ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιανουαρίου 1987

Αρ. Φύλλου 1239/998

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ



With English Supplement

ΑΡΙΘ. 1239/998
5 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.

«ΙΟΝΙΣ»
«ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»
«ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ»
«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ»

«ΝΑΞΟΣ
«ΣΑΜΑΙΝΑ»
«ΙΚΑΡΟΣ»
«ΠΑΡΟΣ»



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Ἀκτή Ποσειδῶνος 12 — ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 31)
Τηλ. 4131056 · 4131027 · 4110948 · 4119285 — Telex: 21 1567 NAXO GR

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:
ΠΕΙΡΑΙΩΣ: Ἀκτή Ποσειδῶνος 28 καί Ἀριστείδου
Τηλ. 4122423 · 4170616

ΠΑΤΡΩΝ: ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
Ὄθωνος Ἀμαλίας 5
Τηλ. 427029 · 422102
Telex: 31 2256 NIGL



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

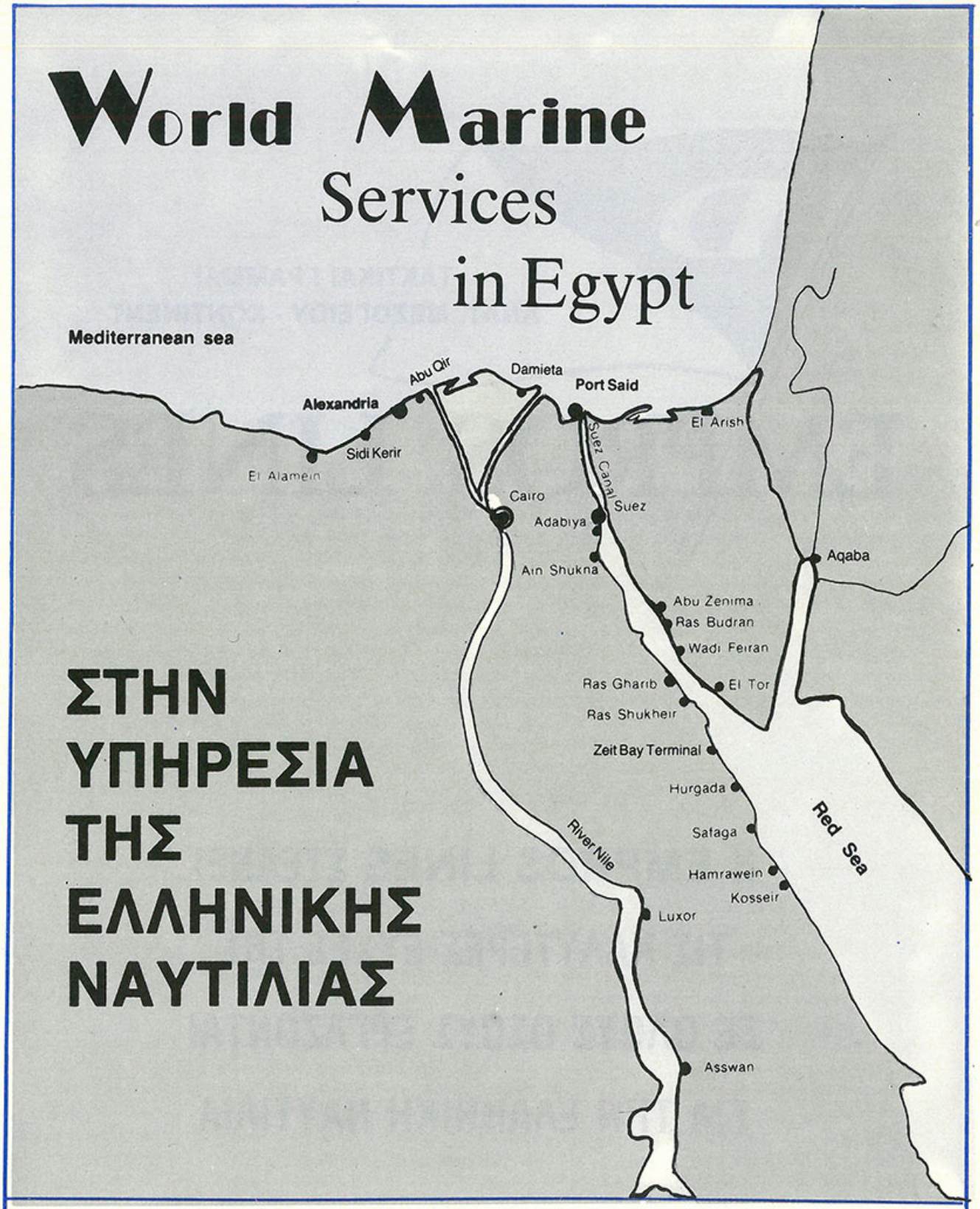
Η EMPROS LINES ΣΤΕΛΝΕΙ

ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΥΧΕΣ ΤΗΣ

ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

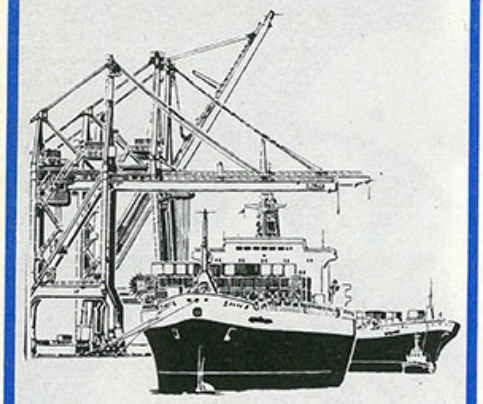
World Marine Services in Egypt



ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΕΥΧΕΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟ 1987

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 56ο
15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1239/998

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. 'Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρᾶ 77 - 185 35 Πειραιᾶς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιᾶς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικοῦ..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Εὐρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδᾶ..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Ἄπω 'Ανατολή
& Αὐστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικοῦ ταχυδρομικῶς..... Δρχ. 4.000
Πλοῖα μέσω γραφείων Πειραιῶς.. Δρχ. 3.500

NAFTIKA CHRONIKA
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1239/998 — January 15th, 1987

