένα νηολόγια. Σάν αντίστανθμισμα θεωρείται το γεγονός ότι 16 πλοία που ανήκουν στη Σουηδική εταιρία Zenit είναι έγγεγραμμένα στο νορβηγικό νηολόγιο. Στά μέσα του έτους τό καρνέ των νορβηγικών παραγγελιών περιελάμβανε τη ναυπήγηση 83 πλοίων συνολικής αξίας 12 δισεκ. κορωνών. Σ' αυτά πρέπει να προστεθούν άλλες 39 μονάδες αξίας 4,5 δισεκ. κορωνών οι οποίες έχουν παραγγελθεί από ξένους έφοπλιστές υπό νορβηγικό έλεγχο. Τό ανώτερω καρνέ περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό εξειδικευμένων πλοίων γεωτρήσεων και βοηθητικών υπηρεσιών, 15 όχηματαγωγών ή μικροτείνερς, 8 ύγραριοφόρα χημικά, 6 δεξαμενόπλοια και αρκετά μικτά. Από πλευράς ναυπηγείων τη μερίδα του λέοντος πήρε η Ν. Κορέα με 31 σκάφη, και ακολουθούν η Ιαπωνία με 24, η Κίνα, με 7, η Βραζιλία με 2. Τά υπόλοιπα θά ναυπηγηθούν από διάφορα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Τρίτη παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη, υποσκελίσασα την Ελλάδα, σημείωσε θαυμαστική αύξηση του τονάζ σε μία εποχή που όλες οι ναυτικές χώρες παρουσιάζουν συρρίκνωση του νηολογίου τους. Ηδη στο πρώτο εξάμηνο του έτους, άνω των 400 πλοίων συνολικής χωρητικότητας τριών και πλέον εκατομ. τον. γκρός προστέθηκαν στη δύναμή της που έφθασε τα 8.400 ποντοπόρα πλοία άνω των 37,2 εκατομ. τον. γκρός ή 62 εκατομ. τον. d.w. Η αύξηση οφείλεται κυρίως σε μεταφορές πλοίων από την Έλληνική και τη Λιβεριανή σημαία. Ανάλογη φυσικά είναι και η αύξηση του εκ της ναυτιλίας εισοδήματος της χώρας, τό όποιο από τά 13 εκατομ. παναμαϊκών δολλαρίων του 1979 έφθασε τά 43 εκατομ. τό 1983 και θεωρείται βέβαιο ότι θά φθάσει τά 50 εκατ. τό 1984.

Η επιτυχία της παναμαϊκής σημαίας, όφειλομένη στη φορολογική μεταχείριση και στην έλλειψη αυστηρών κανονισμών ασφαλείας, συνθέσεως κλπ. έχει προκαλέσει την βίαιη αντίδραση της ΔΟΜ και κυρίως των Βρετανικών ναυτεργατικών συνδικάτων. Κατά τούς άρμοδίους του Παναμά οι κανόνες ασφαλείας έχουν αυστηροποιηθεί, έχουν τοποθετηθεί 350 επιθεωρητές σε 200 λιμάνια του κόσμου και μέσα στό χρόνο ένεργήθηκαν 3.500 επιθεωρήσεις με αποτέλεσμα να περιορισθεί ό αριθμός των άτυχημάτων, ενώ τό από διετίας ήδη λειτουργούν στόν Παναμά Άνώτατο Ναυτικό Δικαστήριο (Admiralty Court) άρχισε ν' άποκτά σταθερά ικανοποιητική φήμη. Παράλληλα τόν τελευταίο καιρό έκασυγχρονίσθηκε ή νομοθεσία γιά τόν έφοδιασμό με άποδεικτικά ναυτικής ικανότητος, ένισχύθηκε ή όργάνωση και δύναμη των ναυτικών σχολών, τροποποιήθηκε ή νομοθεσία γιά τίς ναυτικές ύποθήκες και άπλοποιήθηκε ή διαδικασία έγγραφής πλοίων. Τέλος κατά τό πρότυπο του Λιβεριανού Συμβουλίου Έφοπλιστών, ιδρύθηκε

ή Παναμαϊκή Έπιτροπή Ναυτιλιακής Πολιτικής στην όποία μετέχει ήδη τό 30% των έφοπλιστών που κατέχουν πλοία υπό παναμαϊκή σημαία και ή όποία στοχεύει στην άναβάθμιση της σημαίας με την έφαρμογή κανονισμών σχετικών με την διαβίωση των πληρωμάτων, την παλιννόστηση των άπολυομένων κλπ. Στό τελευταίο συνέδριο της UNCTAD, ό Παναμάς μαζί με τη Λιβερία και τίς Μπαχάμες, πήρε άνοικτά θέση υπέρ των έλευθέρων νηολογίων, ύποστηρίζοντας ότι τά κέρδη εκ της ναυτιλίας του είναι ήδη άνώτερα από τά κέρδη της διώρυγας.

Η διώρυγα του Παναμά συμπλήρωσε φέτος 70 χρόνια από του άνοίγματος της. Σ' αυτό τό διάστημα πέρασαν περίπου 650 χιλιάδες πλοία μεταφέροντας 4 δισεκατομμύρια τόννους έμπορευμάτων. Η διεθνής οικονομική ύφεση επέδρασε και στην κίνηση της διώρυγας, ή όποία μειώθηκε κατά 16% σε άριθμό διελθόντων πλοίων, κατά 21% σε τονάζ και κατά 12% σε εισπραχθέντα διάδια.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Μολοντί ή χώρα διαθέτει τεράστια ναυτική παράδοση, έν τούτοις ή ναυτιλία της δέν μπόρεσε νά ξεπεράσει τίς βασικές της άδυναμίες και νά καταστεί αξιόλογος παράγων στην οικονομία της χώρας. Ο στόλος της που μόλις ξεπερνάει τά 2 εκατομ. d.w. δέν μετέχει στό είσαγωγικό έμπόριο της χώρας — τό όποιο κατά 90% διεξάγεται διά θαλάσσης — παρά μόνο κατά ποσοστό 9-10%, ενώ ή ναυτιλία, ή ναυπηγική και ή έπισκευαστική βιομηχανία, είναι συνεχώς έλλειματ κέ.

Από τίς δύο μεγάλες κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες, ή μέν Έθνική Ναυτιλιακή Έταιρία (CNN) διαθέτει περί τά 25 πλοία άπασχολούμενα σε τακτικές γραμμές και σε εξειδικευμένα στερεά φορτία (φωσφάτα, σιτηρά και μεταλλεύματα), ενώ ή Πορτογαλική Έταιρία Θαλασσιών Μεταφορών (CTM) διαθέτει 15 περίπου πλοία άπασχολούμενα στις μεταφορές έξηρών φορτίων και κυρίως δημητριακών. Μολοντί στην Πορτογαλία δλες οι είσαγωγές και έξαγωγές φορτίων προοριζόμενων γιά τό δημόσιο ή κρατικές εταιρίες μεταφέρονται ύποχρεωτικά με έθνικά πλοία, και οι δύο άνωτέρω κρατικές εταιρίες (CNN και CTM) σημείωσαν πέρσι άπώλειες 17 και 16,8 εκατομ. δολλαρίων αντίστοιχως. Μία τρίτη κρατική εταιρία ή Soropata, μολοντί έχει τό άποκλειστικό δικαίωμα μεταφοράς όλου του είσαγομένου στη χώρα πετρελαίου, σημείωσε και αυτή ζημίες άν και λιγώτερες από τίς CNN και CMT. Διαθέτει τρία δεξαμενόπλοια 1,6 εκατομ. τον. d.w. συμπεριλαμβανομένων και μερικών χρονοναυλωμένων.

Μολοντί έπίσημες ανακοινώσεις δέν έχουν γίνει ακόμη, θεωρείται βέβαιο ότι ή Κυβέρνηση έχει μελετήσει την άναδιοργάνωση της ναυτιλίας με κύρια μέτρα την πρόσκτηση νέων πλοίων, προαγωγή της δημιουργίας πολυεθνικών ναυτικών εταιριών και την αύξηση της συμμετοχής της έθνικής σημαίας στό έμπόριο της χώρας κατά 40%.

Τό μεγαλύτερο κρατικό ναυπηγείο της χώρας, ή Setenave άντιμετωπίζει έπίσης δυσκολίες και πρότεινε σ' ήν Κυβέρνηση ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα ναυπηγήσεως 15 τουλάχιστον πλοίων, τό όποιο θά μοιρασθεί με τό δεύτερο στή σειρά ναυπηγείο Viana do Castelo. Έξ άλλου τό γνωστό ναυπη-

γικό και έπισκευαστικό συγκρότημα Lisbave, τό όπόιο άνήκει κατά πλειοψηφία σέ ι-διώτες Πορτογάλους (24% τών μετοχών έ-χει τό Κράτος και 20% όλλανδικά και σουη-δικά συμφέροντα) πιστεύει ότι πρέπει νά προβεί σέ μεγάλες οίκονομίες (συμπτύξεις, άπολύσε κ λπ.) γιά νά μπορέσει νά επιβιώ-σει.

ΠΕΡΣΙΑ

Κύριο χαρακτηριστικό τής υπό άνασκόπι-ση περιόδου ή έξαρση τών ιρακινών άερο-πορικών έπιδρομών κατά έμφορτων ή κενών δεξαμενοπλοίων αλλά και όρισμένων φορ-τηγών πλοίων πού έπλεαν στόν Περσικό Κόλπο.

Άπό τά πληγέντα σκάφη, μεγαλύτερο ύ-πηρξε τό Βρεταννικής ιδιοκτησίας, υπό κυ-πριακή σημαία υπερτάνκερ «Minotaur» 386.343 τον. d.w., όπου βρήκαν τραγικό θά-νατο τρείς ξένοι ναυτικοί.

Οί δύο πίνακες πού άκολουθούν, οί όποιοί συντάχθηκαν βάσει στοιχείων τής έφημερί-δας «Λόυντς Λίστ», παρουσιάζουν άναλυτι-κά τόν άριθμό, τή σημαία και τήν κατηγορία τών 67 πλοίων πού ύπήρξαν θύματα τής περσοϊρακινής συρράξεως κατά τόν χρόνο πού πέρασε.

Κατηγορίες πλοίων:

Δεξαμενόπλοια (έως 200.000 τον. d.w.) 16

Δεξαμενόπλοια (άνω τών 200.000 τον. d.w.)

Δεξαμενόπλοια (άνω τών 300.000 τον. d.w.)

Μπάλκερς
Φορτηγά

Πλοία έφοδιασμού

Υγραεριοφόρα

Τάνκερς μεταφοράς προϊόντων

Φορτηγά μεταφοράς ξυλοπολτού

ΣΥΝΟΛΟ

Βληθέντα πλοία κατά σημαία:

Παναμαϊκή

Λιβεριανή

Περσική

Κυπριακή

Έλληνική

Κουβέιτ

Σαουδαραβική

Ινδική

Βρεταννική

Νοτιοκορεατική

Τουρκική

Μπαχάμες

Νορβηγική

Πακιστάν

Σιγκαπούρης

Ισπανική

ΣΥΝΟΛΟ

13

4

13

15

3

1

1

1

67

14

12

9

6

5

4

3

3

2

2

2

1

1

1

1

1

1

67

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Τό νηολόγιο τής Σιγκαπούρης συστήθηκε βασικά τό 1960 όταν ή άποχώρηση τών Βρε-ταννών δημιούργησε άμεσο πρόβλημα άπα-σχολήσεως. Έτσι άρχισε ή ανάπτυξη μιås νέας σημαίας εύκαιρίας ή όποια τό 1978 κά-λυπτε άνω τών 8 έκατομ. τον. γκρός, στό ό-ποίο όμως έργαζόταν μικρό μόνο ποσοστό τών ντόπιων ναυτικών. Έξ άλλου οί συνθη-κες άσφαλείας τών υπό σημαία τής πλοίων έπέσυρε τήν προσοχή και τά μέτρα τής ΔΟΜ. Τό 1981 ή Κυβέρνηση τής χώρας άπε-φάσισε νά κλείσει τό «άνοικτό νηολόγιο» γιάτί ένώ τά κέρδη τής δέν ήταν σημαντικά, άντιμετώπιζε έλλειψη έργατικών χειρών και τήν κατακραυγή μιås «άσύδοτης» ση-μαίας. Προγραμματίσθηκε λοιπόν άπαγό-ρευση έγγραφής παλαιών πλοίων πού ξε-περνούσαν τά 15 χρόνια ήλικίας, αύστηρο-ποιήθηκαν οί κανονισμοί άσφαλείας τών πλοίων τής, αύξήθηκε τό μισθολόγιο τών ναυτικών ώστε νά θεωρείται σήμερα τό ά-κριβώτερο τής ΝΑ Άσίας και βαθμιαία άπα-γορεύθηκε ή είσοδος στους λιμένες τής χώ-ρας πλοίων άνω τών 25 και 30 έτών. Έτσι έ-φέτος ή Σιγκαπούρη διεγράφη στη ΝΑ Άσία από τή λίστα τών χωρών έλευθέρου νηολο-γίου.

Τό 1983 ό στόλος μειώθηκε κατά 7,6%. Κατά τό διάστημα αύτό νηολογήθηκαν 243 πλοία 961.442 τον. γκρός και στό τέλος του έτους ό στόλος περιελάμβανε 1.743 πλοία συνολικού τοννάξ 7.140.034 τον. γκρός, από τά όποια τό μεγαλύτερο ποσοστό σέ άριθμό μονάδων (18%) κατέχουν τά πλοία ξηρού φορτίου, ένώ σέ ποσοστό τοννάξ προηγούν-ται τά δεξαμενόπλοια (28,3%).

Στόν κατασκευαστικό τομέα ή μικρή άλ ά δυναμική ναυπηγοβιομηχανία τής χώρας παρουσίασε κάμψη λόγω του προστατευτι-σμού πού άσκείται από τούς γείτονές τής. Τά καθελκυσθέντα πλοία τό 1983 άνήλθαν σέ 229 έναντι τών 331 του προηγούμενου έ-τους και μέσο έτήσιο τοννάξ 137.000 τόννων έναντι τών 215.000 τόννων. Μεγαλύτερο πλήγμα δέχτηκε ή βιομηχανία κατασκευής πλωτών γεωτρυπάνων τής όποίας τό εισό-δημα έπεσε σχεδόν κατά τό ήμισι, ένώ ή ά-κμάζουσα και πασίγνωστη έπισκευαστική τής βιομηχανία παρουσίασε γιά δεύτερη χρονιά πτώση τής τάξεως του 21%. Τά με-γαλύτερα έπισκευαστικά κέντρα τής δέχθη-καν περί τά 60 VLCC, περιλαμβανομένων έ-πιμηκύνσεων, μετασκευών, άνακατασκευών κλπ.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τό τοννάξ του σουηδικού στόλου έφθασε στόχαμηλότερο από 25ετίας επίπεδο, δεδο-μένου ότι τό 1959 έφέρετο μέ 3,5 έκατομ. τον. γκρός. Ένα μεγάλο μέρος τής μειώσε-ως αύτης όφείλεται στην πώληση τών μεγάλ-ων άσύμφορων δεξαμενοπλοίων ένώ τά νεοεγγραφένα σκάφη είναι μικράς σχετι-κώς χωρητικότητας έξειδικευμένα πλοία 10-15 χιλιάδων τόννων. Αύτή τή στιγμή ύπολο-γίζεται ότι τό ένα τέταρτο τής χωρητικότη-τος του σουηδικού στόλου καταλαμβάνουν τρία VLCC τό ένα από τά όποια θεωρείται ή-δη ύποψήφιο γιά τά διαλυτήρια τής Άπω Άνατολής, πράγμα πού προοιωνίζει τήν πε-ραιτέρω έλάττωση του συνολικού τοννάξ.



**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 LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From USA 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

Η σύνθεση του σημερινού στόλου περιλαμβάνει εκτός από τα επιβατηγά και τα σκάφη της βοηθητικής ναυτιλίας 475 πλοία μεταξύ των οποίων 80 δεξαμενόπλοια 1,3 εκατομ. τον. γκρός, 16 χημικά 73.000 τον. γκρός, 56 μικτά 1,1 εκατομ. τον. γκρός, 6 κοντέινερς 85.000 τον. γκρός, 12 αυτοκινητοφόρα 220.000 τον. γκρός και 225 φορτηγά 910.000 τον. γκρός.

Παρά τη μείωση του τοννάζ, η μεταστροφή προς μικρότερα εξειδικευμένα και αποδοτικότερα πλοία θεωρείται ως δείγμα ζωτικότητας της ναυτικής βιομηχανίας της χώρας και ως σημείο ανακάμψεως. Την εικόνα αυτή ενισχύει το γεγονός της υπό ξένες σημαίες δραστηριότητας του σουηδικού εφοπλισμού, ο οποίος από τις αρχές του έτους μετέφερε 26 πλοία 175.000 τόννων σε ξένες εταιρίες χωρίς όμως να χάσει την επ' αυτών ιδιοκτησία του.

Στο διάστημα του προηγούμενου έτους τα σουηδικά ναυπηγεία ναυπήγησαν 15 πλοία 501.000 τον. d.w. ή 292.000 τον. γκρός. Στις αρχές αυτού του έτους οι παραγγελίες που είχαν εφθάνει τα 24 σκάφη 600.000 τον. d.w. ήτοι κατά 33% ανώτερες του προηγούμενου έτους. Από τις παραγγελίες αυτές 13 προορίζονται για Σουηδούς εφοπλιστές, 5 για Νορβηγούς, 3 για Φιλιππινέζους και 2 κρουαζιερόπλοια για εφοπλιστές των Μπαχάμας. Στους πρώτους 4 μήνες του έτους προστέθηκαν παραγγελίες για 7 ακόμη πλοία 325.000 τον. d.w. Από τα κύρια ναυπηγεία της χώρας το ναυπηγείο Uddenvalla προσαρμόζεται σε νέες ιδέες για πρόντακτ κάρριερς, μπάλκ κάρριερς και ειδικά τάνκερς αμφίδρομων πλοίων μεταξύ Νάρβικ και Δυτ. Ευρώπης (για λογαριασμό της Σουηδικής σιδηροβιομηχανίας LKAB) ή για την εξυπηρέτηση των θαλασσίων πεδίων εξορύξεως του Statfjord (για λογαριασμό της Νορβηγικής Statoil). Έξ άλλου το ναυπη-

γείο Kockums συνεχίζει την επεξεργασία σχεδίων για πλοία ρό-ρό, επιβατηγά καθώς και για ύγραεριοφόρα και χημικά.

Τό ήχηροτερο αυτλιακό γεγονός της χώρας στο τέλος του έτους ήταν αναμφισβήτητα η χρεωκοπία του συγκροτήματος Σαλέν που χαρακτηρίστηκε σαν η «χρεωκοπία του αιώνα». Τα χρέη ανέρχονται σε 7 δισεκ. κορωνών. Τα βασικά στελέχη του συγκροτήματος συνέπτυξαν εταιρία για την εκμετάλλευση των συμβολαίων των χρονοναυλωμένων πλοίων του συγκροτήματος.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Από τον τεράστιο στόλο των 1.400 πλοίων 57 περίπου εκατομ. τόννων που κατέχουν οι εφοπλιστές του Χόγκ Κόγκ και ο οποίος φθάνει περίπου το 10% του παγκόσμιου τοννάζ, μόνο μία εκατοντάδα μεγάλων πλοίων είναι νηολογημένα κάτω από τη σημαία του. Γιατί όπως είναι γνωστό όλοι οι μεγαλοεφοπλιστές του Χόγκ Κόγκ εκμεταλλεύονται τους στόλους τους κυρίως υπό τις σημαίες της Λιβερίας και του Παναμά. Υπολογίζεται πράγματι ότι 540 πλοία 32,5 εκατομ. τον. d.w. τελούν υπό σημαία Λιβερίας και 524 πλοία 13,6 εκατομ. τον. υπό σημαία Παναμά. Παρ' όλα αυτά το νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ δεν έπαψε να σημειώνει νέες έγγραφες, οι οποίες αύξησαν τη δύναμη του στόλου σχεδόν κατά 50% σε αριθμό πλοίων και κατά 400% σε τοννάζ, μέσα στην τελευταία πενταετία. Από το 1982 τα πλοία άνω των 20.000 τόννων εφθασαν από 72 σε 98, ενώ στη δύναμή του περιλαμβάνονται κάθε λογής σκάφη από μικρά επιβατηγά μέχρι ωκεανοπόρα τάνκερς, μπάλκ κάρριερς και πλοία κοντέινερς. Στη μεγάλη αναλογία τα νεονηολογηθέντα πλοία είναι νεοναυπηγητα δεξαμενόπλοια και μπάλκ κάρριερς.

Από της υπογραφής της Σινοβρεταννικής συμφωνίας για το μέλλον του Χόγκ Κόγκ, η οποία δημιούργησε μία αρχική εuforia την οποία διαδέχθηκε μία χαρακτηριστική σταθεροποίηση της οικονομίας, η εφοπλιστική κοινότητα του Χόγκ Κόγκ προετοιμάζει τη δημιουργία ενός αυτόνομου νηολογίου και μιάς ανεξάρτητης σημαίας, όχι μόνο για μετά το 1997, που θα αρχίσει η εφαρμογή της συμφωνίας, αλλά και πρό της χρονολογίας αυτής.

Από τους εφοπλιστικούς μεγιστάνες του Χόγκ Κόγκ που κυριαρχούν στο παγκόσμιο εφοπλιστικό πάνθεο, ο πρώτος μεταξύ αυτών Υ. Κ. Ραο πιστεύει ότι το κλειδί της επιτυχίας βρίσκεται σήμερα στην παγίωση και όχι στην επέκταση. Γι' αυτό και περιόρισε τον στόλο του από τα 200 πλοία σε περίπου 140. Εύθως μετά, το συγκρότημα Tung είναι έξ ολοκλήρου αφοσιωμένο στη ναυτιλία, εισδύοντας στην αγορά των κοντέινερς, των σταθμών κοντέινερς, και άλλες παρόμοιες υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των τακτικών γραμμών. Αντίθετα η εταιρία Wah Kwong με πρόεδρο τον Frank Chao εξαπέλυσαν ένα τεράστιο μαζικό ναυπηγικό πρόγραμμα για την διατήρηση ενός καινούργιου συναγωνιστικού στόλου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το λιμάνι του Χόγκ Κόγκ παρουσιάζει συνεχή αύξηση κινήσεως. Κατά το διάστημα του πρώτου εξαμήνου του 1984, τα εισπλεύσαντα πλοία εφθασαν τα 5.854 (έναντι 5.624 του αντίστοιχου εξαμήνου του 1983), γεγονός που επιτρέπει την εκτίμηση ότι ο αριθμός των μηνιαίων κατάπλων θα φθάσει τα 1.000. Στο ίδιο ως άνω διάστημα το εισπλεύσαν τοννάζ ανήλθε σε 33.400.000 τόννους (έναντι 33.017.000), τα εκφορτωθέντα φορτία εφθασαν τους 14.261.188 τόννους (έναντι 12.513.237) και τα φορτωθέντα φορτία τους 5.718.872 τόννους έναντι (4.941.135).

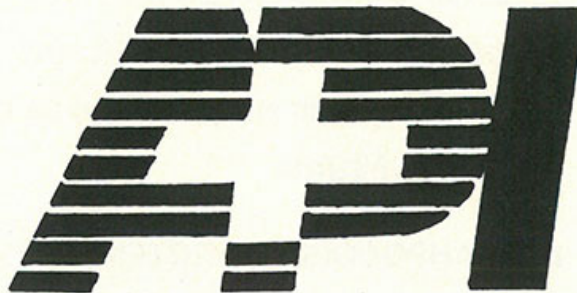
ADAMSON PHIL. INC.

SHIPPING TRADERS MANNING
10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro — Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

OLYMPIC AIRWAYS G.S.A.
Tel.: 816-2316, 816-2309
TX 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

ALEXANDROS ATHANASIOU ADAMOPOULOS
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

MILTON A. ADAMSON (ADAMOPOULOS)
President



SERVING GREEK SHIPOWNERS SINCE 1968

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

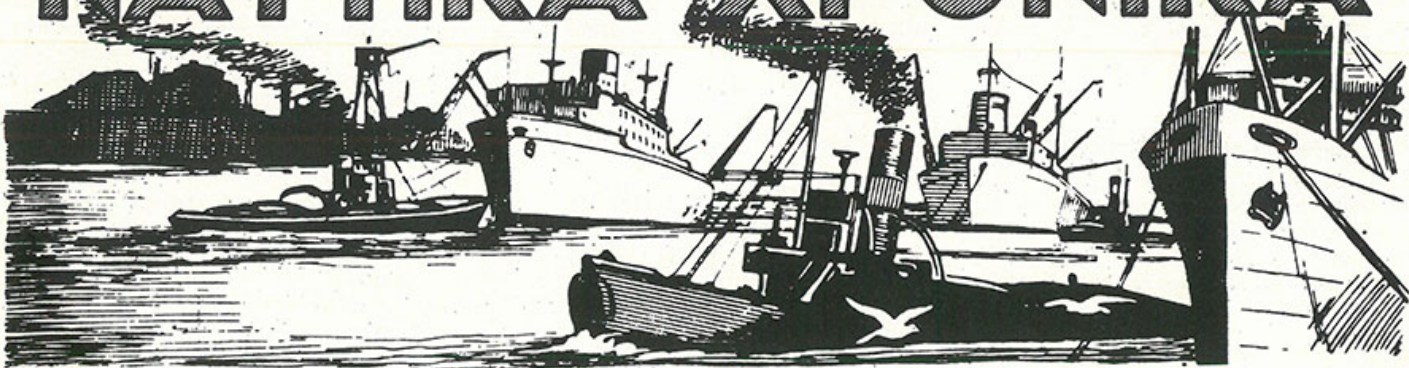


- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἕλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἄνωτέρω Ὄργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1191/950

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Νά ξεπερασθεί τό άδιέξοδο

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι και οι δύο πλευρές — και ή έφοπλιστική και ή ναυτεργατική — έχουν υποχρέωση νά ξεπεράσουν τό άδιέξοδο πού έχει δημιουργηθεί στις διαπραγματεύσεις γιά τή Συλλογική Σύμβαση των ποντοπόρων. Οι καιροί δέν επιτρέπουν τήν πολυτέλεια συγκρούσεων μεταξύ των δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας — άλλωστε ή θέση των Έλλήνων ναυτικών βελτιώθηκε τά τελευταία χρόνια, χωρίς καμμία σύγκρουση και μόνο μέ τό διάλογο.

Τό άδιέξοδο διαπιστώθηκε στήν τελευταία συνάντηση εκπροσώπων τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και τής Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας πού έγινε τήν περασμένη Τετάρτη στά γραφεία τής ΠΝΟ. Κατόπιν αποφάσεως τής Έκτελεστικής Επιτροπής πού είχε συνέλθει τήν προηγούμενη, ό γεν. γραμματέας τής ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης δήλωσε ότι ή διοίκηση τής Ναυτικής Όμοσπονδίας άρνεϊται νά συζητήσει επί των τριών θεμάτων πού είχε θέσει σέ προηγούμενη συνάντηση ή έφοπλιστική πλευρά — υπερωρίες, άποζημιώσεις και άμοιβή των ξένων ναυτικών — και ότι έμμένει στήν αύξηση 22% των άποδοχών και στήν ίκανοποίηση και των άλλων αίτημάτων πού περιλαμβάνονται στήν εξώδικη δήλωσή της πρός τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών. Κατά τήν προηγούμενη συνάντηση ή έφοπλιστική πλευρά είχε έπίσης δηλώσει ότι άνέμενε ανάλογο προβληματισμό καθώς και προτάσεις άπό τήν ΠΝΟ γιά τά τρία θέματα και είχε

προσθέσει ότι στό μισθολογικό πρότεινε αύξηση 10% πού θά περιελάμβανε και όλα τά συμπαραμαρτούντα του έξωδίκου — πράγμα πού σημαίνει ότι ή τελική αύξηση θά ήταν πέντε έως έξι ποσοστιαίες μονάδες ύψηλότερη.

Θεωρούμε ότι και τά τρία θέματα πού έθεσε ή έφοπλιστική πλευρά ήρθε ό καιρός νά αντιμετωπισθούν, διαφωνούμε όμως μέ τή χρονική στιγμή κατά τήν όποία τέθηκαν, όπως διαφωνούμε και μέ τή θέση θεσμικών αίτημάτων άπό τή ναυτεργατική πλευρά μέ τήν εύκαιρία τής ανανεώσεως κάθε φορά, τής συλλογικής συμβάσεως. Η τακτική αυτή πρέπει νά εγκαταλειφθεί γιατί ενώ πλέον δέν οδηγεί π ουθενά προκαλεί άδικαιολόγητη όξύτητα στις σχέσεις των δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας.

Στό μεταξύ έγινε και ή πρώτη συνάντηση γιά τή Σύμβαση των πληρωμάτων των μεσογειακών επιβατηγών και των κρουαζιεροπλοίων, στή διάρκεια τής όποιας οι εκπρόσωποι τής οικείας έφοπλιστικής Ένώσεως πρότειναν τή σύνταξη Συμβάσεως διетуs ισχύος μέ άνάλογη κλιμάκωση τής αύξήσεως των άποδοχών. Η σύμβαση διетуs ισχύος θεωρείται αναγκαία διότι τά «κλεισίματα» στά μεσογειακά επιβατηγά και στά κρουαζιερόπλοια γίνονται τόν Άπρίλιο και ή διετής σύμβαση θά επιτρέψει καλύτερο προγραμματισμό χωρίς νά θιγονται τά συμφέροντα των ναυτικών. Νέα συνάντηση έπρόκειτο νά γίνει εντός τής έβδομάδος.

Τό θέμα των Συλλογικών Συμβάσεων

αναμένεται ότι θά είναι τό κυριότερο ζήτημα πού πρόκειται νά άπασχολήσει τό Γενικό Συμβούλιο τής ΠΝΟ πού συνέρχεται στήν τακτική έτήσια συνεδρίασή του στις 21 Ιανουαρίου. Στό Γενικό Συμβούλιο τής ΠΝΟ πρέπει νά συζητηθεί όπωσδήποτε και τό θέμα τής άμοιβής γιά τήν εργασία του Σαββάτου ή όποια έχει γίνει ιδιαίτερα επαχθής γιά τό πλοίο. Μία λύση του προβλήματος πού προτείνεται άπό τής στήλες αυτές — και νομίζουμε ότι μπορεί νά συζητηθεί και άπό τής δύο πλευράς — είναι νά καθιερωθεί και γιά τό Σάββατο, ό,τι ισχύει γιά τής Κυριακές και τής άργίες.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η κυβέρνηση προχωρεί, παρά τής έντονης αντιδράσεως των Άκτοπλοίων αλλά και τής αντίθετης συστάσεως πού περιέχονται στις μελέτες του ΙΟΒΕ και του ύπουργείου Έθνικής Οικονομίας στήν δημιουργία τής «Έλληνικής Άκτοπλοΐας Α.Ε.», θυγατρικής εταιρίας τής ΕΤΒΑ μέ κεφάλαια 1,5 δισεκ. δραχμών, ή όποια θά άπορροφήσει σέ πρώτο στάδιο τής προβληματικές εταιρίες λαϊκής βάσεως.

Όπως σημειώσαμε στό προηγούμενο τεύχος μας, είναι άνεπίτρεπτο κεφάλαια πού προορίζονται γιά παραγωγικές επενδύσεις νά διατίθενται γιά νά καλύψουν ζημιές διαχειρίσεως εκείνων πού χωρίς νά διακινδυνεύουν δικά τους χρήματα επιδόθηκαν στον έφοπλισμό και μάλιστα στον δυσκολότατο τομέα τής ακτοπλοΐας.

Η κυβέρνηση όφείλει νά ενημερώσει τό κοινό μέ άπόλυτη σαφήνεια ποιά θά είναι τό έργο τής νέας Έταιρίας, μέ ποιά δομή και μέ ποιά δοκιμασμένα στελέχη θά λειτουργήσει, γιά νά μήν προστεθεί και αυτή στήν άλυσίδα των Κρατικών Όργανισμών και Έταιριών μέ τά τεράστια έλλείμματα πού κάθε χρόνο καλείται νά καλύψει ό κάθε φορολογούμενος.

Καί κάτι άκόμη, μήπως αντί αυτών των πειρατισμών στό χώρο τής Άκτοπλοΐας, ή κυβέρνηση θά έπρεπε νά είχε εξετάσει τήν περίπτωση δημιουργίας μιάς εθνικής τακτι-

κῆς γραμμῆς, ἡ ὁποία ἐκτός τῶν πολλῶν πλεονεκτημάτων γιὰ τίς ἐθνικές μεταφορές θά πρόσφερε ἀπασχόληση σέ ἕναν μεγάλο ἀριθμό Ἑλλήνων ναυτικῶν.

ΜΕΤΑΘΑΝΑΤΙΟΣ ΒΡΑΒΕΥΣΗ

“Ἦν δὲ δικός μας ἄνθρωπος, ἕνας ἄνθρωπος τῆς Ναυτιλίας, τιμήθηκε μετὰ τὸ θάνατό του γιὰ τὴν προσφορά του στοὺς ἀνθρώπους. Μιλάμε γιὰ τὴ βράβευση ἀπὸ τὴν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν τοῦ Νίκου Κερκύρα, ὁ ὁποῖος πρὶν πεθάνει πρὸ ὀλίγων μηνῶν, μετὰ ἀπὸ ἐγκεφαλικὸ ἐπείσπδιο, δώρησε τὰ μάτια καὶ τὰ νεφρά του μετὰ ἀποτέλεσμα νὰ δοῦν τὸ φῶς γιὰ πρώτη φορά στὴ ζωὴ τοὺς δύο τυφλοὶ καὶ νὰ σωθοῦν δύο ἐτοιμοθάνατοι νεφροπαθεῖς.

Τὸ βραβεῖο παρέλαβαν ἀπὸ τὴν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν ὁ πατέρας καὶ ἡ σύζυγος τοῦ Νίκου Κερκύρα ποὺ ἐργαζόταν ἐπὶ πολλὰ χρόνια στὸ λογιστήριό τῆς ἐταιρίας «Προμηθεὺς Μαριτάϊμ», καὶ διακρινόταν γιὰ τὴν προσήλωσή του στὴν ἐργασία του καὶ γιὰ τὴν ἀνθρωπιά του — ἀνθρωπιά ποὺ τὴν ἀπέδειξε γιὰ μιὰ ἀκόμη φορά στὴν ὕστατη στιγμή, γι’ αὐτὸ καὶ ἡ βράβειός του ἀπὸ τὴν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν ἦταν ὄχι μόνο δικαιολογημένη ἀλλὰ ἐπιβεβλημένη.

Η ΓΥΝΑΙΚΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Διαβάσαμε στὴν Ἐπιθεώρηση Ναυτιλιακοῦ Δικαίου ὁλόκληρη τὴν ὑπ’ ἀριθ. 451/1984 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετερίου Πειραιῶς γιὰ τὴν ὑπόθεση τῆς δοκ. ἀσυρματίστριας ποὺ ἀπελύθη ἀπὸ τὸν πλοίαρχο γιὰ τὴ συμπεριφορὰ της. Αἰτία τῆς ἀπολύσεως ἦταν ἡ μὴ συμμόρφωσή της πρὸς τίς συστάσεις καὶ ἐντολές τοῦ πλοιάρχου τίς σχετικές μετὰ τίς ἐπισκέψεις ποὺ δεχόταν στὸ δωμάτιό της. Τὸ δικαστήριό ἐκρίνε ὅτι οἱ συστάσεις αὐτές δὲν ἀποτελοῦσαν «διαταγὴν ἀφορώσαν εἰς ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ ὑποχρέωσις πρὸς ὑπακοήν». “Ἀρα ἡ μὴ συμμόρφωσή της δὲν ἀποτελεῖ πειθαρχικὸ παράπτωμα καὶ ἐπομένως δὲν ἔχασε τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως λόγω τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

Διαβάσαμε ἐπίσης καὶ τὰ πλοῦσια ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως σχόλια τοῦ ἐκδότη τῆς Ε.Ν.Δ. δικηγόρου κ. Ἰ. Σέρρη καὶ ὁμολογοῦμε πῶς εἶναι δύσκολο νὰ μὴ συμφωνήσῃ κανεὶς μετὰ τὴν ἀποψή του ὅτι ἡ συμπεριφορὰ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἔστω καὶ ἐκτός ὑπηρεσίας, εἶναι ἐνδεχόμενο νὰ θέσῃ σὲ κίνδυνο τὴν εὐταξία τοῦ πλοίου. Καὶ ὅτι οἱ συστάσεις τοῦ πλοιάρχου γιὰ τὴν ἀποτροπὴ αὐτοῦ τοῦ κινδύνου ἀποτελοῦν διαταγὴς τῶν ὁποίων ἡ παράβαση συνιστᾷ πειθαρχικὸ παράπτωμα.

Εἶναι τόσο ἀκροσφαλῆς, τόσο λεπτὴ καὶ ἰδιόρρυθμη ἡ τάξη καὶ πειθαρχία τῆς κλει-

στῆς καὶ ἀπομονωμένης κοινωνίας τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, ὥστε οἱ πράξεις ἢ παραλείψεις ποὺ μποροῦν νὰ τὴν κλωνίσουν δὲν εἶναι ἀπαραίτητο νὰ ἀναζητηθοῦν μόνο «ἐν ὧρα ὑπηρεσίας» ἢ μόνο «κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας».

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΚΑΡΝΕ

Τὴν πτώση τῶν παραγγελιῶν γιὰ νέες ναυπηγήσεις στὴν Ἰαπωνία, ἀντικατοπτρίζουν τὰ πρόσφατα στοιχεία τοῦ ΟΟΣΑ ποὺ δόθηκαν στὴ δημοσιότητα στὰ τέλη τοῦ περασμένου Δεκεμβρίου.

Κατὰ τοὺς πρώτους ἑννέα μῆνες τοῦ 1984, οἱ συνολικὲς παραγγελίες ποὺ δόθηκαν σὲ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἔφθασαν τοὺς 6,9 ἑκατομ. τόν. γκρός, ἐναντὶ 1,3 ἑκατ. τόν. τῶν ἀντίστοιχῶν ἐννέα μηνῶν τοῦ 1983, ἐνῶ μικρὴ αὐξηση τοῦ ὑποπαραγγελίας τόνναζ σημειώθηκε κατὰ τὸ ἴδιο χρονικὸ διάστημα στὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης μετὰ ἕνα σύνολο 1,6 ἑκατομ. τόνων, ἐναντὶ 1,3 ἑκατ. τόν. τοῦ 1983.

Παρόλη τὴ μείωση στὸ ρυθμὸ τοποθετήσεως νέων παραγγελιῶν, τὸ ναυπηγικὸ καρνέ τῆς Ἰαπωνίας ἀνέρχονταν τὸν περασμένο Ὀκτώβριο σὲ 13,6 ἑκατομ. τόνους γκρός, ἐναντὶ 12,8 ἑκατ. τόν. ἀντίστοιχο περυσινὸ μήνα, λόγω τῆς μειώσεως τοῦ ὅγκου τῆς παραδιδόμενης νέας χωρητικότητας κατὰ τὸν χρόνον ποὺ πέρασε.

Τέλος, σύμφωνα μετὰ στοιχεῖα τοῦ Λοῦδς Ρέτζισερ, στὸ τέλος τοῦ ἐνεαμήνου τοῦ 1984 τὸ ναυπηγικὸ καρνέ τῆς Νοτ. Κορέας ἔφθασε τοὺς 5,5 ἑκατ. τόν. γκρός, ἀπὸ τοὺς ὁποίους 3,3 ἑκατ. τόννοι ἀναφέρονταν σὲ σκάφη τῶν ὁποίων ἡ ναυπήγηση δὲν εἶχε ἀκόμη ξεκινήσει.

ΧΡΕΩΚΟΠΙΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ

Στὸ προηγούμενο τεῦχος μας εἶχαμε σημειώσῃ τὰ τῆς χρεωκοπίας τοῦ Ὁμίλου Saleninvest μετὰ συνολικὰ χρέη τῆς τάξεως τῶν 7 δισεκ. σουηδικῶν κορωνῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ τῆς δημιουργίας μιᾶς νέας ἐταιρίας τῆς Salen Reefer Services μετὰ πύρην τῶν ἐπικεφαλῆς τῆς Saleninvest.

Ἦδη πληροφοροῦμεθα ὅτι ἡ νέα ἐταιρία, ἡ ὁποία ἐμφανίζεται στὴν ἀγορὰ διαχειριζόμενη χωρητικότητα περίπου 60 πλοίων - ψυγείων, ὅση περίπου κατεῖχε πρὸ τῆς χρεωκοπίας ὁ Ὁμίλος Σαλέν, συνῆψε ἤδη δύο συμβόλαια μεταφορᾶς κρεάτων καὶ πορτοκαλίων μετὰ τὴν Νέα Ζηλανδία καὶ τὸ Ἰσραήλ, συνολικοῦ ὕψους 40 ἑκατ. δολαρίων.

Νομίζουμε ὅτι περιττεύουν τὰ σχόλια, ἀπλῶς διερωτώμεθα ποίους θὰ καλύψει τοὺς μικρομετόχους τῆς Saleninvest ποὺ εἶδαν τίς οἰκονομίες τοὺς ἐξανεμιζόμενες μετὰ τὴν πτώση τοῦ μεγαλύτερου ναυτιλιακοῦ γκρούπ τῆς Σουηδίας;

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατηρτίσθη μακροσκελὲς ἀποστον νομοσχέδιον «περὶ μέτρων τάξεως καὶ ὄρων ἐργασίας ἐν τῇ φορτηγῇ ναυτιλίᾳ» ρυθμίζον ὅλα τὰ ἐκκρεμῆ καὶ ἐπίμαχα ζητήματα μετὰ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων.

— Ἡ ἐμφάνισις τῆς σημαίας μας εἰς τὴν Ἰαπωνίαν προεκάλεσε, κατὰ τὰς ἐκείθεν πληροφορίας μας, ἰδιαίτερον συγκίνησιν καὶ παρέσχε λαβὴν εἰς θερμὰς φιλελληνικὰς ἐκδηλώσεις.

— Τὸ ἀγγλικὸν α/π «Cape St Columba» ἠγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Καρρά ἀντὶ τιμῆς 16.500 λίρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς Λίβερπουλ. Εἶναι σκάφος 5.833 τόν. γκρός, 2.708 τόν. νέτ καὶ 9.150 τόν. φορτίου περίπου.

— Μεταξὺ τῶν σκαφῶν ἅτινα ἀπεκλείσθησαν εἰς τὸν Δούναβιν, ὅστις ἐπηξεν μέχρι τῆς Τούλτσας, καταλέγονται καὶ τὰ ἑλληνικὰ «Ἀσημίνα Μπάικα», «Νικόλαος Μπάικας» καὶ «Κωστής», ἐνῶ τὸ α/π «Μαίρη II» ἠδυνήθη ν’ ἀποπλευσῇ.

— Λόγω τῆς σημειουμένης ἀπραξίας ἐπὶ τῶν γεννημάτων ἐλάχιστον ἐπέδειξαν οἱ φορτωτὰ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναύλωσιν χωρητικότητος, ἐνῶ ἐξ ἄλλου ἡ προσφορά μεγάλου ἀριθμοῦ σκαφῶν ἐπίεσε τὴν ἀγορὰν καὶ διετήρησε τὰς τιμὰς τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα χαμηλά.

(Ναυτικά Χρονικά, τ. 98/15.1.1935)

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ἡ διεθνὴς σύμβαση τοῦ δικαίου τῆς θαλάσσης, ἡ περίφημη αὐτὴ σύμβαση ποὺ ἡ ἐπεξεργασία τῆς κράτησε σὲ μαρathonιες συνόδους καὶ διασκέψεις ἀπὸ τὸ 1973 μέχρι τὸ 1982, ἐγκρίθηκε ὡς γνωστὸν τὴν 30 Ἀπριλίου 1982 στὴ Νέα Ὑόρκη ἀπὸ 130 κράτη. Τέσσερα κράτη (Η.Π.Α., Ἰσραήλ, Τουρκία, Βενεζουέλα) γιὰ διαφορετικούς λόγους τὸ καθένα, τὴν καταψήφισαν. Καὶ 17 κράτη, μετὰ τῶν ὁποίων ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωση καὶ οἱ δορυφόροι της, ἡ Δ. Γερμανία καὶ ἡ Μ. Βρετανία, ἀπέσχον.

Ἐκτοτε καὶ μέχρι τίς 10 τοῦ Δεκεμβρίου ποὺ μᾶς πέρασε οἱ ὑπογραφές καὶ προσχωρήσει ἔφθασαν τίς 159, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπογραφῶν τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τοῦ Συμβουλίου τῶν Ἦν. Ἐθνῶν γιὰ τὴν Ναμίμπια. Ἐτοὶ δὲν ἀπομένουν παρὰ 15 ἀκόμα κράτη τὰ ὁποῖα δὲν ἔχουν δεχθεῖ καθόλου τὴν σύμβαση. Τὰ κράτη αὐτὰ εἶναι: Ἡ Ἀγία Ἐδρα, Ὁ Ἅγιος Μαρτίνος, ἡ Ἀλβανία, ἡ Βενεζουέλα, ἡ Δ. Γερμανία, οἱ Η.Π.Α., ἡ Ἰορδανία, ὁ Ἰσημερινός, τὸ Ἰσραήλ, ἡ Κιριμπάτι, ἡ Μ. Βρετανία, τὸ Περού, ἡ Συρία, τὸ Τόνγκο καὶ ἡ Τουρκία.

ΠΕΡΙ ΣΗΡΑΓΓΟΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Δὲν εἶναι ἀκόμα δυνατό νὰ ξέρουμε ἀν τελικὰ ἡ σήραγγα τῆς Μάγνης θὰ εἶναι ἀποκλειστικὰ σιδηροδρομικὴ ἢ μικτὴ, δηλαδὴ σιδηροδρομικὴ καὶ ὁδική. Ἀναζητεῖται πάντα ἡ καλύτερη λύση καὶ οἱ οἰκονομολόγοι καὶ στατιστικοὶ μελετοῦν καὶ ὑπολογίζουν τὸν ὅγκο τῶν ἐμπορευμάτων, ἐπιβατῶν καὶ αὐτοκινήτων ποὺ προβλέπεται νὰ διακινούνται μέσω τῆς σήραγγας, ὥστε τὰ προγνωστικὰ τοὺς νὰ χρησιμεύσουν σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ γιὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ ὕψους τῶν διοδίων.

ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ...

ΓΛΑΝΤΖΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

ΤΗΛ.: (0292) 25675 - 25808

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Μιά ειδήση ιδιαίτερα επίκαιρη γιά τις πρωτοχρονιάτικες χαρτοπαικτικές μας συνήθειες, μάς ήλθε από την 'Ιταλία. "Όπου η Κυβέρνηση αποφάσισε να επιτρέψει στα κρουαζιερόπλοια την ελεύθερη χρήση των τυχερών παιχνιδιών. "Όχι φυσικά μόνο την παραμονή του νέου έτους αλλά καθημερινά και όλοχρόνια. "Ετσι πρόσ μεγάλη ικανοποίηση των πλοιοκτητών και των οργανωτών των κρουαζιερών, ή πράσινη τσόχα, οι ρουλέτες, οι τράπουλες και όλα τα άλλα σύνεργα της θεάς Τύχης, θα κάνουν με κάθε επισημότητα την επανεμφάνιση στα κρουαζιερόπλοια της γειτόνας.

"Η άδεια όμως έχει και έναν απαραίτητο περιοριστικό δρο: ότι τα τυχερά παιχνίδια θα επιτρέπονται μόνο στα πλοία που έκτελούν κρουαζιέρες εκτός της Μεσογείου. Μέσα στη μεσογειακή λεκάνη που την ορίζουν γεωγραφικά τό Γιβραλτάρ και τό Σουέζ, ή απαγόρευση εξακολουθεί να ισχύει. Γιατί κατά την έκφραση του αρμοδίου "Υπουργού "δέν επιτρέπεται να γεμίσουμε τή Μεσόγειο με πλωτά καζίνα".

Σωστά. Μαζί με τό φυσικό περιβάλλον της γαλάζιας μας Μεσογείου άς προστατεύσουμε και τό ήθικό περιβάλλον της. Καί άς διώξουμε στόν ώκεανό τά "τυχερά παίγνια", όπου τά θολά νερά ταιριάζουν ίσως καλύτερα με τά πονηρά κόλπα τους. "Άλλωστε και ή Θεά Τύχη κατά τούς σοφούς μας προγόνους ήταν θυγατέρα του "Ωκεανού και της Τηθύος. "Άς τήν αφήσουμε λοιπόν εκεί στίς άπέραντες πατρικές της εκτάσεις σ' άλλους νά δίνει και άπό άλλους νά παίρνει, άφου κατά τόν μεγάλο "Αριστοτέλη όπου "πλείστη τύχη ένταύθα ελάχιστος νοϋς".

κών επιχειρήσεων, των έπεμβάσεων σέ περιστάσεις καταστροφών κλπ.

Η ΤΥΧΗ ΓΕΛΑΣΕ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΟ

"Ο συνταξιούχος λόγω άναπηρίας μηχανισμός του "Εμπορικού Ναυτικού κ. Διονύσης Βασιλάκης ύπήρξε ό υπερτυχερός του φετεινού Κρατικού λαχείου κερδίζοντας τό ποσό των 75 έκατ. δραχμών.

Μαζί με τά συχαρητήριά μας στόν υπερτυχερό, πού ή ανατολή του 1985 τόν έσπρωξε σέ μία καινούργια ζωή, κάνομε τήν εύχή ό νέος χρόνος νά είναι τυχερός και γιά τήν χειμαζομένη έμπορική ναυτιλία, βελτιώνοντας στό διάβα του τις συνθήκες της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς.

Σέ σχετικές έρευνες πού διεξάγονται άπό άγγλικής πλευράς με μοντέρνα ηλεκτρονικά συστήματα, οι σχετικές ένδείξεις μιλούν γιά 56 έκατομ. έπιβατών, ένώ έξάλλου θεωρείται βέβαιο ότι κατά τήν έναρχη της λειτουργίας της σήραγγος ή διακίνηση έπιβατών και έμπορευμάτων θα είναι κατά δύομισυ φορές άνώτερη άπό τή σημερινή. Πάντως ή οικονομική κατάσταση κατά τήν εποχή εκείνη θα άποτελέσει κεφαλαιώδη παράγοντα καθώς έπίσης και τά τότε δεδομένα γιά τή διάρκεια του θαλάσσιου ή αεροπορικού ταξιδίου σέ συνδυασμό με τις τελωνειακές και άστυνομικές διατυπώσεις.

Οί έν λόγω έρευνες διεξάγονται άπό τρεις χωριστές εταιρίες, μία "Αγγλική, μία Γαλλική και μία Καναδική. Προβλέπεται δέ ότι σύντομα και οι τρεις τους θα καταθέσουν τά συμπέρασματά τους στήν αρμόδια "Ομάδα Μελέτης μαζί μετούς ύπολογισμούς τους γιά τις μέλλουσες εισπράξεις της σήραγγος.

NOMΙΚΟ ΚΕΝΟ

Τό ναυπηγείο Nakskov, βρήκε μία έξυπνη μέθοδο νά έπωφεληθεί άπό ένα νομοθετικό κενό γιά νά πετύχει τή χρηματοδότηση της κατασκευής πλωτών έξεδρών κατά τόν πιό άσυνήθιστο τρόπο. Είναι γεγονός ότι οι πλωτές έξέδρες γεωτρήσεως, τά άλλως καλούμενα πλωτά γεωτρώπανα, δέν έχουν άκόμη βρεί τήν όριστική νομική θέση τους μεταξύ των πλοίων και των πλωτών ναυπηγημάτων. Οί ύπεύθυνοι λοιπόν του ναυπηγείου πρόσεξαν ότι ή άοριστία αυτή τούς επέτρεπε νά χρηματοδοτήσουν τήν κατασκευή των έξεδρών κάνοντας χρήση τόσο των νορβηγικών έξαγωγικών πιστώσεων πού προβλέπονται γιά τά ναυπηγήματα νορβηγικής προελεύσεως όσο και της ειδικής χρηματοδοτήσεως πλοίων της Νορβηγικής Τραπεζής "Επενδύσεως.

"Ετσι οι πλωτές έξέδρες μπορεί νά πουληθούν σέ μεγάλο αριθμό Δανών μετόχων μετ'ή μεσολάβηση μετοχικής εταιρίας ίδρυμένης πρόσ τό σκοπό αυτό. "Ηδη τό ναυπηγείο Nakskov άνέλαβε δύο πλωτές έξέδρες συνολικής άξίας 1,5 δισεκ. κορωνών, οι όποιες θα είναι μέν ιδιοκτησία Δανική αλλά θα παραχωρηθούν κατά χρήση σέ νορβηγικό ναυτιλιακό συγκρότημα πού θα τις εκμεταλλευθεί στο νορβηγικό τομέα της Βορ. Θαλάσσης.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΕΣ

"Η γνωστή σουηδική ναυτιλιακή επιχείρηση Wallenius-Line, πού είναι μία άπό τις νέες σχετικώς μεγάλες ναυτικές εταιρίες της χώρας, έκλεισε πενήντα χρόνια ζωής και ένεργου δράσεως. Ξεκίνησε τό 1934, όταν ό ίδρυτής της χονδρέμπορος Olof Wallenius είδε ότι ή διανομή του σογιελαίου του αντί νά γί-

νεται με βαρέλια και καμιόνια θα ήταν συμφερότερο άπό κάθε άποψη νά γίνεται με μικρά άκτοπλοϊκά δεξαμενόπλοια. "Ετσι σιγά-σιγά απέκτησε ένα στολίσκο άπό τάνκερς κάθε μεγέθους. "Αργότερα, τό 1955 βλέποντας τήν τεράστια άνάπτυξη των τροχοφόρων, ναυπήγησε τό πρώτο αυτοκινητοφόρο πλοίο στή γραμμή Εύρώπης — "Αμερικής και τό 1963 ναυπήγησε μία σειρά σύγχρονων πλοίων ρό-ρό.

Σήμερα ό οίκος Wallenius — ό ίδρυτής του άπέθανε τό 1970 — διαθέτει 15 ιδιοκτητα υπερσύγχρονα πλοία μεταφοράς όχημάτων και άλλα όκτώ ναυλωμένα. "Όλα έχουν όνόματα άπό γνωστές φημισμένες όπερες έτσι πού ή εταιρία νά άποκαλείται χαϊδευτικά "Opera Line".

Οί επαγγελματικές αυτές βιογραφίες στο ναυτιλιακό χώρο νά θυμίζουν πόσα άνάλογα ξεκινήματα έχουν γίνει στή δική μας υπέρδεκαπλάσια ναυτιλία και μάς κάνουν νά σκεπτώμαστε πόσα λίγα, δυστυχώς, ξέρουμε γιά τις δικές μας άτομικές ή οικογενειακές έφοπλιστικές ιστορίες, πού όλες μαζί συνθέτουν τή μεγάλη και άγραφη ιστορία της ναυτιλίας μας.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

"Η βρεταννική εταιρία Sea-Containers πού άνέλαβε τις άποδοθείσες στόν ιδιωτικό τομέα ύπηρεσίες της Sealink - UK άποδύεται σέ μία προσπάθεια δημιουργίας και κατακτήσεως μιάς καινούργιας ναυτιλιακής αγοράς πού έχει σαν άξονα τή μετασκευή έμπορικών σκαφών σέ έλικοπτεροφόρα πλοία. Δηλαδή σέ συμβατικά πλοία πού διασκευάζομενα καταλλήλως θα μπορούν νά φέρουν άριθμό έλικοπτέρων γιά μία ουσιαστική διεύρυνση των προοπτικών της εκμεταλλεύσεώς τους.

"Η επιχείρηση θα είναι κοινή με τήν εταιρία British Aerospace και τήν κατασκευαστική έλικοπτέρων Westland και θα στοχεύει στήν επέκταση του παρόμοιου άρχικού σχεδίου πού έφαρμόσθη γιά πρώτη φορά στόν πόλεμο των νησιών Φάλλκλαντ, όποτε τά υπερωκεάνια «Κουήν "Ελίζαμπεθ II» και «Καμπερά» είχαν έφοδιασθεί και έξοπλισθεί με ειδικές έξέδρες ύποδοχής έλικοπτέρων.

Οί τρεις άνωτέρω εταιρίες έλπίζουν ότι πολλοί έφοπλιστές θα έπωφεληθούν της ευκαιρίας γιά νά προβούν στήν πρωτότυπη αυτή μετασκευή των σκαφών τους, με τήν όποία πιστεύουν ότι έπεκτείνεται σημαντικά ή δυνατότητα άποδόσεως των πλοίων τους σέ ένα άρκετά ευρύ φάσμα άπασχολήσεως. Οί άπασχολήσεις αυτές αναφέρονται όχι μόνο σέ στρατιωτικούς σκοπούς αλλά και σέ καθαρά έμπορικής μορφής έργασίες όπως είναι ό τομέας των έργασιών ύποθαλασσίων γεωτρήσεων, ό τομέας των ναυαγοσωστι-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Τὴν 1^η Ἰανουαρίου, ἡμερομηνία πού ἀποτελεῖ ρεκόρ στὴν ἱστορία, ἔκλεισε γιὰ τὴν ναυσιπλοΐα ἡ πλωτὴ ὁδὸς τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου. Οἱ σχετικὰ ὁμαλὲς γιὰ τὴν ἐποχὴ καιρικὲς συνθῆκες ἐπέτρεψαν τὴ διέλευση τῶν 160 φορτηγῶν πλοίων πού εἶχαν παγιδευθεῖ λόγω τῆς ζημίας στὴν γέφυρα Λαρόκε τὸν περασμένο Νοέμβριο.

Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν 16.292.610.997 δολλάρια.

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΝΑ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΕΔΩ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Αναφέρομαι στο άρθρο των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» της 1.1.85 με τίτλο «ΕΝΑ ΘΕΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ».

Για λόγους τάξεως, επιθυμώ να αναφέρω ότι στο συμβούλιο του ΟΛΠ εκπροσωπώ το Ν.Ε.Ε. μιά και η Ε.Ε.Ε. δεν εκπροσωπείται στην σύνθεση του Δ.Σ. του ‘Οργανισμού.

Ειδικώς για το συγκεκριμένο θέμα, είχε κληθεί και η Ε.Ε.Ε. να εκφράσει τις απόψεις της κατά την συζήτηση του στο Δ.Σ. και μου έζητήθη να την εκπροσωπήσω.

‘Επ’ ευκαιρία, επιθυμώ να συμφωνήσω με την άποψη ότι το μέτρο είναι πράγματι θετικό και παράλληλα να εκφράσω την ελπίδα — που είναι και ελπίδα όλων των ανθρώπων της ναυτιλίας μας — ότι θα αποτελέσει και την άρχη λήψεως σειράς μέτρων, που θα οδηγήσουν πολλά ‘Ελληνικά πλοία στο πρώτο λιμάνι της χώρας για την εκτέλεση των επισκευών τους.

Τό ‘Ελληνικό πλοίο έχει ανάγκη από καλή φιλοξενία στο λιμάνι. ‘Αν του προσφερθεί ή παραδοσιακή φιλοξενία για την οποία φημίζονται οι ‘Ελληνες, όλοι γνωρίζουμε πως θα την ανταποδώσει στον τόπο. Και με τό παραπάνω.

Με φιλικούς χαιρετισμούς και εύχές για καλή χρονιά.

ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

‘Ιανουαρίου 4, 1985

Σημ. Συντ.: Τό έχουμε πει επανειλημμένως και τό ξαναλέμε: πρέπει να φθάσουμε στο σημείο ώστε να μην αναθεματίζουν την ώρα όσοι και τώρα άκόμη αποφασίζουν να φέρουν πλοία τους στην ‘Ελλάδα για επισκευές, για τή λήψη πιστοποιητικών κλπ. Δεν ζητάμε να παραιτηθεί τό Κράτος από κανένα δικαίωμά του, εκείνο που ζητάμε είναι πολύ απλό: Νά εξασφαλισθεί και εδώ ή μεταχείριση του ‘Ελληνικού πλοίου που του εξασφαλίζεται από άλλες χώρες οι οποίες έχουν μάθει να τό τρυγούν άποτελεσματικά. Τίποτε άλλο.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΙΔΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΝΑΥ- ΤΙΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Δέν θά καταχρασθώ τόν πολύτιμο χώρο του περιοδικού.

Θά παρακαλούσα μόνον να φιλοξενησете για μιά άκόμα φορά δυό λόγια που ίσως δέν κομίζουν γλαύκα στην ‘Αθήνα, αλλά που έπιβάλλεται να είπωθούν πολλές φορές και από πολλούς, ίσως έτσι συγκινήθουν κάποιους που είναι έξω από τά πράγματα όπως φαίνεται.

Λίγο πού παλαιά, είχαμε δικαίωμα να φέρουμε άτελώς κάποια ούκασκευή από τό έξωτερικό έφ’ όσον ή άξία της δέν ξεπερνούσε τό 5% του εισαχθέντος συναλλάγματος. Καί έπειδή μπορούσαμε να μείνουμε όσο θέλαμε στο πλοίο και έπειδή οι τιμές τους ήσαν σαφώς χαμηλότερες για να μην πώ οι μισές από τίς σημερινές, μπορούσαμε να άξιοποιήσουμε τό εύεργέτημα του Νόμου και

δέν είμαστε λίγοι που τό κάναμε αυτό. ‘Οπως έπίσης μπορούσαμε άν τό συνάλλαγμα δέν μάς κάλυπτε, να πληρώσουμε την διαφορά του άπαιτουμένου από τό εισαχθέν. Τώρα μετά τό Νόμο 1473/84 άρθρο 25 παρ. 7 που όποιον πρόσφατα ψηφίσθηκε — ύποτίθεται προς όφελός μας — διπλασιάζε-ται τό ποσοστό από 5% σε 10% και αυτόματα χάσαμε κάθε δικαίωμα εισαγωγής έστω και μιάς συνηθισμένης ούκασκευής — τηλεόρασης, στερεοφωνικού, VIDEO, και αυτό γιατί. Διότι όπως είπα οι τιμές τους διπλασιάστηκαν, ό χρόνος παραμονής μας στα πλοία περιορίστηκε στους 7,5 ή 9,5 μήνες, τά προσωπικά έξοδα στο έξωτερικό που ζούμε πολλαπλασιάστηκαν άφου άγοράζουμε τά ξένα νομίσματα σε ύπερψηλές τιμές με την ύποτιμημένη δραχμή μας, και έτσι μειώθηκε τό εισαγόμενο συνάλλαγμα κατά πολύ.

Και τό τραγικότερο, δέν έχουμε τό δικαίωμα που είχαμε πριν τόν «εύεργετικό Νόμο», να πληρώσουμε την διαφορά που προανέφερα, δηλαδή άν δέν σε κάλυπτε πλήρως τό συνάλλαγμα, θά πρέπει να πληρωθεί όλο τό ποσόν του φόρου εισαγωγής. ‘Ετσι καταλήξαμε όχι μέλος άπο τό κατώτερο πλήρωμα, αλλά ούτε ‘Αξιωματικούς — έκτός Πλοιάρχους, Α’ Μηχανικού και ίσως Β’ Μηχανικού — να μπορεί να φέρει κάποια τηλεόραση, VIDEO, κλπ.

Πιο απλά. Μιά τηλεόραση — που είναι φθηνότερη από τά άλλα δύο είδη που προανέφερα — 22 ίντσών σήμερα στοιχίζει 75.000 — 110.000 δρχ. σε χώρα μέλος της ΕΟΚ, κατά συνέπεια χρειάζεται ό ναυτικός να εισαγάγει 750.000 — 1.000.000 δρχ. συνάλλαγμα. ‘Ερωτάται τώρα ό Νομοθέτης, που θά τό βρεί στους 7,5 ή 9,5 μήνες έργασίας ό ναυτικός άν οι καθαρές άποδοχές του — έξαιρουμένων των κρατήσεων και άτομικών του έξόδων άπολύτως αναγκάων — δέν είναι πάνω από 100.000 δρχ. τόν μήνα; Καί ποιοι είναι αυτοί που παίρνουν καθαρά πάνω από τό ποσόν αυτό;

Πού ύπάρχει λοιπόν τό εύεργετικό μέτρο που τόσο διατυμπανίστηκε;

Τρεις είναι οι λύσεις άν θέλει τό σεβαστό ΥΕΝ να μάς βοηθήσει.

- α) ‘Η θά πρέπει τό 10 να γίνει 20% ή
- β) θά πρέπει να μπορεί ό ναυτικός να μείνει περισσότερο στο πλοίο, ή
- γ) να μπορεί να πληρώσει την διαφορά όπως ίσχυε με τό «άσύμφορο μέτρο» του παλαιού Νόμου.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία
Μετά τιμής
Ν. ΚΑΪΜΑΚΗΣ

Σημ. Συντ.: Νομίζουμε ότι τό πρόβλημα που είχε άνακύψει έχει ήδη ρυθμισθεί με νεότερη έγκύκλιο που επιτρέπει την καταβολή της διαφοράς άν ή εισαγωγή του συγκεκριμένου είδους δέν καλύπτεται από τό συνάλλαγμα που έχει άραχμοποιήσει ό ναυτικός. Παρά ταύτα μπορούμε να πούμε ότι σε άλλα ύπουργεία παίρνονται από ανθρώπους που άγνοούν την πραγματικότητα άψυχολόγητες άποφάσεις που άφορούν τους ναυτικούς μας και δημιουργούν προβλήματα εκεί που δέν πρέπει να ύπάρχουν.

ΟΙ ΘΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Αναφέρομαι στην μελέτη του άγαπητού κ. Χρ. Ντούνη στο τεύχος σου 1.10.84, με τόν παραπάνω τίτλο.

Μου έκαμε έντύπωση που ό τόσο σοβαρός και προσεκτικός μελετητής της ‘Εμπορικής μας Ναυτιλίας, άνέφερε μόνο 153 πλοία πώς χάθηκαν στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. ‘Ο ‘Επαμ. Μπαμπούρης, Διευθυντής άν δέν κάνω λάθος χρόνια της ‘Ναυτικής ‘Ελλάδας» και συγγραφέας του Ιστορικού έργου «Τό Ναυτικόν μας κατά τούς Βαλκανικούς πολέμους 1912-1913», έξέδωσε τό 1949 ένα βιβλιάριο με τίτλο «Τό ‘Ελληνικόν ‘Εμπορικόν Ναυτικόν κατά τόν τελευταίον πόλεμον — Δράσεις και θυσίες» (σελίδες 91), όπου άναφέρει όνόματα 429 πλοίων, 1.346.502 τόννων άπώλεσθέντων καθώς και όνόματα των πληρωμάτων που χάθηκαν. (Σας έσωκλείω φωτοαντίγραφο σελίδων 38/39 που άναφέρει με διαγράμματα περιληπτικά τίς άπώλειες).

Παραβάλλοντας τόν πίνακα του κ. Ντούνη και του Μπαμπούρη παρατηρώ πώς ό πρώτος προσθέτει δύο πλοία (Τό «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» και τό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ») που παραλείπει ό Μπαμπούρης. Είμαι σίγουρος πώς ό κ. Ντούνης δέν είχε ύπ’ όψιν του τό παραπάνω βιβλίο.

Διατελώ μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ Σ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΟ 1984 ΕΤΟΣ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥ- ΣΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Αμέσως μετά τίς εκλογές του 1981 και γνωρίζοντας τίς εξαγγελίες του ΠΑΣΟΚ για κατάργηση της ιδιωτικής εκπαίδευσης, ζήτησαμε συνεργασία ή έστω ένημέρωση, για τό πώς τελικά είχε προγραμματίσει τό ΠΑΣΟΚ να άντιμετωπίσει τά προβλήματα της ιδιωτικής Ναυτικής ‘Εκπαίδευσης. ‘Ως μέλος του διοικητικού Συμβουλίου του Συνδέσμου ‘Ιδιωτικών Τεχνικών και ‘Επαγγελματικών Σχολών, εκπροσωπώντας τίς ιδιωτικές Ναυτικές Σχολές μαζί με άλλους συναδέλφους συναντηθήκαμε με τόν τότε ‘Υπουργό ‘Εμπορικής Ναυτιλίας, χωρίς να καταφέρουμε να ‘ποκομίσουμε τίποτα άπολύτως, από την συνάντησή μας αυτή. Τά ‘Υπομνήματά μας, τό ένα μετά τό άλλο, άνέλυσαν τά προβλήματα της Ναυτικής ‘Εκπαίδευσης και ύπογραμμίζαμε σ’ αυτά, ότι ή διατήρηση και λειτουργία των ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών δέν θά βλάψει, αλλά θά ώφελήσει. Τοίτο γιατί τό μέν ‘Εμπορικό Ναυτικό θά κερδίσει ένα σεβαστό άριθμό νέων που άναζητούν έπαγγελματική διέξοδο και που οι νέοι αυτοί θά άποβούν όπωσδήποτε χρήσιμοι στην Ναυτιλία, αλλά και τό κράτος δέν θά δαπανήσει ούτε μία δραχμή για την εκπαίδευσή τους. ‘Αλλωστε είναι γνωστά και χιλιοδημοσιευμένα τά στατιστικά στοιχεία που λένε ότι τό 90% των άξιωματικών Ε.Ν. ήταν και είναι άπόφοιτοι των ιδιωτικών Σχολών και των κοινών Γυμνασίων και μόνο ένα 10% είναι άπόφοιτοι ΑΔΣΕΝ άκρίβοπληρωμένοι από τό ‘Ελληνικό κράτος για την φοίτησή τους.

Κανένα άποτέλεσμα δέν έφεραν τά ‘Υπο-

μνήματά μας, άφου είναι άμφίβολο άν ποτέ κάθισε κάποιος σοβαρά νά άπασχοληθεί με τό θέμα.

Προτείνουμε νά γίνει καί έδω κάτι άνάλογο με ότι έγινε στην Γαλλία με την ιδιωτική εκπαίδευση. Δηλαδή τό κράτος άξιολογώντας τά ιδιωτικά Ναυτικά Σχολεία πού είχαν προσφέρει σοβαρό έργο στην Ναυτική εκπαίδευση επί άρκετές δεκαετίες, νά βοηθούσε στην λειτουργία τους διορίζοντας Διευθυντές Σπουδών ή Λυκείάρχες, Δημόσιους λειτουργούς, έτσι ώστε νά πλήρωνε τό κράτος τά δίδακτρα τών μαθητών έλέγχοντας άυστηρά την λειτουργία τών Σχολείων. Κατ' αυτόν τόν τρόπο καί ή Ναυτική εκπαίδευση δέν θά ταυματιζόταν καί ή εξαγγελία ΔΩΡΕΑΝ ΠΑΙΔΕΙΑ θά μπορούσε νά υλοποιηθεί αλλά καί κοινωνικό πρόβλημα δέν θά δημιουργείτο σέ μία μερίδα ανθρώπων πού εργάστηκαν τόσα χρόνια στην εκπαίδευση, διέθessαν κεφάλαια γιά νά εξοπλίσουν τά Σχολεία καί σήμερα βρέθηκαν στό δρόμο χωρίς κανείς νά ρωτήσει γι' αυτούς χωρίς νά ενδιαφερθεί γιά τό πώς θά ζήσουν χωρίς σύνταξη, χωρίς δουλειά, χωρίς τό κράτος νά μεριμνήσει γι' αυτούς αλλά καί γιά τούς εργαζόμενους στό Σχολεία πού ξαφνικά έμειναν χωρίς εργασία.

Στίς 7.7.82 με τό Άριθ. Πρωτοκ. 1550 ύπόμνημά μας πρós τόν Υπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιο Κατσιφάρα, ό όποιος ούδέποτε έστειλε μία άπάντηση, έπισημαίναμε άκριβώς ότι «ή εκπαιδευτική μεταρρύθμιση πού ύποτιθέμενος στόχος της ήταν ή δημιουργία τεχνικών στελεχών έφαρμόστηκε κατά τέτοιο τρόπο πού δέν έκανε τίποτε άλλο από τό νά καταργήσει ούσιαστικά την Ναυτική εκπαίδευση».

Φωνή βοώντος έν τη έρήμω!! καί φθάσαμε σήμερα στό σημείο τό Έλληνικό πλοίο νά επανδρώνεται με ξένα πληρώματα. Φθάσαμε στό σημείο νά κλονισθεί ή έμπιστοσύνη τών νέων γιά την ναυτική εκπαίδευση άφου κανείς δέν μπορεί νά τούς έννημερώσει ύπεύθυνα γιά τό τί ισχύει σήμε α ή γιά τό τί πρόκειται νά ισχύει μετά ένα ή δύο χρόνια έτσι κανείς δέν άποφασίζει νά φοιτήσει σέ ναυτικό σχολείο. Λειτουργούσαν οί Σχολές π. τύπου πλοίαρχων άσυρματιστών μηχανικών καταργήθηκαν χωρίς πρόνοια γιά τά παιδιά πού φοιτούσαν. Λειτουργήσαν τά ΚΕΚ πλοίαρχων άσυρματιστών καί μηχανικών, καταργήθηκαν σέ μία νύχτα μέσα.