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: 'Η Ναυτιλία στή φυσική της ἕδρα..... Σελίς 5
- ΣΤΑΘΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ: Μέ κοινή προσπάθεια..... » 6
- ΚΩΝ/ΝΟΥ ΦΑΦΑΛΙΟΥ: 'Η ναυτιλιακή πολιτική τῆς Κοινότητας..... » 7
- Ι.Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Νά ἑτοιμασθοῦμε γιά νέο ξεκίνημα.... » 8
- ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: 1987 — Προβλήματα καί διέξοδοι.... » 11
- ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: 'Η ἐμπορική μας ναυτιλία καί τά «αὐτονόητα»..... » 13
- ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ: 'Η Ναυτιλία θά προχωρήσει.. » 16
- ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Νά προσέξουν ὅλοι τά μηνύματα.. » 18
- ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ: 'Η θέση τῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας καί μέτρα γιά τήν ἐπιβίωσή της..... » 22
- ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: 'Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες, Θέσεις καί προβλήματα..... » 24
- ΜΙΧ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: 'Η Ναυτιλία θά πάει πάλι ἐμπρός..... » 27
- Γ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Μετά πενταετῆ κρίση τῆς Ναυτιλίας. » 28
- ΛΕΟΝ. ΧΡ. ΛΕΜΟΥ: 'Η κραυγή τῆς θάλασσας..... » 32
- ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΚΟΥ: Προσδοκίες: Τό βῆμα στήν Πνύκα πρός τήν θάλασσα..... » 33
- ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ: «'Ανάγκα καί Θεοί πείθονται:..... » 34
- ΓΙΩΡΓ. Α. ΓΡΑΤΣΟΥ: Τά ἐνδεικνυόμενα, ἀλλά πολύ ἀργά... » 36
- ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ: Τί χρειάζεται νά γίνει..... » 38
- ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Λίγες σκέψεις γιά τό 1987..... » 39
- ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ: 1986-1987: Τό δυναμικό τρίγωνο τῆς Ναυτιλίας σέ δοκιμασία..... » 42
- ΕΥΑΓ. ΠΟΘΗΤΟΥ: Ποτέ δέν εἶναι ἀργά..... » 45
- ΚΩΝ/ΝΟΥ ΑΡΑΒΑΝΗ: Τί πρέπει νά γίνει ἀκόμη..... » 46
- ΓΕΡ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ: Χθές - Σήμερα - Αὔριο..... » 49
- ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗ'Ι'ΩΑΝΝΟΥ: Οἱ καλές μέρες στό κατώφλι μας..... » 53
- Γ.Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ: Μέ ὁδηγό τίς ἐμπειρίες ἀπό τά λάθη.... » 54
- ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ: Τί πρέπει νά κάνουμε..... » 64
- ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ: 'Η ἱστορία τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως. » 65
- ΑΝΑΣΤ. ΔΗΜΑΡΑΚΗ: «'Η στελέχωση τοῦ ΥΕΝ»..... » 70
- ΕΥΑΓ. ΑΘΗΝΑΙΟΥ: Ναυτιλιακή Νομοθεσία καί Νομολογία Παρακολούθηση τῶν 'Εξελίξεων τοῦ 1986..... » 77
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας..... » 87
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό ὑπό ναυπήγηση τονναζ..... » 111
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου » 113
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: 'Ανασκόπιση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν 'Αγοραπωλησιῶν τοῦ 1986..... » 118
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: 'Ανασκόπιση τῆς Παγκόσμιας Ναυτιλίας » 129
- ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟ..... » 137
- ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΕΡΙ ΚΟΙΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΟΚ..... » 141
- Η ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ.. » 145
- ENGLISH SUPPLEMENT..... » 155
- Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ..... » 158



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

Frank B. Hall

Ἡ Ναυτιλία στή φυσική της ἕδρα

Ὁ καινούργιος χρόνος βρῆκε τήν Ἑλληνική Ναυτιλία μέ τά νέα μέτρα καί μέ δεδομένη τή διάθεση — τουλάχιστον στήν ἡγεσία τοῦ Ὑπουργείου καί στό Λιμενικό Σῶμα — γιά μιά ριζική ἀλλαγή τοῦ κλίματος καί τήν ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης ἡ ὁποία εἶχε κλονισθεῖ βαρύτατα ἀπό ἄστοχες ἐνέργειες ἤ καί παραλείψεις τῆς Πολιτείας στή διάρκεια τῶν τελευταίων δέκα ἐτῶν. Ταυτόχρονα ὁ καινούργιος χρόνος βρῆκε τό ἐθνικό μας νηολόγιο κυριολεκτικά καθημαγμένο ἀφοῦ στή διάρκεια τοῦ 1986 μειώθηκε κατά 340 ἀκόμη πλοῖα, ἐνῶ καί ὁ ἑλληνόκτητος στόλος ἔχασε κατά τό ἴδιο ἔτος 255 πλοῖα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν χαρακτηρίσει τά μέτρα αὐτά θετικά, παρά τό λάθος πού ἔγινε μέ τήν ταυτόχρονη ρύθμιση (μέ ὑπουργική ἀπόφαση) τῶν ὅρων ἀμοιβῆς καί ἐργασίας τῶν ναυτικῶν πού δέν εἶχαν καλυφθεῖ μέ συλλογικές συμβάσεις. Διότι, πρῶτο: Δείχνουν σαφέστατη πρόθεση νά διορθωθοῦν τά ὅσα ἔχουν γίνει σέ βάρος τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ἀπό ὀλιγωρία καί ἀπό ἄγνοια. Καί, δεύτερο: Διότι ἐπιτυγχάνεται ἡ βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοίου πού ἀποτελεῖ καί μιά ἀπό τίς ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιά νά σταματήσει ἐπί τέλους ἡ μετανάστευση τῆς Ναυτιλίας μας καί νά ἐπιτευχθεῖ ἡ προσέλκυση στό ἐθνικό νηολόγιο ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαῖες, στόχος πού περιλαμβάνεται στίς παρακαταθῆκες τοῦ ἱδρυτή τῶν «Χρονικῶν» Δημήτρη Κωττάκη ἀλλά καί γιατί ἐμεῖς οἱ ἐπιγενόμενοι θεωροῦμε ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν ἐθνική — τή φυσική της— ἕδρα κατά τόν ἴδιο παρανομαστή πού ἡ χώρα χρειάζεται τή Ναυτιλία.