Λειτουργήσαν τά Λύκεια πλοίαρχων άσυρματιστών καί μηχανικών καί ξαφνικά με παράνομες πράξεις της Διοικήσεως δέν μάς επέτρεψαν νά εγγράψουμε μαθητάς στην Α' τάξη τών ραδιοηλεκτρονικών. Προσφύγαμε στό Συμβούλιο Έπικρατείας, δικαιωθήκαμε αλλά ώστόσο τά Σχολεία είχαν διαλυθεί διότι μέχρι νά βγεί ή άπόφαση του Συμβουλίου ' πικρατείας, πέρασαν 2 χρόνια. Μετά την έκδοσή της, τό ΥΕΝ επέτρεψε καί πάλι γιά τό σχολικό έτος 1984-1985 νά εγγραφούν μαθητές στό Λύκεια άσυρματιστών αλλά πλέον δέν προσήλθαν γιατί κλονίστηκε ή έμπιστοσύνη τών ύποψηφίων όπως κλονίστηκε καί γιά τίς άλλες ειδικότητες τών πλοίαρχων καί τών μηχανικών. 'Η άπογοήτευση τών νέων είναι μεγάλη, πρώτα γιά την έλλειψη κρατικής συνέπειας καί δεύτερο γιά την αντιμετώπιση αυτή καθ' έαυτή τών παιδιών, πού βρίσκουν συνέχεια πόρτες κλειστές με άποτέλεσμα νά έχουμε τά γνωστά φαινόμενα τών Έξαρχείων, νarkωτικά, διαρρήξεις κλπ.

Γιά μία άκόμη φορά πρέπει νά άκουστεί, νά διαβαστεί καί νά μαθευτεί ότι ή ιδιωτική

ναυτική εκπαίδευση με ύπερεκατονταετή παράδοση ύπήρξε μία άδόπανη πηγή, άξιων στελεχών του πλοίου. Άντίθετα, τό κόστος κάθε άξιωματικού πού τό πλοίο άποκτά μέσω τών ΑΔΣΕΝ είναι τό λιγώτερο της τάξεως του 1.300.000 — 1.500.000 δρχ. Δηλαδή οί ΑΔΣΕΝ πλέον είναι κέντρα στεγάσεως νέων πού δέν ένδιαφέρονται νά σταδιοδρομήσουν στην θάλασσα — 'φου μόνον τό 8% καταλήγει εκεί — αλλά ένδιαφέρονται μόνον νά άποκτήσουν ένα δίπλωμα άνωτέρας εκπαίδευσης γιά τυπικό προσόν.

Σήμερα λοιπόν κατάφερε τό κράτος νά εξαφανίσει την ιδιωτική Ναυτική εκπαίδευση ή στιγμή πού στην Ναυτιλία δουλεύουν χιλιάδες Άφρικανοασιάτες λόγω έλλείψεως Έλλήνων Ναυτικών.

Μετά τιμής
Γιά τίς Σχολές ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ ΑΣΜΕΝ
ΕΛΕΝΗ ΓΚΑΤΣΟΥ

ΠΡΩΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ ΨΑΡΑΣΙ!!!

Κύριε Διεθυντά,

Ός πρώην ναυτικός καί τώρα συνταξιούχος του ΝΑΤ άπευθύνομαι στό «Ναυτικά Χρονικά» θέλοντας νά κάνω γνωστό τό πρόβλημα μου. 'Ισως κάποιος άρμόδιος κατ' αυτό τό τρόπο τό διαβάσει καί δοθεί κάποια λύση.

Στίς 30/9/82 κατέθεσα τά χαρτιά μου γιά σύνταξη μετά από ύπηρεσία 23 χρόνων, 8 μηνών καί 386 ημερών άδεια σύν ΙΚΑ (16 χρόνια πετρελαιοφόρα). Καταγόμενος από κάποιο ψαρονήσι καί από οίκογένεια ψαράδων, όλα τά χρόνια έπιθυμούσα νά άποκτήσω κάποιο σπίτι στό νησί καί νά αγοράσω ένα καΐκι. Τό Μάρτιο του 1983 μετά από κόπους χρόνων τό όνειρό μου έγινε πραγματικότητα. Άπό την Χαλκίδα αγοράσα σκάφος πού είχε επαγγελματική άδεια άπ' τό 1980, ή όποία μεταβιβάστηκε σέ μένα, καθώς έπίσης καί επαγγελματική άδεια πού έδόθη στό άτομό μου. Με χρήματα πού είχαν μαζευτεί με άγώνες χρόνων σέ ξένες θάλασσες τό έξόπλισα με δίχτυα, VHF, βυθόμετρο, βίντσια.

Όταν στίς 18/3/84 έληξε ή δική μου άδεια

τό Λιμεναρχείο Χαλκίδας μου την άνανέωσε, Στίς 31/12/84 έληξε καί ή άδεια του σκάφους. Άπ' έδω ξεκινά τό πρόβλημά μου. Τό Λιμεναρχείο στην Χαλκίδα μου έζήτησε κάποιο χαρτί από τό τμήμα άλιείας του τοπικού ύποκαταστήματος του Υπουργείου Γεωργίας. 'Ο άρμόδιος ύπάλληλος με ρώτησε τό ύψος της σύνταξής μου. Στην άπάντησή μου μου είπε ότι ούτε έγώ ούτε τό σκάφος μου δικαιούμαστε άδεια έπειδή είμαι ύψηλόμισθος!!! ('Η σύνταξή μου είναι μεγαλύτερη τών άποδοχών τών 3/4 'νειδίκευτου εργάτη). Βέβαια, έγώ θά μπορούσα νά άποκτήσω έρασιτεχνική. 'Υψηλόμισθος βέβαια δέν είνα ξαφνικά, κι όταν αγοράσα τό καΐκι ύψηλόμισθος ήμουν καί έπειδή εγνώριζα ότι ύπήρχε κάποιος σχετικός νόμος θέλησα νά πληροφορηθώ άπ' τό Λιμεναρχείο. Όταν δέ μου είπαν ότι έφ' όσον τό σκάφος έχει επαγγελματική άδεια δικαιούμαι κι έγώ έπίσης, άποφάσισα καί αγοράσα τό καΐκι, μ' αυτή τή σκέψη δαπάνησα καί χρήματα άργότερα. Τώρα ό ύπάλληλος μου άπαντά ξερά ότι δέν ξέρει τί έγινε τότε αλλά τί ύπαγορεύει ό νόμος σήμερα. Έπήγα καί στό Υπουργείο στην Άθήνα αλλά ή άπάντησή ήταν ή ίδια. Καί άναρωτιέμαι τώρα τί νά κάνω τό σκάφος πού σ' αυτό δαπάνησα τό συνάλλαγμα πού είχα μία πού τέτοιο σκάφος γιά έρασιτέχνη είναι άσύμφορο.

Περιορίζομαι σ' αυτά σεβόμενος τό χώρο τών σελίδων σας καί έλπίζω ή φωνή μου νά άκουσθεί καί κάποιος άρμόδιος νά μπορέσει νά με βοηθήσει.

Εύχαριστώ γιά την φιλοξενία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΣΣΑΚΟΣ
Συνταξιούχος Α. Μηχανικός

Κερατοί, 9/1/85

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΤΩΝΗ ΧΑΝΔΡΗ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Όπως είναι φυσικό πολλά άληθινά καί ώραία γράφτηκαν καί θά γραφούν γιά την άπώλεια του αγαπημένου μας Άντώνη Χανδρή, γιά την σταδιοδρομία του καί προσφορά του στην Ναυτιλία, γιά την πίστη καί άγάπη του στόν άνθρωπο καί συνεργάτη του.

Έμείς πού κοντά στους άδελφούς Χανδρή περάσαμε 25 χρόνια, καί μεγαλώσαμε μέσα σέ ασφάλεια τίς οίκογένειές μας, τό κενό του πρόωρου χαμού καί τών δύο άδελφών είναι μεγάλο.

Θυμάμαι την τελευταία φορά πού τόν είδα στην Νέα 'Υόρκη στίς 10 Σεπτεμβρίου 1984 καί άγάγαμε μαζί στό BRITANIS. Μιλούσε όλο γιά τά επαγγελματικά του σχέδια γεμάτος αίσιοδοξία. Όλοι βέβαια ξέραμε την πάλη πού είχε δώσει καί έδινε, αλλά όλοι έλπίζαμε γιατί φαινόταν όλος ζωή.

Μαζί με την διαβεβαίωση τών ανθρώπων πού ζήσαμε κοντά του, ότι ή παρουσία του θά μείνει βαθειά χαραγμένη στη μνήμη μας, εύχόμαστε στό ξένα άνήψια του — Γιάννη καί Μιχάλη — παιδιά του πρώτου μου άφεντικού Μίμη Χανδρή νά συνεχίζουν με τόν ίδιο ζήλο την έπιτυχημένη παράδοση της οίκογενείας.

Μ' έκτίμηση
ΛΟΥΚΑΣ ΤΣΙΧΛΗΣ
Πλοίαρχος Υ/Κ «BRITANIS»

Κρίστομπαλ, 20 Δεκεμβρίου 1984



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ**

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

**ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889**

Ο λιμάνι του Πειραιώς

Η πορεία του λιμένος Πειραιώς κατά το 1984

Ανοδική εμφανίζεται γενικά η δραστηριότητα του λιμένος Πειραιώς το δεκάμηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1984, σε σύγκριση με εκείνη του αντίστοιχου χρονικού διαστήματος του 1983 και όπως ούτως ή άλλως πολύ χαμηλότερη της δραστηριότητας του 1981.

Συγκεκριμένα στο έπισκοπούμενο δεκάμηνο χρονικό διάστημα του 1984 σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα οι επί μέρους δραστηριότητες του λιμένος Πειραιώς εμφανίζουν την ακόλουθη εικόνα:

1. Ναυτιλιακή:

α. Κατέπλευσαν 19.073 πλοία, χωρητικότητας 32.344.457 κόρων (από το εξωτερικό, 4.811 πλοία, κοχ. 20.903.141 και από το εσωτερικό 14.262 πλοία, κ.κ.χ. 11.441.316), έναντι 18.310 πλοίων, χωρητικότητας 32.022.302 κόρων (από το εξωτερικό 4.823 πλοία, κ.κ.χ. 21.046.355 και από το εσωτερικό 13.487 πλοία κ.κ.χ. 10.975.947) ήτοι οι κατάπλοι υπήρξαν περισσότεροι κατά 4,2%, και η χωρητικότητα των καταπλευσάντων πλοίων μεγαλύτερη κατά 1%.

β. Δεξαμενίσθηκαν στίς δεξαμενές ΟΛΠ 407 πλοία, όλικης χωρητικότητας 1.756.540 κόρων, έναντι 459 πλοίων, κοχ. 2.100.566, ήτοι σημειώθηκε μείωση ως προς τον αριθμό των δεξαμενισθέντων πλοίων κατά 11,32%.

2. Έμπορευματική:

Φορτοεκφορτώθηκαν 6.494.375 τόννοι εμπορευμάτων (εκφορτωθέντα εξωτερικού 2.885.867 τόννοι, φορτωθέντα εξωτερικού 926.476 τόννοι, εκφορτωθέντα εσωτερικού

1.572.036 τόννοι και φορτωθέντα εσωτερικού 1.109.996 τόννοι), έναντι 5.981.636 τόννων (εκφορτωθέντα εξωτερικού 2.906.934 τόννοι και φορτωθέντα εξωτερικού 893.319 τόννοι, εκφορτωθέντα εσωτερικού 1.173.029 τόννοι και φορτωθέντα εσωτερικού 1.008.354 τόννοι), ήτοι σημειώθηκε αύξηση κατά 10% περίπου.

Από την κίνηση αυτή του 1984, οι 1.342.344 τόννοι διακινήθηκαν σε 110.438 εμπορευματοκιβώτια (κοντέινερς), έναντι 1.308.316 τόννων σε 113.703 εμπορευματοκιβώτια, ήτοι η διά κοντέινερς διακινήθηκε ποσότητα εμπορευμάτων ήταν αυξημένη κατά 2,6%.

3. Έπιβατική:

Διακινήθηκαν 4.827.885 επιβάτες (εξωτερικού 444.145 και εσωτερικού 4.383.740), έναντι 4.546.565 επιβατών (εξωτερικού 439.137 και εσωτερικού 4.107.428), ήτοι σημειώθηκε αύξηση κατά 6,18%.

Από την ανάλυση των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι οι διακυμάνσεις κινήθηκαν σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Και τουτο αν ληφθεί υπόψη ότι τα μεγέθη το 1983 κινήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα.

Είναι, βεβαίως, ενδιαφέρον το γεγονός ότι οι δείκτες, συγκριτικά με τον προηγούμενο χρόνο, κινήθηκαν θετικά και ελπίζεται, εφ' όσον μέσα στο 1985 δέν υπάρξουν σοβαρές διαταραχές στη διεθνή οικονομία, η πορεία των δεικτών δραστηριότητας του λιμένος θα είναι περισσότερο ικανοποιητική.

Οι εξελίξεις των τελευταίων ετών, σε συνδυασμό με τις διαγραφόμενες, στο διεθνή όριζοντα, προοπτικές επιβάλλουν σοβαρότερο προβληματισμό επάνω στα πειραϊκά λιμενικά πράγματα και ορθολογικότερο προγραμματισμό στην υποδομή, στην κατανομή των δραστηριοτήτων και

Η πορεία εσόδων — εξόδων

Στο δεκάμηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1984, εν συγκρίσει με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 1983 τα οικονομικά του ΟΛΠ εμφανίζουν την ακόλουθη εικόνα:

Πραγματοποιήθηκαν, συνολικά, έσοδα 7.396.076.000 δρχ., έναντι 6.475.186.000 δρχ., ήτοι σημειώσαν αύξηση κατά 14%.

Τα τακτικά έξοδα έφθασαν τα 5.697.849.000 δρχ. έναντι 4.923.243.000 δρχ., ήτοι ήταν περισσότερα κατά 15%.

Οι απορροφηθείσες, όμως, πιστώσεις για μηχανικό εξοπλισμό και έργα ήταν μειωμένες το 1984 σε σχέση με το 1983.

Συγκεκριμένα το δεκάμηνο του 1984 διατέθηκαν για μηχανικό εξοπλισμό 7.942.000 δρχ. και για έργα 70.759.000 δρχ., έναντι 38.503.000 δρχ. και 77.264.000 δρχ. αντίστοιχα το δεκάμηνο του 1983, ήτοι ήταν μειωμένα τα κονδύλια κατά 79% και 8% αντίστοιχα.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό στο χείρ από την ανάλυση των εσόδων του ΟΛΠ είναι το ότι τα αποθήκευτρα εμφανίζονται μειωμένα, σε σύγκριση με εκείνα του 1983 και μάλιστα κατά 7%, γεγονός που φανερώνει ότι τα εμπορεύματα έμειναν λιγότερες ημέρες από εκείνες του 1983 και η απορροφητικότητα της αγοράς ήταν μεγαλύτερη.

στον εξοπλισμό με μηχανικά μέσα και ανθρώπινο δυναμικό.

Το πενταετές πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξης του ΟΛΠ θέτει συγκεκριμένους στόχους, πολλοί από τους οποίους έχουν τεθεί με βάση θεωρητικές εκτιμήσεις και προσδοκίες. Οι διεθνείς συγκυρίες, που επηρεάζουν και τις δραστηριότητες του Πειραιϊκού λιμένος, αφού είναι συνδεδεμένες με την πορεία της εθνικής μας οικονομίας, τα τελευταία χρόνια, λόγω των συχνών μεταβολών καθιστούν τον προγραμματισμό πιά δύσκολο με απαραιτήτως, για την επιστήμη, αποκλίσεις.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



IN MEMORIAM

«Τό καρρέ τῆς ντάμας»

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΡΕΡΗ

Τοῦτες τίς γιορταστικές μέρες λίγο ὡς πολύ ὅλοι πιάνουμε τὰ «χαρτιά», τό ρίχνουμε στό «τζόγο». Τό γυρεύει ἡ παράδοση, εἶναι στό πρόγραμμα. Νά ἔτσι γιά τίς «καλές μέρες». Εἶναι μιά διασύνδεση μέσα σέ μιά σειρά γιορταστικῶν ἐκδηλώσεων τοῦ ἐκτονωτικοῦ δωδεκαμέτρου. Μιά ἱστορία θαλασσινὴ θά σᾶς πῶ σήμερα. Πρὶν γραφτεῖ, πολλές φορές τὴ διηγόμουν ἐκεῖνα τὰ πρωινὰ πού ἔφταναν ἀπ' τὴ μαύρη νύχτα στὰ γραφεῖα τῶν «Ν.Χ.» «γιά νά συντροφέψω ἐκεῖνον πού μᾶς ἔφυγε, ἐκεῖνον πού σήμερα μᾶς λείπει. Τὴν ἀκουγε καὶ γελοῦσε σάν παιδί.

Σήμερα, ἐγὼ ἀποτραβηγμένος ἀπ' τίς θάλασσες, τίς ναυτιλίες, τίς κλάσεις, τίς προφητείες, τίς «Κασσάνδρες» ζῶ στό νησί μου κοντὰ στὴ θάλασσα ἔχοντας μπροστά μου «εὐρεῖς ὀρίζοντες» καὶ τό δικό του νησί, πού τόσο παθιασμένα ἀγαποῦσε. Ἐφυγε μέ τό παράπονο πῶς δὲν μπορούσε πιά νὰ νερθεῖ. Πολλά τὰ σκαλιά γιά νά φτάσει στό λατρευτικό του βωμό τοῦ «Πατρικοῦ Σπιτιοῦ» ὅπου τοῦ ἄρεσε ν' ἀφουγκράζεται τὴ φωνὴ τῆς μάννας του. Καὶ στὴ Σύρα ὅταν ἐρχόταν ἔστω γιά λίγες μέρες ζοῦσε ἀνάμεσα σέ σκιές καὶ ἀναμνήσεις τῶν παιδικῶν του χρόνων. Γερνοῦσε ξανά πὶό γερός στὴν ἐπαλξὴ τῶν «Ν.Χ.», κονταρομάχος στὴν υπεράσπιση ὅλου τοῦ φάσματος τῆς Ναυτιλίας. Πρὶν ἀρχίσω τὴν ἱστορία χρέος μου θεωρήσα νά πῶ αὐτὰ τὰ λίγα λόγια γιά τό χαμένο φίλο, τὸ Μεγάλο δάσκαλό μου. Τὸν ἀξέχαστο...

Πρὶν ἀπο κάμποσα χρόνια ζοῦσε στὸ νησί ὁ καπτάν-Γιάννης. Καπετάνιος ἔξι μηνῶν, γιατί τόσοις καπετάνεψε σ' ὁλόκληρη τὴ θαλασσινὴ του ζωὴ. Τούς ρέστους γραματικός καὶ τρίτος. Καμμιά φορά σάν λάχαινε ἀνάγκη πετύχαινε νά ναυτολογηθεῖ «γρετὴς καπετάνιος», μ' ἄλλα λόγια αὐτὸς τὴν εὐθύνη κι' ἄλλος ἔκανε κουμάντο. Συνηθιζότανε τότε.

«Ὅλα αὐτὰ τᾶπαθε γιατί ὁ καπτάν-Γιάννης ἦταν ἀδιόρθωτος ἐραστής τοῦ «Ρήγα» καὶ τῆς «Ντάμας». Ποκερίστας ἄσσοις. Πρεφιδόρος ἀφθαστος καὶ σαῖνι στό ζάρι τό «κουδουνάτο». Κι' ὅπως λέει τό σοφόν, «ἐνός κακοῦ προκειμένου μύρια ἔπονται». Τὸν θυμᾶμαι στὰ γεράματά του, πάντα μέ τό στραβό «ρεμπουμπλικάκι» μέ τὴ γλιτζωμένη κορδέλλα, τίς μεγάλες παπούτσες του μὲ τὰ αἰῶνια λυμένα κορδόνια πού χαί-

δολογοῦσαν τοὺς δρόμους παρέα μέ τίς κρεμασμένες κορδέλλες ποῦδενε τὰ μακρὰ του σώβρακα. Ἀσκημοφτειαγμένος, μόρφαιζε πάντα καὶ ρουφούσε τὰ προϊόντα τοῦ συναχιοῦ σάν κρυωμένος χιμπαντζῆς.

Κάποτε λοιπὸν «πλοία χος» σ' ἓνα Συριανὸ καράβι ἀπ' τὰ μεγάλα τῆς ἐποχῆς — τέσσερις χιλιάδες τόννοι — ἔφτασε στό λιμάνι τῆς Ἀμβέρσας μέ φορτίο μινεράλι ἀπὸ τὴ Κύπρο. Ἀνεβήκαν οἱ ἀρχές, ὁ ἀτζέντης, οἱ στοιβαδῶροι καὶ ὁλόκληρη κουστωδία θαλασσοφάγων ἐπαγγελματιῶν τῶν λιμανιῶν. Μόλις τέλειωσαν οἱ διατυπώσεις καὶ τὰ τοιαῦτα ὁ καπτάν Γιάννης ἔκανε «φερό». Χάθηκε, κι' ὅπως εἶπαμε, φλογερὸς ἐραστής τοῦ Ρήγα καὶ τῆς Ντάμας, ἔτρεξε στὰ γνωστὰ του στέκια τῆς Σκίππερ-Στράσε καὶ δὲ γύρισε ὁ ἀθεόφοβος παρά λίγες ὥρες πρὶν τό καράβι σαλπάρει γι' ἄλλο λιμάνι.

Στὴ βιασύνη του ὅμως νά «φτερουγίσει» στὴ «τσόχα» ἔεχασε νά τηλεγραφήσει στὸν πλοικτῆτη του στὴ Σύρα τὴν ἀφιξὴ του στὴν Ἀμβέρσα. Τό θυμῆθηκε τὴ τελευταία στιγμή. Μάνι-μάνι πιάνει ἓνα χαρτί καὶ γράφει:

X...

SYRA

EFTASA EXEFORTOSA ANERCHORISA

Τράνταξαν οἱ «ναυτιλιακοὶ κύκλοι» τοῦ νησιοῦ στό γέλιο σάν μαθητεύτηκε τό ... γεγονός. Μοῦτζες καὶ καντήλια ὁ πλοιοκτῆτης, πού δὲ φημιζόταν γιά τοὺς εὐγενικοὺς τοὺς τρόπους. Ἀλλωστε γιά νά πούμε καὶ τοῦ στραβοῦ τό δίκιο ἦταν κι' αὐτὸς ἀπ' τό ἴδιο φύραμα μέ τό καπετάνιο του. Κλασικὴ ἐφαρμογὴ τοῦ «Κύλισε ὁ τέντζερης καὶ βρῆκε τό καπάκι...». Αὐτὸ ἔσωσε τό καπτάν-Γιάννη κι' ἔμεινε στὴ γέφυρα. Τοῦ συγχωρέθηκε τό ... σφάλμα. «Ὁ παλὸς ὁμως γαῖδαρος δὲ μαθαίνει καινούργια περπατησιά».

Ἔτσι τὸν ξαναβρίσκουμε καὶ πάλι στὴ Μαρσίλια. Μπουγιαμπέσες στό «Βιέ Πόρ, Ντάμες στὴν Καννεμπιέρ καὶ τοῦ Θεοῦ τὰ ἔλεῃ γιά τὰ γοῦστα τοῦ καπτάν Γιάννη.

Τότε οἱ καπετανεῖοι εἰσπράττανε τό ναῦλο, σήμερα οἱ διάφορες BANK. Ἐνα σακκούλι εἰκοσόφραγκα εἰσπράττει ὁ καπτάν-Γιάννης, τό μοιραῖο σακκούλι τῆς πλοιαρχικῆς του καριέρας. Κου-

στουμαρίζεται, παίρνει μιά «Μασκώτ» ἀπ' τό «μπουλεβάρ», τὴν πιό φῖνα — καὶ τὴν πιό φαγὰνα — γραμμὴ στό τραῖνο καὶ ἀρριβάρει στό Μόντε Κάρλο.

Στραβὴ ἢ μπίλλια, στραβὴ ἢ ρουλέτα, στραβωμένος ὁ καπτάν Γιάννης, στραβὴ ἢ τύχη ὅλα στραβά κι' ἀνάποδα καί:

«ἐν μιᾷ νυκτί καὶ μόνῃ
μὴ τῆς τύχης εὐνοοῦσης
χάθηκε... ἢ σακκούλαρα
ἐν τῷ μέσω τῆς αἰθούσης...

Τεθλιμένος γυρίζει στὴ Μαρσίλια. Ἄφραγκος. Στέλνει ψύχραιμα τό μαντάτο στὴ Σύρα:

"EFTASA STOP ISEPRAXA STOP A-
POLESA DICHOS STOP STOP ELEOS"

Ἀλλὰ πού ἔλεος. Χιλιάδες εἰκοσόφραγκα ἦταν αὐτὰ, δὲν ἦταν στραγάλια. Ὁ καπτάν Γιάννης πέρασε τό Ρουβίκωνα ἀναφωνώντας «ALEA JACTA EST» πού θά πεῖ μεθερμηνευόμενος: ἀντιὸ γέφυρες, ἀντιὸ σταμπάγια.

Δὲ χρειάζονται παρακάτω. Δούλεψε πολλά χρόνια τῆς ζωῆς του γιά νά ξεπληρώσει μέρος τοῦ χρέους του καὶ σάν εἶχε πιά ξεζουμιστεῖ τοῦ χορηγήθηκε... ἀμνηστία.

Πόλεμος, κατοχὴ, στὴ Σύρα πάλι. Ὁ καπτάν Γιάννης γέρος πιά τρόφιμος τοῦ NAT, ἔπαιζε τὴν πρεφίσα του. Δέκα ἀχρωμάτιστα, τέσσερης ἄσσοι καὶ τῆς μάννας σας ὁ ... (δὲ γράφεται) Κέρδιζε λίγα καπίκια Ἰσα-Ἰσα γιά νά ἀγοράσει μιά χούφτα ξερά σύκα.

Τὸν ζυγώνει καὶ κάνοντας τὸ βλάκα τὸν ρωτᾷ:

— Καπτάν Γιάννη, ποῖο εἶναι μεγαλύ-
τερο καρρέ στό πόκερ; Τοῦ Ρήγα ἢ τῆς
Ντάμας;

Ἀνοίγει τὴ στοματάρτα του, μορφάζει σκορπώντας σάλια καὶ θυμόσοφα ἀπαντᾷ:

— Σάν παίζεις πάνω σέ ἄσπρη τσόχα
εἶναι τῆς... ντάμας, σάν παίζεις σέ πρά-
σινη εἶναι τοῦ Ρήγα.... τοῦ κερατᾷ.

Καὶ μέ περίβρεξε μέ μιά ... ἑλληνο-
τουρκικὴ φράση πού ἀρχίζει ἀπὸ ΑΣ
καὶ τελειώνει σέ TIP.

‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία

(ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ)

Του Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ

Οι έντυπώσεις, οι αντιδράσεις, τα σχόλια, τα ένθουσιώδη τηλεφωνήματα αλλά και τα παράπονα για ελλείψεις, παραλείψεις, ατέλειες μαζί με τον «δαίμονα» του τυπογραφείου άλλαξαν το αρχικό συμπλήρωμα της Ναυτικής ‘Αρκαδίας, προς το καλλίτερο βέβαια. ‘Αλλά να μην ζητάμε την τελειότητα γιατί αν την επιδιώξουμε δεν θα προφθάσει ναρθεί στο φως, στην δημοσιότητα, γιατί συνεχίζεται να «διορθώνεται» και θα άργήσει. ‘Ακόμη οι αποθαρρύνσεις πιθανόν να σβύσουν τον ένθουσιασμό.

Προτιμότερον λοιπόν ατέλειες «εν εξελίξει». Οι ναυτικοί κάτι ξέρουν απ’ αυτά. Ένα «depression» εγεννήθη φωνάζει ο Μαρκόνης κι’ απ’ αυτή τη στιγμή τοποθετείται στο χάρτη το position του και το παρακολουθούν με ενδιαφέρον γιατί ή θα αναπτυχθεί σε τυφώνα ή θα σβύσει «εν τη γενέσει του». Συνηθισμένα πράγματα, δεν χάθηκε ο κόσμος. Φουσκοκεριές, φουσκοθαλασσιές, μπουρίνια, φουρτούνες, τυφώνες και μετά μουνάτσες σαν να μην συνέβηκε τίποτε. Όπως στη φουρτούνα βλαστημάνε την ώρα που μπαρκάρησαν και στο λιμάνι ξεχνούν τον όρκο τους. Αυτά δημιουργούν και την ψυχροσύνη του Ναυτικού. Δεν φτάνει πώς τα κατσάβραχα μέσα σου με τους άρκαδικούς θρύλους μπλέχτηκαν και τα κύματα με την άρμυρα. Βουνό και θάλασσα σ’ ένα κορμί. Στεριανός και Ναυτικός.

Όλα αυτά είπώθηκαν σαν προθέρμανση ώπου να επισκευάσει ο ραδιοτεχνίτης την γυροπυξίδα, τον γνωστό μας μπουσουλ. Τώρα πορεία για την Ναυτική ‘Αρκαδία στους βλαστηφάγους ‘Αρκαδες. ‘Από τους άρκαδικούς θρύλους μέχρι την σημερινή πεζή πραγματικότητα, την ναυτιλιακή κρίση γιατί χρειάζεται σ’ αυτούς τους δύσκολους καιρούς ν’ αναπτύξουμε και το πνεύμα για να ξεπεραστούν οι δυσκολίες, ν’ αντέξουμε στη φουρτούνα, να έχουμε υπομονή...

Δεν πρέπει να ξεφύγουμε όμως από το θέμα μας. Σκοπός μας είναι να εκθειάσουμε τους άπασχ λήθηκαν και άπασχολούνται με την ‘Εμπορική Ναυτιλία και γεύτηκαν την άρμυρα της θάλασσας «χωρίς να καβαλήσωμε το καλάμι». Τό κυριότερο όμως είναι άλλο. Στοχεύουμε να ενημερώσουμε και να πληροφορήσουμε παράλληλα και τους όρεσι-

βίους ‘Αρκαδες για την ‘Εμπορική Ναυτιλία ώστε να διώξουν το φόβο για την θάλασσα, να την γευτούν, να την γνωρίσουν να την αγαπήσουν, να ταξιδέψουν με τα καράβια, να ξεπεράσουν την ναυτία και το μπότζι...

— Έχουμε τον ‘Αγαπήνορα που ακολουθούσε τους Έλληνες στην Τροία αλλά και τον Τεύθι, που τάβαλε με τον ‘Αγαμέμνονα και γύρισε πίσω από την Αύλιδα (Παυσ. Η28).

— Έχουμε τον καπετάν Θεόδωρο Κολοκωτρώνη, τον κουρσάρο που τόνιζε ότι «ό άξιος γεμιτζής παίρνει τα σοβράνα και μάχεται με την βοήθεια των ανέμων κι άς τό καυκί του», ενώ ο όπλαρχηγός Κόλιας Πλαπούτας όταν επρόκειτο να μπει στο καΐκι για να πάει στη Ζάκυνθο αρνείται και λέγει στο καπετάνιο «ό κιόλιας δεν μπαίνει σε καΐκι γιατί από εκεί που θα τον φάν τα ψάρια κάλλιο να τον φάν τα όρνια του τόπου του».

— Έχουμε σήμερα τα Μέσα ‘Ενημερώσεως (τηλεόραση — Τύπος) που αντί να προβάλλουν την ναυτιλία, μεγαλοποιούν την άρνητική της πλευρά.

— Έχουμε τό Κράτος που είναι φειδωλό άκόμη και στα λόγια για την ‘Εμπορική Ναυτιλία σε κάθε εκδήλωση ενώ περί άλλων πολλών τυρβάζει.

— Έχουμε και την ΕΟΚ, που διατάζουμε να ύψώσουμε και να προβάλλουμε τό μοναδικό μας όπλο: ότι ή ‘Εμπορική μας Ναυτιλία καλύπτει περισσότερο από τό 50% του κοινοτικού στόλου.

Και χωρίς να τό θέλω μούρθε στο μυαλό μ’ παράξενη φράση «Ναυτική Γεωργία» (χωρίς σχόλια)...

Σήμερα δεν θα γίνει λόγος για ‘Αρκαδες Κουρσάρους, καίτοι βρήκα άκόμη τόν Μιχάλη Γκιόρα από την Καστανίτσα, τόν Πάνο Ράπα από τό Λεωνίδιο και τόν Γεργάκη Μιχαλάκη από τό Πραστό, χρειάζεται περισσότερος χρόνος.

Πρός τό παρόν θα κάνουμε μερικές διορθώσεις και συμπληρώσεις στις άρκαδικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυτικά γραφεία, παραναυτιλία και ότι έχει θαλασσινή γεύση, που σχετίζεται με τό άρκαδικισμό:

— ARKADIKI MARITIME (ό κ. Κώστας Ευσταθίου είναι από τό Λεωνίδιο και όχι από τό ‘Αστρος Κυνουρίας. Θέμα μεταδημότευ-

σης).

— KOLLINTZAS MARINE CO. S.A. (ό κ. Ε. Κολλιντζας από Βλαχέρνα Μαντινείας και όχι Γορτυνείας. Πέσαμε στα σύνορα έξω).

— THANOPOULOS D. & C. (Δ. Θανόπουλος από την Ζάτουνα).

— VITA MANAGEMENT (Παν. Τσενές — πό το Δυρράχι — Μεγαλοπόλεως).

‘Επίσης και άρκαδικές παραναυτιλιακές εταιρίες /γραφεία αντιπροσωπειών, τροφοεφοδοτές:

— UNITED MARINE (‘Ανδρέας Μπουρνάκης από τό Λεωνίδιο).

— STANDARD MARITIME (Θεόδ. Ζαροκάστας από τό Λεωνίδιο).

— LIBERON SHIPSUPPLIES (Δημ. Λυμπερόπουλος από τό Γαρδίκι — Μεγαλοπόλεως).

— NAVISTORS ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ (Διευθυντής ό Γεώργιος Τζαννης από την Δημητσάνα).

— ΟΜΙΛΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ (ή δραστήρια σύζυγος του ‘Αντ. ‘Αντωνιάδη κατάγεται από την Δημητσάνα).

— ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΙΔΗ (Ι. Φέλιος από την Τεγέα).

— MARITA SAFETY EQUIP. (κ. Μαλίνης) από την Κερασίτσα Μαντινείας.

— ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ — Ναυτικός Πράκτωρ Λεωνιδίου.

Και μιά γεύση από τούς ‘Αρχιπλοάρχους, ‘Αρχιμηχανικούς μας καθώς και άλλους ναυτίλους:

— ‘Ο Καπτ. Κώστας Παπαηλίου από την Τρίπολη, άρχιπλοίαρχος στην ‘Εταιρία DALEX SHIPPING.

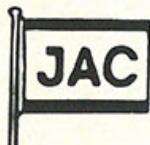
— ‘Ο Καπτ. Μάρκος Μπάρλας από την Τρίπολη, άρχιπλοίαρχος στην ARKADIKI MARITIME.

— ‘Ο Καπτ. Χαρ. Μπούτσικας από την Ζάτουνα, άρχιπλοίαρχος στην THENAMARIS.

— ‘Ο Καπτ. Δημ. Γεωργόπουλος από την Τρίπολη, άρχιπλοίαρχος της εταιρίας POLAR STAR MARITIME.

— ‘Ο Καπτ. Γιάννης Παπαγεωργίου από τό Ζυγοβίτσι Γορτυνίας, άρχιπλοίαρχος στην ‘Εταιρία ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ.

— ‘Ο Κ. Ι. Μπούσαλης από την Τρίπολη, πλοίαρχος EN/Ναυηγός και καθηγητής του ΚΕΣΕΝ.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

— Ο κ. Δημ. 'Αλεξανδρόπουλος από τον Παρνασσό Γορτυνίας, αρχιμηχανικός στην εταιρία THENAMARIS.

— Ο κ. Ρενιέρης από το Τυρό Κυνουρίας, αρχιμηχανικός στην DIANA SHIPPING AGENCIES.

— Ο κ. Δημ. Κούλης, 'Αρκαδικής καταγωγής (Λαγκάδια Γορτυνίας), αρχιμηχανικός στην ΕΥΠΛΟΙΑ ΑΝΕ, όπως και τα αδελφία του Σωτήρης Κούλης Α' μηχανικός Ε.Ν. και ο 'Αναστάσιος Κούλης ηλεκτρολόγος Ε.Ν.

— Επίσης ο άσυρματιστής Ε.Ν. Νίκος Παπανάστου, 'Αρκαδικής καταγωγής (Μπουκοβίνα Γορτυνίας) διευθυντής Σπουδών της Σχολής 'Ασυρματιστού «ΘΑΛΗΣ».

Κι άλλοι ακόμη θα δώσουν την παρουσία τους στο επόμενο.

'Αλλά και το Πολεμικό Ναυτικό και το Λιμενικό Σώμα τιμούνται από αξιέπαινους 'Αρκάδες:

— Ο Ναύαρχος ΛΣ. (έ.α.) Γεώργιος Μητράκος (Τσιπιανά Γορτυνίας) είναι διευθυν-

τής της LEANDROS SHIPPING.