Ἀπό τούς προβληματισμούς πού διατυπώνονται στά ἄρθρα τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας πού ἀκολουθοῦν ἐν συνεχεία ἀνακύπτει καί τό καίριο ἐρώτημα ἐάν τά μέτρα αὐτά καθεαυτά ἀλλά καί αὐτή ἡ δεδομένη διάθεση πού ὑπάρχει στήν ἡγεσία τοῦ Ὑπουργείου καί στό Λιμενικό Σῶμα γιά ριζική ἀλλαγή τοῦ κλίματος καί τήν ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης θά σταθοῦν ἱκανά νά ἀνατρέψουν τά ὅσα ἔχει συσσωρεύσει ὡς τώρα ἡ δοκιμή τῆς ξένης σημαίας ἀλλά καί τῆς ἄλλης ἕδρας.

Ἀναντίρρητα ἡ ἀπάντηση στό ἐρώτημα εἶναι ἀρνητική. Γιά νά ἀνατραποῦν — ἐπ' ὠφελεία τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου — τά ὅσα ἔχει συσσωρεύσει ἡ δοκιμή τῆς ξένης σημαίας καί τῆς ἄλλης ἕδρας, ἐμεῖς θεωροῦμε ὅτι χρειάζεται νά γίνουν ὅλα ἐκεῖνα πού σημειώναμε ἀπό αὐτό ἀκριβῶς τό βῆμα πρίν ἀπό ἕνα ἔτος. Γιά νά καταπολεμήσουμε τή δουλεία πού ἔχει δημιουργήσει ἡ δοκιμή τῆς ξένης σημαίας καί τῆς ἄλλης ἕδρας ἐπαναλαμβάνομε τά ὅσα ὑποδεικνύαμε καί πέρυσι. Δηλαδή:

Πρῶτο, νά προσαρμόσουμε τό κόστος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στά ἐπίπεδα τῶν χαμηλῶν ναύλων πού προσφέρονται καί θά ἐξακολουθήσουν νά προσφέρονται μέχρις ὅτου ὑπάρξει ἡ ἀπαιτουμένη ἰσορροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως χωρητικότητας.

Δεύτερο, νά ἐπαναβεβαιώσουμε τήν ἐμμονή μας στή συνταγματική κατοχύρωση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου τῆς Ναυτιλίας.

Τρίτο, νά σταματήσουμε τούς παρεμβατισμούς ἁρμοδίων καί ἀναρμοδίων στή λειτουργία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί στή διαχείριση τῶν πλοίων.

Τέταρτο, νά ἀντιληφθοῦμε ὅτι ἐκεῖνοι πού δημιούργησαν τό σύγχρονο ἑλληνικό ναυτιλιακό θαῦμα ξέρουν καλύτερα ἀπό κάθε ἄλλον τό μοντέλο πού τούς χρειάζεται καί τούς ταιριάζει γιά νά κάνουν τή δουλειά τους καί νά μήν προσπαθοῦμε νά τούς ἐπιβάλλουμε μοντέλα πού εἶναι ἐγκεφαλικά δημιουργήματα καί κατά συνέπεια δέν ἔχουν καμμιά σχέση μέ τήν πραγματικότητα τήν ὁποία οἱ δημιουργοί τῆς Ναυτιλίας τή ζοῦν καθημερινά στό πετσί τους, καί,

Πέμπτο, νά ἀλλάξουμε, ἐπί τέλους, τό κλίμα ὥστε ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός νά μήν θεωρεῖται ἐχθρός στήν ἴδια του τήν πατρίδα.

Σ' αὐτά τά πέντε σημεῖα θά προσθέσουμε ἐφέτος τήν ἐπιτακτική ἀνάγκη, πρῶτο, νά ὑπάρξει ἐργασιακή εἰρήνη στό χῶρο τῆς Ναυτιλίας, καί, δεύτερο, νά γίνουν οὐσιώδεις ρυθμίσεις στό ΝΑΤ πού θά ἀποβλέπουν στήν ἐξυπηρέτηση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἡ ὁποία εἶναι ἐκείνη πού εἰσφέρει ἀλλά καί νά σταματήσει τό Ταμεῖο, μέ τό πρόσχημα δῆθεν τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων του, νά δυναμιτίζει — ὅπως ἔχει γίνει ἐπανειλημμένα μέχρι σήμερα — τό θεσμικό πλαίσιο τῆς Ναυτιλίας καί νά ἀποτελεῖ καί αὐτή ἀκριβῶς τή στιγμή ἕνα ἀπό τούς κυριότερους φραγμούς πού ἐμποδίζουν τόν ἐπαναπατρισμό πολλῶν πλοίων.

Οἱ ἐπί μέρους ρυθμίσεις, πολλές ἀπό τίς ὁποῖες διατυπώνονται καί στά ἄρθρα τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας πού ἀκολουθοῦν, μποροῦν νά βρεθοῦν μέ τήν κοινή προσπάθεια, ὅπως ἄλλωστε ὑπογραμμίζει ἀμέσως ἐν συνεχεία ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς. Ἡ πορεία πρέπει νά ἀντιστραφεῖ καί ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία νά βρεθεῖ τό συντομότερο δυνατόν στή φυσική της ἕδρα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

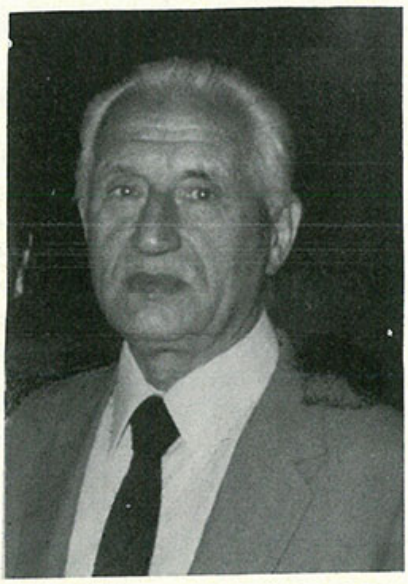
Μέ κοινή προσπάθεια

Τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. ΣΤΑΘΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ

Τό κατώφλι τοῦ Νέου Χρόνου βρίσκει τήν Ἑλληνική Ναυτιλία σέ ἕνα ἀπό τά κρισιμότερα καί πιό ἀποφασιστικά στάδια τῆς διαδρομῆς της, δεδομένου ὅτι οἱ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἀπό τή διεθνῆ οἰκονομική καί ναυτιλιακή κρίση συνεχίζονται.

Ἡ κυβέρνηση θεωρεῖ τήν ναυτιλία σάν ἕνα ἀπό τούς κυριότερους καί πιό δυναμικούς κλάδους τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, λόγω τῶν πολλαπλῶν ὠφελημάτων πού προσφέρει στήν Χώρα. Ἔτσι λοιπόν, τά προβλήματα πού συσσώρευσε στή ναυτιλία μας ἡ κρίση, μελετήθηκαν σέ βάθος καί ὕστερα ἀπό μακρύ καί διεξοδικό διάλογο μέ τίς ἐνδιαφερόμενες τάξεις, ἡ Κυβέρνηση ἔλαβε πρόσφατα τά ἤδη γνωστά μέτρα, τά ὁποῖα, στοχεύουν στήν ἀνακούφιση τοῦ δεινά δοκιμαζόμενου Ἑλληνικοῦ πλοίου καί στήν διατήρηση καί αὔξηση τῶν θέσεων ἐργασίας γιά τούς Ἕλληνες ναυτικούς.

Εἰδικότερα, τά μέτρα ἀποβλέπουν στή βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῶν ἤδη νηολογημένων πλοίων καί στήν δημιουργία προϋποθέσεων γιά προσέλκυση στό ἐθνικό νηολόγιο, τόσο τῶν νεοαγοραζομένων ἀπό Ἕλληνες ἐφοπλιστές πλοίων, ὅσο καί στήν παλιννόστηση τῶν Ἑλληνόκτητων πλοίων πού σήμερα, γιά διάφορες αἰτίες, δραστηριοποιοῦνται κάτω ἀπό ξένες σημαῖες.



Ἡ ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας πάντοτε στηρίχθηκε στήν στενή καί καλή συνεργασία τοῦ τρίπτυχου πού τήν συνθέτει, δηλαδή πλοιοκτητῶν — ναυτεργατῶν — κράτους. Ἡ συνεργασία αὐτή βοήθησε τήν ναυτιλία μας στό νά ξεπεράσει ὅλες τίς δύσκολες φάσεις πού συνάντησε κατά τήν μακρόχρονη ἱστορία της καί νά καταλάβει μιά ἀπό τίς πρῶτες θέσεις στόν κόσμο.

Ἡ συνεργασία αὐτή, περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλη φορά, εἶναι ἀπαραίτητη σήμερα. Τά μέτρα πού ἐλήφθησαν δέν ἀρκοῦν μόνα τους νά βοηθήσουν τήν ναυτιλία. Θά πρέπει ὅλοι μαζί, γιατί γιά τήν Ἑλλάδα ἡ ναυτιλία εἶναι Ἐθνική ὑπόθεση, νά βοηθήσουμε ὥστε τά μέτρα νά ἀποδώσουν.

Ἐπίσης θά πρέπει ὅλοι νά ἐντείνουμε τίς προσπάθειές μας ὥστε μέ ἀγάπη καί κατανόηση νά ἐξετασθοῦν τά πρακτικά προβλήματα πού καθημερινά ἀντιμετωπίζει ὁ Ἕλληνας ναυτικός καί τό πλοῖο, μέ στόχο τήν γρήγορη καί ἀποτελεσματική ἐπίλυσή τους. Ἕνα νέο κλίμα πρέπει νά ἐπικρατήσει στό χῶρο τῆς ναυτιλίας, πού θά ἐδραιώσει τήν ἐμπιστοσύνη στό Ἐθνικό νηολόγιο ὄχι μόνο τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη, ἀλλά κυρίως αὐτῶν πού χρησιμοποιοῦν τίς ὑπηρεσίες τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἤ ἔχουν ἄλλα συμφέροντα ἀπό τήν καλή καί ὁμαλή λειτουργία του.

Παράλληλα θά πρέπει νά ἐπιταχυνθοῦν οἱ διαδικασίες γιά τή βελτίωση καί περαιτέρω ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς πού θά ἐπιτρέψει τήν καλύτερη ἐξυπηρέτηση τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀλλά καί θά διευκολύνει ἐξ ἴσου καί ἄλλους τομεῖς τῆς Ἐθνικῆς μας οἰκονομίας.

Τό 1987 βρίσκει λοιπόν τήν ναυτιλία μας σέ μιά νέα ἀφετηρία. Ἄν ἀναλογισθοῦμε τήν κατάσταση τῆς ναυλαγορᾶς, οἱ προϋποθέσεις δέν εἶναι ἄριστες. Πιστεύω ὅμως ὅτι, ὅπως καί στό παρελθόν, ἡ κοινή προσπάθεια θά βοηθήσει τό Ἑλληνικό πλοῖο νά ξεπεράσει τίς δυσκολίες τῆς κρίσης, ὥστε νά εἶναι σέ θέση νά ἐπανακτήσει τή θέση πού δικαιωματικά τοῦ ἀνήκει.

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

TELEPHONE: 00441 · 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6380991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. · 4th FLOOR
GR · 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3188 BUEN GR, 241787 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

Ἡ ναυτιλιακή πολιτική τῆς Κοινότητας

Τοῦ κ. ΚΩΝ. Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ, προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος

Ἀναμφισβήτητη διεθνή ἐπιτυχία ἀποτέλεσε ἡ ἱκανοποίηση ὅλων τῶν ἑλληνικῶν αἰτημάτων κατά τήν πρόσφατη σύνοδο τοῦ Συμβουλίου τῶν Ὑπουργῶν Μεταφορῶν τῶν κρατῶν μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητας στίς Βρυξέλλες τήν 17η Δεκεμβρίου 1986.

Ἔτσι μετά ἀπό πολύχρονες καί πολύμοχθες προσπάθειες τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας ἐπιτεύχθηκε ἡ ἐπικράτηση τῶν ἑλληνικῶν ἀπόψεων καί ἔγιναν ἀποδεκτές ὅλες οἱ ἑλληνικές θέσεις γιά τή χάραξη τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Συγκεκριμένα ἡ Κοινότητα υἱοθέτησε τίς θέσεις τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας πού τάσσεται πάντα ἐναντίον κάθε μορφῆς προστατευτισμοῦ καί ὑπέρ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ (free and fair competition) καί τῶν κανόνων τοῦ ὑγιοῦς ἐμπορίου.