— Ο Ναύαρχος ΛΣ. (έ.α.) Δημήτριος 'Αλεξόπουλος.

— Ο 'Υποναύαρχος Π.Ν. (έ.α.) Δημήτριος Κορομάντζος.

— Ο 'Αρχιπλοίαρχος ΛΣ (έ.α.) Γιάννης Σιέτος, τ. Διευθυντής NAT.

Ξέρετε κι αυτό: Στους 'Ιστιοπλοϊκούς 'Αγώνες του 1984, ο κ. Γεώργιος Παλούκας από την Νυμφασία Γορτυνίας κέρδισε το Πρωτάθλημα της 'Ελλάδος στην 'Εθνική 'Ομάδα Κωπηλασίας.

Και η συμπαθητική μου Λογοτεχνική 'Αρκαδική Ναυτιλία τιμάται:

— Τόν εξαίρετον λογοτέχνην και ποιητήν Κώσταν Ουράνην από το Λεωνίδιον Κυνουρίας στο «Γλαυκοί Δρόμοι».

— Τόν αξέχαστον ποιητήν Γεώργιον Στρατήγην από την Καστανίσα Κυνουρίας, στο «Ματρώζο» «Τί λέν τα κύματα» «Ο Γλάρος».

— Τόν 'Αλκη Τροπαιάτη από τα Τρόπαια

Γορτυνίας «Στό Νησί των Γλάρων».

— Τόν ποιητήν Παναγ. Τσοπανάνκο από την Δημητσάνα — Γορτυνίας «Στόν 'Ελληνικό Στόλον».

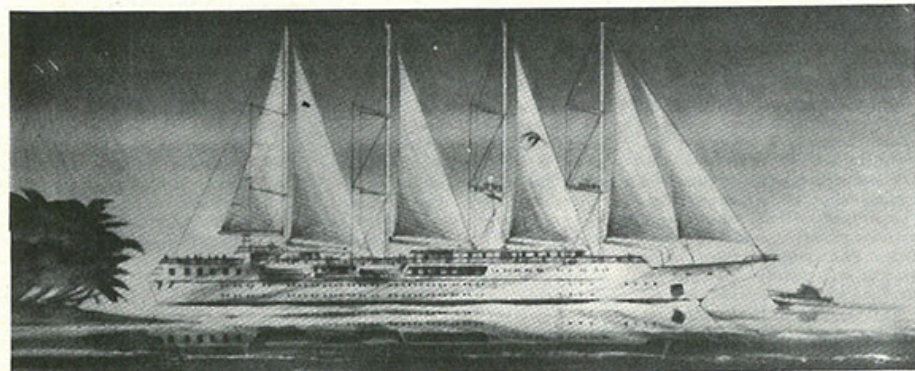
— 'Ακόμη και ο μεγάλος 'Αγγελος Τερζάκης είχε 'Αρκαδικήν καταγωγή (Κυνουρία).

— Τόν σύγχρονον ποιητήν Μ. Κασιήνην από Κερασίτσα Μαντινείας στο «Πέτρινο Κράβι» κι άλλα στην «Ναυτική 'Ελλάδα».

'Υπάρχουν κι άλλοι αξιόλογοι αλλά δεν γνωρίζω την ναυτική τους γραφίδα κι έτσι δεν αναφέρονται σ' αυτό το δημοσίευμα γιατί σχολιάζουμε τον 'Αρκαδισμό με την Ναυτιλία και γενικότερα την θάλασσα. Την θάλασσα που δεν υπάρχει λαός, που νά μην χορεύει κάθε στιγμή με τα κύματά της. Κάθε λεπτό ανοίγει καινούργιους ορίζοντες στα μυαλά των ανθρώπων. Πλουτίζει την πείρα τους και τους ανθρωπύει.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

'Ιστιοφόρα κρουαζιερόπλοια



'Ακολουθώντας το γενικό ρεύμα της κατασκευής νέων κρουαζιερόπλοίων βασισμένων σε τεχνικές που παρέχουν περισσότερη πολυτέλεια στους επιβάτες αλλά και μεγαλύτερη οικονομία στους διαχειριστές, η «Windstar Sail Cruises» ανέθεσε σ' ένα ναυπηγείο της Χάβρης την κατασκευή δύο κρουαζιερόπλοίων εφοδιασμένων με 'Ιστιά, με ήμερομηνίες παραδόσεων το 1986 και 1987. Τα σκάφη βασίζονται στο αρχικό σχέδιο της Βαρτσίλα, «Windcruiser», πάνω στο οποίο η 'Εταιρία πρόσθεσε τροποποιήσεις. 'Ετσι τώρα το σκάφος θα έχει μήκος 439 πόδια και μεταφορική ικανότητα 150 επιβατών σε 75 πολυτελείς καμπίνες. Το κύριο πλεονέκτημα στο όποιο βασίζεται η επιτυχία του νέου τύπου σκάφους άναψυχής είναι η τοποθέτηση των 'Ιστιών που ελπίζεται νά προσελκύσει, πολλούς νέους με ύψηλο εισόδημα που δεν ενδιαφέρονται μόνο για μία συμβατική κρουαζιέρα αλλά και όσους ταξιδιώτες αναζητούν κάτι ξεχωριστό για τις διακοπές τους. Τα

πανιά που θα ελέγχονται από κομπιούτερ, θα είναι κατασκευασμένα από ναύλον και μαζί με τις τρεις νηζελομηχανές θα προωθούν το σκάφος με ταχύτητα 14 κόμβων. 'Ακόμη μετατροπές στο αρχικό σχέδιο περιλαμβάνουν τη προσθήκη σταθερωτήρων, την αύξηση του πληρώματος στα 70-75 άτομα, την αφαίρεση μιάς υπερωψωμένης γέφυρας και την προσθήκη μίας αίθουσας με γυάλινη όροφή που θα είναι συγχρόνως εστιατόριο και ντισκοτέκ. 'Ενώ στους συμβατικούς τύπους κρουαζιερόπλοίων που ναυπηγούνται σήμερα η προσοχή δίνεται σε μεγαλύτερους και πολυτελέστερους δημόσιους χώρους, στο «Windcruiser» η πολυτέλεια γίνεται εμφανής στις καμπίνες που θα είναι μεγαλύτερες από τις κανονικές, θα είναι όλες εξωτερικές και θα διαθέτουν μπάνιο, μπάρ, ψυγείο, έγχρωμη τηλεόραση και βίντεο. Θα υπάρχουν 72 δίκλινες καμπίνες και άλλες 52 με περισσότερα κρεβάτια. 'Εκτός από την αίθουσα με την γυάλινη όροφή θα υπάρχει άλ-

λα μία μεγάλη αίθουσα και ένα εστιατόριο αρκετό για να εξυπηρετήσει όλους τους επιβάτες. 'Ακόμη για την διασκέδαση των ταξιδιωτών θα υπάρχουν καζίνο, ταινιοθήκη με βιντεοκασσέτες, πιάνο και σάουνα και διάφορα καταστήματα. Θα προσφέρονται επίσης σύνεργα ψαρκής, έξοπλισμός δύτευ, μικρά 'Ιστιοφόρα και άκατοι για σκι και γουίντσερφ. Τα σκάφη θα έχουν σάν βάση άναχωρήσεων ένα λιμάνι της ανατολικής Καραϊβικής και στις έβδομαδιαίες κρουαζιέρες τους θα περιλαμβάνονται προεγγύσεις στα μεγάλα λιμάνια της περιοχής αλλά και σε μικρά, άπομονωμένα, έξωτικά μέρη.

'Η εταιρία εξετάζει την πιθανότητα νά δημιουργήσει τις δικές της, 'Ιδιωτικές έγκαταστάσεις άναψυχής σε παραλίες των νησιών, έτσι ώστε ο ταξιδιώτης νά μπορεί νά κάνει τουρισμό στις μεγάλες πόλεις και νά διασκεδάσει με γουίντσερφ, καταδύσεις, σκι και ψάρεμα στις άπομονωμένες παραλίες της 'Εταιρίας. Οι μέχρι τώρα υπολογισμοί προύπολογίζουν μία τιμή εισιτηρίου γύρω στα 250 — 300 δολάρια την ήμερα για κάθε επιβάτη, που είναι μία από τις ύψηλότερες στον τομέα αυτό.

Δέν έχει ακόμα άποφασισθεί αν τα πλοία θα άπασχολούνται όλο το χρόνο στην Καραϊβική, ενώ εξετάζεται ακόμα η πιθανότητα περιοδικής άπασχολήσεώς τους στην Μεσόγειο. Τα δύο σκάφη θα νηολογηθούν στις Μπαχάμες και στην «Windstar Sail Cruise» συμμετέχουν ο έφοπλιστής Κάρλ. Γ. 'Αντρεν, η οικογένεια Στόλτ - Νίλσεν, οι γνωστοί ταξιδιωτικοί οργανισμοί της Ν. 'Υόρκης Σίρκλ Λάιν και Νταϊν Λάιν και οι εταιρίες «Manhattan Oil Transportation», «Higman Towing Co» και «Texas Habitat».

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 2249/1982

Σύμβαση ναυτικής εργασίας — Καταγγελία εξαιτίας της δηλώσεως του ναυτικού ότι θα συμμετάσχει σε παράνομη απεργία — μη νόμιμη — Συνέπειες.

«Αν ο πλοίαρχος καταγγείλει τη σύμβαση επειδή ο ναυτικός δήλωσε ότι θα συμμετάσχει σε παράνομη απεργία, ο ναυτικός έχει δικαίωμα αποζημιώσεως και εισπράξεως των εξόδων παλιννοστήσεως διότι η άποχή από την εργασία που εξάγγειλε ήταν κατά το χρόνο της καταγγελίας άπλη προπαρασκευαστική ενέργεια.»

Επειδή, τό κατά την δημοσίας τάξεως διάταξιν του άρθρου 72 ΚΙΝΔ δικαίωμα του πλοίαρχου να καταγγείλη την ώρισμένου ή άορίστου χρόνου σύμβαση ναυτολογήσεως οίουδήποτε μέλους του πληρώματος του πλοίου είναι άπόλυτον, χορηγούμενον εις αυτόν προς εξασφάλισιν της τάξεως και πειθαρχίας εις τό πλοίον και της κανονικής έκμεταλλεύσεως αυτού. Ο πλοίαρχος δέν υποχρεούται να τηρήση προθεσμίαν καταγγελίας, ούτε να έπικαλεσθή λόγον δικαιολογούντα την άπόλυσιν του ναυτικού, άλλα' ο άπολύόμενος δικαιούται της κατά τά άρθρα 75 παρ. 2 και 76 ΚΙΝΔ αποζημιώσεως (Α.Π. 551/1974 ΕΕΔ 34, 98), προς δέ και εις παλιννόστησιν, άτε της κατά τοιοϋτον τρόπον λύσεως της συμβάσεως μη διαλαμβανομένης μεταξύ των περιπτώσεων καθ' ός ο ναυτικός δέν έχει δικαίωμα παλιννοστήσεως. Η άξίωσις δαπανών παλιννοστήσεως, και δταν αύται εκαλύφθησαν από τόν μισθόν του έναγοντος ναυτικού, εξακολουθεϊ να θεμελιούται οϋχι εις τό άρθρον 60, άλλ' εις τό άρθρον 78 ΚΙΝΔ, και δέν μετουσιώνεται εις άξίωσιν ύπολοίπου μισθοϋ, καθ' όσον ο τελευταίος θεωρείται έξοφληθείς (κατά τό ύψος της σχετικής άξιώσεως) διά δόσεως αντί καταβολής, ήτοι διά του έγχειρισθέντος εισιτηρίου παλιννοστήσεως, τοσοϋτού μάλλον καθ' όσον ή έγχείρησις τοιοϋτού εισιτηρίου εις τόν άπολύόμενον ναυτικόν έκ μέρους του Πλοίαρχου δέν γίνεται προς άπόσβεσιν της έκ του άρθρου 78 ΚΙΝΔ (τυχόν ύφισταμένης) υποχρεώσεως του πλοιοκτήτου, τοϋθ' όπερ θα συνέβαινε μόνον έ'ν τό εισιτήριο επαναπατρισμού ήγοράζετο διά χρημάτων του πλοιοκτήτου και οϋχι του ναυτικού, άλλ' άποτελεϊ έκπλήρωσιν της έκ του άρθρου 235 του Ν.Δ. 187/1973 υποχρεώσεως του Πλοίαρχου. Τουναντίον, ή άξίωσις του έναγοντος - ναυτικού προς άπόδοσιν του έκ του μισθοϋ του παρακρατηθέντος ποσοϋ δι' έξοδα άποστολής αντικαταστάτου του άποτελεϊ καταβολήν άν-

τιστοίχως έλάσσονος μισθοϋ και ως τοιαύτη θεμελιούται εις τό άρθρον 60 του ΚΙΝΔ. Διά της ύπό κρίσιν άγωγής, έκθέτει ο έναγων ότι εις έκτέλεσιν συμβάσεως ναυτικής εργασίας άορίστου χρόνου, συναφθείσης έγγράφως έν Πειραιεί μεταξύ αυτού και της δευτέρας έναγομένης, νομίμως έκπροσωπούμένης ύπό του τρίτου των έναγομένων και ένεργούσης έν Ελλάδι ως αντιπροσώπου της πρώτης έξ αυτών, πλοιοκτητριάς του ύπό Έλληνικήν σημαίαν Φ/Τ πλοίου «Α», χωρητικότητος άνω των 4.500 τόννων. έναυτολογήθη την 1-1-1981, επί του άνω πλοίου ως Β' μηχανικό, αντί του έν ταύτη (άγωγή) καθοριζομένου μισθοϋ, και ότι ύπό την ρηθείσαν ειδικότητα ύπηρέτησε συνεχώς επί του πλοίου τούτου μέχρι της 30.7.1981, ότε εις τόν λιμένα Τσιγκτάο της Α. Κίνας έλύθη ή άνω σύμβασις αυτικής εργασίας διά μονομερούς καταγγελίας έκ μέρους του Πλοίαρχου. Βάσει του Ιστορικού τούτου και επί τώ προσθέτω Ισχυρισμώ ότι ή επίδικος σύμβασις διείπετο ύπό του έλληνικού δικαίου, διώκει ο έναγων όπως υποχρεωθούν οί έναγόμενοι και τώ καταβάλουν εις όλόκληρον έκαστος, Α) δραχμές 104.250 λόγω άποζημιώσεως άπολύσεως, ίσοϋμένης προς την μισθοτροφοδοσίαν 45 ήμερών, και Β) δραχμάς 116.000, παρακρατηθείσας έκ των δουλευμένων μισθών του δι' έξοδα παλιννοστήσεως του και άποστολής αντικαταστάτου του. Οϋτως έχουσα ή ύπό κρίσιν άγωγή, δι' ήν συμφώνως τώ άρθρω 71 Εισ. Ν. Κ.Πολ.Δ., κατεβλήθη τό προσήκον τέλος δικαστικού ένσήμου μετά των ύπέρ τρίτων νομίμων προσαυξήσεων κατά τάς προσκομιζόμενας άποδείξεις άρμόδιως (άρθρ 16 άρ. 2, 22, 25 παρ. 2, 37, 33, 42 παρ. 2, 3 παρ. 1 του Κ.Πολ.Δ.) φέρεται προς έκδίκασιν ένώπιον του δικαστηρίου τούτου κατά την έν προκειμένω τηρουμένην ειδικήν διαδικασίαν των εργατικών διαφορών (άρθρα 82 ΚΙΝΔ και 663 έπ. Κ.Πολ.Δ.) και είναι νόμος βάσιμος, έρειδομένη επί των έν τώ μείζονι σκέψει παρατεθεισών διατάξεων, ως και επί των τοιοϋτων των άρθρων 25 ΑΚ και 1 ν. 762/1978, έν συνδυασμώ προς τάς διατάξεις της διά της ύπ' αριθ. 70114/7825/1980 αποφάσεως του Υ.Ε.Ν. κυρωθείσης από 28.1.1980 Σ.Σ.Ν. Έργασίας πληρωμάτων φορτηγών πλοίων 4.500 τον. d.w. και άνω, και του διά της ύπ' αριθ. 70114/8155/1980 όμοίας του ΥΕΝ κυρωθέντος από 16.12.1980 συμφωνητικού Ένώσεως Μ.Ε.Ν. Όθεν, ή ύπό κρίσιν άγωγή τύποις δεκτική καθίσταται και έρευνητέα καθ' οϋσίαν αποβαίνει.

Επειδή, έν περιπτώσει λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως διά καταγγελίας ύπό του Πλοίαρχου δικαιολογούμενης έκ παραπτώματος του ναυτικού, όσον συνιστά και ή άδικαιολόγητος μη παροχή εργασίας (Κ α μ β ύ σ η, Ναυτεργατικόν Δίκαιον,

ύπ' άρθρα 75 σημ. Α και 65 — Β ε ρ ν ά ρ — δ ο υ, Τό Δίκαιον της Ναυτικής Έργασίας σελ. 41 και 54 και 54 σημ. 80), ο τελευταίος (ναυτικός) στερείται, καθ' άρθρον 78 παρ. 2α του ΚΙΝΔ, των εξόδων παλιννοστήσεως, προσέτι δέ δημιουργείται ευθύνη του, ως όφειλέτου, συμφώνως προς τάς διατάξεις των άρθρων 65 του ΚΙΝΔ και 330, 297, 298 Α.Κ., προς άποζημιώσιν του πλοιοκτήτου, ως δανειστοϋ, διά την έκ της ύπαιτίου άθετήσεως της υποχρεώσεως του ναυτικού προσγενομένη έκ της δαπάνης της άποστολής αντικαταστάτου αυτού (πρβλ. Έφ. Πειρ. 753/1980 ΕΝΔ 9, 165).

Εξ άλλου, ο μη δικαιούμενος εις παλιννόστησιν ναυτικός έχει, κατά τάς διατάξεις των άρθρων 904 και έπ. του Α.Κ., υποχρέωσιν προς άπόδοσιν της ώφελείας, καθ' ήν κατέστη άνευ νομίμου αίτίας πλουσιώτερος έκ της περιουσίας του δαπανήσαντος διά την παλιννόστησιν του πλοιοκτήτου, έφ' όσον όπωσδήποτε θα έπαλιννόσσει οϋτος δαπάναις του, όπερ και άπέφυγε να καταβάλη. Έν τη περιπτώσει ταύτη ο ναυτικός υποχρεούται ν' άποδώσει την άξίαν της ληφθείσης παροχής, ήτοι της μεταφοράς αυτού και των άποσκευών του έκ της άλλοδαπής εις την Ελλάδα και της καθ' αυτήν διατροφής του, εις ήν περιλαμβάνονται και τά έξοδα παραμονής του εις ξενοδοχείον κατά την επάνοδόν του εις Ελλάδα, δοθέντος ότι δέν είναι εις θέσιν να προβή εις αϋτουσίαν άποδοσίν των (Έφ. Πειρ. 753/1980 ένθ' άνωτ.). Έν προκειμένω, ή πρώτη των έναγομένων πλοιοκτήτρια εταιρία Ιστορεί διά των επί της έδρας κατά την έκφώνησιν της υποθέσεως κατατεθεισών προτάσεων της ότι ή έν τη ήγουμένη σκέψει άναφερομένη σύμβασις ναυτολογήσεως του έναγοντος έλύθη διά καταγγελίας ύπό του Πλοίαρχου της, λόγω παραπτώματος αυτού (έναγοντος) και διότι οϋτος, μετασχών εις παράνομον άπεργίαν απέσχεν άδικαιολογήτως έκ της έκτελέσεως των καθηκόντων του. Ότι συνεπεία της τοιαύτης άντισυμβατικής και ύπαιτίου συμπεριφοράς του έναγοντος προξενήθη εις ταύτην ζημία, συνισταμένη εις την δαπάνην άποστολής αντικαταστάτου αυτού εις τό πλοίον της. Ότι ο έναγων καίτοι λόγω της κατά τόν έκτεθέντα τρόπον λύσεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως του δέν έδικαιούτο έξόδων παλιννοστήσεως, έν τούτοις έπαλιννοστήθη δαπάναις αϋτης, έντεϋθεν δέ ουτος κατέστη, κατά τό ποσόν των σχετικών έξόδων, άδικαιολογήτως πλουσιώτερος εις βάρος της περιουσίας της. Ότι έναντι του δι' άμφοτέρας τάς ως άνω αίτίας δαπανηθέντος ύπ' αϋτης συνολικού ποσοϋ των 198.625 δραχμών, αϋτη, κατά την μετά την άπόλυσιν του έναγοντος γενομένην τελικήν έκκαθάρισιν του λογαριασμοϋ του, παρεκράτησεν

εκ των δεδουλευμένων μισθών του μέρους των άνω εξόδων και δή ποσόν 116.000 δραχμών. 'Επί τούτοις διώκει ή άνω έναγομένη διά της παραδεκτώς κατ' άρθρον 268 παρ. 1, 3 και 4 του Κ.Πολ. Δ. άσκηθείσης διά των προτάσεων άνταγωγής (Ιδ. 'Εφ. 'Αθ. 3375/1979 ΝοΒ 28, 107 'Εφ. Πειρ. 791/1979 ΕΝΔ 7, 568), όπως υποχρεωθεί ό ενάγων άντεταγόμενος και τη καταβάλη τό έξ 82.650 δραχμών υπόλοιπον των άνω εξόδων. Ούτως έχουσα ή άνταγωγή αύτη, δι' ήν, συμφώνως τώ άρθρω 71 Εισ. ν. Κ.Πολ.Δ., κατεβλήθη τό προσήκον τέλος δικαστικού ένσήμου μετά των υπέρ τρίτων νομίμων προσαυξήσεων κατά τάς προσκομιζόμενας άποδείξεις, νόμω βάσιμος παρίσταται έρειδομένη επί των προδιαληφθεισών διατάξεων ως και επί της τοιαύτης του άρθρου 914 Α.Κ. 'Οθεν, τύποις δεκτέ καθίσταται και αύτη, και δέον συνεκδικαζομένη μετά της άγωγής λόγω της προδήλου αυτών συναφείας (Κ.Πολ.Δ. 246) νά έρευνηθή κατ' ουσίαν.

'Επειδή, έκ του πρόσ άλλήλας συνδυασμού των διατάξεων των άρθρων 23 παρ. 2 του Συντάγματος (1975) και 32 παρ. 1 του καταργηθέντος ήδη ν. 330/1976, όπερ διείπε, κατά ρητήν πρόβλεψιν αυτού (άρθρ. 1 παρ. 4) και την άπεργίαν των ναυτικών και έθεσπίσθη επί των σκοπώ ύλοποιήσεως των δι' αυτού (Συντάγματος) άναγνωριζομένων, έν σχέσει πρόσ την έργατικήν τάξιν, δικαιωμάτων και έναρμονίσεως πρόσ τάς διεθνείς συμβάσεις εργασίας, συναγεται σαφώς ότι ό συντακτικός νομοθέτης άνεγνώρισε ευθέως, κατ' άρχήν, τό δικαίωμα της συνδικαλιστικής έλευθερίας των εργαζομένων και τό δικαίωμα προσφυγής τούτων εις άπεργίαν ως τό έσχατον όπλον έν τη επιδιώξει των έναντι της έργοδοσίας αίτημάτων των, πλην όμως τό ούτω άναγνωριζόμενον δικαίωμα υπήγαγεν εις συγκριμένους περιορισμούς. Μεταξύ των επιβληθέντων περιορισμών ήτο και ή άπαγόρευσις του πρόσ άπεργίαν δικαιώματος, όταν τούτο ήσκειτό καταχρηστικώς (άρθρ. 33 παρ. 1 ν. 330) έν τη έννοία του άρθρου 281 του Α.Κ. Συνέπεια της καθ' υπέρβασιν των υπό της διατάξεως ταύτης τιθεμένων όρίων γενομένης άσκήσεως, του άνω δικαιώματος ήτο ότι ό καθ' ού έστρέφετο ή άσκησις ήδύνατο νά ζητήση την άπαγόρευσιν παρομοίας άσκήσεως έν τώ μέλλοντι και κατ' αύτήν έτι την διαδικασίαν των ασφαλιστικών μέτρων. Περαιτέρω, και όσον άφορά ειδικότερον τούς ναυτικούς, ή έν γνώσει συμμετοχή αυτών εις παράνομον άπεργίαν, οτα είναι και ή καταχρηστική (ΑΠ 861/1980 ΕΕΝ 48, 30 έπ.), άποτελεϊ περίπτωσιν άδικαιολογήτου μή παροχής εργασίας, συνιστά δηλονότι βαρύ παράπτωμα του ναυτικού δικαιολογούν την άνευ άποζημιώσεως άπόλυσιν αυτού (βλ. Βερνάροδου, έν άνωτ. και Καμβύση ν, ένθ' άνωτ.). 'Εν προκειμένω, έκ των καταθέσεων των νομοτύπως έπ' άκροατηρίου έξετασθέντων μαρτύρων άποδείξεως και άνταποδείξεως, ως αβται διατυπώνται εις τά ταυτάριθμα τη παρούση πρακτικά, έκ πάντων των έπικαλουμέ-

νων και νομίμως προσκομιζομένων λοιπών έγγραφων, ως και έκ των υπό των πληρεξουσίων δικηγόρων των διαδίκων έγγραφως διά των προτάσεων αυτών άναπτυχθέντων και συνομολογηθέντων, άπεδείχθησαν, κατά την κρίσιν του δικαστηρίου, έκ των πρόσ θεμελίωσιν των υπό κρίσιν άγωγής και άνταγωγής προταθέντων, τά έξής πραγματικά περιστατικά:

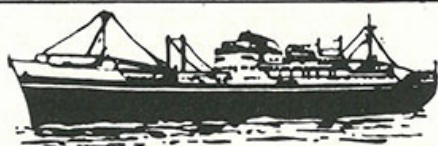
'Ο ενάγων, ών μέλος της Πανελληνίου 'Ενώσεως Μηχανικών 'Εμπορικού Ναυτικού, βάσει έγγραφου συμβάσεως ναυτολογήσεως, συναφθείσης έν Πειραιή την 30.12.1980 μεταξύ αυτού και της δευτέρας έναγομένης, εκπροσωπούμενης κατά νόμον υπό του τρίτου των έναγομένων και ένεργούσης ως άντιπροσώπου της πρώτης έξ αυτών άλλοδαπής πλοιοκτητρίας εταιρίας, προσελήφθη, δι' άόριστον χρόνον, εις την ύπηρεσίαν της τελευταίας ως δεύτερος Μηχανικός του υπό 'Ελληνικήν σημαία φορτηγού πλοίου αυτής «Α», χωρητικότητας 30.000 τόνων δ.ω., ύφ' ήν ιδιότητα έναυτολογήθη επί του πλοίου τούτου, επιβάς την 1.1.1981 εις Σουέξ Α'ιγύπτου, ένθα εύρίσκειτο τό πλοίον τούτο. 'Η σύμβασις αύτη διείπετο υπό του 'Ελληνικού δικαίου και των οικείων 'Ελληνικών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, εις ός ρητώς υπεβλήθησαν οι συμβαλλόμενοι διά της προμνησθείσας συμβάσεως, ως έκ του περί ταύτης μετ' επικλήσεως προσκομιζομένου έγγραφου άποδεικνύεται, ως μισθός δέ συνεφωνήθη τό ποσόν των 62.000 δραχμών, περιλαμβανόν τόν βασικόν μισθόν, τό έπίδομα Κυριακών και τό δώρον πλοιοκτητών.

'Επί του έν λόγω πλοίου ό ενάγων ύπηρετήσε μέχρι και της 30.7.1981, ότε άπελύθη υπό του Πλοίαρχου εις τόν λιμένα ΤSINCTAO της Κίνας κατόπιν καταγγελίας υπό τούτου (Πλοίαρχου) της συμβάσεως. Οι έναγομένοι ύποστηρίζουν ότι ή καταγγελία αύτη έδικαιολογείτο έκ παραπτώματος του ενάγοντος. 'Ισχυρίζονται ειδικότερον ούτοι ότι ό ενάγων άπέσχεν άδικαιολογήτως έκ της εκτελέσεως των καθηκόντων του λόγω συμμετοχής του εις παράνομον άπεργίαν, άναγνωρισθείσαν ως τοιαύτην διά δικαστικής άποφάσεως. 'Εκ των μνησθέντων άποδεικτικών στοιχείων άπεδείχθησαν, έν άναφορά πρόσ τόν Ισχυρισμόν τούτον των έναγομένων, συνιστώσα ένστασιον καταλυτικήν της άγωγής (Βερνάροδου, τό Δίκαιον της ναυτικής εργασίας, σελ. 53) και άποτελούντα την βάση της υπό της πρώτης έκ τούτων άσκήσεως ως άνω άνταγωγής, τά κάτωθι πραγματικά περιστατικά: την 25ην Μαΐου 1981 ή Γενική Συνέλευσις του νομίμως συνεστημένου σωματείου των μηχανικών του έμπορικού Ναυτικού υπό την έπωνυμίαν «Πανελλήνιος 'Ενωσις Μηχανικών 'Εμπορικού Ναυτικού», άπεφάσισεν, εις έκτακτον συνεδρίαν πραγματοποιηθείσαν έν Πειραιή, α) την κάθοδον των μελών αυτής εις 3ήμερον προειδοποιητικήν άπεργίαν ήτις ήθελε πραγματοποιηθή δι' όσα μέν πλοία εύρίσκοντο εις λιμένας άπό 13.7.1981 έως 11.8.1981, δι' άπαντα δέ τά έν πλώ εύρισκόμενα τοιαυτά μετά τόν κατάπλου την άσφαλή πρόσδεσιν αυτών, και β) την κλιμάκωσιν της έν λόγω άπεργίας εις άόριστον διαρκείας τοιαύτην, εάν έντός του ρηθέντος χρονικού διαστήματος δέν Ικανοποιούντο τά δι' αύτή (άπεργία) και πρόσ την 'Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών ύποβληθέντα διά της άπό 11.5.1981 έξωδίκου δηλώσεως αυτού (σωματείου) αίτήματα. 'Η τελευταία ('Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών), μέλος της όποίας άπετέλει και ή έναγομένη πλοιοκτητρια εταιρία, μή στέρξασα εις Ικανοποίησιν των άνω αίτημάτων και θεωρήσασα την κατά τά έκτεθέντα κηρυχθείσαν άπεργίαν ως καταχρηστικήν, προσέφυγε διά της άπό

17.6.1981 αίτήσεώς της ένώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς, όπερ, δεχθέν την αίτησιν ταύτην, εξέδωκε, κατά την διαδικασίαν των ασφαλιστικών μέτρων, την ύπ' αριθ. 1813/13.7.1981 άπόφασιν του, δι' ής τό ρηθέν σωματεϊόν (ΠΙΕΜΕΝ) ύπεχρεώθη νά παραλείψη εις τό μέλλον ολάνδήποτε άπεργιακήν εκδήλωσιν έπ' άπειλή των έν αύτή κυρώσεων. Μετά ταυτα ή έναγομένη πλοιοκτητρια εταιρία έγνωστοποίησε, διά του πλοίαρχου της, εις τούς μηχανικούς του άνω πλοίου, έν οίς και ό ενάγων, ότι ή υπό του άνω σωματείου αυτών κηρυχθείσα άπεργία ήτο παράνομος, τυχόν δέ συμμετοχή εις αύτήν θά συνεπήγετο την άμεσον άπόλυσιν των. Παρά ταυτα ό ενάγων υπείκων εις τάς έντολάς της διοικήσεως του σωματείου του, ήτις έπέμενε εις την πραγματοποίησιν της έπαγγελθείσης, πλην παρανόμου, άπεργίας, εκδήλωσεν εις τόν Πλοίαρχον την 28.7.1981 ότι μετά την εκφόρτωσιν του πλοίου θά άπόσχη επί τώ λόγω τούτων, της εκτελέσεως των καθηκόντων του. Την 30.7.1981 και πρίν ή ολοκληρωθή ή εκφόρτωσις του πλοίου, ό Πλοίαρχος, έν συνενοήσει, προφανώς, μετά της έργοδοτίας πλοιοκτητρίας, απέλυσε τόν ενάγοντα, κατά την και έν τώ ήμερολογίω γεφύρας γενομένην έγγραφην, «λόγω δηλώσεως συμμετοχής εις άπεργίαν μή νόμιμον» 'Υπό τά δεδομένα όμως ταυτα πραγματικά περιστατικά, άτινα άποδεικνύονται και έξ αυτής ταύτης της καταθέσεως του μάρτυρος άνταποδείξεως, ή έκ μέρους του Πλοίαρχου μονομερής καταγγελία της ένδίκου συμβάσεως ναυτολογήσεως δέν έδικαιολογείτο έκ τινος άντισυμβατικής και ύπαιτιου συμπεριφοράς του ενάγοντος, άτε της ύπ' αυτού άπειληθείσης άποχής έκ των καθηκόντων του μή εξαχθείσης πέραν του προπαρασκευαστικού σταδίου, δοθέντος ότι ό Πλοίαρχος έσπευσε νά προβή εις ταύτην (καταγγελίαν) επί τη άπλή δηλώσει αυτού (ενάγοντος) ότι θά συμμετάσχη ένεργώς εις την άνω παράνομον άπεργίαν, τούθ' όπερ όμως, ως γεγονός μέλλον ήδύνατο νά άποτραπή, π.χ. λόγω μεταμελείας αυτού. Κατ' άκολουθίαν πάντων τούτων, έφ' όσον δηλονότι ή υπό του ενάγοντος δηλωθείσα άπλως βούλησις περί συμμετοχής εις την ρηθείσαν παράνομον άπεργίαν δέν συνιστά, κατά την κρίσιν του δικαστηρίου, παράπτωμα δικαιολογούν την άνευ άποζημιώσεως άπόλυσιν του, ούτος (ενάγων) έδικαιούτο της ύπό τη μνησθείσης διατάξεως του άρθρου 76 ΚΙΝΔ προβλεπομένης άποζημιώσεως, ήτις, έν όψει των προα αφερθείσαν και κατά τόν τελευταίον πρόσ της άπολύσεως μήνα καταβληθείσαν εις τούτον πάσης φύσεως άποδοχών, κατά του ύψους των όποιων, ειρήσθω, ούδεμία αίτίας προβάλλεται, άνέρχεται, ύπολογιζομένου και του υπό ρηθείσης Σ.Σ.Ν.Ε. προβλεπομένου άντιτίμου τροφής (δρχ 250 ήμερησίως), εις την μισθοτροφοδοσίαν 45 ήμερών, ήτοι εις 104.250 δραχμάς (άποδ. 62.000 σύν άντ. τροφής 7.500 Ισον 69.500 δρχ. μηνιαίως επί 11 1/2 μήνας).

Περαιτέω υπό τά ως άνω δεκτά γεγόμενα ως άποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά ό ενάγων, άσκήσας άμελλητί και τό πρόσ παλιννόστησιν δικαίωμα αυτού (άρθρ. 79 ΚΙΝΔ), άφ' έ- νό μ έν δικαιοϋτο των έξόδων παλιννόστησεως ως τος εις 'Ελλάδα, άφ' έτέρου δέ δέν ύπεχρεούτο εις καταβολήν των υπό της έναγομένης πλοιοκτητρίας γενομένων, τυχόν, έξόδων άποστολής άντικαταστάτου του. 'Επομένως, άδικαιολογήτως ή περί ής ό λόγος έναγομένη παρακράτησε, δι' άμφοτέρας τάς άνω αίτίας, έκ των δεδουλευμένων μισθών του ενάγοντος τό ποσόν των 116.000 δραχμών, όπερ, ένεκα τούτου, είναι άποδοτέον εις αυτόν έντόκως, επί τώ νομίμω τόκω, άπό της επιδόσεως της άγωγής κατά τό νόμιμον και βάσιμον περί τούτου αίτημα αυτού (Α. Κ 346).

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Φαίδρα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Alcazar», υπό Ισπανική σημαία, ναυπηγήσεως του 1971, 73.503 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Marine Hawk Shipping Inc.» (κ. Εύαγ. Καλλιάνος).

— «Σάμτζων Κάπταιν» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 89, 35.208 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Milatos Compania Naviera S.A.» (κ. Κων. Βέννης).

— «Αγγεϊντιαν», μπάλκ κάρριερ, πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, ναυπηγήσεως του 1970, 10.886 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Milatos Compania Naviera S.A.» (κ. Ιωάν. Αγγελάκης).

— «Πατριώτης», φορτηγό, ναυπηγούμενο NO. 1928, 25.000 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Patriotis Shipping Company Limited» (κ. Μιχ. Παγώνης).

— «Βύρων Γενέος» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Liebana», υπό Ισπανική σημαία, ναυπηγήσεως του 1972, 28.021 τόν. γκρός πού ανήκει στην εταιρία «Maractive Compania Naviera S.A.» (κ. Μιχ. Στεφανόπουλος).

— «Μουσάκη», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Cassiopeia Maru» υπό Ιαπωνική σημαία, ναυπηγήσεως του 1972, 35.506 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Migros Navigation Inc.» (κ. Μιχ. Καμπούρης).

— «Φωτεινή Φ.», φορτηγό, πρώην «Hano» υπό Φινλανδική σημαία, ναυπηγήσεως του 1968, 2.928 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Compania Maritima Katerina S.A.» (EVICAR COMPANIA NAVIERA S.A.).

— «Ηλέκτρα», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Gallant» υπό Λιβερτιανή σημαία, ναυπηγήσεως του 1972, 54.719 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «World Ranger Shipping Inc.» (κ. Ε. Άγγ. Καλλιάνος).

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Πρωτεύς» 76.559 τόν. d.w. 37.419 τόν. γκρός βρετανικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι ποσού περί τών 2,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν τό Ιαπωνικό

μπάλκ κάρριερ «Silver Moon» 39.814 τόν. d.w. με φορτωτήρες, ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 5,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Kohokohe» 23.712 τόν. d.w. με φορτωτήρες, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 1,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό υπό ελληνική σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μυρτιά» 25.067 τόν. d.w., 14.948 τόν. γκρός του 1968, έναντι ποσού 700 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό δηζελοκίνητο Λιβερτιανό δεξαμενόπλοιο «Sealion» 133.725 τόν. d.w., 60.929 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, εφοδιασμένο με συστήματα IGS/COW, έναντι ποσού περί τών 3,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Μάουντ Πίνδος» 61.938 τόν. d.w., 33.147 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1974, έναντι ποσού πού πλησιάζει τά 7 εκατομ. δολλάρια.

Διαλύσεις

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό μικτό σκάφος «Αθήνικ», 36.656 τόν. γκρός του 1967, αντί δολ. 129 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Στό Πακιστάν επωλήθη γιά διάλυση τό ελληνικό φορτηγό πλοίο «Αθηνς Ση», 5.023 τόν. γκρός του 1961, αντί δολ. 96 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Τουγκοί διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό - ψυγείο «Ευλαλία», 8.630 τόν. γκρός του 1959, αντί δολ. 84 ανά τόννο βάρους.

— Στήν Ινδία παραδόθηκε γιά διάλυση τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Νικάτωρ» 10.275 τόν. γκρός του 1964, αντί δολ. 101 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ουρανία Κ.» 15.377 τόν. γκρός του 1963, αντί δολ. 125,50 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό πλοίο - ψυγείο «Βινγκάρν», 6.572 τόν. γκρός του 1960, αντί δολ. 124 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

Ευχαριστήρια σέ ελληνικό πλήρωμα

Ο ύπατος Άρμυστής τών Ήνωμένων Έθνών γιά θέματα προσφύγων, ευχαρίστησε με τηλεγράφημά του, τό πλήρωμα καί τόν πλοίαρχο του φορτηγού «Κρήτη Γκάρνερ» γιά τή διάσωση στή θάλασσα τής Νότιας Κίνας 60 Βιετναμέζων προσφύγων τούς όποιους περισυνέλλεξε καί αποβίβασε στή Σιγκαπούρη, τόν περασμένο Δεκέμβριο. Γιά τήν ίδια άξίειπαινη ένέργεια, ό ύπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας έστειλε συγχαρητήρια πρós τόν πλοίαρχο καί τό πλήρωμα του σκάφους, όπου τονίζεται ότι με τήν ενέργειά τους αύτή τίμησαν τήν Έλληνική Ναυτιλία καί τήν ναυτική μας παράδοση.

Βοήθεια από Έλληνες ναυτικούς

Ένώ έπλεε από τή Βομβάη γιά τά νησιά του Μαυρίκιου τό δεξαμενόπλοιο «Λάκων», ό άστυριαστής έπιασε ένα σήμα έπειγόν πού ανέφερε ότι σέ παραπλήσιο νησί ύπηρχε ένα τραυματισμένο άτομο πού έπρεπε νά μεταφερθεί έπειγόντως σέ νοσοκομείο. Πράγματι ό πλοίαρχος του σκάφους Ι. Κατσούλης, άλλαξε πορεία καί παρέλαβε τόν τραυματία από τό νησί γιά νά τόν μεταφέρει στόν Μαυρίκιο.

Τό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία τής Τράπεζας τής Ελλάδος τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στήν χώρα μας κατά τό δεκάμηνο χρονικό διάστημα από τόν Ιανουάριο μέχρι τόν Οκτώβριο του 1984 ήταν 913 εκατομ. δολλάρια, παρουσίασε δηλαδή μείωση κατά 15,2% έναντι τών 1.076 εκατ. δολλαρίων τής αντιστοίχου περιόδου του 1983.

Ειδικά κατά τόν Οκτώβριο του 1984 τό συνάλλαγμα έφτασε τά 105 εκατομ. δολλάρια, έναντι 107 εκατομ. δολλαρίων του 1983, σημειώνοντας μείωση 1,9%.

Λαθρεπιβάτες

Λίγο μετά τόν απόπλου από τό Μαρόκο πάνω στό κυπριακό φορτηγό «Όλγα» βρέθηκαν δύο λαθρεπιβάτες. Μετά από προσεγγίσεις στήν Τυνησία καί τήν Ιταλία όπου οι Άρχές δέν δέχθηκαν τήν αποβίβαση τους, άν καί ή πλοιοκτήτρια εταιρία αναλάμβανε όλα τά έξοδα παλιννοστήσεως, τό πλοίο κατέπλευσε στόν Πειραιά όπου ζητήθηκε από τό ΥΕΝ νά γίνουν οι απαραίτητες ένέργειες γιά τόν επαναπατρισμό τους.

Επίσης δύο Ινδονήσιοι λαθρεπιβάτες άνακαλύφθηκαν στό φορτηγό πλοίο «Στάδιον» μετά τήν αποχώρηση από τό Κήλογκ τής Μαλαισίας. Τό σκάφος πρόκειται νά καταπλεύσει στή Γαλλία καί τό ΥΕΝ ενημέρωσε τήν πρεσβεία μας στή Γαλλία γιά νά φροντίσουν γιά τήν αποβίβαση καί παλιννόστησή τους.

Δύο Ξανζανοί, από τούς όποιους ό ένας παρουσίασε άργότερα συμπτώματα σχιζοφρένειας βρέθηκαν στό φορτηγό «Άτρεβίδα» στίς 29 Σεπτεμβρίου, ενώ τό σκάφος είχε αναχωρήσει από τήν Τανζανία γιά τήν Κίνα όπου επρόκειτο νά πωληθεί. Μετά τήν άρνηση τών Άρχών τής Τζακάρτας, του Σέμ-



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

S. Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

(Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 9 Ἰανουαρίου. Τιμές σέ δολλάρια ἀνά μετρικό τόννο, ἐκτός ἂν ἄλλως σημειώνεται. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ὑόρκη).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Βοστώνης	183/186	186/192	246/250
N. Ὑόρκης	177/179	184/185	250/252
Φιλὰδελφείας	178/180	183.50/186	250/252
Βαλτιμόρης	179/180	185/186	250/252
Νόρφολκ	177/179	181.50/184	250/252
Σαβάννας	178/183	184/190	250/251
Τζάκσονβιλ	183/185	188/190	258/260
Π. Ἑβεργκλέιτς	179.50	189	250
Τάμπα	174/179	179/184	240/242
Μόμπιλ	166/168	171/174	246/249
N. Ὁρλεάνης	164.50/165.50	168/168.50	245/246
Μπωμόντ	166/169	171.50/172	248/249
Χιούστον	164/165	166.75/168	246/249
K. Κρίστι	168/170	174/176	244/245
Λ. Ἀντζελες	163/164	166.50/167.50	224/226
Σ. Φραντζίσκο	164/165	167/168	225/227
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	—	181/183	229/230
Σηάτλ	165/170	167/172.50	227/230
Βανκούβερ	—	207/208.50	295/296
Ἄγ. Εὐστάθιος	180/183	189/192	265/270
Φρήπορτ/Μπαάχμας	184/185	188/189	260/262
Ἀρούμπα/Κιουρασάο	182.50/188.20	195.20/201.90	258/271.75
Τρίνιταντ	188/193	200/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	182/184	187.50/189	260/262
Σαϊντ Κρουά	27.60	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	27.46	28.04	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
Ἀμβέρσας	188/188.50	189/191	219/221
Ρότερνταμ	185.50/186.50	188/189	218/221
Ἀμβούργου	—	188/189	224/226
Γαλλίας	177/178	186/188	246/248MTW
Ἰσπανίας	185/186	189/190	242/245MTW
Θέουας	185/186	189/190	242/245MTW
Γένουας	186/187	188/ 90	245/250
Αὐγούστας	184/185	188/189	248/250
Πειραιά	—	190/194	239/242
Σουέζ Κανάλ	184/197	187/200	261/274
Τζέντα	—	174/185	271/282.65
Νταμμάμ	—	178/185	268/275
Ράς Τανούρα	—	190	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντῶρμπαν	—	178/179	315/320MTW
Σιγκαπούρης	176/176.50	180/181.50	235/236
Ἰαπωνίας	187/188	190/192	244/249

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τοῦ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΜΕΣΙΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ συνήλθεν σήμερον τήν 5ην Δεκεμβρίου 1984, εἰς τὰ γραφεῖα του.

Πρό τῆς ἡμερησίας Διατάξεως ὁ Πρόεδρος ἀνεφέρθη εἰς τόν πρόσφατον θάνατον τοῦ διαπρεποῦς ἐφοπλιστοῦ Ἀντωνίου Χανδρῆ καί ἀνέπτυξεν τό ἔργον καί τās προσφερθείσας ὑπηρεσίας τοῦ ἐκλιπόντος εἰς τήν γενικωτέραν ὑποθεσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὑπεγράμμισεν δέ τό δῶσαναπλήρωτον κενόν, τό δημιουργούμενον ἐκ τῆς προώρου ἀπώλειας τοῦ διακεκριμένου ἀνδρός.

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον ὁμοφώνως ἀπεφάσισεν ὅπως:

1. Σταλεῖ συλλυπητήριον γράμμα εἰς τήν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάτος.
2. Νά διατεθεῖ τό ποσόν τῶν 25.000 δραχμῶν εἰς μνήμην αὐτοῦ ὑπέρ τοῦ Ὁρφανοτροφείου Χατζηκυριακείου.
3. Νά δημοσιευθεῖ τό παρόν διά τοῦ Τύπου.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 5 Δεκεμβρίου 1984

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

που καί τῆς Μανίλας νά ἐπιτρέψουν τήν ἀποβίβαση τῶν λαθρεπιβατῶν, ἀλλά καί τῶν Κινέζων ἀγοραστῶν νά παραλάβουν τό πλοῖο μέ τούς λαθρεπιβάτες, τό ΥΕΝ ἐνημέρωσε τίς διπλωματικές μας ἀρχές στήν Μανίλα γιά νά ἀπομακρυνθοῦν οἱ λαθρεπιβάτες ἀφοῦ ἡ συνέχιση τῆς παραμονῆς τους στό πλοῖο θά ἐπιδεινώσει τήν ψυχική τους κατάσταση καί προξενεῖ προβλήματα στό πλοῖο καί στό πλήρωμα.

Προαγωγές στό Λ.Σ.

Μέ προεδρικό διάταγμα προήχθησαν στό βαθμό τοῦ πλωτάρχη Λιμενικοῦ Σώματος οἱ ὑποπλοίαρχοι: Ἀγγ. Ταξιδάρχου, Ἀγγ. Ράντος, Ἡλ. Κοντιάλης, Δημ. Μούρτζης, Εὐθ. Πενιάς, Γιώργ. Βαρσάμης, Βασ. Μπατσάκης, Φωτ. Παναγόπουλος, Βασ. Παλαιοροῦτης καί Δημ. Λέκκας.

Ἡ κλήρωση τοῦ διαγωνισμοῦ τῆς ΕΕΕ γιά τή Ναυτιλία

Ἡ κλήρωση τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ διαγωνισμοῦ γιά τή ναυτιλία πού εἶχε ἀρχικά ἀναγγελθεῖ μέσω τοῦ περιοδικοῦ ΕΝΑ γιά τίς 15 Ἰανουαρίου, λόγω κωλύματος θά πραγματοποιηθεῖ, στίς 28 Ἰανουαρίου 1985, ἡμέρα Δευτέρα στά γραφεῖα τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Τά ἀποτελέσματα τοῦ διαγωνισμοῦ θά ἀνακοινωθοῦν στό τεῦχος τοῦ «ΕΝΑ» πού θά κυκλοφορήσει τήν Πέμπτη, 14 Φεβρουαρίου

Πρόστιμα γιά τή ρύπανση

Πρόστιμα ὕψους 80.000 δρχ. ἐπέβαλε τό Κεντρικό Λιμεναρχεῖο Πειραιά σέ τρία ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια, τὰ «Ποσειδῶν», «Ὠκεανός» καί «Γουόρλντ Ρενεσάνς» γιατί δέν διέθεταν τό «Διεθνές Πιστοποιητικό πρόληψης τῆς ρύπανσης ἀπό πετρέλαιο» καί πρόστιμο ὕψους 100.000 δρχ. στό δεξαμενόπλοιο «Μαντινεία» γιατί ὁ πλοίαρχός του δέν τηροῦσε κανονικά τό βιβλίο πετρελαίου.

Ἐπίσης γιά ρύπανση τῆς θάλασσας μέ ἀπόβλητα, τιμωρήθηκε τό ξενοδοχεῖο «ΠΑΝΤΟΒΑΣ» ἀπό τό Κεντρικό Λιμεναρχεῖο τῆς Κέρκυρας μέ πρόστιμο 120.000 δρχ.

Οἱ ναυτικοί τοῦ «ANNA MINA»

Ἦς ἐγκατελειμένο ἀπό τούς πλοιοκτῆτες του στό Σουέζ, φέρεται τό φορτηγό «Ἄννα Μίνα» στό ὁποῖο ἐπιβαίνουν 11 Ἑλληνες ἀξιωματικοί οἱ ὁποῖοι μᾶς διαμαρτύρονται μέσω τῶν γυναικῶν τους ὅτι στό σκάφος δέν υπάρχουν καύσιμα, πόσιμο νερό καί τρόφιμα, ἐνῶ δέν ἔχουν πληρωθεῖ δεδουλευμένους μισθοῦς.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας, ὑπάρχει κάποια ἀντιδικία μέ τήν ἐνυπόθηκο δανείστρια Τράπεζα πού ἐμποδίζει τήν τακτοποίηση τῶν λογαριασμῶν τῶν ναυτικῶν καί τή παλιννόστησή τους.

Τό πρῶτο Συνέδριο τῆς Π.Ο.Υ.Ε.Ν.

Στήν αἴθουσα τελετῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θά πραγματοποιηθεῖ τήν Τετάρτη 16 Ἰανουαρίου ἡ πανηγυρική ἐναρξη τῶν ἐργασιῶν τοῦ πρῶτου Συνεδρίου τῆς Πανελληνίας Ὁμοσπονδίας Ὑπαλλήλων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Τήν ἐναρξη τοῦ Συνεδρίου ἔχει κληθεῖ νά κηρύξει ὁ ὑπουργός κ. Κατσιφάρας καί στήν ἐκδήλωση θά παραστοῦν ἐκπρόσωποι πολιτικῶν κομμάτων, τοπικῶν Ἀρχῶν καί συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων.

‘Η κατάθεση δικαιολογητικών των υποψηφίων για αποδεικτικά Ναυτικής Ικανότητας

Με απόφαση του ‘Υπουργού ‘Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Κατσιφάρα καθορίστηκαν οι ημερομηνίες κατάθεσης δικαιολογητικών και έναρξης των εξετάσεων των υποψηφίων για την απόκτηση αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας.

Οι ημερομηνίες, για τό 1985, κατά κατηγορίες είναι :

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ’: ‘Υποβολή δικαιολογητικών μέχρι 26 Φεβρουαρίου. ‘Εναρξη εξετάσεων 26 Μαρτίου για την πρώτη περίοδο και 9 Αύγουστου — 9 Σεπτεμβρίου, αντίστοιχα για την δεύτερη περίοδο.

ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ: 29 ‘Απριλίου — 27 Μαΐου για την πρώτη περίοδο και 4 Νοεμβρίου — 2 Δεκεμβρίου για την δεύτερη περίοδο.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ’: 22 Μαρτίου — 22 ‘Απριλίου και 30 Σεπτεμβρίου — 29 ‘Οκτωβρίου, αντίστοιχα.

ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ: 18 ‘Ιανουαρίου

— 18 Φεβρουαρίου και 24 ‘Ιουνίου — 22 ‘Ιουλίου.

ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Α’: 22 Μαρτίου — 22 ‘Απριλίου και 30 Σεπτεμβρίου — 29 ‘Οκτωβρίου.

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ Α’: 4 Φεβρουαρίου — 4 Μαρτίου.

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ Β’: 4 ‘Ιανουαρίου — 4 Φεβρουαρίου και 4 ‘Ιουνίου — 1 ‘Ιουλίου.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Α’: ‘Υποβολή δικαιολογητικών μέχρι 21 Δεκεμβρίου 1984. ‘Εναρξη εξετάσεων 21 ‘Ιανουαρίου 1985.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ Β’: 11 Φεβρουαρίου — 11 Μαρτίου και 19 ‘Ιουλίου — 19 Αύγουστου, αντίστοιχα.

ΦΡΟΝΤΙΣΤΕΣ και ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΦΡΟΝΤΙΣΤΕΣ: 28 ‘Ιανουαρίου — 26 Φεβρουαρίου.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ Α’ και Β’ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ και Ναύκληροι: 18 Φεβρουαρίου — 18 Μαρτίου και 26 Αύγουστου — 24 Σεπτεμβρίου.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ Θ/Γ: 18 Φεβρουαρίου — 18 Μαρτίου.

ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Α’ και ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ Α’ και Β’: 11 Φεβρουαρίου — 11 Μαρτίου και 9 Σεπτεμβρίου — 7 ‘Οκτωβρίου.

ΑΡΧΙΜΑΓΕΙΡΟΙ Α’ και ΜΑΓΕΙΡΟΙ Α’ και Β’: 6 Φεβρουαρίου — 6 Μαρτίου και 2 Σεπτεμβρίου — 1 ‘Οκτωβρίου.

‘Η πίττα των Πλοιάρχων

Τό μεσημέρι της Τετάρτης 16 ‘Ιανουαρίου θά πραγματοποιηθεί στην ‘Εστία Ναυτικών ή καθιερωμένη τελετή κοπής της πίττας της ‘Ενώσεως πλοιάρχων. Τήν τελετή έχει κληθεί νά τιμήσει μέ τήν παρουσία του ό ‘Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας.

Δεξίωση για την έβδομη επέτειο της «Λίνκ Μαριτάιμ»

Γιορτάζοντας την έβδομη επέτειο από της ιδρύσεως της ‘Εταιρίας τους «Λίνκ Μαριτάιμ ‘Εντερπράϊσες», οι κ.κ. Π. Γκούμας και Μιχ. Κοκκίνης παρέθεσαν δεξίωση τήν Παρασκευή 11 ‘Ιανουαρίου στο Ξενοδοχείο Χίλτον των ‘Αθηνών.

Στήν ώραία εκδήλωση παρέστησαν πάρα πολλοί πλοιοκτήτες και διευθυντικά στελέχη ναυτιλιακών εταιριών και Τραπεζών, καθώς και άλλοι παράγοντες της οικονομικής ζωής του Πειραιά.



Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	Έλληνική	4.998	1968	Κατά τή ρυμούλκησης του προς ‘Αλγκεθίρας, προσάραξε λόγω κακοκαιρίας, στις Κανάριες νήσους στις 31/12. Προσάραξε στο Μοντρόζ, στις 8/1 και αποκολλήθηκε δι’ ίδιων μέσων αθήμερόν. Συγκρούστηκε στην Ν. ‘Ορλεάνη μέ τό μικτό «Γαρμπής» στις 22/12 και τά δύο σκάφη υπέστησαν έλασματοουργικές ζημιές. ‘Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΟΣ	Έλληνική	5.580	1972	‘Υπέστη μετατόπιση φορτίου, στον ‘Ατλαντικό, στις 27/12 και κατευθύνθηκε προς ‘Αζόρες. Δηλώθηκε γενική άβαρία. ‘Αγκυροβολημένο στην Πόντ Ντελγκάντα συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Dmitriy Donskoy» στις 5/1 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. ‘Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	Έλληνική	10.995	1978	Κατά τόν απόπλου από τήν Κωνσταντινούπολη στις 28/12, συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Bursa». ‘Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές και άπέπλευσε στις 3/1.
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	Κυπριακή	4.267	1969	‘Υπέστη έλαφρές έλασματοουργικές ζημιές από σύγκρουση μέ τό κοντεϊνερόπλοιο «Van Dyck» στο Μοντεβιδέο, στις 25/12.
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	Έλληνική	3.600	1974	Προσάραξε στις 31/12 στην Τζέντα και υπέστη σοβαρές ζημιές στον πυθμένα.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Έλληνική	10.372	1978	‘Ανέφερε ζημιές από πρόσκρουση στον Πειραιά, στις 4/1.
ΚΡΟΝΟΣ	Έλληνική	6.911	1967	‘Υπέστη βλάβη της μηχανής κατά τό ταξίδι Τζέντα — ‘Αμβούργο, στις 5/12. ‘Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στο ‘Αμβούργο.
ΜΑΡΙΓΩ	Έλληνική	9.824	1972	
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Έλληνική	9.644	1971	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
Α’Ι’ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Έλληνική	16.006	1974	Συγκρούστηκε στην ‘Αλεξάνδρεια, στις 12/12 μέ τό μπάλκερ «ΠΗΓΑΣΟΣ».

ΑΝΤΕΛΙΝΑ	Έλληνική	16.356	1977
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	Έλληνική	19.264	1976
ΙΟΝΙΟ	Έλληνική	15.387	1970
ΚΑΜΠΟΣ	Έλληνική	13.116	1971
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	Έλληνική	17.187	1971

Κατά τη διάρκεια έλιγμών στο Χάλλ, στις 18/12 προσάραξε και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο. Ρυμολκήθηκε στο Φλάσσινγκ.
 Άνέφερε ζημιές από προσάραξη στον Πειραιά, στις 27/12. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές. Προσάραξε στη Τζέντα στις 31/12, λόγω κακοκαιρίας και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές στον πυθμένα και στη μηχανή.
 Χιούστον για Λάγος, έμφορτο σιτηρών, υπέστη βλάβη μηχανής στις 1/1, στην Καραϊβική. Ρυμολκείται προς Κίγκστον.
 Άμβουργο για Καέν, άπώλεσε την άγκυρα στις 1/1 στο Κουϊστρεχαμ.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
 από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
 μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

Ναυλαγορά

Άργη, νωχελική, με όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που θυμίζουν τα χαμηλά επίπεδα στα οποία βρίσκεται, άνοιξε η ναυλαγορά μετά την έορτή του Νέου Έτους. Άρκετά σύντομα, βέβαια, ή άρχικη άπραξια διασκεδάστηκε από ένα μάλλον περιορισμένο αλλά τόσο καλοδεχούμενο αριθμό εντολών που απέληξαν στα πρώτα κλεισίματα του νέου έτους σε ναύλους που δεν επιτρέπουν ιδιαίτερη αισιοδοξία.

Στά σιτηρά, τα δολ. 9.25 που πληρώθηκαν για 60.000 τόννους από Κόλπο για Κόντινεντ και οι 30.000 τόννοι για Κωνσταντζα στα δολ. 15,35 ελάχιστα μπορεί να προκαλέσουν ενθουσιασμό. Παράλληλα, τα δολ. 9,12 για 52.000 τόννους από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία επίσης σημαίνουν μία σημαντική πτώση του τομέα, ενώ η αυτή ποσότητα από Χαττέρας πλήρωνε δολ. 14,15 που επίσης εμφανίζει τα χαμηλά επίπεδα της αγοράς πράγμα που επιβεβαιώνεται και στους λοιπούς τομείς των σιτηρών.

Κάπως ζωηρότερο το κάρβουνο, ιδίως στα μεγάλα μεγέθη, έκανε μία απρόσμενα κόσμη παρουσία και προκάλεσε σειρά ναυλώσεων που δεν ανακοινώθηκαν επίσημα, μά που τα ύψη των σχετικών ναύλων, σύμφωνα με τις φήμες, δεν είναι χειρότερα εκείνων του Δεκεμβρίου. Οι 110.000 τόννοι από Ν. Αφρική για Ταϊβάν στα δολ. 8, οι 90.000 τόννοι από Χάμπτον Ρόντς για Β. Γαλλία στα δολ. 5,50 και οι 60.000 τόννοι για Ιταλία στα δολ. 6,80 αναφέρονταν. Και πιά σημαντικό, ίσως, ένας σεβαστός αριθμός εντολών κυκλοφόρησε, ή βάσιμα αναμένεται.

Η ίδια περίπου εικόνα επικρατούσε και στα σιδηρομεταλλεύματα, με ναυλώσεις από τη Νορβηγία για Κόντινεντ, Δυτική Αφρική για ΗΠΑ, Αυστραλία για Εύρωπη και αριθμός «ζεστών» εντολών για ποικίλους προορισμούς. Οι πληρωθέντες ναύλοι ελάχιστα πέχουν των της προηγούμενης περιόδου.

Στά λιπάσματα, η Ινδική Κυβέρνηση, ξεπερνώντας τον έαυτο της έκανε μία εντυπωσιακή παρουσία με σεβαστό αριθμό κλεισμάτων (καταγράψαμε άνω των 20) από Κόλπο, Μεσόγειο, Β. Εύρωπη και Δυτική Αφρική λίγο - πολύ στα γνωστά επίπεδα. Η παράθεση όλων των περιπτώσεων σαφώς ξεφεύγει από τους σκοπούς του παρόντος δεατίου, χαρακτηριστικά όμως αναφέρουμε τους 25.500 τόννους από Κόλπο στα δολ. 34,75 έως 38,75 αναλόγως αριθμού λιμένων και προορισμού και τους 19.000 τόννους από Κόντινεντ στα δολ. 31 για Δυτική Ινδία.

Δεν σημειώσαμε καμία αξιόλογη ναύλωση γενικού φορτίου για τα οποία κάθε αναφορά μάλλον μετατίθεται στη μελέτη των χρονοναυλώσεων.

Οι χρονοναυλώσεις

Ο μικρός σχετικά αριθμός των κλεισιμάτων των πρώτων ημερών του νέου έτους σαφώς υποδηλώνει την καχεξία του τομέα αλλά και την προσμονή των ναυλωτών για μία άσκησις πίεσης επί της πλοιοκτησίας, το αποτέλεσμα της οποίας θα γίνει φανερό μέσα στο δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου ή, το αργότερο, το πρώτο δεκαήμερο του Φεβρουαρίου, όταν οι πρώτες φορτώσεις από τα νέα συμβόλαια του 1985 θα πρέ-

πει να πραγματοποιηθούν.

Από τα λίγα ανακοινωθέντα κλεισίματα, σημειώνουμε τους 15.000 τόν. d.w. από Μεσόγειο για Κίνα στο σταθερό πιά μίσθωμα των δολ. 3.200 και το ίδιο μέγεθος για Έρυθρά στα δολ. 4.300 ενώ πανάμαξ για κυκλικό Ν. Ατλαντικού πληρώθηκε μεταξύ δολ. 5.400 — 5.900 τήν ημέρα.

Τέλος, σημειώνουμε τήν πιθανολογούμενη ναύλωση ενός πλοίου 115.000 τόν. d.w. για 12 μήνες στα δολ. 7.300 ανά ημέρα (δολ. 1,95 ανά τόν. d.w. και μήνα, περίπου) που είναι μάλλον ενθαρρυντικό.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κάτω από την ισχυρή πίεση που άσκησε στην αγορά η αναγγελία και άλλων Ιρακινών επιθέσεων εναντίον πλοίων στην εμπόλεμη ζώνη, οι ναύλοι των VULCC αλλά και των μι-

κροτέρων δεξαμενοπλοίων κινήθηκαν δραστικά προς τα άνω, χωρίς τα άκριβη επίπεδα να είναι δυνατό να προσδιοριστούν λόγω της σιωπής που καλύπτει τις σχετικές ναυλώσεις. Καί ενώ μέχρι τή στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές ακούγονταν ναύλοι της τάξεως του WS 45, παρατηρητές της αγοράς ψιθύριζαν για πιθανότητα WS 60 έως 80. Βεβαίως, αντίστοιχη ήταν και η αύξηση του ποσοστού των επασφαλισμένων πλοίων που καθιστούν αμφιλεγόμενη τήν επιχειρηματική έκβαση της όλης προσπάθειας.

Τό «γεγονός» όμως της περιόδου αποτελεί ο βαρύτατος χειμώνας που πλήττει ολόκληρο σχεδόν τον Εύρωπικό χώρο και ο οποίος ασφαλώς θα προκαλέσει τήν άπρόσμενη κατανάλωση σοβαρού ποσοστού εκ των αποθεμάτων με αναμενόμενη συνέπεια τήν απότομη αύξηση τή ζήτησης πετρελαίου, κυρίως καθαρού προϊόντος, μέσα στις επόμενες ημέρες. Είναι πολύ πιθανό κάτι τέτοιο να συμβεί, όπως ούποτε δεν μπορούσαμε να διακρίνουμε τήν εκδήλωση του φαινομένου κατά τις τελευταίες ημέρες, ούτε σημειώσαμε προς τό παρόν ιδιαίτερη κίνηση από Μεσόγειο και Καραϊβική, συνήθεις πηγές τέτοιων φορτίων.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ARTEMIS: Άμερ. Κόλπο 18.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 37 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25-30.

MARON: Άμερ. Κόλπο 47.500 τόν. σιτηρά Συρία, δολ. 16,50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τόν. τέλη Δεκεμβρίου.

KONTINENTAL KARRIER: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Λά Γκουάιρα, δολ. 11,10 φίο 5 ημέρες/1.000 τόν., Ιανουαρίου 4-14.

OLYMPIK XISTOPY: Βορείως Χαττέρας 24.000 τόν. γεννήματα Νοτ. Αφρική, δολ. 16,25 φίο, 5 ημέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-9.

TREI'NT GOYNTER: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. καλαμπόκι Βραζιλία, δολ. 13 φίο, 5 ημέρες/2.000 τόν. Ιανουαρίου 7-12.

AI' LAANT STAR: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 18 φίο, 4 ημέρες/1.500 τόν., Ιανουαρίου 7-12.

MADEP: Άμερ. Κόλπο 60.000 τόν. γεννήματα Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 9,25 φίο, 11 ημέρες Ιανουαρίου 7-11.

EPON: Άμερ. Κόλπο 33.000 τόν. γεννήματα Μπιλμπάο, δολ. 10,50 φίο, 4 1/2 ημέρες/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 12-18.

GOYOLANT NABIGKE'I TOP: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Κωσταντζα, δολ. 15,35 φίο 5 ημέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-14.

MIANTOS: Βορείως Χαττέρας 25.000 τόν. σιτηρά Τυνισία, δολ. 14,15 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 24-30.

GOYOLANT: Βορείως Χαττέρας 20.000 τόν. σιτηρά Λά Κορούνα, δολ. 11,50 φίο, 5 ημέρες/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-9.

KAPETAN TAZOS: Ένα ή δύο λιμάνια Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. λιπάσματα χύδην ένα ή δύο λιμάνια δυτικής ακτής Ινδίας, δολ. 35,25 φίο, ένα/ένα, δολ. 35,75 δύο/ένα, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 8-18.

GKOLANTEN TREI'NT: Άμερ. Κόλπο 23.000 τόν. λιπάσματα δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 25,50 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Δεκεμβρίου.

ANAPROS XILAS: Άμερ. Κόλπο 33.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 17,15 φίο, 8 ημέρες, Ιανουαρίου 7-10.

GIANNIS Δ.: Μασέιο/Ρεσίφε 22.000 τόν. ζάχαρη χύδην ακτή Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο, δολ. 17,25 φίο, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-4.

GKOLANTEN TENNYO: Μασέιο/Ρεσίφε 24.000 τόν. ζάχαρη χύδην ακτή Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο δολ. 17,50 φίο, 750/1.500 τόν., μέχρι τέλος Δεκεμβρίου.

AMILLA: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα Λεμεσό, δολ. 16,75 φίο, 4 ημέρες/5.000 τόν., Ιανουαρίου 15-25.

ANDROS MENTOP: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 8,25 φίο, 4 ημέρες/1.250 τόν. τέλη Ιανουαρίου.

PYLOS: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 8,25 φίο, 5.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25-31.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

AGGELIKH H.: Ούμ Σαϊδ 18.500 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 12 φίο, 3.000/1.000 τόν. μέχρι τέλος Δεκεμβρίου.

— ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ: Άκαμπα 16.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 13,60 φίο, 3.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, μέχρι τέλος Δεκεμβρίου.

KASSIA: Μπαϊν Κομώ 16-16.500 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 23,50 φίο, 4 ημέρες/800 τόν., Δεκεμβρίου 28 — Ιανουαρίου 5.

AI' PHNS SAPFAI'P: Σαουθάμπτον 14-14.500 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 15,75 φίο, 4.000 /800 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-10.

NIKOLETA K.: Σαουθάμπτον 15.700 — 15.900 τόν. σιτηρά Άλγερία, δολ. 16 φίο, 4.000/800 τόν., Δεκεμβρίου 31 τό αργότερο.

SIAPHS: Χάβρη/Άμβούργο 21.000 τόν. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 30 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 7-14.

BIKTORIA II: Χάβρη/Ροστόκ 20.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 29,50 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 15-20.

PELIKAN: Μάρσα ελ Μπρέγκα 15.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 25 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 13-16.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ALLEANROS Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ: 25.858 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο ή νοτιοανα-

τολικές άκτες ΗΒ 'Ιανουαρίου 2-9, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκνόντο 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 36.973 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον Πιλότο Ροστόκ, 'Ιανουαρίου 2-7, ταξίδι Χόγκ «ογκ/Ιαπωνία», δολ. 5.000 την ημέρα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: 24.232 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιταλία τέλη Δεκεμβρίου, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ: 43.219 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ερυθρά θάλασσα, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 21.587 τον. d.w. του 1972 παράδοση Πασαγιές 'Ιανουαρίου 9-15, ταξίδι μέσω 'Ερυθρά με επαναπαράδοση Πόρτ Σάϊν, δολ. 4.450 την ημέρα.

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ: 14.937 τον. d.w. του 1970, παράδοση Σιότζια άμεση, επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΚ: 34.028 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μανίλα 'Ιανουαρίου 14-16, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΝΤΕΡΜΠΥ: 63.473 τον. 1975, παράδοση νότιο 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 24 — Φεβρουαρίου 5, ταξίδι μέσω Κουήνσλαντ μεταφοράς γαιανθράκων με επαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 35.000 τον. μέρος φορτίου, Λάς Μίνας, WS 130, 'Ιανουαρίου 3.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ράς Σουκχέρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 42,5, 'Ιανουαρίου 1.

ΓΕΩΡΓΙΑ: Σαλλόμ Βόε 110.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 56,5 όψιόν Σκανδιναυία WS 61,5, όψιόν Φλόττα/Σκανδιναυία WS 61,5, 'Ιανουαρίου 1.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 110, Δεκεμβρίου 29.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 40,5, Δεκεμβρίου 30.

ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ομισάλεζι, WS 58, Δεκεμβρίου 9.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά, ά ή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 95, 'Ιανουαρίου 5.

ΑΓΑΠΗ: Λαβέρα 30.000 τον. μέρος φορτίου, Λίτλεμπρουκ, WS 77,5, 'Ιανουαρίου 7.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 80, άρχές 'Ιανουαρίου.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Μπαχάμες 62.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο/Βορείως Χαττέρας, WS 70, άρχές 'Ιανουαρίου.

ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ: Καραϊβική 52.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 81, 'Ιανουαρίου 5.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: Γουαντί Φεϊραν 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 55, 'Ιανουαρίου 10.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Χάουντ Πόιντ 93.000 τον. μέρος φορτίου, Καστελόν, WS 35, 'Ιανουαρίου 7.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: 'Ελ Παλίτο 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή ΗΠΑ, WS 80, 'Ιανουαρίου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: 'Ινδονησία 90.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, δολ. 850.000 κατ' άποκοπή, μέσα 'Ιανουαρίου.

ΖΑΝΤΕ: Δυτ. 'Αφρική 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 55, 'Ιανουαρίου 13.

ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ: Γκαμπόν 145.000 τον. Καοσιούγκ, WS 21,5, Φεβρουαρίου 8.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Περσικό Κόλπο 120.00 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 39,5, όψιόν Μεσόγειο WS 42,5, μέσα 'Ιανουαρίου.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Κχόρ Φακάν 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 112,5, μέσα 'Ιανουαρίου.

ΝΕΣΤΩΡ: Περσικό Κόλπο 43.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 89, 'Ιανουαρίου 8.