Ἔτσι ἀποφασίστηκε ἡ ἀνάληψη συγκεκριμένων μέτρων γιά τήν ἀπό κοινοῦ συντονισμένη ἀντιμετώπιση τοῦ Διεθνοῦς Προστατευτισμοῦ καί γενικότερα στίς περιπτώσεις πού τρίτα (ἐκτός ΕΟΚ) κράτη περιορίζουν τήν ἐλεύθερη διακίνηση τῶν φορτίων στά λιμάνια τους μέ κοινοτικά πλοῖα.

Σημαντική γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία ἦταν ἡ διατήρηση τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνιστικοῦ περιβάλλοντος τῶν χύδην φορτίων πού ἀποτελοῦν τό 95% περίπου τῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων καί πού ἐξαιρέθηκαν ἀπό τό πεδίο ἐφαρμογῆς τῶν κανόνων ἀνταγωνισμοῦ.

Ἐπιτυχία τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας ἀποτελεῖ ἐξάλλου καί ἡ ἀναγνώριση τῆς σημαίας νηολογίου σάν κριτηρίου γιά τήν ὑπαγωγή τῶν πλοίων στίς διατάξεις τοῦ Κοινοτικοῦ Δικαίου. Ἔτσι ἀναγνωρίζεται ἡ ἰδιαιτερότητα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς Νομοθεσίας καί γίνεται δεκτό τό ἑλληνικό αἴτημα, σύμφωνα μέ τό ὁποῖο πλοῖα μέ ἑλληνική σημαία πού ἀνήκουν σ' ἑλληνικές πλοιοκτητικές ἑταιρίες ἐγκατεστημένες γιά φορολογικούς λόγους σέ τρίτη ἐκτός ΕΟΚ χώρα νά ἔχουν τά ἴδια ἀκριβῶς πλεονεκτήματα μέ τά ἄλλα πλοῖα τῶν κρατῶν μελῶν τῆς Κοινότητας.



Ἐπίσης συμφωνήθηκε νά ὑπάρξει συντονισμένη κοινοτική ἀντίδραση γιά τήν ἀντιμετώπιση ἀθέμιτων ἐμπορικῶν πρακτικῶν γιά τόν καθορισμό τῶν ναύλων, τῆς πολιτικῆς ὑποβιβάσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων σ' ἐπίπεδα κάτω τοῦ κόστους (dumping) πού ἐφαρμόζουν ἰδιαίτερα πλοῖα τρίτων χωρῶν μέ σημαῖες εὐκαιρίας.

Ἀλλά ἐπισημαίνεται μέ ἰδιαίτερη ἱκανοποίηση γιά τά ἑλληνικά συμφέροντα ὁ ἀποκλεισμός τοῦ θέματος τοῦ Cabotage, δηλαδή τῆς ἐπ' ἀμοιβή μεταφορᾶς φορτίων καί ἐπιβατῶν μεταξύ λιμανιῶν τοῦ ἰδίου κράτους μέλους ἀπό τόν κανονισμό γιά τήν ἐλεύθερη παροχή τῶν θαλασσίων ὑπηρεσιῶν τῆς Κοινότητας. Ἐδῶ πρέπει νά σημειωθεῖ ἡ ἐπιμονή τῆς ἑλληνικῆς πλευρᾶς γιά τήν ὁποία ὁ ἄνεμος τῆς αἰσιοδοξίας ἔπνεε ἀπό τό Βανκοῦβερ τοῦ Καναδᾶ.

Συγκεκριμένα κατά τήν ἐκεῖ πρόσφατη σύνοδο τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν (Maritime Transport Committee) τοῦ Ὀργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας & Ἀναπτύξεως (ΟΟΣΑ) πού ἔγινε ἀπό 21-25 Ἰουλίου 1986 ἡ ἑλληνική ἀντιπροσωπεία μετά ἀπό ἐπίπονες καί ἐπίμονες διαβουλεύσεις ἐπέτυχε τήν ἀπαλοιφή τοῦ θέματος τοῦ cabotage ἀπό τό Παράρτημα (ANNEX II) τῶν Κοινῶν Ἀρχῶν (Common Principles) τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τῶν χωρῶν μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ πού εἶναι ὁ ἰσχυρότερος καί μεγαλύτερος διεθνής οἰκονομικός ὀργανισμός.

Παραμένει ὅμως τό ἐρώτημα τί θά γίνει τώρα πού ὡς γνωστό ἰσχύει στήν Κοινότητα ἀπό 1ης Ἰανουαρίου 1987 ἡ ἀρχή τῆς ἐνισχυμένης πλειοψηφίας (qualified majority).

Εἶναι ὅμως γεγονός, ὅτι ἡ κοινοτική ναυτιλία, ἡ πρώτη στόν κόσμο ἰδιαίτερα χάρη στή θετική συμβολή τῆς ἑλληνικῆς, εὑρίσκεται σέ μή ἀνταγωνιστική θέση.

Ἡ ἀνάγκη γιά αὔξηση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ κοινοτικοῦ στόλου τονίζεται ἐπανειλλημένα τόσο ἀπό μᾶς, ὅσο καί ἀπό τήν Ἐπιτροπή τῶν Ἐφοπλιστικῶν Ἑνώσεων τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων δηλ. τήν CAACE (COMITE DE ASSOCIATIONS D ARMATEURS DES COMMUNAUTES EUROPEENES).

Ὁ ὑπό ἑλληνική σημαία ἐμπορικός στόλος, παρά τή συρρίκνωσή του, εἶναι ὁ πρῶτος στήν Κοινότητα καί ὁ τέταρτος στόν κόσμο.

Ἡ θέση τούτη ἐπιβάλλει σ' ὅλους τούς φορεῖς τῆς ναυτιλίας, Ἐφοπλιστές, Ναυτεργάτες, Κυβέρνηση νά συνεργαστοῦμε ἁρμονικά μέ ἰδιαίτερη σύνεση καί ρεαλισμό, ὥστε νά διατηρήσει ἡ ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία τόν πρωταγωνιστικό της ρόλο στούς παγκόσμιους στίβους.

Εὐχόμαστε μέ τόν καινούργιο χρόνο πού ἀνατέλει νά ἀνατείλουν καινούργιες καλύτερες μέρες γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία καί ἰδιαίτερα νά ἐπικρατήσει πνεῦμα σύνεσης καί φώτισης, ὥστε τό 1987 νά εἶναι χρόνος ἀρτιότερης καί καλύτερης προετοιμασίας τῆς Ἑλληνικῆς Ἀντιπροσωπείας ἐνόψη καί τῆς ἐπικείμενης ἀναλήψεως τῆς Προεδρίας τῆς ΕΟΚ ἀπό τήν Ἑλλάδα ἀπό 1ης Ἰανουαρίου 1988.

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

Νά ἑτοιμασθοῦμε γιά ἕνα νέο ξεκίνημα

Τοῦ κ. ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, προέδρου τῆς 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτ/κῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου

Σέ πρόσφατο Ναυτιλιακό Σεμινάριο, ἕνας ἀπό τούς ὁμιλητές, γνωστός Δανός ἐφοπλιστής, μέ θέμα «Τά προβλήματα τῆς πλοιοκτησίας καί τό μέλλον τῶν ποντοπόρων μεταφορῶν», τελείωσε τήν ὁμιλία του μέ τοῦτα τά λόγια:

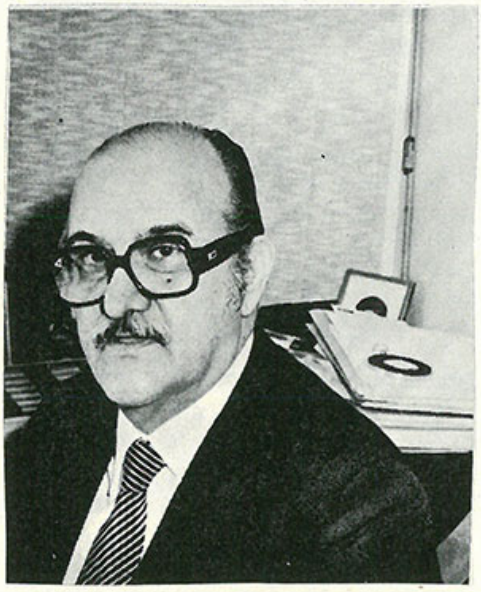
«Πολλές φορές τώρα ἀναρωτιόμαστε γιατί νά θέλουμε νά εἴμαστε ἐφοπλιστές!

Ἔχουμε πολλῶν ἑκατομμυρίων «περιουσία» (πλοῖα) νά ταξειδεύουν στούς ὠκεανούς καί νά βρίσκονται κάποτε, σέ μή φιλικά περιβάλλοντα, ἐκτεθειμένα διαρκῶς σέ ὅλους τούς κινδύνους τῆς θάλασσας. Συχνά τά πλοῖα μας τά ταξειδεύουν ἄνθρωποι πού δέν προλαβαίνουμε νά γνωρίσουμε, πού ἀντικαθίστανται κάθε λίγο καί σέ μερικές περιπτώσεις συμβαίνει νά εἶναι ἄπειροι καί ἀνίκανοι — συστημένοι ἀπό κάποιο ναυτικό σωματεῖο ἤ ἀπό κάποιο πράκτορα πού προμηθεύει «κορμιά». Καί ἀκόμη, εἴμαστε ὑποκείμενοι καί καί ὑφιστάμεθα ἀτελεύτητο ἀριθμό ἐθνικῶν καί διεθνῶν διατάξεων, κανονισμῶν καί παρεμβατισμῶν κάθε εἴδους, ἐκτεθειμένοι σέ ἀπιστεύτου μεγέθους ἀπαιτήσεις (CLAIMS).

Μέ τελικό ἀποτέλεσμα: στήν ἐκτέλεση τῆς πλοιοκτητικῆς μας δουλειᾶς, πολλές φορές νά χάνουμε καί τό «πουκάμισό» μας!...

'Αλλά στά πολλά μου χρόνια στή ναυτική μου δουλειά, τελειώνει ὁ Δανός ἐφοπλιστής, κάτι μοῦ λέγει πώς ἡ «πρόκληση» τῆς ναυτικῆς ἐπιχείρησης καίι τό «ρομάντζο» τῆς θάλασσας, τήν κάμνουν νά ἀξίζει κάθε της ἀγωνία. Καί γιά ὅλους ἐμᾶς πού μένουν πιστοί «στή θάλασσα» εὔχομαι καλή τύχη.

Τήν χρειαζόμαστε ὅσο ποτέ».



Αὐτά τά λόγια ἀπαντοῦν στό γιατί οἱ πιστοί, οἱ λάτρεις τῆς θάλασσας, ὅλοι αὐτοί πού δέν ὑπηρετοῦνται ἀπό τή θάλασσα ἀλλά τήν ὑπηρετοῦν, θά παλεύουν μέ τά κύματά της — ὅσο ὑπάρχει θάλασσα...

***

Καί πηγαίνω πίσω σέ μιά βιαστική ἀναδρομή στή μεγαλωσύνη τῆς ναυτιλίας μας. Στήν 'Ελληνική Ναυτιλία πού ἔχει νά ἐπιδείξει τό φαινόμενο τῆς ἐπιτυχίας ξεκινώντας μέ μόνο ἐφόδιο τήν ἀγάπη στή θάλασσα καί νικώντας τίς μύριες δυσκολίες της καί ἐναντιώσεις.

Καί ὁ λόγος πού μέ τή σημερινή παραδοσιακή παρουσία στίς στῆλες τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνατρέχω πίσω, εἶναι γιά νά ἀποφύγω καί πάλι — γιά πολλοστή χρονιά — νά ξεκινήσω τίς γραμμές τοῦτες μέ ἀναφορά στή τραγική κατάσταση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί τή μειωμένη δύναμη τῆς σημαίας μας.

***

Δέ νομίζω κανείς νά ἀμφισβητεῖ πώς ἡ δημιουργία καί ἡ μεγαλωσύνη τῆς Ναυτιλίας μας ὀφείλεται στήν ἀφοσίωση καί τήν ἐργατικότητα τῶν προγόνων μας στό θαλασσινό ἐπάγγελμα καί στήν ἀλληλεγγύη πού ἔδενε πλοιοκτησία καί ναυτεργασία καί τούς ἔκαμνε μιά οἰκογένεια. Καί ἔχουμε τήν ἱστορική ἐξέλιξη τοῦ Ναυτικοῦ πού φθάνει νά κυβερνᾶ τό δικό του καράβι. Πολλές εἶναι οἱ περιπτώσεις στούς δικούς μας ναυτότοπους αὐτῆς τῆς ἐξελίξεως. 'Ελάχιστες — ἄν ὑπάρχουν — στίς ξένες χῶρες, ὅπου ὁ πλοιοκτήτης εἶχε ἀπόσταση «πολλῶν μιλίων» ἀπό τό Ναυτικό.