ΕΥΡΟΣ: Σιγκαπούρη 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Νέα Ζηλανδία, WS 130, 'Ιανουαρίου 8.

ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ: 'Ες Σιντέρ 83.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 63, 'Ιανουαρίου 9.

ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ: 'Αρζού 60.000 τον. μέρος φορτίου, Γιούρομεντ, WS 72,5, 'Ιανουαρίου 10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ: 115.000 τον. d.w. του 1975, ταξίδια 12 μηνών προς δολ. 7 — 7.500 την ημέρα.

Οι 'Αγοραπωλησίες

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η δυνατή παρουσία της Κίνας στην αγορά των διαλύσεων αποτελεί τό καταλυτικό έκείνο γεγονός που, προς τό παρόν τουλάχιστον, δίνει τόν τόνο στην αγορά και προκαλεί άνοδο των τιμών. 'Αμήχανοι οί ανταγωνιστές της στον χώρο της 'Απω 'Ανατολής κινδυνεύουν νά καταστούν θεατές των εξελίξεων, άλλως νά αναθεωρήσουν τίς περί τιμών θέσεις τους.

Ηδη πλοία των 5-9000 τόννων βάρους πληρώνονται στην Κίνα από 122 μέχρι 128 δ. 'Αλλαρία ανά τόννο, αντίστοιχα, ενώ δεξαμενόπλοιο των 15.000 τόννων φθάνει τά δολ. 135 ανά τόννο βάρους. Καί ενώ, όπως είναι φυσικό, ή γενική πρ σοχή συγκεντρώνεται στό Πεκίνο, οί Ν. Κορέα καί ή Ταϊβάν ακολουθούν με συγκρατημένο ρυθμό, ελπίζοντας προφανώς ότι γρήγορα θά επέλθει κάποιος κορεσμός.

Οί τιμές, έκτός των άφορώντων στην Κίνα, δέν παρουσίασαν καμμία αξιόλογη μεταβολή καί κυμάνθηκαν στό παρακάτω επίπεδα. (Δολάρια ανά τόννο βάρους):

Ταϊβάν:

VLCC καί μεγάλα δεξαμενόπλοια 130/138
Ξηρού φορτίου 100/124

Κορέα:

Δεξαμενόπλοια 125/132
Ξηρού φορτίου 100/115.

Πακιστάν:

Δεξαμενόπλοια 100/110.
Ξηρού φορτίου 90/102

'Ινδία:

Δεξαμενόπλοια 90/100
Ξηρού φορτίου 95/106

'Ισπανία:

Δεξαμενόπλοια 75/85
Ξηρού φορτίου 60/80.

Οί χαμηλοί ρυθμοί του δεύτερου δεκαπενθήμερου του Δεκεμβρίου, συνέπεια των έορταστικών ημερών, επικράτησαν καί κατά ή διάρκεια των πρώτων ημερών του 1985. Πράγματι, μέχρι ή στιγμή που γράφονται αυτές οί γραμμές, όλες οί σχετικές άναφορές καλύπτουν παραλειπόμενα του Δεκεμβρίου μάλλον παρά νέες πράξεις.

Τίποτα, βεβαίως, δέν συγκρατεί ήν κάθοδο των τιμών ιδίως στά κάπως παλαιότερα καί μικρότερα πλοία ενώ στό μέγεθος «πάνταμαξ» κάποια μικρή δραστηριότητα φαίνεται νά αναπτύσσεται. Τά σχετικά λίγα μοντέρνα πλοία που διατίθενται γίνονται αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής, ή έλλειψη όμως χρηματοδότησης, σημείο των καιρών, έμποδίζει πολλούς πρόθυμους άγοραστές νά προσφέρουν.

Στά δεξαμενόπλοια, ενδιαφέρουσα ή περίπτωση των Μ/Τ "CYGNOUS" (28.300 TDW/1971) στά δολ. 4.000.000 με έπιφύλαξη ως προς ήν τελική τύχη ής πωλήσεως.

Στά μπάλκ κάρριερς, τό ΜV "AUSTRIAN PIONEER" (122.750 TDW/1976) φέρεται νά αλλάζει χέρια αντί 9.750.000 περίπου ενώ τό πάνταμαξ ΜV "TAKAMINE" (64.500 TDW/1973) έπέτυχε ήν ύψηλή τιμή των δολ. 6.000.000 από Εύρωπαίους άγοραστές.

Στά μικρότερα μεγέθη, οί ακόλουθες πωλήσεις άναφέρονταν στην αγορά:

— ΜV "TROPHY" (33.500/1974) δολ. 3.500.000.

— ΜV "WORLD PROBITY" (26.000/1978) δολ. 4.500.000.

— ΜV "HAVTROLL/HAVKATT" (26.700/1973-72 στην Πολωνία) τιμή συνολική δολ. 5.000.000.

— ΜV "PACSTAR" (16.600/1973) δολ. 1.600.000.

Η ζοφερή κατάσταση στά πλοία γενικού φορτίου δείχνει καθαρά ή φημολογούμενη πώληση δύο άδελφών ισπανικών φορτηγών των 16.000 τον. d.w. του 19/8 έναντι συνολικής τιμής δολ. 4.400.000 καθώς καί ή επαναδιαπραγμάτευση ενός SD-14 του 1973 στά δολ. 1.200.000.

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: Gylas Schiedam
Holland

Paris

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue NO. 1191/950 January 15th, 1985

We must all come to the aid of shipping

Exactly a year ago, in this column, we had outlined what needed to be done for the survival of Greek-flag shipping such as:

First, to adapt the running costs of Greek ships to the levels of the freight market in its present depressed state.

Secondly, to abolish the age limit for ships qualifying for the Greek register. We are the only country with such a senseless restriction and it is high time we did away with it.

Thirdly, stop any interference in the runnings of shipping companies and in the management of ships.

Fourthly, to create the necessary infrastructure for our shipping and,

Fifthly, to try and change the climate by which the shipowner is looked upon as an enemy in his own country.

During the past year, not only is it a fact that not one of the suggestions listed above has been acted upon, but everything has gone from bad to worse. Crew rotation continues to create difficulties and added expenses; the Seamen's Pension Fund (NAT) continues to act on the premise that all shipowners are crooks and swindlers; the Ministry of Mercantile Marine itself creates daily problems and so do other ministries with spasmodic measures and other types of harassment.

The unfavourable results of these attitudes are obvious to the naked eye: the national register has shrunk even more, the shipping contribution to invisible earnings is down to one billion dollars while unemployment remains acute, particularly for masters and chief engineers. The past year can truly be said to be the most tragic year for Greek shipping since it rose from the ashes at the end of World War II.

These results, together with the fact that there is no sign of hope from any quarter, has given rise to the most profound anxiety for the future of Greek shipping on the part of all those who, like us, keep a close eye on maritime affairs. We, at "Naftika Chronika", are by

nature optimists. But we must confess that watching the daily attrition of the Greek shipping structure which will lead to the ultimate collapse of Greece as a maritime power, has filled us with pessimism.

Is it at all possible to avoid such a collapse? The answer is yes, but only if we resolve all our internal problems and unite to face external threats to our survival with the full support of the government. Chief of these threats is the continually spreading protectionism which is gnawing at the very foundations of our shipping.

The dawning of 1985 has brought about an important development which could lead to the elimination of the internal problems of Greek shipping. We are referring to the statements by the Prime Minister, Mr. Papandreou and the Minister of Mercantile Marine, Mr. Katsifaras on the government's intention to do everything in its power to resolve shipping problems. We are encouraged also by Mr. Katsifaras' assurance, in his interview with this journal, that there will be a dialogue between the ministry and all those involved in shipping and that all proposals will be discussed and eventually implemented if they are based on solid grounds and supported by specific data.

Of course, we agree that there should be specific and integrated proposals, aimed not only at solving short-term problems but looking to the future as well. And these proposals should come both from the shipowners and the seamen.

But in order to rid ourselves definitively from our internal problems, something else also is needed. There should be a positive attitude towards shipping and an acceptance of it by our entire political world who should support any government measures introduced after consultation with the owners and the seamen. Attacks on shipping for the purpose of making small, political gains must end once and for all.

The political parties, too, should declare their awareness of the importance of Greek shipping and its people, both shipowners and seamen, to the country's na-

tional interests and its economy and convince the people that prosperity for Greek shipping will automatically bring prosperity to Greece as well. The cause is a common one and not the prerogative of one government or the other.

STATISTICS PROVE A SHARPS REDUCTION OF GREEK OWNED TONNAGE

Our shipping is unfortunately following the diminishing pattern, witnessed with respect to the strength of the shipping fleets of all traditional maritime nations in recent years.

During 1984, both the under greek flag fleet and the tonnage owned by greeks and registered in other twelve flags have shown a considerable decline, totalling 331 ships of 2.276.388 gross tons.

Specifically, the fleet under greek flag declined by 205 ships of 1.926.301 gross tons, amounting at the end of 1984 to 3.217 ships totalling 35.781.06 gross tons. Hence, Panama has topped Greece in third place among the leading maritime nations.

Throughout last year, Greek shipowners purchased 322 ships from foreign flag owners, out of which only 162 or roughly 50% was registered under our flag and of the remaining 33 ships of 1.040.640 gross tons were registered in Liberia, 65 vessels of 911.037 tons in Panama, 42 vessels of 489.840 tons joined the Cyprus register and 13 of 123.064 tons the Maltese register.

During the same period 43 newbuildings delivered came under the Greek flag, while 435 ships were deleted totalling 7.296.231 gross tons. Of these deletions 216 ships of 3.038.918 gross tons were sold for further trading, 199 of 4.028.429 gross tons were sold for demolition and 20 vessels were lost.

It is to be noted that during the period under review, the larger portion of the newbuildings delivered (95%) joined the

national register and secondly, most of the tonnage deleted represented ships sold for scrap, two factors resulting to the improvement of the age and size of our fleet.

However, it should be also underlined that during the period 1982-84 the Greek fleet has shown a considerable and constant decline (331 vessels of 2.276.388 gross tons) a fact that must lead us to take, without further delay, all necessary measures for the repatriation of Greek shipping to the national flag.

THE ACCIDENT RATE OF GREEK SHIPPING

Even though there was a small increase in the past year in the total number of accidents involving Greek ships, we are happy to note that there was an important reduction in the number of total losses, resulting from the qualitative improvement of our fleet and from the efforts of many companies to train lower deck crews in accident prevention and safety procedures.

From November 1983 to October 1984 there were 204 accidents resulting in total losses throughout the world of which only 29 were Greek - owned vessels totalling 257,040 grt.

The Greek owned fleet marked a 13.6% increase in the accident rate compared to 1983 while total losses, as mentioned above, amounted to 29 compared to 51 in 1983, representing 22.4% of world losses.

Fires and explosions remained the principal cause of marine accidents, rendering 12 Greek - owned ships in total losses which leads to the conclusion that a greater degree of safety and maintenance should be sought on our ships.

THE EEC FLEET

From 1975 to the present date, although the shrinking of the EEC fleet in ab-

solute numbers is relatively small, its share of world tonnage has dropped from 29 to 23.3 per cent in gross tons. The situation with regard to laid-up shipping is even worse with the EEC share representing about 40% while the world percentage is 25%.

The Community continues to be the largest trading area in the world. In its dealings with third countries it accounts for 21% of world imports and 20% of world exports (in value) while the United States, which come second, account for 16% of world imports and 10% of world exports.

Sea transport is the main medium used for the above trading with 95% of the Community's trade with third countries going by sea and 30% of inter-Community trade also going by sea.

Finally, the revenues of EEC fleets amount to 9.1 billion dollars of which more than half, on average, is derived from trading with third countries. The percentage by countries varies from 90% for Greece and Denmark to 35% for France.

A common policy

The above figures clearly show the dependence of the Community on world trade and, even more, its dependence on the world shipping market.

For this reason, the European Commission has recently laid down certain basic principles for a common policy in sea transport.

These principles, which are aimed at preserving a free trade system on a worldwide scale, include the following proposals:

- Common communal action against the reservation of cargoes, wherever applied and when it is damaging to EEC interests.

- Application of the principle of free services for undersea drilling, in transport between member - countries and third countries, in the transport of goods reserved for national - flag carriers and, with certain exceptions, in the transport of passengers and goods between EEC members ports.

- Free competition between Community regular lines and the regular lines of third countries on the basis of a fair and commercial basis with the right to act against illegal practices wherever applied.

- A liberal policy in the matter of convenience flags with the obligation to take strict measures against any abuses, particularly with respect to working conditions on board.

- A common policy in navigational safety and pollution prevention through control over its coastline by each country and the education of the crews of underdeveloped countries.

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

GREEK TONNAGE ON ORDER AMOUNTS TO 63 SHIPS OF 2,5 MILLION DWT

During the past year, Greek owners have been cautious about taking advantage of the extremely favourable terms for building new ships in Far Eastern yards.

With the exception of two mass orders by the Vardinoyannis Group and By Mr. Leon Lemos, very few other orders were placed in 1984.

Another noticeable development was the preference shown by certain owners for "panamax" size bulk carriers and product carriers — two types of ships which are reckoned to be productive in coming years.

According to the data at hand, new orders placed by Greeks in 1984 consisted of 17 bulk carriers totalling 880,900 dwt, four cargo ships of 80,000 dwt. and 10 product carriers totalling 404,800 dwt. This makes a total of 31 ships totalling 1,365,700. Ships ordered in 1983 and earlier and not yet delivered were 32 in

number totalling 1,176,900 dwt.

Launchings

Launchings for Greek owners during 1984 were more or less the same in number as in 1983 with 52 vessels totalling 1,139,877 grt. These were 41 bulk carriers of 896,717 grt., four cargo ships of 55,800 grt. and seven tankers of 187,360 grt.

It should be noted that of these, 41 ships totalling 913,630 grt. were placed on the Greeks register while seven of 135,787 grt. were registered in Panama, three of 71,960 grt. in Liberia and one in Cyprus.

With these, the total number of new-buildings launched for Greek owners from 1956 onwards, when this journal began keeping track of them, is 1,994 ships totalling 42,382,335 grt.

50 YEARS AGO

— The Directorate of Merchant Marine has drawn up a lengthy bill on "measures for the maintenance of order and working conditions on cargo ships" which settles all pending and controversial matters between owners and crews.

— The appearance of our flag in Japan gave rise to many emotional and warm philhellenic manifestations.

— The British cargo ship ss 'Cape St. Columba' was bought by the Caras brothers for 16,500 pounds with delivery at Liverpool. She is a 5,833 grt and about 9,150 dwt vessel.

— Among the ships trapped in ice on the Danube, which has frozen over up to Tultsa, are the Greek vessels 'Assimina Baika', 'Nicolas Baikas' and 'Costis' while the ss 'Mary II' was able to sail.

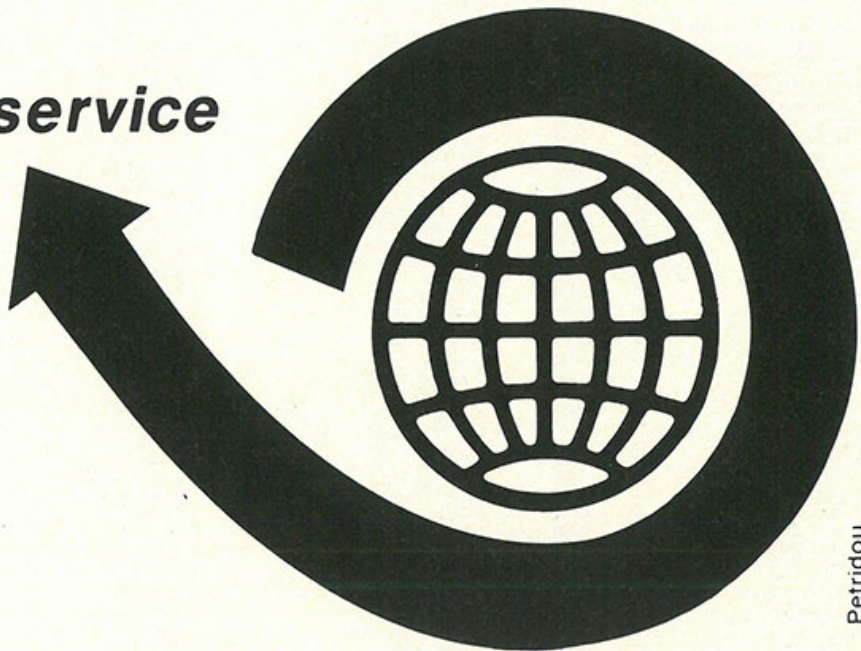
— The slump in the grain trade has given rise to an oversupply of vessels available for fixing and kept the freight market at low levels.

(Naftika Chronika No. 98 — 15/1/1935)

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV, GREECE



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Σουέζ 29/12
ΑΓΑΘΗ	74	8017	α. Θέουτα 20/12
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Βανκούβερ 29/12
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Ρεσίφε 19/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217	α. Βιτόρια 24/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Παρανάγκουα 20/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Νταμάμ 24/12
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9877	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	α. Λὰς Πάλμας 21/12
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Βρέμη 6/12
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	μετόν. «ΚΑΛΛΙΟΠΗ» (Κυπρ.)
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. Ρίο Γκράντε 11/12
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	α. Κινούρα 21/12
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Νταμάμ 23/12
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	ὑπέστειλε Κυπριακή
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ	71	18922	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	α. Νταμάμ 18/10
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	στον Πειραιά 7/11
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ Σ.	66	2980	α. Ν. Ὑόρκη 18/11
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	στή Ρουέν 7/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3648	μεσογειακὲς μεταφορὲς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	ε. Ρότερνταμ 29/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ε. Γκουέμας 14/12
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ἀμβέρσα 19/12
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ραγκούν 27/12
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Μορμουγκάο 9/12
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	α. Π. Ἐλζαμπεθ 27/12
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Τερνέστη 27/12
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΖΟΥΜΑ	68	11087	ε. Τσιταγκόγκ 14/10
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Ἀμβέρσα 19/10
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Ντόβερ 23/9
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	διάλυση Πακιστάν
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΕΡΑΣ	69	9.999	δ. Ἀἶλ Παρίζιν 10/10
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	18223	α. Χιούστον 11/10
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	α. Ἐλευσίνα 18/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	διάλυση Κορέα
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	α. Κολόμπο 18/10
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Λὰς Πάλμας 17/10
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α. Κακινόντα 19/10
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Λίβερπουλ 13/10
ΑΘΩΣ	72	1586	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΑΣ	67	9457	α. Κοκούρα 25/12
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Παναμά 21/11
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	α. Τζιμπουτί 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	64	6387	α. Ἀμβέρσα 16/12
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	α. Βαλέτα 24/12
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Λὰς Πάλμας 4/12
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Κόπερ 26/12
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΠΕΡΙ Υ.	69	4838	στο Ἀμβούργο
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. Μπαχαράιν 22/11
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Π. Σαϊδ 28/12
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Κουβέιτ 18/12
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Κουβέιτ 18/12
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	α. Βάλεϋφλιντ 11/12
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ἐπωλήθη
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ε. Πειραιά 8/12
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Φουτζέιρα 30/11
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαϊδ 28/12
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	στον Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Ἀλεξάνδρεια 24/12
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	α. Δουνκέρκη 22/10
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'Κ	71	11208	α. Βαρκελώνη 175/10
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	α. Ἀρατού 20/8
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	ε. Ντάρ ἐς Σαλάμα 14/10
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Ἰντσόν 75/10
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369	ἀργεῖ Ἀργοςτάλι
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΗ ΑΞ	63	1142	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	δ. Γιβραλτάρ 25/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18008	ε. Σάουθεντ Ἀνκωρ. 95/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Ν. Ὁρλεάνη 20/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	δ. Γιβραλτάρ 5/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ὑπὸ καθέλκυση
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	στον Πειραιά 19/10
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18715	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	α. Μονρόβια 11/10
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	ε. Μπέιρα 9/9
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	δ. Παναμά 18/8
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ε. Ν. Ὁρλεάνη 18/10
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ. 77 9083

α. Ν. Ὁρλεάνη 12/10

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 30/9
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ἀμβέρσα 165/10
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. Φός 13/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Σικάγο 10/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Τζέντα 11/10
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838	α. Πασαγιές 2/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Κόρπους Κρίστι 13/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	ε. Βαλτιμόρη 18/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Γάνδη 15/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	α. Τζιμπουτί 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761	α. Χιροχάτα 25/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	ἀργεῖ Σετουμπάλ
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	18018	α. Βανκούβερ 19/10
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Κπέμε 26/9
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μόρεχεντ Σίτυ 13/10
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Ἀμβούργο 23/10
ΑΚΜΟΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ε. Σάν Λορέντζο 18/10
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	68	24698	α. Σάντος 17/10
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Δουνκέρκη 11/10
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	ε. Μουτσούρε 75/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	ε. Χιούστον 17/10
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	ε. Ἀμβέρσα 16/10
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	68	24341	α. Σαμσούν 9/9
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	8383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	8374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Λομέ 29/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Τζέντα 17/9
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	ε. Ρανγκούν 18/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Ντόρμπαν 19/10
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Μπ. Ἀίρες 5/10
ΑΚΤΙΟΝ	76	11288	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΛΑΚΑ 2	59	1012	δ. Σουέζ 19/10
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	α. Ἀλεξάνδρεια 21/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τερνέστη 22/10
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Λέικ Τσάρλς 20/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Πειραιά 30/6
ΑΛ ΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	δ. Παναμά 10/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Μανίλα 16/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ε. Βισκαπαπάνω 20/10
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15888	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ(μ)	78	60853	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7580	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σάρφα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Θέουτα 12/10
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ν. Ὁρλεάνη 20/9
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	α. Βενετία 13/10
ΑΛΙΚΗ	72	10069	α. Ρανγκούν 18/10
ΑΛΙΚΗ II	76	12376	δ. Κωνίπολη 10/10
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857	α. Ρίο Ἰαντίρο 12/10
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	πρώην «ΛΑΒΟ8
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	ε. Ρίο Γκράντε 10/10
ΑΛΚΑΙ Σ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Π. Σαϊδ 22/10
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	α. Γιοκοχάμα 4/10
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ὑπὸ ναυπήγηση
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	α. Σάουθεντ Ἀνκωρ. 195/10
ΑΛΚΜΟΝΗ	79	10998	α. Της 20/10
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ντουλούθ 5/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Φός 23/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13831	ε. Χόνγκ Κόγκ 10/10
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Ἀλεξάνδρεια 21/10
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Βρέμη 23/10
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 22/10
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22248	ε. Καρταγένα 26/9
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	α. Ναούρου 19/10
ΑΛΟΝΗΣΙΟΣ (δ)	72	17355	πρώην «ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ»
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Ἀμβέρσα 28/9
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Κόμπε 22/9
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Πόρτ φ Σπαίην 6/10
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Σ. Μάικλς 20/10
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500	ὑπὸ ναυπήγηση
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	ὑπὸ ναυπήγηση
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Ἀλεξάνδρεια 10/10
ΑΛΥΣΙΑ	68	20959	ε. Λεϊζες 20/10
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Γλασκώβη 9/10
ΑΜΑΖΟΝ	79	10988	α. Σάν Λορέντζο 9/10
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	ε. Λίβερπουλ 22/10
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5184	δ. Σουέζ 10/8/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10998	α. Κότκα 175/10
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Τιμαρού 23/10
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	ὀλική ἀπώλεια Περσικό
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεῖ Ἡμοχάθεν
ΑΜΙΛΛΑ	7	13631	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ε. Πειραιά 12/9
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός Ἀντζέλες 16/9
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΤΖΙΟ	61	16887	ε. Κουινγκτάο 19/8

ΑΝΕΜΟΣ	76	8378	δ. Σουζέ 23/10 *
ΑΝΕΜΩ Κ...	71	4981	α. Ρόσα 16/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10998	α. Νέλοον 17/10
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΘΕΙΑ	64	11034	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΘΕΙΠΠΗ Α...	76	16646	α. Ντόρμπαν 17/10
ΑΘΟΣ	79	11000	α. Τάγκα 4/10
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσοεγαιακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	δ. Γιβραλτάρ 29/11
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Κουβέιτ 29/11
ΑΝΝΑ Α.	59	9237	ε.παιλθήη δαλοδαπούς
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 24512
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΝΝΙΤΑ Α.	65	19758	ε. Άννιπόλεις 27/12
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	δ. Μπρουναιμπίουετ 7/12
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Νιούκαστλ 17/12
ΑΝΤΒΕΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Σιγκαπούρη 11/12
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Χάλ 18512
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	δ. Σουζέ 27/12
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	α. Λός Πάλλμας 19511
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	δ.ρνεγ Χαλκίδας
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	δ.ρνεγ Πόρτοφουρου
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Κων/πόλη 25/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. Όρλεάν 25/12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Σακλίντε 27/12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ...	64	36353	α. Σίδνευ 18/11
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	α. Σουέμα 12/12
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Νικίσι 15/12
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Γιοκαίχι 25/12
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10998	δ. Παναμά 21/12
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	δ. Γιβραλτάρ 28512
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Π. Άσθρου 14/12
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885	α. Σχέζον 18/9
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	δ. Σουζέ 19/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	78	15934	α. Σίμα 29/9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Π. Σάιτ 19/10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38807	διάλυση Ταϊβάν
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Χιούστον 5/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051	α. Ντουά 12/9
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Κάρντιφ 19/10
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9888	δ. Σουζέ 28/9
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	α. Βανκούβερ 30/9
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18862	στό Μπαντάρ Άμπας 12/9
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Λατόκα 28/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/10
ΑΠΟΥΣ	70	3275	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1588	ε. Άθωνισαυθ 22/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	62	13800	α. Όζάκα 10510
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Μπρίντισι 16/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ε. Βουβάν 4/10
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΡΓΥΡΟ	57	3970	ε. Πειραιά 30/7
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Ψιγούις 27/12
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Ψιγούις 27/12
ΑΡΓΩ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	76	1578	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Ψιγούις 24/12
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	δ.ρνεγ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	ε. Πειραιά 4/10
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ	77	1579	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16058
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΚΑ΄Υ	82	4918
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ΄Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΣ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936
ΑΤΡΕΥΣ	74	13833
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΡ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΤΤΙΚΙΟΣ	76	18366
ΑΥΛΙΣ	72	18402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.	64	4568
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ)	65	38608
ΑΦΘΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	85	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	8474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ)	56	18944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ)	62	13017
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	85	21479
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8408
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΑΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΝ	79	18432
ΒΑΣΙΛΙΝΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΙΝΣ Η	51	1704
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	18300

α. Λ. Τσάρλς 165/12
ε. Τζέντα 21/12
δ. Π. Σαϊό 30/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Φρεντερρίτσινα 10/11
α. Ν. 'Ορλεάν 12/12
α. Ν. 'Ορλεάν 29/12
α. Σάρι 18/12
στήν 'Αλεξάνδρεια
ε. Ν. 'Ορλεάν 9/12
άρχει Πειραιά
α. Μαυρίκιο 9/12
α. Χόγκ Κόγκ 18/12
α. Ναγκόγια 25/12
α. Μακάϋ 17/12
επαιλήθ Κινέζους Διαλυτές
δ. Γιβραλτάρ 22/12
άρχει Στουμπούλα
α. Νταλιν 25/9
μεσογειακές μεταφορές
σημια Παναμά
ε. Θέουτα 20/10
α. Κίγκστον 10/10
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Χιούστον 29/8
άρχει Γάνδη
ε. Τζέντα 9/10
α. Λά Παλλίς 8/9
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 5/8
α. Τραμπζόν 13/9
άρχει Τρινκομπάλη
ε. Τζέντα 18/10

άργει Σετουμπάλ
 άργει Τρινκομάλη
 άργει Άργοστόλι
 δ. Π. Σαΐδ 9/10
 α. Ντώραμπαν 12/10
 άργει Άλιβερί
 δ. Σουέζ 18/8
 ε. Σ. Τζών 18/10
 α. Ντώραμπαν 9/10
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Άμβέρσα 18/10

ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ἀργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Καράσι 17/10
ΒΕΛΟΣ	75	15081	δ. Π. Σαΐδ 5/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	δ. Σουτζ 23/10
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Λός Πάλας 13/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μίλφροντ Χάβεν 23/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Κόρπους Κρίστι 14/10
ΒΕΡΑ	85	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΚ (μ.)	72	57527	ε. Σουδνθή Μπαίλε 17/10
ΒΗΤΑΓΟΥΔΙΝΗ	86	10210	ε. 'Αμβέρσα 18/10
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Ρουέν 19/10
ΒΗΤΑΣΑΝ	86	19633	α. Λός Παλς 22/9
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	δ. Π. Σαΐδ 20/10
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II.	68	12005	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 31/8
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	80	6572	διεύθυν Κίνα
ΒΙΝΓΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Χιούστον 28/9
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. 'Αμβέρσα 19/10
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	85	15738	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	α. Ντακάρ 3/10
ΒΟΛΟΣ	75	6952	πρώην «Κορέα Στάρ»
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ε. Τσιτανγκόνγκ 18/10
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31484	ἀργεί Σιουλιάδα
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ἀργεί Στυλιάδα
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	80	1434	ἀργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Χάμπτον 16/10
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. 'Αμβέρσα 22/10 *

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ...	77	11289	α. Βαλέτα 20/10 *
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Νιούκαστλ 19/10
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Π. Χέντλαντ 13/9
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Λός "Αντέλες 27/9
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. "Αμβέρσα 4/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Ν. "Υόρκη 22/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Κολούμπι 16/9
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	76	16037	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. "Αμβέρσα 18/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Κολούμπια 2/10
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ...	61	8592	α. "Αργεί "Ήγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Γένοβα 6/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α...	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Σύρος 29/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	ε. Πειραιά 9/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ...	72	12204	στο Ντόρτμουντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Λός "Αντζελες 28/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Ρουκόντ 17/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182	στο Μισισσιπούι 20/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΖΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Ν. "Ορλεάνη 16/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ...	68	10544	δ. Σουέζ 17/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΝΗΣ	43	7178	α. Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	α. Λός Πάλας 22/10
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δ. Π. Σαϊό 31/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Κόκολα 14/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500	α. Κολούμπια 22/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Π. Σαϊό 18/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Μπ. "Αϊρες 11/9
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. "Αμβέρσα 15/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. "Οζόκα 9/10
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Σάντος 13/10
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Τενερίφη 20/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Τάουνσβιλ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	α. Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ.	80	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	α. Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	α. Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Χαμίνα 9/10
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Φουτζέιρα 19/10
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Παράνγκουα 5/10
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Φάδσινγκ 27/8
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274	ε. Π. "Ελζαμπεθ 17/10
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ"Υ	74	19702	α. Φουτζέιρα 16/10
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Λάγος 10/7
ΓΙΩΤΑ	62	10183	α. Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	84	34568	α. Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Φουτζέιρα 14/10
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3996	δ. Παναμά 11/10
ΓΚΑ"Υ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	71	8739	α. Λευκάρ 20/10

ΓΚΑΛΑ.....	70	15302	δ. Παναμά 9/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	21200	α. Άμβερσα 13/10
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	80	7969	άρχει Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	89	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991	ε. Γκρήν Μπρίν 9/10
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.).....	87	48717	α. Έιλαντ 18/10
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ.....	65	5836	άρχει Έλευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤ Α'Τ'ΛΑΝΤ (δ).....	86	45251	α. Τζέντα 26/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ.....	87	51644	α. Τάραντα 12/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΙΟΥΝΙΤΥ.....	89	11148	α. Γιβραλτάρ 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	88	18275	α. Χερσολντ 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....			
ΣΤΡΙΑ.....	73	16439	α. Ν. Όρλεάντ 21/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ.....	78	13036	α. Ήστ Λόντον 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439	α. Κέιπ Τάουν 27/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ.....	83	24843	α. Κολούμπια 11/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959	α. Άλεξάνδρεια 29/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΞ.....	68	11148	ε. Μπαγκκόκ 29/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ.....	77	13027	δ. Παναμά 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ.....	74	16439	α. Σάφι 8/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	77	16432	α. Μόμπιλι 22/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	88	18275	στό Μπαντάρ Άμπάς 27/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	78	13027	ε. Χιουστών 26/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531	α. Λός Άντζελες 13/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ.....	84	19560	α. Ν. Όρλεάντ 28/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗ.....	85	7952	άρχει Ρίβερ Φάι
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027	δ. Σουέζ 28/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ.....	89	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ.....	72	12919	ε. Ν. Όρλεάντ 29/12

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919	ε. Μαρακάιμπο 21/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	13036	ε. Τζέντα 28/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ.....	77	14531	ε. Σαλβατόρ 19/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	78	14531	α. Π. όφ Σπαίην 18/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ.....	68	10397	α. Θέουτα 12/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	78	14800	α. Ντόρμπαν 20/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ.....	72	12959	α. Τζέντα 18/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ.....	74	13036	ε. Σάν Φραντ'ίσκο 28/12
ΓΚΟΑΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200	ε. Σίδνεϋ 27/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΓΚ.....	77	43479	ε. Ν. 'Ορλεάντ 22/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΟΥΝ.....	77	13027	δ. Παναμά 20/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ.....	77	14531	α. Λός 'Αντζελες 18/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	75	13036	ε. Ν. 'Ορλεάντ 22/12
ΓΚΟΥΛΙΑΣ.....	67	20178	ε. Ρουέν 24/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12483	α. Ουόνκερτ 12/12
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	108993	α. Φατέξ Τέρμιναλ 27/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ.....	63	15381	άρχει Σετούμαλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΝΤΖΕΝΤ.....	69	22915	α. Φερνάντιζ 20/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912	α. Π. Ζαΐδ 21/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΣΕΝΠΛ.....	66	23390	άρχει Τρικονομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	62	15389	άρχει Σετούμαλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.....	71	16306	α. Πόρτ Καρπέρ 19/11
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	63	13516	άρχει Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	18229	άρχει 'Αργοςτάλι
ΓΛΥΦΑΔΑ.....	69	13942	α. Βανκούβερ 31/1
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	69	26356	α. Φερνάντιζ 20/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ.....	65	14564	δ. Σουέζ 29/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ.....	66	20723	α. Νταμά 13/12
ΓΡΕΓΓ.....	58	7081	άρχει 'Αστακό
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ).....	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Τ'Λ.....	68	2206	άρχει Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ.....	62	1427	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ.....	76	19264	επισκευές Πειραιά 3/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264	α. Ν. 'Υόρκη 3/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451	ε. Γκιζάν 14/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267	α. Νταμά 24/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426	α. Σιγκαπούρη 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΚΟΝΩΤ.....	76	19264	ε. Τσάνα 22/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΚΟΥΣ.....	73	19451	α. Αδελαΐδα 1/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264	δ. Σουέζ 9/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265	ε. Τζέμπελ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II.....	75	19451	α. Φρεντερίσια 28/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ).....	80	40357	ε. Λός 'Αντζελες 28/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451	α. Ρίτσαρντ Μπάλι 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	67	22817	ε. Λοριέν 18/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	87	22817	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 13/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ).....	85	17199	παραδόθηκε
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ).....	84	17199	ε. Σ. Σεμπαστιάν 12/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ).....	74	18204	ε. Παράνγκουα 19/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ).....	84	17199	α. Ν. 'Υόρκη 19/12
ΓΟΥΔΡΙΟΡ.....	82	19555	όψωση Λιβερπάλ
ΓΡΕΓΟΣ.....	59	9191	άρχει Γκλασελν

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Π. Έσκουβελ 29/12
ΔΑΝΙΛΑ	83	13828	ἀργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Βέντισπας 10/12
ΔΕΛΤΑ (δ.)	81	7884	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛ Α ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	85	19049	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίφε 21/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	8741	μετ. ΚΕ'Ι' Π ΧΟΟΥΠ* (Κυπρ.)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀργεί 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α ΙΙ.	83	10085	ε. Πειραιά 23/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ.Κ.	86	9410	δ. Σουέζ 23/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	85	11908	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Χάδρη 30/12
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Ρεσίφε 4/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Χόμπτον 21/12
ΔΗΜΗΤΡΑ	89	9881	α. Τζέντα 23/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Αύγουστα 22/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	καβελκ. τό υο
ΔΗΜΗΤΡ. ΛΑΙΜΟΣ	71	9846	ὤψως Κυπριακή
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.	87	10794	ἀργεί Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	83	10523	ἀργεί Πειρά δ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	83	8380	ἐπωλήθη 'Ινδούς διαλυτές
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	18277	ἀρ. εἰ Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	83	8872	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	ἀργεί' ευσίνα
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 29/12
ΔΙΔΥΜΟΙ	78	19186	ε. Μπαχραϊν 29/12
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Ρόττερταμ 29/12
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί 'Ιθάκη
ΔΙΟΝΗ (δ.)	67	44846	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19182	ε. Ταϊταγκόγκ 28/12
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	88	48887	α. Πόρτλαντ 11/12
ΔΡΟΜΩΝ	84	17487	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	86	48801	α. Μποναίρ 2/12
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρινα 1/1
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	89	12705	α. Τάραντα 24/12
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Π. Λίνκολν 28/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300	ε. Γιοσκοχάμα 4/11
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Ντόρμπαν 29/12