Αὐτή ἡ σύμπνοια, ἡ ἀγάπη καί ἡ εἰλικρινής συνεργασία πλοιοκτήτου μέ ναυτικό, ὑπῆρξε ὁ μεγάλος συντελεστής τῆς προόδου καί τοῦ μεγαλώματος τῆς Ναυτιλίας μας.

'Αλλά τό μεγάλωμα ἔφερε καί τήν ἀπόσταση τοῦ καραβοκύρη ἀπό τό ναυτικό του.

Πολλά τά βαπόρια, πολλά, περισσότερα τά πληρώματα, οἱ ναυτικοί ἀπό ἐπώνυμα γνωστοί, μέ τά μικρά κάποτε ὀνόματα, ἔγιναν ἀνώνυμοι, διαβατάρηδες. Καί σάν τέτοιοι δέν εἶχαν καί δυσκολία νά κάμνουν καί ἀπεργία λέξις ὄχι πράξις, ἄγνωστη γιά τόν παραδοσιακό ναυτικό.

Παράλληλα καί μέ τήν δημιουργία

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING

NIVA

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

τοῦ ἐλευθέρου Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἔχουμε ἕνα Κρατικό παράγοντα πού ἐσυνεννοεῖτο καί ἐσυνεργάζετο καί μέ τόν πλοιοκτήτη καί μέ τό ναυτικό. Γιατί ὅταν τό Κράτος δέν συνεργαζόταν, τότε ἡ Ναυτιλία ἀναζητοῦσε ἄλλους χώρους γιά νά ἐπιζήσει. Γιατί ἡ θάλασσα, ἡ θαλασσινή δουλειά δέν μπορεῖ νά κλειστεῖ σέ στενά πλαίσια Νόμων, Διατάξεων καί Διαταγῶν. Ζεῖ καί μεγαλουργεῖ μόνο μέ συνεργασία, συνεννόηση καί κατανόηση.

Ἕνα ἄλλο — ἄλλοτε προτέρημα καί ἄλλοτε ἐλάττωμα μυστικό τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας — ἦταν ἀπό τήν μιά πλευρά τό ἔντονο ἀτομικιστικό πνεῦμα, ἀλλά συγχρόνως καί τό συνεταιριστικό, ὅταν ἔπρεπε, γιά νά κάμει δυνατή τήν πραγματοποίηση τῆς ἐπιχειρήσεως «τήν ἀγορά τοῦ βαποριοῦ» στήν ἐφοπλιστική ὁρολογία.

Ἔτσι ξεκίνησε ἡ Ναυτιλίας μας, συνεταιριστικά καί ὅταν ἐρχόταν ἡ καλή τύχη καί ἡ προκοπή, τότε ἡ μία ἐπιχείρηση (τό ἕνα βαπόρι) τῶν δύο ἤ τριῶν συνεταίρων, γινόταν δύο ἤ τρία. Καί ἡ Ναυτιλία μας, προσφέροντας σωστές ὑπηρεσίες στίς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές, ὅλο καί θέριευε, ὅλο καί κατακτοῦσε νέα μεγαλύτερα μήκη καί πλάτη.

Καί ἦλθε ἡ στιγμή πού στά Ναυπηγεῖα στόν κόσμο, ὅλοι οἱ μεγάλοι πελάτες ἦσαν Ἕλληνες Πλοιοκτῆτες.

***

Ἀλλά μιά μέρα «ξύπνησαν» ἄλλα θεριά γιά νά διεκδικήσουν μερίδα στό θαλάσσιο στίβο. Ξύπνησε τό θεριό τῆς Ἀνατολῆς μέ τούς χαμηλόμισθους ναυτικούς καί μαζί μέ ἐμπόρια δικά τους καί ἄρχισε ὁ σκληρός συναγωνισμός.

Ἡ ρήγορη ἡ ἐπιτυχία τῶν νέων κατακτητῶν τῆς θάλασσας, μέθυσαν καί ἔτρεξαν πιό γρήγορα ἀπό τήν εὔκολη ἐπιτυχία τους. Καί γέμισαν τίς θάλασσες καράβια, μικρά, μεγάλα, ὅλων τῶν εἰδῶν. Πότε; σέ ἐποχή πρωτοφανοῦς οἰκονομικῆς δυσπραγίας, πλούσιων καί φτωχῶν.

Καί ὅσο πολλαίναν τά βαπόρια, τόσο λιγόστευε ἡ μεταφορική κίνηση, τά πολλά καί μεγάλα φορτία πού ἔδιναν τή δουλειά στόν Ἕλληνα Πλοιοκτήτη.

Καί βρισκόμαστε, κοντά πέντε χρόνια, στά ἀγκυροβόλια. Καί «γονατίζουν» ὑπό τό βάρος τῆς ἀναδουλειᾶς· καί τῶν χρεῶν μεγάλοι καί μικροί.

Βαρειά ἡ τωρινή ἀρρώστεια τῆς θάλασσας. Βέβαια καί θά περάσει. Ἀλλά γιά τήν ὥρα συνεχίζεται ὁ ἀγώνας τῆς σωτηρίας. Καί στόν ἀγώνα αὐτό ἀναζητιέται ἡ σωτηρία, ὅπου μπορεῖ νά βρεθεῖ.

***

Βλέπουμε τίς μεγάλες ναυτιλιακές χῶρες νά φθάνουν μέχρι νά συστήνουν ἀνοικτά «ἐθνικά νηολόγια». Γιά νά σώσουν τούς ἐμπορικούς τους στόλους. Βέβαια καί ἡ Ἑλλάδα μας καί ἡ παροῦσα Κυβέρνηση ἐπανέφερε τά μέτρα πού ἀνεστάλησαν δίχως λόγο — τή μείωση τῆς συνθέσεως καί τήν εὐχέρεια τῆς χρησιμοποιήσεως ξένων ναυτικῶν.

Ἀλλά φοβοῦμαι χρειάζεται «πολύ πράμμα» γιά νά ἀνακουφισθεῖ τό Ἑλληνικό βαπόρι — πού πάντα σέ ὅλες τίς ἐποχές ταξιδεύει περήφανο μέ τό σταυρό στή γαλανόλευκη σημαία μας ἀλλά σηκώνοντας καί τόν σταυρό τῶν πολλῶν βαρῶν του.