ΕΒΕΛΥΝ	83	11893	ἀργεὶ Πειραιά
ΕΒΙΑ	81	10029	ἀργεὶ Βασῶρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Πανγίδυκ 12/12
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεὶ Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ἀργεὶ Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Ἰμμινγαυ 28/12
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ε. Τάραντα 28/12
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	μετ. «ΑΒΑΝΤΙ» (ΈΑΛ.)
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ε. Μέρου Μπαρ 2/1
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Σάλλου Βόε 29/12
ΕΚΔΑΙΡ	63	13841	ἀργεὶ Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀργεὶ Γαλαξειδί

ΕΚΤΟΡ	70	18258	α. Κολούμπι 19/12
ΕΚΤΟΡ	75	14523	α. Κοσίλ 8/12
ΕΛ ΓΚΑΟΥΣΙΟ	80	2091	δ. Κων/πολη 17/12
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Άμβέρσα 1/12
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ν. Όρλεάνη 14/12
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Κων/πολη 23/12
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	δ. Κων/πολη 18/12
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ Ι	64	10852	άργει Στυλίδα
ELENA B.	73	20713	α. Άμβέρσα 17/10
ELENA K.	82	7872	α. Ντάρμπαρν 4/10
ELENNH	63	10936	άργει Πειραιά
ELENNH	80	1995	ε. Άμβούργο 18/10
ELENNH II.	75	35716	μεσογειακές μεταφορές
ELENNH B. (δ.)	64	1927	άργει Γάνδη
ELEYΘERIA	59	8401	α. Αιγούστοι 9/10
ELEYΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Μόμπιλι 18/10
ELEYPOPA	71	11005	μεσογειακές μεταφορές
ELEYCIC	62	1859	α. Γένοβα 6/10
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Χουάνγκπου 17/9
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111	α. Σαλάδα 4/8
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	ε. Τακόμπο 18/10
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	στη Σγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	62	6846	στη Σγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡ	78	17172	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	72	8987	ε. Μπίτερ Λέικς 6/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	8987	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10329	πρώην «BRAVE PIONNER»
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σγκαπούρη 4/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237	Γιβραλτάρ 7/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Γκιζόν 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Άμβέρσα 22/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Μπλιμπόν 19/10
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207	α. Ίουμιντέν 2/10
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Πειραιά 17/9
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Κων/πολη 3/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Κων/πολη 9/10
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άργει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άργει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	ε. Χανόν 29/9
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	18822	στό Μπαντόν Άμπας 30/9
ΕΛΠΙΣ	71	9685	δ. Ντόβερ 12/10
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ντακάρ 21/9
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	άργει Σετουμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20580	ε. Πειραιά 14/10
ΕΜΠΡΟΣ	67	9548	α. Λεμεσό 6/10
ΕΝΑΤΟΝ	84	22206	άργει Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	70	10006	υπό ναυπήγηση
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	73	8927	α. Σγκαπούρη 18/9
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	77	9786	α. Σίμα 28/9
ΕΠΟΣ	78	6053	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΡΝΙΟ	65	18405	α. Ίταζάι 14/8
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άργει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Γιβραλτάρ 4/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	άργει Πειραιά
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Τσουκούμι 9/10
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΣ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	α. Πειραιά 22/10
ΕΡΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Βανκούβερ 18/10
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	άργει Χαλκίδα
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Άλεξάνδρεια 11/10
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Άλεξάνδρεια 20/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Παναμά 20/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Φαλαδέλφεια 15/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	δ. Κων/πολη 27/9
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ε. Άμβέρσα 13/10
EYGENIA K.	78	16935	ε. Τζουμπάιλι 14/10
EYN Λ	67	14589	άργει Πειραιά
EYHMERIA	73	13631	α. Σάφι 12/10
EYΘΑΛΙΑ	72	29148	δ. Κων/πολη 29/9
EYΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Παναμά 7/10
EYΛΑΛΑ	59	8630	α. Κο Σισάγκ 12/10
EYNOIA	70	10006	α. Ίντσόν 8/10
EYΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	ε. Όκλαντ 22/10
EYPOC (δ.)	85	24000	μεσογειακές μεταφορές
EYPAΛOΣ	73	10713	ναυπηγείται Ναυσαόκι
EYPOΠH	59	8222	ε. Τακρόντι 19/9
EYPOΠH II	60	8242	άργει Στυλίδα
EYPOΠH ΦΡΗΖΕΡ	72	6880	άργει Πειραιά
EYCTABIA	57	7185	άργει Χαλκίδα
EYTEP'IH	56	1593	άργει Πειραιά

ZANET.....	66	4503	ε. 'Αμβέρσα 18/10
ZANNHS.....	81	22857	α. Πόρτλαντ 2/10
ZANNHS ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30168	ε. Μόμπιλι 18/10
ZANTE (δ).....	69	54282	α. Γκνάκον 22/10
ZANTTA.....	71	20516	α. Ρίο 'Ιανέριο 1/10
ZEYΣ.....	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	77	16366	α. Ρίο Γκράντε 14/10
ZHNQ.....	81	23100	α. Ντῶρμπαν 23/10
ZINI.....	76	11348	ε. Πειραιά 17/10
ZYΓΟΣ.....	76	19166	α. 'Αόντον 1/10
ZYΓΟΣ.....	69	3490	άρχει 'Αστακό
ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	άρχει Πειραιά
ΒΗΗ.....	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΒΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ.....	81	4617	άρχει Πειραιά
ΒΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Λός 'Αντζελες 18/10
ΒΡQ.....	65	23390	ε. Παρανάγκουα 12/10
ΒΙΣΤΡΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700	ε. Ν. 'Ορλεάν 20/10
ΒΙΣΠΟΡΤ.....	67	27018	άρχει 'Αργοστόλι
ΒΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΞΕΙΑ.....	84	16794	α. Κολόμπο 21/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052	α. Σίγκαπουρ 21/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ).....	77	76088	ε. Πόντ 10/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15680	ε. Λά Γκουέρα 14/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15680	δ. Πανάμα 10/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ.....	84	16794	α. 'Ιλεούς 14/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12680	α. Βόλο 17/7

ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΟΤΣ	64	4826
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	99904
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16885
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477
ΘΕΟΚΥΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΥΝΥΦΟΣ (δ.)	68	44883
ΘΕΟΥΤΟΣ (δ.)	62	24749
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24,000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13869
ΙΑΣΩΝ	70	11469
ΙΚΑΝ	58	2862
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11469
ΙΜΑΛΑΓΓΙΑ	62	10961
ΙΟΥΛ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΓΓΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩ	69	8909
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232
ΙΩΑΝΝΑ Β. ()	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	31398
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041
ΙΩΝ	71	11508

K. Z. MIHALOY	78	18023
KABO ΓΙΟΧΟΝΑΣ	87	103222
KABO ΓΚΡΟΣΣΟΣ	88	103222
KABO ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	89	50986
KABO ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
KABO ΠΕΙΡΑΤΗΣ	78	12772
KΑΘΡΙΝ Λ.	70	18285
KΑΛΑΒΡΙΑ	86	24309
KΑΛΗΘΑΙΟΝ (μ.)	87	34498
KΑΛΛΙΟΠΗ Α.	89	11329
KΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15838
KΑΛΜΑΡ	51	6196
KΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11348
KΑΛΥΤΟ	73	6172
KΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
KΑΜΠΟΣ	71	13116
KΑΝΑΡΗΣ	79	19037
KΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225
KΑΠ ΙΤΕΑ	71	4980
KΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
KΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
KΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	88	24801
KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	88	24668
KΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	88	15355
KΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	87	8113
KΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	89	10836
KΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	89	14807
KΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	87	16068
KΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	86	23372
KΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	86	18048
KΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	18366
KΑΠΟΤΗ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	87	13858
KΑΠΟΤΗ ΓΙΑΝΝΗΣ	83	15819
KΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΡΙ (δ.)	72	58185
KΑΠΟΤΗ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
KΑΠΟΤΗ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
KΑΠΟΤΗ ΝΙΚΟΛΑΣ	88	13531
KΑΠΟΤΗ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
KΑΠΟΤΗ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
KΑΠΟΤΗ ΤΖΩΝ	80	9163
KΑΠΟΤΗ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
KΑΠΟΤΗ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
KΑΠΟΤΗ ΤΖΩΝ Α.	81	13338
KΑΠΟΤΗ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	86	19595
KΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	82	15961
KΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688
KΑΡΛΟΒΑ	85	29314
KΑΡΜΕΝ	85	23919
KΑΡΟΛΙΝΑ	88	10562
KΑΡΟΛΙΝΑ	86	5681
KΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
KΑΡΟΣ	87	12702
KΑΡΠΑΘΟΣ	88	12701
KΑΡΥΑΤΑΣ	73	34087
KΑΡΥΤΙΣ	70	18040
KΑΣΚΑΝΤΑ	83	12407
KΑΣΟΣ	76	14983
KΑΣΣΑΝΔΡΑ	89	14318
KΑΣΣΙΑ	72	18704
KΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	59	4832
KΑΣΤΑ ΣΗΛ	88	26537
KΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
KΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824
KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580
KΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
KΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
KΑΤΙΑ (δ.)	81	12959
KΑΤΙΕ	80	10187
KΑΤΙΝΑ (δ.)	86	38878

α. Πειραιά 11/10
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 δ. Καυμάν Μπράκ 20/9
 ριμουλκείται
 α. Ρίο Γκράντε 17/9
 δ. Γιβραλτάρ 20/9
 ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 20/9
 δ. Σκά 22/9
 α. Γιουρσοπόρτ 18/10
 α. 'Αμποτ Πόιντ 20/9
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Φινάρτ 22/10
 στη Φορταλέζα (άποθήκη)
 ε. Μπαχαράιν 20/10
 α. Ν. 'Ορλεάντ 20/10
 πρώην «ΣΥΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ»
 άρχει Πειραιά
 α. Χέυ Πόιντ 25/9
 παραδίδε κε
 α. Χάμπτον 7/10
 άρχει Λονδίνο
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 16/7
 άρχει Στυλίδας
 δίδασκε Κίνα
 ε. Ντάρμπαν 17/10
 α. Τέμα 8/10
 ε. Πειραιά 14/10
 άρχει Πειραιά
 ε. Τέντα 12/10
 α. Γκαλγκοκ 13/10
 ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/9
 δ. Γκρέϊτ Ντάκ 'Αιλ 18/9
 ε. 'Αλεξάνδρεια 20/10
 άρχει Πειραιά
 δ. Καυμάν Μπράκ 18/9
 α. Ράτ Τανούρα 18/10
 άρχει Λονδίνο -

ε. Άμβούργο 22/10 *
 ε. Μομπάσα 22/10
 προς Χουάνγκιμπο 11/10
 άργει Πειραιά
 ε. Γιοκοχάμα 75/10
 ε. Ν. Όρλεάντ 21/10
 α. Γκάλβεστον 20/9
 α. Λός Άντζελες 13/10
 α. Ρίο Άντέριο 15/10
 ε. Άμπιτιζόν 29/9
 α. Γκάλβεστον 22/9
 άργει Λονδίνο
 ε. Ρουέν 19/10
 α. Άνγκρα ντός Ρείς 18/10
 α. Χόγκ Κόγκ 17/10
 στη Τζάκσονβιλ 18/10
 α. Σάντος 8/10
 ε. Τζέντα 8/8
 ε. Άμβέρσα 28/9
 ε. Κωνηπολι 5/10
 α. Λός Άντζελες 5/10
 άργει Χαλκίδα
 στο Ούμ Κουάσαρ
 άργει Χαλκίδα
 ε. Π. Σαΐδ 17/10
 ε. Ρότερνταμ 19/10
 ε. Χάβρη 18/10
 α. Μπ. Άϊρες 8/9
 άργει Χαλκίδα
 α. Λισσαβώνια 19/10
 α. Λός Πάλλμας 22/10

 ύψους Παναμαϊκή
 ε. Τολέδο 15/10
 άργει Στουλιά
 δ. Π. Σαΐδ 16/10
 α. Αύγουστα 22/9
 άργει Βουβή
 ε. Ν. Όρλεάντ 22/9
 δ. Ντόβερ 6/10
 ε. Κακινάνα 8/10
 άργει Νουεβίτας

 ε. Φουτζέιρα 4/9

 α. Φερμάντλ 15/10
 άργει Πειραιά
 δ. Κωνηπολι 6/10
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 27/9
 α. Άμβούργο 11/10
 ε. Ρότερνταμ 16/10
 α. Ρουέν 8/10
 ε. Σουζέ 4/10
 α. Ντόρ ες Σαλάμα 13/10
 άργει Έλευσίνα
 α. Λεμεσό 16/10
 α. Π. Σαΐδ 22/10
 προς Μπιτάντ Άμπας
 άργει Άργοστόλι
 ε. Ίντσόν 22/9
 ε. Ναυλός 31/8
 ε. Φιλιαδέλφεια 2/10
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 δ. Κωνηπολι 9/10
 α. Ραβέννα 8/10
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Άμβέρσα 15/10
 ε. Κακινάνα 18/10
 άργει Σιγκαπούρη
 άργει Γαλαξειδί
 α. Σπέτζια 20/10

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΙΟΣ	66	29955	α. 'Ικόνιο 95/10
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΞ	72	14851	α. Κόμπτε 13/10
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Βίλα Κονσταντινούσου 11/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	αργεί Ρίβελ Φάλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μπουένος 'Αϊρες 4/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	δ. Γκιρβαλτάρ 21/10
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9738	δ. Χιουστών 15/10
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. 'Αϊρες 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	δ. Παναμά 20/9
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	δ. Βόλο 1/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Ραγκούν 17/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	ε. Σανγκάι 13/10
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Ντουλούβ 3/10
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	18307	ε. Γουλιμκντον 2/10
ΚΕΡΤΙΣ	73	18459	ε. Σάντος 16/10
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στήν Τερνούζεν 22/10
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	αργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Ρίο 'Ιανέριο 27/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	24514	στό 'Αλιβέρι 10/11
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35935	αργεί Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ε. Ρίο 'Ιανέριο 30/12
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΗ	77	17300	α. Αλεξάνδρεια 30/12
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Σάφι 19/12
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	στό Μπαγκλαντές 12/12
ΚΟΝΔΩΡ	67	8842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	ε. 'Αμβέρσα 28/12
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	18000	ε. 'Ακαμα 12/12
ΚΟΝΚΑΡ ΗΘΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Χάμπτον 16/12
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡ Σ (μ.)	77	105000	α. Κισαράζου 13/12
ΚΟΝΚΑΡ ΒΕΤΙΣ	81	16000	α. Ν. 'Ορλ 25/412
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Καρατίσι 18512
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Γκιρβαλτάρ 25512
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. 'Αμβέρσα 23/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρφο 30/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Γιούροπορτ 29512
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	18000	α. Ντόρμπαν 14/12
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893	α. Ρίο Γκράντε 16/12
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	18000	α. Ντόρμπαν 28512
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	18000	α. Τάμπα 22/12
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	α. Χονολουλού 22/12
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Ν. 'Υόρκη 24/12
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. Τσάρλεστον 21/12
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	73	7689	δ. Π. Σαϊό 31/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	διάδωξη Πακιστάν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	καθελκ. Μαγκάσου Μάρ
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	82	10451	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	δ. Σουζέ 30512
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Κολούμπια 26/11
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	ε. Ντάρς Σαλάαμ 21/11
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	αργεί 'Αστακό
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	επιwallήθη αλλοδαπούς
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	ε. Λομιέ 16/12
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	ε. Πειραιά 24/12
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ραγκούν 20/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	πρός 'Ακαγιούτλα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34189	ε. Φώλεϋ 1/1
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Ντουμπάι 30512
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. 'Αλεξάνδρεια 25/12
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Σίγκαπούρη 18/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Φώλεϋ 15/12
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. 'Ακαμα 10512
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Π. ντέ Μπουκ 28512
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	επισκευές Πειραιά 28512
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	22470	α. Φός 20/12
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	αργεί Πειραιά

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ	68	4350	δ. Π. Σάϊδ 11/12 -
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεί Λευκάδα
ΛΑΙΩΝ ΕΜΑ (δ.)	77	18858	α. Ἀμοστερνίαν 27512
ΛΑΙΩΝ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ἀργεί Ρίβερ Φώλ

ΛΑ΄Τ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ΄Τ'ΡΙΟΥΣ ...	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ΄Τ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΪΡΩΝΙΑ ...	54	3315	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ ...	61	5643	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ...	73	6883	άρχει Ήμοχαβεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΗΒ ...	78	9485	α. Μπ. "Αίρες
ΛΑΚΥ ΡΑ΄Τ'ΝΤΕΡ ...	81	7000	ταξίδια Λουμπ κ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ ...	69	8825	ε. Σάουβεντ 'Ανκορ. 1/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ...	64	1587	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ ...	83	38000	ε. Ντάρμπαν 23/12
ΛΑΟΔΙΚΗ ...	64	10305	στό Μπ. "Αίρες 13/10
ΛΑΟΥΡΑ ...	65	1599	α. "Αμβέρσα 13/10
ΛΑΡΑ Σ ...	72	8848	προς Βραζιλία 6/10
ΛΑΡΡΥ Λ ...	70	16306	α. Χιούστον 3/10
ΛΕΑΝΔΡΟΣ ...	81	30844	ε. Μπ. "Αίρες 15/10
ΛΕΔΕΑ ...	63	17879	άρχει Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ ...	66	2953	στόν Πειραιά
ΛΕΝΑ II ...	68	15761	δ. Ντόβερ 21/10
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ ...	70	10618	άρχει Ξετουμπλά
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ ...	68	10618	άρχει 'Ελευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ ...	74	3259	στη Λισσαβώνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II ...	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ ...	75	15684	α. Φουσίκι 13/10
ΛΕΩΝ ...	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ ...	77	9783	ε. "Αλεξάνδρεια 4/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) ...	66	29287	άρχει Φορταλέζα (ἀποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ.) ...	69	17485	α. Π. ντε Μπουκ 16/10
ΛΗΤΩ ...	76	18104	ε. Τσάμ Μπαχάρ 2/10
ΛΙΑ ΠΕΡΟ ...	61	7963	άρχει Ξετουμπλά
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ ...	83	19343	ε. "Αλεξάνδρεια 14/10
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ ...	82	19337	ε. Ντάκαρ 3/10
ΛΙΜΠΕΤΡΕ΄ΝΤ ...	83	20200	ε. Τζέντα 12/10
ΛΙΜΠΕΡΕ΄Τ'ΟΡ ...	76	75134	α. Σάλλομ Βόε 21/10
ΛΙΜΠΡΑ (δ.) ...	76	18343	α. Π' ρτ Ντέ Μπουκ 22/10
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ ...	78	12958	ε. Μπαντόρ 'Αμπάς 14/10
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ ...	74	9118	α. Ρεσίφε 9/10
ΛΙΤΣΑ ...	77	6228	α. Σάν Μάικλ 19510
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.) ...	61	21894	ε. Πειραιά 16/10
ΛΙΨ ...	68	9650	ε. Σουζ' 25/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ ...	69	9045	άρχει Βασσάρα
ΛΟ΄Τ'ΝΤΑ (δ.) ...	75	24408	ε. Πειραιά 28/9
ΛΟΚΡΙΣ ...	72	16402	δ. Κων/πολι 26/9
ΛΟΥΚΑΣ Ν ...	72	13837	α. Τακόμα 11/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ ...	73	63287	α. Ναγκόγια 1/10
ΛΟΥΣΥ ...	74	16006	α. Νητρούιτ 8510
ΛΥΔΙ ...	70	14878	α. Μπ. "Αίρες 12/9
ΛΥΔΙΑ ...	64	6547	α. Πειραιά 19/10
ΛΥΡΑ ...	67	41914	άρχει Ξετουμπλά

Μ. Γ. ΣΤΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Τζέντα 15/10
ΜΑΔΕΡ	68	11381	α. Κάρντιφ 6/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).	81	23000	α. Σαβάννα 8/10
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Ν. Υόρκη 20/10
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Σκώ 19/9
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Π. Άντζελες 18/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλεουσίνια
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Σούσα 17/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).	83	32300	δ. Π. Σαΐδ 21/10
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρώην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Χιούστον 75/10
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).	83	31951	α. Λός Άντζελες 55/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Έπνάνησα 2/10
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	δ. Σουζέ 21/10
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Κάντα 15/9
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Χέυ Πόιντ 21/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πειραιά 22/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Νταμύ 4/
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρότερνταμ 30/9
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΥΚ	62	8967	α. Τουσκριν 14/10
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Μομπάσα 23/10
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Ν. Μαγκάλος 2/9
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	86	18155	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άρχει Άργιστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ).	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ	58	2968	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Τόκυο 14/ 0
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ).	70	17485	α. Λονδίνο 3/10
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Κόμπε 4/10
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ	71	19061	ε. Άλεξάνδρεια 6/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.	78	10994	α. Γιοκοχάμα 2/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Μικρονομήτουελ 15/10
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ.	70	9565	α. Μόρεχεντ 9/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Σιγκαπούρη 20/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).	70	51602	Σίδνεϋ 19510
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	στό Ροζάριο
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Τουσκριν 6/9
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Λός Πάλ ας 14/9
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9385	α. Ριγέκκα 28/9
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 2/10
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤ'ΙΘ (δ).	66	42799	επωλή διάλυση Κίνα
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ρεσίφε 19/9
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).	73	17432	α. Ν. Υόρκη 18/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ).	75	68411	στον Πειραιά
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Λομέ 16/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λός Πάμας 14/10
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).	67	40075	δ. Κων/πολη 14/10
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	δ. Σκώ 2/10
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 28/9
ΜΑΡΙΝΑ (δ).	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/10
ΜΑΡΙΝΑ	60	4118	ε. Βαλτιμόρη 13/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	85	19568	α. Σάν Νικόλας 30/9
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.	73	30077	δ. Σουζέ 14/10
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Γιβ αλτάρ 7/10
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ε. Κόλντιν κ 19/10
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Κέιν Τάουν 30/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28-82	α. Χιούστον 2/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τράνα 16/10

ἀργεῖ Γάνθη ·
α. Λός· Ἀντίετες 8/10
ε. Ἀλεξάνδρεια 9/10
ε. Γιοκοχάμα 18/10
ε. Ἀλεξάνδρεια 8/10
ἀργεῖ Κενίτρα
ἀργεῖ Τζέμπη Ἀλί
ἀργεῖ Χαλκίδα
ἀργεῖ Πειραιά
ε. Ρίο· Ἰανέριο 16/10
ε. Σινκαπούρη 9/10
ε. Ρισαρόντ Μπαίη 18/10
ε. Ρίο· Ἰανέριο 8/10
δ. Παναμά 10/10
α. Λός· Ἀντίετες 18/10
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ε. Ἀμβέρσα 25/12
ε. Ν. Ὀρλεάν 18/12
α. Ραγκούν 8/12
ἀργεῖ Πει· αἶδ
α. Σινκαπούρη 25/12
α. Π. Ἀντίετες 12/12
ε. Σάντος 29/11
ἀργεῖ Γαλαξείδι
ἀργεῖ Γαλαξείδι
α. Χιούστον 14/12
στό Ντουμπάι 31/12
στό Ἑλ Χάκλ (ἀποθήκη)
ἀργεῖ Χαλκίδα
α. Ν. Ὀρλεάν 27/12
διάλυμα Ἰνδία
ἀργεῖ Πειραιά
α. Μόντρεαλ 19/12
ε. Λισαβών 20/12
μεσογειακές μεταφορές
α. Σαμπόν 17/11
ε. Σαμπόνττον 2/1
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ε. Ἀλεξάνδρεια 27/12
ἀργεῖ Πειραιά
α. Ἀ· Ἀντίετες 24/12
α. Φιλαδέλφεια 9/11
ε. Ἀλεξάνδρεια 24/12
ε. Ἀρατού 23/12
ε. Κόμπη 25/12
ἀργεῖ Ἀλεξάνδρεια
ἀργεῖ Στυλβία
α. Σινκαπούρη 20/12
ὑπὸ ναυπήγηση
ἀργεῖ Στυλβία
ἀργεῖ Στυλβία
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «ΡΟΤΑ» (Παν.)
ἀργεῖ Γαλαξείδι
στό Ἄ· σόμτ 28/12
ε. Ἀμβέρσα 28/12
α. Ν. Ὀρλεάν 28/12
α. Κ. Κρόσι 21/11
α. Ν. Ὀρλεάν 28/12
ε. Σετουμπάλ 19/12
α. Κ. Κρόσι 10/12
δ. Π. Σαϊδ 3/12
ἀργεῖ Γαλαξείδι
δ. Π. Σαϊδ 4/12
ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ἀργεῖ Λευκίδα
α. Ἀ· Ἀντίετες 24/12
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 13/12
ἀργεῖ Πειραιά
α. Φός 17/12
ε. Σάλλου Βόε 30/12
ἀργεῖ Πειραιά
α. Μόμπιλι 19/12

ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487	άρχει Μπιλιμπό	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	18014	α. Φρημάντλ 3/12
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ.....	72	14675	ε. Σιγκαπούρη 12/12	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	84	2981	ε. Χαλκίς 6/6
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.....	80	15359	δ. Σουέζ 15/12	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	ε. Κεμπέκ 15/12
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	82	18818	άρχει Καουέρι	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194	α. Π. Γουώλκοτ 20/12
ΟΥΖΚΟΟΥ.....	60	2981	άρχει Πειραιά	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.).....	87	45229	α. Κολούμπια 10/12
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΖ.....	60	7504	άρχει Πειραιά	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15580	
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΑΡΚ.....	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΠΗ.....	87	11002	ε. Λά Γκ. υλέτ 21/12
ΟΥΑΝΤΑΝ.....	70	1519	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	α. Μονρόβια 23/12
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ.....	70	15579	άρχει Στυλίδας	ΠΟΡΘΟΣ.....	71	1585	α. Γάνδη 22/12
ΟΥΑΤΙΜΑ.....	71	9372	δ. Μπουνομπούτελ 6/10	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	στο Νατάλ (Αποθήκη)	ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	87	18656	α. Ν. Όρλεάνη 13/12
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ.....	71	11055	ε. Βανκούβερ 31/12	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.).....	73	17941	α. Πόρτλαντ 9/10
ΟΥΡΑΝΙΑ.....	53	4089	άρχει Χαλκίδα	ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	88	10891	ε. Αμβέρσα 31/12
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	69	105317	άρχει Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στο Σουέζ (Αποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΑ.....	70	8967	α. Ρεσίφε 15/12	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9650	ε. Χιμπί 6/12
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟ.....	63	15377	επωλήθη Κινέζους διαλυτές	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ.....	68	10722	σημαία Παναμά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.....	53	2805	στο Λάγος	ΠΡΟΚΥΟΝ.....	75	32578	α. Πασαγκούλα 12/12
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ.....	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	80929	δ. Σουέζ 14/12
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ.....	59	10363	άρχει Σετουμπάλ	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	86	22583	ύψωση Παναμαϊκή
Π. Σ. ΠΑΛΜΟΣ.....	63	18430	άρχει Έλευσίνα	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	59	9633	άρχει Άστακό
ΠΑΛΜΕΑ.....	60	10778	άρχει Έλευσίνα	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	ε. Ραβέντα 28/12
ΠΑΛΜΙΣ.....	58	7695	επωλήθη άλλοδαπούς	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ.....	74	17264	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	ε. Κων/πολη 6/12	ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	80	15716	ε. Γκέιμς 22/11
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	ε. Κιόν 15/12	ΠΡΟΤΕΥΣ.....	88	37419	ε. Γιούρπορτ 30/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	άρχει Πειραιά	ΠΡΟΤΕΥΣ.....	67	10891	στην Αμβέρσα 5/12
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	άρχει Γαλαξείδι	ΠΡΟΤΕΥΣ.....	87	10891	δ. Σουέζ 29/11
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	56	10523	άρχει Πειραιά	ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	18191	α. Αμβέρσα 29/12
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718	άρχει Πειραιά	ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	18183	α. Κιόρσιον 19/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.....	82	35127	δ. Κων/πολη 27/11	ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	α. Π. Σαϊό 16/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.....	66	13015	στη Σάρζα 22/10	ΠΥΛΟΣ.....	81	13800	α. Λάντσεστον 23/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410	ε. Άσοςμυ 21/12	ΠΥΛΟΣ.....	68	10244	ε. Κόπερ 15/1
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.....	74	14790	α. Ν. Όρλεάνη 20/12	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	ε. Ικόνιο 14/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ.....	49	1849	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑ'Ι'ΝΑ.....	81	32247	α. Ν. Όρλεάνη 24/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	84	16794	α. Πενιάγκ 24/11	ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.).....	59	12413	διάλυση Ισπανία
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30639	α. Ν. Όρλεάνη 29/12	ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	83	5249	επωλήθη διάλυση
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ.....	58	9603	άρχει Πειραιά	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 1 (δ.).....	77	18325	α. Πειραιά 22/12
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912	α. Λισαβόνα 17/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ.).....	79	32023	ε. Μπιζέρτα 21/12
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902	άρχει Πειραιά	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.).....	78	69016	α. Πειραιά 26/12
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ.....	72	4499	άρχει Πειραιά	ΡΑΝΙΑ.....	67	9919	α. Σχέζιν 22/10
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640	δ. Π. Σαϊό 20/11	ΡΕΑ.....	71	9025	ε. Λάς Πάλμας 14/12
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851	α. Μορμουγκάο 13/12	ΡΕΑ.....	56	4275	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	α. Σιγκαπούρη 3/11	ΡΕΑ ΣΗ.....	89	2995	α. Μαρίνα ντί Καράρα 21/12
ΠΑΡΓΑ.....	59	10065	άρχει Πειραιά	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.....	77	9417	δ. Σουέζ 10/11
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783	άρχει Πειραιά	ΡΕΝΑ.....	72	14851	ε. Κουίνγκτάν 2/12
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	60	8214	άρχει Πειραιά	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.....	68	30294	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΡΟΣ.....	65	8883	άρχει Γερμανία	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ.....	85	11841	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	α. Τζέντα 28/12	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ.....	83	14981	α. Πειραιά 19/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127	ε. Σάνκ Άνκορ 21/12	ΡΗΛΑ'ΙΑΝΤ.....	77	9774	ύψωση Παναμαϊκή
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225	άρχει Πειραιά	ΡΗΝΗ.....	63	15529	άρχει Πειραιά
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.).....	65	38116	α. Νταμπιέρ 18/12	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.).....	71	77049	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ.....	69	51697	ε. Ίντσον 13/8	ΡΙΒΑ.....	63	10299	άρχει Γαλαξείδι
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	α. Ρας Τανούρα 4/11	ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ.....	89	1599	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΟΣ.....	85	25000	δ. Σουέζ 31/12	ΡΙΟ.....	75	9112	α. Ταϊτσούνγκ 17/11
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947	καθελκ. Ναγκασάκι	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.).....	57	12812	άρχει Γαλαξείδι
ΠΑΤΡΙΣ.....	62	10420	άρχει Πειραιά	ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ.....	68	24198	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724	άρχει Πειραιά	ΡΙΟ ΝΤΕΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ.....	57	4631	άρχει Λευκάδα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306	δ. Κων/πολη 22/11	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.).....	67	37311	ύψωση Κυπριακή
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	18297	α. Ν. Όρλεάνη 26/11	ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	71	1552	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	71	11801	α. Καβάλα 6/12	ΡΟΑΝ (δ.).....	59	12270	άρχει Πειραιά
			ε. Ρουέν 24/12 *	ΡΟΔΟΣ.....	55	3370	α. Μαδέιρα 21/12
				ΡΟΔΟΣΙ.....	67	15362	α. Ν. Υόρκη 15/12
				ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.).....	60	20416	άρχει Πειραιά
				ΡΟΖΑΡΙ.....	71	9077	
				ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11180	άρχει Άργοστόλι
				ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	ε. Ύμουίντεν 13/12
				ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.).....	71	77049	άρχει Άλιβέρι
				ΡΟΝΣΟΝ.....	63	6100	άρχει Πειραιά
				ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	2997	μετ. «ΣΤΡΟΝΓ ΦΡΑΝΤΣΙΠ»
				ΡΟΝΧΙΑ.....	63	6063	άρχει Πειραιά
				ΡΟΞΑΝΑ.....	78	11348	α. Ντακαρ 30/11
				ΡΟΥΛΑ.....	82	811	άρχει Λομέ
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	δ. Σουέζ 28/12 *	ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	64	7806	στη Μομπάσα
ΠΕΛΑΣΓΟΣ.....	62	1012	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	ε. Αμβούργο 23/12
ΠΕΛΙΑΣ.....	67	1183	ε. Ραβέντα 28/12	ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	85	14493	α. Σφάξ 28/11
ΠΕΛΛΑ.....	79	10963	ε. Τζέντα 28/12	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	63	31248	α. Γκλιονγκ 18/12
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	ε. Άλεξάνδρεια 27/12	ΣΑΛΑΜΙΣ.....	63	9579	
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΜΜΕΡ.....	68	4598	ε. Άλγεθίρας 29/8
ΠΕΜΠΑΝ.....	70	9870	δ. Π. Σαϊό 18/11	ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ.....	71	4995	μετ. «ΣΜΕΡΑΝΑΝΤΑ II» (Παν.)
ΠΕΡΑ (δ.).....	87	57794	μετ. «ΠΑΝΔΩΡΑ» (Έλλ.)	ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	70	7005	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	ε. Ντουεντίν 26/12	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	α. Κιόν 24/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ.....	80	8134	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.....	68	9812	α. Πειραιά 19/12
ΠΕΡΙΝΘΟΣ.....	88	44842	δ. Κων/πολη 10/12	ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι.....	71	7013	α. Μασσαλία 27/12
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ.....	71	9623	α. Τζέντα 26/12	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ.....	71	8628	α. Σιγκαπούρη 2/12
ΠΕΡΑΛ.....	69	4718	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.....	71	5983	ε. Ντακάρ 17/12
ΠΕΡΤΣ (δ.).....	70	119730	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ.....	71	8189	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Τζέμπελ Άλι 29/12	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	α. Σιγκαπούρη 19/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.).....	58	11973	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΟΣ.....	68	17208	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.).....	54	12107	άρχει Έλευσίνα	ΣΑΜΟΣ ΣΗ.....	85	5851	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.).....	56	17212	άρχει Έλευσίνα	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	58	2796	δ. Π. Σαϊό 25/12	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	85	1599	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟ Α 31 (δ.).....	86	43399	α. Θεσσαλονίκη 24/10	ΣΑΜΠΙΛΛΑ (δ.).....	65	2918	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.).....	57	21977	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΠΛ (δ.).....	57	13247	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.).....	80	28487	α. Πειραιά 26/12	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11508	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	δ. Π. Σαϊό 8/12	ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	ναυπηγείται στο Τσού
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	ε. Σαβόνα 27/12	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29280	ε. Σιδνεύ 15/10
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.).....	77	45755	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	72	11505	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ.....	57	8776	άρχει Βομβόνη	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11002	ε. Τζέντα 2/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552	ε. Φρημάντλ 30/12	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	15338	ε. Σαφάγκα 8/10
ΠΕΤΡΟΣ Β.....	63	15347	επωλήθη διάλυση Κίνα	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	77	11284	α. Τέμα 21/10
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	68	12429	δ. Παναμά 27/12	ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ.....	81	10990	α. Π. όφ Σπαίη 17/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.).....	81	24021	α. Σιμότσου 24/12	ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10600	α. Ντάρμπαν 30/9
ΠΗΛΕΥΣ.....	68	23706	α. Π. Σαϊό 18/12	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084	δ. Παναμά 2/8
ΠΗΛΕΥΣ.....	70	9078	α. Ικόνιο 16/12	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ.....	79	10998	ε. Ντομίνικα 12/10
ΠΗΛΕΥΣ (δ.).....	69	10018	α. Π. ντί Μπούκ 21/12	ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ.....	79	10000	ε. Μόνρεαλ 17/10
ΠΗΛΙΟ (δ.).....	71	109850		ΣΑΝΣΕΤ.....	78	9864	α. Ρίο Τανέιρο 4/10
ΠΗΛΕΟΠΗ.....	62	8299	άρχει Άστακό	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ.....	75	1999	α. Σαντβαλ 8/10
ΠΗΛΕΟΠΗ II.....	58	8198	άρχει Άστακό	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.).....	61	20581	άρχει Πειραιά
ΠΗΤΕΡ Α.....	61	13336	α. Κέιπ Τάουν 5/11	ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ.....	67	8160	α. Μομπάσα 21/10
ΠΗΔΑΡ.....	72	20045	άρχει Πόρτλαντ	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ.....	72	9983	α. Σαβόνα 16/10
ΠΗΔΑΡΟΣ.....	63	10817	άρχει Γαλαξείδι	ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	78	9773	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΠΗΝΤΟ.....	83	14203	ε. Άλεξάνδρεια 15/12	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13648	α. Λάντσεστον 7/10
ΠΗΝΤΟ.....	82	32300		ΣΑΞΕΣΟΡ III.....	78	16993	ε. Τορόντο 17/10
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631		ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	18402	στη Μανίλα 18/10
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 15/12				
ΠΛΑΝΕΤ.....	78	9884	άρχει Λομπίτο				
ΠΛΑΤΙΝΟΣ.....	65	10879	δ. Π. Σαϊό 11/12				
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.....	68	10233	άρχει Γαλαξείδι				
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ.....	68	5537	α. Λας Πάλμας 21/12				
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ.....	68	5523	άρχει Σετουμπάλ				
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	επισκευές Πειραιά				
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.).....	68	48801	ε. Τσιταγκόνγκ 26/12				
ΠΟΛΥΞΕΝΗ.....	62	17953	ε. Νταβερ 28/11				
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ.....	43	14425	α. Ν. Όρλεάνη 21/12				
ΠΟΛΥΤΩ.....	68	36385	άρχει Πειραιά				
			α. Πειραιά 3/12				

ΣΑΡΩΝΙΚ.	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9982
ΣΕΜΙ Η.	76	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1553
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	18273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ.	68	34640
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907
ΣΗΓΚΑΛ	71	9787
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.	74	30834
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	18704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10018

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ.	85	13100
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599
ΣΙΦΝΟΣ	72	18018
ΣΙΦΝΟΣ	68	10663
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19186
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439
ΣΟΝΙΝΤ	68	11859
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31298
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	85	18794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14867
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.	62	4357
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9881
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	18789
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6878
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	18229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72578
ΣΥΡΑ	77	18380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.	68	7952
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΤΑΜΠΟ	77	10185
ΤΦΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422

ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο		
ἀργεί Σετουμπάλ		
ἀργεί Λομπίτο		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Γαλαξειδί		
δ. Σουέζ 4/10		
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/10		
ε. Σουέζ 23/7		
δ. Ντόβερ 21/10		
α. Ντάρμπαν 1/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Μοντεβιδέο 18/10		
δ. Σουέζ 4/10		
ε. Βεραβάλ 29/9		
δ. Ντόβερ 11/10		
ε. 'Αμβέρσα 19/10		
δ. Γιβραλτάρ 21/10		
α. Χιούστον 16/10		
δ. Π. Σαίδη 11/10		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/10		
α. Φρημάντλ 4/10		
ε. 'Ικόνιο 15/9		
πρ. «SCHERPEDECHT»		
α. Ναγκόνια 15/10		
ε. Κίτλογκ 26/9		
ἀργεί Χαλκίδα		
Α. Σιγκαπούρη 15/10		

δ. Ντόβερ 23/9		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/10		
ε. 'Ασάμπ 18/10		
δ. Σουέζ 6/10		
α. 'Αντοφαγκάστα 19/10		
α. Μ. Μαγκανούι 1/10		
δ. Ντόβερ 17/10		
δ. Γιβραλτάρ 6/10		
ε. Σαγκάη 16/9		
ναυπηγεία Χαγιασικάνε		
ἀργεί Πειραιά		
υπό καθέλκυση Σιμονοσέκι		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρότερνταμ 15/10		
α. Ντουλούθ 29/9		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 8/10		
α. Φιλαδέλφεια 17/10		
ἀργεί Χαλκίδα		
α. Αύγουστα 6/10		
ε. Φρητάνουν 16/10		
α. Κήλαγκ 5/10		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Γαλαξειδί		
ἀργεί Τζέντα		
α. Τάμπα 8/9		
ἀργεί 'Εμδεν		
α. Λονδίνο 24/10		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
α. Θεούτα 17/10		
α. Μπιλμπάο 21/10		
πρώην «ΣΠΑΡΤΟ» (Λίβερ.)		
ἀργεί Γάνδη		
α. Μέθουλ 16/10		
υπό ναυπήγησης		
ε. Ρότερνταμ 26/12		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ε. Τζέντα 20/12		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χιούστον 16/12		
ε. Βαρκελώνη 31/12		
α. Τενερίφη 23/12		

ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Λευκίδα		
ε. Μπανγιαρμασίν 16/12		
δ. Παναμά 13/12		
α. Πενάγκ 23/12		
ε. Τσίμπα 18/12		
ε. Νταμά 24/12		
α. Σέμπον 8/11		
ἀργεί Πειραιά		
α. Βαλενθιάνη 17/12		
δ. Σουέζ 23/12		
α. Λας Πάλμας 20/12		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί 'Αμπιτζάν		
α. Αύγουστα 24/12		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/12		
στο Σουέζ		
α. Σολέντ 1/9		
δ. Παναμά 29/12		
ἀργεί Γκουαγουά		
στο 'Ικόνια 3/10		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί Πειραιά		
α. Γιβραλτάρ 24/9		
δ. Παναμά 8/10		
ἀργεί Πειραιά		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
ἀργεί Γαλαξειδί		
ἀργεί 'Ιθάκη		
α. Λας Πάλμας 17/10		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
ε. Τέμα 21/10		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		

ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399
ΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	83	9892
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	32247
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΙΝΙ	61	11125
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	68	12011
ΤΖΩΝΗ	53	2731
ΤΖΩΝΝΥ	65	19750
ΤΖΩΡΤΖ	78	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19186
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ.	75	60670
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631
ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.)	75	76142
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	68	36548
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ.	78	10299
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	84646
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	17285
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	18500
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ.	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ.	74	11844
ΤΣΕΡΡΥ	76	13863
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13863
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112
ΦΑΙΡΣΙΠ Λ. (δ.)	74	131654
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΙΑ Α'Ι'ΒΟΡΥ.	77	9477
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΙΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890
ΦΑΜΙΛΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. ()	84	31411
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62488
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882

ἀργεί Γάνδη
 α. Ταργκόνια 17/10
 α. Χόγκ Κόγκ
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Γκρήνοκ 21/11
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Χάβρη 29/12
 α. Σιγκαπούρη 21/12
 ε. 'Αλεξάνδρεια 17/12
 α. Χαμόνα 1/12
 α. Τενερίφη 28/12
 στη Βουβή
 δ. Κωνσπολή 23/12
 α. Σαβόνα 29/12
 στην 'Αρούμπα 18/12
 α. Ρουέν 20/12
 ἀργεί Πειραιά
 υπό ναυπήγησης
 παραδόθηκε Δεκέμβριο
 α. Πόρτ Κάρτιερ 17/11
 ἀργεί 'Αστακό
 πρώην «TROL PARK»
 α. Σάντος 26/12
 α. Λας Πάλμας 20/11
 α. Ρεσίφε 30/11
 α. Κάντλα 30/10
 ἀργεί Στυλίδα
 δ. 'Επτάνησα 19/11
 α. Γκτάνσκ 30/12
 α. Κολούμπια 26/11
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/12
 δ. 'Επτάνησα 22/11
 α. Πειραιά 25/12
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
 στο Μπαντάρ 'Αμπάς
 ε. Κολόμπο 6/12
 α. Μπ. 'Αίρες 26/11
 ἀργεί Μανφρεντόνια
 ε. Σαβόνα 15/11
 ε. Πόρτλαντ 24/12
 α. Χάβρη 23/12
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 α. Ν. 'Ορλεάνη 5/12
 α. Κάδιξ 19/12
 ἀργεί Χαλκίδα
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Πειραιά 24/9
 ἀργεί Χαλκίδα
 ε. Ντάρ ες Σαλάμα 2/9
 ἀργεί Πειραιά
 δ. Π. Σαίθ 23/9
 ε. Σέτε 18/10
 α. Σίδνεϋ 5/10
 α. Ρεσίφε 11/10
 ε. Σίδνεϋ 23/10
 α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
 ἀργεί Στυλίδα
 ἀργεί Πειραιά
 α. Σάλλου Βόε 12/10
 ε. Πειραιά 9/10
 δ. Ντόβερ 13/9
 ε. Πειραιά 15/10

 α. 'Αμβέρσα 14/10
 α. Σιγκαπούρη 21/9
 ε. Ντουμπάϊ 12/10
 ε. Μπ. 'Αίρες 11/10
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μπιζέρτα 19/10
 στο Κοτονού 31/8
 α. 'Αλγκεθίρας 5/10
 α. Τσάρλεστον 19/9
 επωλήθη αλλοδαπούς
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
 α. Γένοβα 25/9
 δ. Γιβραλτάρ 18/10
 ἀργεί Πειραιά
 α. Νουακτσότ 16/10
 ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
 στον Πειραιά 23/10
 α. 'Αμβέρσα 22/9
 α. Καρατί 20/9
 ε. Τζακάρα 5/10
 ἀργεί Στυλίδα

ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283	ε. 'Αλεξάνδρεια 18/10
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730	α. Γένοβα 23/10
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	πρώην «CHARON»
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	α. Τόρ 'Ανουινάτα 6/10
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΑΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. 'Αλεξάνδρεια 20/10
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.....	72	20713	ε. Μανίλα 11/10
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408	δ. Π. Σαΐδ 13/10
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ.....	68	13890	δ. Π. Σαΐδ 19/10
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201	α. Π. Σαΐδ 19/10
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940	α. Φόρ 8/10
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	α. Ρίο Γκράντε 8/10
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	α. Κόρπους Κρίστι 15/9
ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489	στό Σάντος 18/10
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340	δ. Σουέζ 30/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	63	16141	α. Κομώ Μπαϊν 15/10
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191	α. Νισούπορτ 12/10
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	στό Μπαντόρ 'Αμπάς
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	70	11825	α. Π. 'Αρβουρ 7/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	α. Ρουέν 75/10
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	δ. Π. Σαΐδ 10/10
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	ε. Αύγουστα 23/8
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.....	66	1444	α. Φρημάντλ 4/10
ΦΟΡΤΟΥΝΕ.....	84	19562	α. Νισούαστλ 17/9
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	διάλυση Πακιστάν
ΦΡΑΝΚΥ.....	63	5417	στό Χάρ αλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/12
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	ε. Σχίζεσιν 22/12
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ.....	79	9418	α. Λάς Πάλμας 14/12
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	ε. 'Αμβούργο 20/12
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	α. Π. Καρτιέρ 15/12
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	α. Κολούμπια 65/12
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	α. Κάδιξ 19512
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581	μεταφορές Περσικού
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277	δ. Σουέζ 17512
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9685	δ. Κων/πολη 19/12
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	α. Μπ. 'Αίρες 21/11
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 19512
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	α. Μασσαλία 26/12
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11189	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20512
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	

ΦΩΦΩ Α.....	82	25200	ἀργεί Μιζουσίμα
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	ὕπὸ ναυπήγηση
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	ε. Ντεμεράρα 30512
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	α. Μομπάσα 22/12
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463	ε. Ντελφζύλ 27/12
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ.....	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΙΖ.....	77	39366	α. Γιουροπόρτ 24/12
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016	α. Καράτσι 21/11
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΗΒ.....	68	10016	ε. Λάε 17511
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	10121	ε. Χαλκίδα 75
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	α. Καράτσι 7512
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016	ε. Χαλκίδα 18/
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	68	10121	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016	α. Σιγκαπούρη 22/12
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	10016	ε. 'Αλεξάνδρεια 21/12
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ.....	69	10016	α. Ρανγκούν 27/12
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Κόρπους Κρίστι 18/11
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	ε. Πειραιά 19512
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	α. Τζέντα 21/12
ΧΛΟΗ.....	75	16421	ἀργεί 'Αργουσόλι
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223	α. Φιλαδέλφεια 26512
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	64	10256	α. Π. Κήλονγκ 27/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	α. Γίβραλτάρ 1/1
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/12
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	α. Ράς Τανούρα 28/12
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ.....	65	12369	α. Νουακτσότ 8512
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	α. Βρέμν 27/12
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	76	18080	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024	α. Ρεσίφε 21/12
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ.....	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.....	72	1339	ἀργεί Πειραιά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931**

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4176 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931**

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 · 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου 'Ελλάδος: Βασ. 'Ηρακλείου 51· 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 · 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000**Annual Subscription Rates:**

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
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

Τά υπό ξένες σημαίες

Πλοία που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Καράτσι 21/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Βρέμη 11/10
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Άρατου 12/10
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 4/10
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4824	α. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙ ΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. Άρθουρ 27/9
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	στη Τσιταγκγκ 18/10
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Πειραιά 14/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλομ Βόε 23/10
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	ε. Άμβούργο 21/10
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Ν. Υόρκη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Φός 15/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Χάβρη 6/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988	α. Σάντος 28/9
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Σουέζ 21/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Σύρος 13/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.)	81	18500	α. Άμστερνταμ 21/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Π. Σαΐδ 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	δ. Π. όφ Σπαίην 17/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Αύγουστα 19/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Πειραιά 21/10
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	ε. Μπεντί 10/9
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί Άμστερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΝ (π.)	72	11185	α. Δουνκέρκη 2/10
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	πρόσ ΗΠΑ 28/9
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Π. Έλζαμπεθ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Σάντος 18/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑ ΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Τζέντα 14/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Ουλού 18/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Χωρ δλ Ζουμπαίρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουέζ 15/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	78	12498	ε. Π. Σαΐδ 22/10
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Καράτσι 5/10
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	ε. Π. Σουδάν 5/10
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Μουτσούρη 17/10
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Παναμά 26/9
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	δ. Παναμά 9/10
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	ε. Σάντος 18/10
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	α. Π. Σαΐδ 18/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Φλάσσινγκ 6/10
ΑΪΚΟΝ*	71	27958	α. Κολούμπια ρίβερ 14/10
ΑΪΛΑΝΤ (Μαλτ.)	82	5225	αργεί Λεμεσό
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Σαβάννα 28/9
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μαλτ.)	66	9135	ε. Χαλδία 29/9
ΑΪΝΤΗΛ (Μαλτ.)	65	9223	ε. Βομβάη 6/10
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	ε. Ταμπίκο 4/7
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	α. Φουτζέιρα 27/9
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60630	α. Άλγκεθ(ρας 5/10
ΑΙΟΥΑΤΣΟΥ*	68	25433	α. Τζέντα 10/10
ΑΚΡΟΝ*	72	62701	ε. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. Μπιζέρτα 1/10
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Μπαλό 30/9
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ (Μ.)	63	17876	ε. Π. Σαΐδ 15/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	στη Νέα Υόρκη 25/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Φός 14/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Φουτζέιρα 14/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	δ. Σουέζ 12/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΪΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126821	ε. Πένινγκτον Τέρμ. 14/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	δ. Δαρδανέλλια 13/9
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Ρ. υέν 15/10
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. Μογκαντίσου 12/10
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389	α. Άρατου 17/10
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	ε. Παραμαρίμπο 25/6
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Σουέζ 8/3
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	αργεί Χάγκεσαντ
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296	α. Λίβερπουλ 13/10
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί Άλιβέρι
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	αργεί Πειραιά
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Ν. Υόρκη 13/10
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	επισκευές Μομπάσα 25/3
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15829	δ. Π. Σαΐδ 8/10
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	στό Σάντος 22/10
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	ε. Άννα Μπαίη 14/10
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Σουέμα 25/8
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Γουανγκαρέ 20/10
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	αργεί Πειραιά
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	Κασσιούινγκ 18/9
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	αργεί Καράτσι
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	δ. Μπαθναγκάρ 17/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Γένοβα 15/10
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.)	67	43231	στό Σ. Μάιλις 25/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	α. Λός Άντζελες 18/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ν. Όρλεάνη 18/10
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Σηάτλ 18/10
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Ν. Όρλεάνη 20/10

ΑΝΔΡ Σ ΧΙΛΛΣ	68	21418	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	δ. Ντόβερ 12/10
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Ίμινχαμ 18/10
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	85	14088	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	δ. Σκώ 8/10
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9079	ε. Σουδα 15/9
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Ντάρμπαν 17/10
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λέικ Τσάρλς 21/9
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	δ. Δαρδανέλλια 16/9
ΑΝΤΖΕΛ I. (π.)	63	22103	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Άλεξάνδρεια 9/10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στό Ντακάρ 9/8
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	δ. Παναμά 1/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Σάντος 17/10
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Π. Σαΐδ 22/10
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Άλμερία 10/8
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	Κολόμπο 23/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	δ. Κεϋλάνη 9/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Άλεξάνδρεια 20/10
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Ν. Μανγκαλόρ 18/10
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	ύψωση Έλληνική
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΡΡΟΥ I. (π.)	73	6415	ε. Βοστώνη 1/9
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Τοννάυ Χάρεντε 17/10
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Βαρκελώνη 20/7
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Άστακό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	αργεί Κρόστομαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	α. Άμβέρσα 4/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	αργεί Τρινκομάλη
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	ε. Γιοκοχάμα 18/10
ΑΥΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Μπιλμπάο 20/10
ΑΥΡΙΑ (π.)	72	25785	ε. Λός Πάλας 23/10
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Βαρκελώνη 28/2
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. Ηράκλειο 29/1
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ρίο Γκράντε 4/10
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 20/8
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Τάμπα 29/9
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιουσόν 6/10Ε
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Πανομά 27/9
ΒΕΡΑ *	65	24314	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19854	α. Λός Άντζελες 18/10
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Άιν Σούκνα 19/10
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Σουέμα 20/10
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Κων/πολη 20/9
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Λιβ.)	64	15716	α. Ν. Μανγκαλόρ 19/10
ΒΥΡΩΝ I. (π.)	63	8671	α. Γδύνα 13/10
ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.*	70	10006	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στη Μομπάσα (άποθήκη)
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22082	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	ε. Μπότγουντ 12/10
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	67	13091	α. Κολόμπο 18/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλτ.)	68	28879	α. Σιγκαπούρη 22/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Γκέτα 20/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	μετ. «ΝΑΥΑ»
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	αργεί Λός Πάλας
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Ραβένα 12/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Αύγουστα 21/10
ΓΚΑΖ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Αύγουστα 13/10
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891	α. Αύγουστα 20/10
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	Π. Σαΐδ
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ*	65	1222	α. Πάμουθ 18/10
ΓΚΑΡΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΓΚΑΛΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	70	12253	α. Σίμα 18/10
ΓΚΑΛΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Λός Πάλας 17/10
ΓΚΑΛΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261	Γιβραλτάρ 20/10
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π*	70	11525	στό Μπαντάρ Άμπας 22/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΓΟΥΝΤ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	60	4470	α. Κίγκτον 3/10

ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π)	62	8631	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π)	75	3520	ε. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΤ (μ.π.)	67	38764	α. Γάνδη 17/10
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (π.)	60	7187	α. Μπ. Αίρες 30/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Ό.δ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Βισακαπατνάμ 18/10
ΓΛΑΥΚΗ	64	5240	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπουένος Αίρες 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	α. Κολούμπια Ρίβ. 7/10
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Ριγίεκα 19/10
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931	ε. Αμβέρσα 23/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Χιούστον 18/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	δ. Ντόβερ 8/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Αλμέρια 11/10
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	δ. Καυμάν Μπαρά 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. Ντότζες 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 14/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ροζάριο 21/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	άρχει Ν. Υόρκη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	ε. Τρινκομάλη 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Γιούροπορτ 24/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158	ε. Πειραιά 20/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281	ανάμεινι Μίνα αλ Φαχάλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280	α. Ζίρκου Αίλ 25/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	άρχει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άρχει Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Σουέζ 9/10
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ Αλ 10/9
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	άρχει Νέα Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ρίο Ιανέιρο 22/9
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Γιούροπορτ 23/10
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο Ιανέιρο 16/10
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Γιουρπορτ 22/10
ΔΡΥΑΣ (Μ.)	65	20201	

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Μαντράς 13/10
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 9/10
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	85	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ.)	68	43339	ε. Πειραιά 8/10
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Τενερίφη 20/10
ΕΛΕΝ	67	27989	άρχει Χάγκεσσιν
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μορμωγκάο 14/10
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Πόιντ α Πιέρ 5/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	δ. Π. Σαίτ 21/10/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Αιγύπτος 18/10
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Κόρκ 20/9
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24786	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	υπό καθέλκυση
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Κολούμπια 7/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Φιλαδέλφεια 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893	α. Ρίο Ιανέιρο 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.)	75	44989	ε. Ντότζες 23/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Μπαλντ 23/9
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΙΑ III (Μαλ.)	69	12102	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/10
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΛΑΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	πρώην «ΑΝΚΟ»
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	άρχει Αστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V(κ.)	67	2981	εγκατελείφθη Τζιμπουτί 31/8
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	Π. Σαίτ 13/10
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	άρχει Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άρχει Ίτσα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Μπ. Αίρες 15/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Ρότερνταμ 26/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	ε. Αλεξάνδρεια 4/10
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35408	άρχει Ίτσα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	ε. Σαφάγκα 7/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Κολούμπια Ρίβ. 22/10
ΖΗΜΠΡΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο Ιανέιρο 15/10
ΖΗΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(π.)	68	10051	α. Εινγκάγκ 18/2
ΖΗΝ	79	16379	α. Χιούστον 25/9
ΖΗΝ	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΖΗΝ	79	16390	α. Λεμεσό 5/10
ΖΗΝ	57	2875	άρχει Πειραιά
ΖΗΝ	53	5691	α. Ούμ Σαίτ 24/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	στη Μπάροα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	άρχει Αγ. Δομνίκο
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	άρχει Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	

ΘΑΙΣΟΣ (δ.) Σιγκ	74	51501	α. Γκάλβεστον 1/10
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Λός Άντζελες 1/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9286	δ. Σουέζ 19/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Σάφι 11/10
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	68	40833	α. Γκάλβεστον 2/10
ΙΜΑ	68	27989	ε. Κολούμπια 7/10
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280	α. Σαντος 5/10
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. Κων/πολη 25/8
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61	5201	α. Πειραιά 6/10
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	α. Όζακα 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ I (π.)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Λός Πάλας 15/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Κινούρα 9/10
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	στο Χόγκ Κόγκ 23/10

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΚΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	άρχει Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	80	13103	μεταφορές Ν. Αμερικής
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (π.)	80	4240	άρχει Γάνδη
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17068	ε. Μαντράς 19/10
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ταμπόκο 12/10
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Κπέμε 10/10
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4287	ε. Φορταλέζα 6/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	στο Πενάγκ 20/10
ΚΑΛΥΝ (π.)	69	5997	άρχει Φλώσινγκ
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1569	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3828	άρχει Π. ορ. Σπαίην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	18984	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	87	8927	ε. Καλκούτα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	ε. Ανγκαρντο Ρέις 17/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	ε. Ρεσίφ 16/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Βουβάη 8/10
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4088	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	α. Πειραιά 17/9
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9208	δ. Κων/πολη 7/10
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΚΑΣΤΑ ΣΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μαπούτο 3/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σαουδική Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	α. Χάβρη 28/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	επισκευές Αμβούργο
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ.)	57	5250	α. Έλευσίνα 20/9
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	178009	α. Αίν Σούκνα 24/7
ΚΛΕΟ I (π.δ.)	59	20880	στο Ντουμπάι 2/10
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 5/9
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ.)	60	5991	δ. Κων/πολη 23/9
ΚΟΖΕΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρβί 20/10
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ντουεντίν 19/10
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	δ. Ντουμπάι 20/10
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 24/8
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	α. Χιούστον 5/10
ΚΡΕΣ (κ.)	63	10318	
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	
ΚΡΟΙΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3188	α. Πειραιά 19/10
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Κολόμπο 20/10
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άρχει Ίτσα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ανάμεινι Βουβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	85	10596	μεταφορές Περισκοίου
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ (π.)	67	26493	άρχει Έλευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Τέμα 5/10
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Άνγκρα ντο Ρέις 7/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΚΩΣΤΗΣ (Μαλ.)	60	3325	α. Καρταγκένα 14/10
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13186	α. Μπάγια Μπάλνκα 22/9
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130	δ. Π. Σαίτ 14/9
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Σάντο Μινομίνγκ 25/5
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	ε. Λά Γκουλέτ 18/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Γκούεμας 13/10
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. Άλγκεκίρας 18/8



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
 CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
 TELEX: 21 1602 LAUR GR
 TEL.: 4182705 — 6 γραμμές
 418271 — 3 γραμμές

ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Μορμουγκάο 18/10
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 18/10
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Ρουέν 17/10
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η)	63	8427	α. Σάντος 28/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (η)	61	8627	αργεί Σετουμπάλ
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Πειραιά 12/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Πόρτ Χέντλαντ 10/10
ΛΗΤΩ II (η)	72	6106	α. Λός Πάλλας 1/10
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Σαβόνα 11/9
ΛΙΛΑ (π.)	50	2734	αργεί Σάρζα
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	18323	α. Ντουμπάι 17/10
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)	68	1599	α. Πειραιά 11/10
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	71	22523	α. Μέντα αλ 'Αχμάντι 14/9
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	69	93547	α. Γκάνδη 13/10
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	11229	στο Χάρφ Φακόν 16/10
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2)	11229	α. Ντουμπάι 3/10
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ε. Χιροχάι 18/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18840	επισκευές Φλάσσινγκ 24/10
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ (κ.)	74	3279	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Μπότγουιντ 22/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Μανφρεντόνια 12/10
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Καλκούτα 12/10
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	αργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (ο.)	69	9853	α. Καλάο 21/9
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Ντα άμ 12/10
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8598	αργεί Μπιμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. 'Αβονμαουθ 23/10
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	ε. Νάβρικ 23/10
ΜΑΡΙΑΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Ντουμπάι 18/10
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Νοβοροσίσκ 8/10
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	ε. Π. Σαίτ 9/10
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Καράτι 22/10
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	ε. 'Ακαμπα 8/10
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	στο Σουέζ 23/10
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 23/10
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	επισκευές Πειραιά
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Στυλίδα
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	άναμνεί Φουτζέιρα
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. 'Αλεξάνδρεια 18/10
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	αργεί Κουβέιτ
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128	α. Μπαχραϊν 7/10
ΜΕΡΠΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Μαντρά 8/10
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	στο Μπόνυ (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.)	66	71337	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΜΕΣΙΣ	69	9850	αργεί Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Πειραιά 1/10
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Πειραιά 21/10

ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2963	α. Γκάλβεστον 13/8
ΜΙΑ*	80	15552	δ. Παναμά 8/10
ΜΙΑΛΤΟΣ*	82	35000	α. Μόντρεαλ 1/9
ΜΙΜΗ Μ. (Μόλ.)	69	13525	α. Σκάτλ 4/10
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Γρενάδα 24/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	δ. Παναμά 14/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Γκράντ Καυμάν 14/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Τσάρλεστον 7/10
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582	α. Σεβίλλη 17/10
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Σούσα 13/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΜΙΝΙ ΥΦΜ	75	1578	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	αργεί Βοστώνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ε. Πειραιά 30/7
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Λ. 'Αντζελες 8/10
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	δ. Παναμά 13/9
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. 'Ακαμπα 16/9
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	α. Π. Μάρτιν Μαριέτα 12/10
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	ε. Νουακτσί 30/9
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13708	αργεί Πειραιά
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	στη Νιγηρία
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	18073	ε. Γιούροπορτ 21/10
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	ε. Ρίο Γκράντε 13/10
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31881	α. Γκάνδη 22/9
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9065	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/10
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	ε. Γιούροπορτ 23/10
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	δ. Παναμά 8/9
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Ντάρμπαν 23/10
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Λαύριο 30/9
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	δ. Π. Σαίτ 13/10
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Θεσ/νίκη 19/7
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	δ. Σουέζ 19/10
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Λός 'Αντζελες 18/10
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (δ.λ.)	66	25572	σε 06ση 28 20 Β, 50 30 Α 24/8
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	58	24152	αργεί 'Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	στο Μορντω 22/9
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	αργεί Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	ε. Σ' ντος 8/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231	α. Βρέστη 3/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μολ.)	64	5827	α. Χάλιφα 14/10
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Λομά 5/10
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	δ. Π. Σαίτ 10/10
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	στη Καλκούτα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Βίγκο 20/10
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Νίκαια 7/9
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/10
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	α. Σ. Πέντρο ντε Μακόρις 28/8
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	δ. Π. Σαίτ 12/10
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/1983
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Ζήμπαρνκ 18/9
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Τουτκόριν 11/9
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206	δ. Σουέζ 8/10
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Χιούστον 4/10
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Ντότζες 16/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Σάντος 15/10
ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	στο Ρόττερταμ 14/9
ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	αργεί 'Αμβούργο
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. 'Αλεξάνδρεια 21/10
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Μπαχραϊν 2/10
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Λέγκχορν 13/10
ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ	63	8432	ε. Ρεσίφ 17/10
ΝΤΟΒΕΡ	66	10129	στο Βισακαπντάμ 12/10
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	ε. Γκάλβεστον 4/10
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/10
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Βοστώνη 4/10
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Κόδιε 1/10
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280	α. Ρό Γκράντε 6/10
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Άνγκρα ντε Ρέις 25/9
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Σουέζ 13/10
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	αργεί 'Αστακό
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	προς Ταχερά 27/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	αργεί 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	δ. Κων/πολη 2/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	α. Χάμπτον 20/10

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS * HARDWARES * PROVISIONS * BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING * REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9031

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

α. Πρίνς Ρούπερτ 20/10
στο Μπαλικάπταν 17/2
δρ.γεί 'Ιτάδα
δ. Ντόμπερ 21/9
α. Γιούροπορτ 23/10
παρελήφθη 'Ιαπωνία
δρ.γεί Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
α. Πειραιά 5/10
α. Τζέντα 15/10
α. Βαλτιμόρη 17/10
μεσογειακές μεταφορές
δρ.γεί Πειραιά
α. Φος 17/10
ψψως 'Ελληνική
ε. Ζακάι 19/10
δρ.γεί Πειραιά
α. Αύγουστα 20/10
α. Λας Πάλμας 178/10
α. Ρας Τανούρα 21/9
δ. Κων/πολη 5/10
δρ.γεί Πειραιά
ε. Χάμπτον 20/10
ε. Γδύνια 22/10
δ. Σουζέ 18/10
α. Σγκαπούρη 8/10
α. Χιουσόν 8/10
δρ.γεί Πειραιά
δρ.γεί Πειραιά
δρ.γεί Καμπάνας
δρ.γεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 13/10
ε. Τζέντα 17/10
ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/9
μεταφορές Αιγύπτου
ε. Γιένιμο 522/10
α. Λας Πάλμας 24/9
α. Σγκαπούρη 12/10
α. Ροζάριο 19/10
ε. Καρντέγεβο 20/10
. Μομπιλ 13/10
δ. Κων/πολη 14/9
α. Λονδίνο 23/10
α. Τεργέστη 18/10
. Χάμπτον 4/10
στο Γιβραλτάρ 14/9
α. 'Αλεξάνδρεια 17/10
α. Τζέντα 1/9
α. Γιούροπορτ 19/10
δρ.γεί Κίμωλο
α. Γκαλβεστον 28/9
α. Σγκαπούρη 18/7
ε. Μπιλμπάο 22/10
στο Κατάκωλο
α. βομβή 12/10
ε. Γιούροπορτ 19/10
δρ.γεί Πειραιά
α. Κολομπία 18/9
δ. Παναμά 21/10
δ. Ντόμπερ 19/10
δ. Παναμά 14/10
α. Ντουάλα 25/8
α. Χόγκ Κόγκ 2/10
ε. Ρότερνταμ 23/10
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
μεσογειακές μεταφορές
δρ.γεί 'Αστακό
ε. Κων/πολη 4/10
α. Λας Πάλμας 14/10
α. 'Αμβούργο 17/10
δρ.γεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 8/10
ε. Σαγκάη 20/8
α. Λας Πάλμας 11/10
α. Τζένοβα 21/10
ε. Κολόμπο 8/10
ε. Ρεσίφ 17/10
α. Τζέντα 15/10
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σουζέ 28/9
στο Ντουμπάι 17/10
ε. Γιοκοχάμα 18/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρότερνταμ 18/10
ε. Μπαντ' Άμπας 3/10
ε. Γιοκοχάμα 18/10
α. Τζέντα 18/10
α. Μπ. 'Αϊρες 8/10
ε. Μπιζέρτα 20/10
ε. Σάλλου Βόε 22/10
α. Μπιλμπάο 1/10
α. Σουέιμα 8/8
στη Νεά 'Ορλεάνη
α. Κουβέι 9/10
α. 'Αλεξάνδρεια 12/9
α. Μένα 'Αμνντούλα 513/10
α. Τζέντα 10/10
ε. 'Αμβούργο 18/10
ε. 'Αμβέρσα 18/10
ε. Βομβή 1857
μεσογειακές μεταφορές
δρ.γεί Σγκαπούρη
ε. Καράτσι 17/10
δ. Ντόμπερ 28/9
στην Κωνστανζα

ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	α. Ρεσίφ 17/8
ΣΗΓΚΑΛ ΙΒ (π.)	75	3522	α. Πόρτ Μωχάμεντ Κ σίμ 2/10
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Γιοκοχάμα 18/10
Σ ΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Φός 23/10
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	δ. Γίβραλτάρ 16/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18983	α. Βανκούβερ 15/10
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 20/10
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	69	13071	α. Γιούροπορτ 10/10
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	74	32413	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΣΗΦΕΑΡΕΣ	73	29783	ε. Νόρ Άνκορατζ 24/10
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)	80	1315	ἀργεί Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	στό Μπαντάρ Άμπάς 16/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18406	ε. Χόνκ Κόγκ 9/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Παναμά 3/10
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	ἀργεί Άμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Τζέντα 12/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ρανγκούν 20/9
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	α. Κεντρά 3/10
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)*	68	7701	ε. Πειραιά 29/9
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758	α. Σουουθμπτον 19/10
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάμπτον 21/10
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Καστελαμόρε 8/10
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Πειραιά 17/9
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Μπ. Άιρες 28/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)*	80	32000	δ. Παναμά 21/10
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176	α. Τζουέμα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ (κ.)	70	3278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	δ. Π. Σαϊδ 15/10
ΤΑ ΎΓΕΤΟΣ (δ.)*	75	117342	α. Τζέντα 19/8
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί Άστακό
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)*	56	6500	ἀργεί Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)*	73	9842	στό Ντάρμπαν 23/10
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Μπαντάρ Άμπάς 16/10
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	α. Ν. Όρλεάν 19/10
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	δ. Παναμά 21/10
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ*	68	10618	α. Χάμπτον 19/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τζάκσοβιτ 19/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	8492	ἀργεί Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Ντάρμπαν 20/10
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	85	11245	ἀργεί Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)*	73	8848	ε. Μπουσίρ 14/10
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Ν. Όρλεάν 11/10
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)*	80	8070	στ. Άβάνα
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Γιοκοχάμα 10/10
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Λας Πάλας 5/10
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	ε. Γκντνάνσκ 8/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Σαντάνα 5/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ε. Κασσιούινγκ 30/9
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Ν. Όρλεάν 4/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΛ	72	18723	α. Μπ. Άιρες 11/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	στη Ρας Άλ Χάιμα 19/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ*	88	2737	α. Ν. Ύορκ 22/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 2/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Ν. Ύορκ 7/9
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	ε. Σίγκσπούρ 26/9
ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Ροττερνταμ 21/10
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	ἀργεί Χαλκ 30
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)*	70	1597	α. Πειραιά 21/10
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	ἀργεί ΠΕΙραιά
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)*	71	4835	α. Ν. Όρλεάν 19/10
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)*	78	45330	α. Ν. Ύορκ 3/10
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	ς. Κισαρδίου 2/9
ΦΑΪ'Β Α' ΛΑΝΤΣ	70	15768	στό Μπαντάρ Άμπάς 8/10
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ε. Πειραιά 23/8
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	14	16299	α. Π. Εβεργκλέιντς 13/10
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	α. Φός 16/10
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Μπ. Άμπάς 11/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Χνρ Φοκάν 9/8
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Πόρτ Έσκουν(βελ 11/10
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	8889	ε. Χεισάμ 22/10
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	στόν Πειραιά 20/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Κωνίπολη 25/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Σ υέζ 2/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	8585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΖΑΝΤ	65	15178	δ. Γίβραλτάρ 7/10
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Αιγούστα 16/10
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Σκόω 1/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪ'Τ (π.)	63	10736	α. Αιγούστα 15/9
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)*	75	118216	ε. Φουτζέιρα 14/8
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	ε. Άμβέρσα 21/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	δ. Γίβραλτάρ 12/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)*	76	122.945	στόν Πειραιά 29/9
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	α. Μαρίνα ντί Καρούρα 14/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)*	61	1652	ε. Λας Πάλας 19/10
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)*	61	1695	α. Λάτζ Πάλας 27/5
ΧΑΒΑ'Τ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Γιοσού 10/9
ΧΑΒΑ'Τ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Νάπολη 19/10
ΧΑΡΙΣ (π.)*	55	2740	α. Πειραιά 17/9
ΧΕΡΟ (π.)*	57	1388	στόν Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)*	78	15981	ε. Σούνευ 24/10
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	ε. Κασσίτα 4/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (π.)	79	12598	α. Γιοκοχάμα 5/10
ΧΩΚ (κ.)*	64	10292	ε. Σάν Φρανσίσκο 8/10
ΨΑΦΙ (κ.)*	54	1596	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	α. Μολάνα 5/10

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



**AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA**

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Number One in the Med



Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support