***

Ἀναφέρθηκα στή δημιουργία τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καί τοποθέτησα σάν τά βασικά τῆς ἐπιτυχίας της, τήν ἀφοσίωση στή θαλασσινή δουλειά τῶν προγόνων μας, τή συνεργασία μέ τό ναυτικό, τή συνεννόηση μέ τόν διοικητικό φορέα — καί τό συνεταιριστικό πνεῦμα πού ἔφερνε τή δύναμη ὅταν τοῦτο ἐπέβαλαν οἱ περιστάσεις.

Ἄν θά ἐπιζήσει ἡ Ναυτιλία μας — ἡ μεγάλη Ναυτιλία πού εἶναι οἱ πολλοί, γιατί οἱ λίγοι μας δέν ἔχουν πρόβλημα, πρέπει νά ζωντανέψει ξανά τό πνεῦμα τῆς συνεργασίας καί τοῦ συνεταιρισμοῦ.

Νά ἑνώσουμε τίς δυνάμεις μας. Νά πουλήσουμε. Νά ἀγοράσουμε μαζί καί βλέπουμε πάλι. Τό ἀτομικιστικό πνεῦμα γιά τήν ὥρα «στό συρτάρι».

Μή ξεχνᾶμε ὅτι ἡ κρίσις πού ἀκόμη τώρα πού γράφονται τοῦτες οἱ γραμμές συνεχίζεται δίχως ὁρατό σημεῖο ἀνακάμψεως, ἡ κρίσις αὐτή — δίκαια ἤ ἄδικα, ἔχει τραυματίσει καί λίγο τόν ἰδανικό Ἕλληνα ἐφοπλιστή πού ἔβλεπαν οἱ ξένοι Τραπεζίτες. Μόνο ἑνωμένοι σέ ὁμάδες μικρές μέ συμπαγή παρουσία καί δύναμη θά κρατήσουμε ὅ,τι εἴχαμε κατακτήσει.

VOLVO
Tourist & Diplomat Sales
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
VOLVO 340 GL
(10 ΦΟΡΟΛΟΓΙΣΙΜΟΙ ΙΠΠΟΙ)
ΤΟ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟ ΚΑΙ ΠΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
Αποκτήστε το τώρα, απ' ευθείας από το εργοστάσιο, με διπλωματικές προδιαγραφές και μια απίστευτη έκπτωση.
Ταχύτατη παράδοση.
Τηλεφωνήστε στο (01) 3465321 εσωτ. 231, για περισσότερες πληροφορίες.
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

Ἀλλά ἔχουμε ἀγώνα σκληρό. Οἱ φίλοι μας Τραπεζίτες, πού πάλι θά εἶναι οἱ χρηματοδότες μας, πρέπει νά δοῦνε τή γερή καί ἱκανή εἰκόνα τοῦ ἀξίου Ἕλληνα ἐφοπλιστή.

Καί ἀκόμη θά πρέπει νά ἀναζητήσουμε συνεργασίες μέ ξένα συγκροτήματα, ναυλωτές καί διαχειριστές. Ἡ νέα γενιά τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας εἶναι ὁπλισμένοι λαμπρά. Σπουδασμένη, ξυπνή, προσοντούχα εἶναι τέλεια ἕτοιμη νά ζήσει καί νά ἐπιβληθεῖ πέρα γιά πέρα σάν διεθνής ἐπιχείρησις — πάντα μέ τίς ρίζες τίς Ἑλληνικές.

Καί φυσικά, ἡ περίστασις τούτη ἡ τραγική, ζητᾶ καί τήν ἐπιβολή κάθε διαχειριστικῆς οἰκονομίας. Οἱ ξένοι συνάδελφοί μας εἶναι ἀδιανόητο πόσο ἔχουν περιορίσει τίς δαπάνες τους. Σήμερα τό βαπόρι τό Ἑλληνικό εἶναι διαχειριστικά δαπανηρό, συγκρινόμενο καί μέ εὐρωπαϊκές ναυτιλίες.

Παράλληλα χρειαζόμαστε ἀναβίωση τοῦ πνεύματος συνεργασίας καί συνεννοήσεως μέ τούς Ναυτικούς μας. Μέ γνώμονα τήν πραγματικότητα.

Δέν συγκινεῖ — μιά μικρή ὁμάδα εὐτυχῶς, Ναυτικῶν μας — ἡ καταθλιπτική μείωση τοῦ στόλου μας; Ἡ σχεδόν, ἐξαφάνισή του; Δέν πρέπει καί ὁ μέγας αὐτός παράγων, νά συνεννοηθεῖ μέ τήν πλοιοκτησία ὥστε νά ἔχουμε πάλι μιά σωστή, εὐημεροῦσα Ἑλληνική Ναυτιλία; Τό Κράτος μας ὁμολογουμένως κάνει ὅτι μπορεῖ — κάποτε καθυστερημένα — ἀλλά κάνει.

Ἔργο μας πρέπει νά γίνει — Πλοιοκτησία καί Ναυτεργασία μαζί μέ τό Ἑλληνικό Κράτος νά σταθοῦν στό ὕψος τῶν περιστάσεων, πού βροντοφωνάζουν τήν ἀνάγκη τῆς σωτηρίας τῆς Ναυτιλίας μας.

Τέλος, ἀπευθυνόμενος στούς συναδέλφους:

Χρειαζόμαστε Ἕνωση, Συνεννόηση, Συνεργασία καί Ἀλληβοήθεια καί Ἀλλησυμπαράσταση.

Μή ξεχνᾶμε ὅτι ἔχουμε δεῖ καί βλέπουμε τό χθεσινό ἀδύνατο, ἰσχυρό καί τόν παντοδύναμο τῆς χθές, ἀνίσχυρο σήμερα.

Ἄς μήν ἀδιαφοροῦμε γιατόν ταλαιπωρούμενο συνάδελφό μας. Δέν ταιριάζει στήν ἁλμύρα τῆς θάλασσας — πού τό μεγάλο της μυστικό εἶναι Ἀδελφωσύνη, Συναδελφωσύνη.

Καί ἕτοιμοι νά ξεκινήσουμε ἀπό τήν ἀρχή γιά τήν ἐπανάκτηση τοῦ θαλασσινοῦ παιχνιδιοῦ — στά νέα του μήκη καί πλάτη — μέ τά διδάγματα τοῦ ἀπώτερου καί τοῦ ἐγγύτερου χθές.

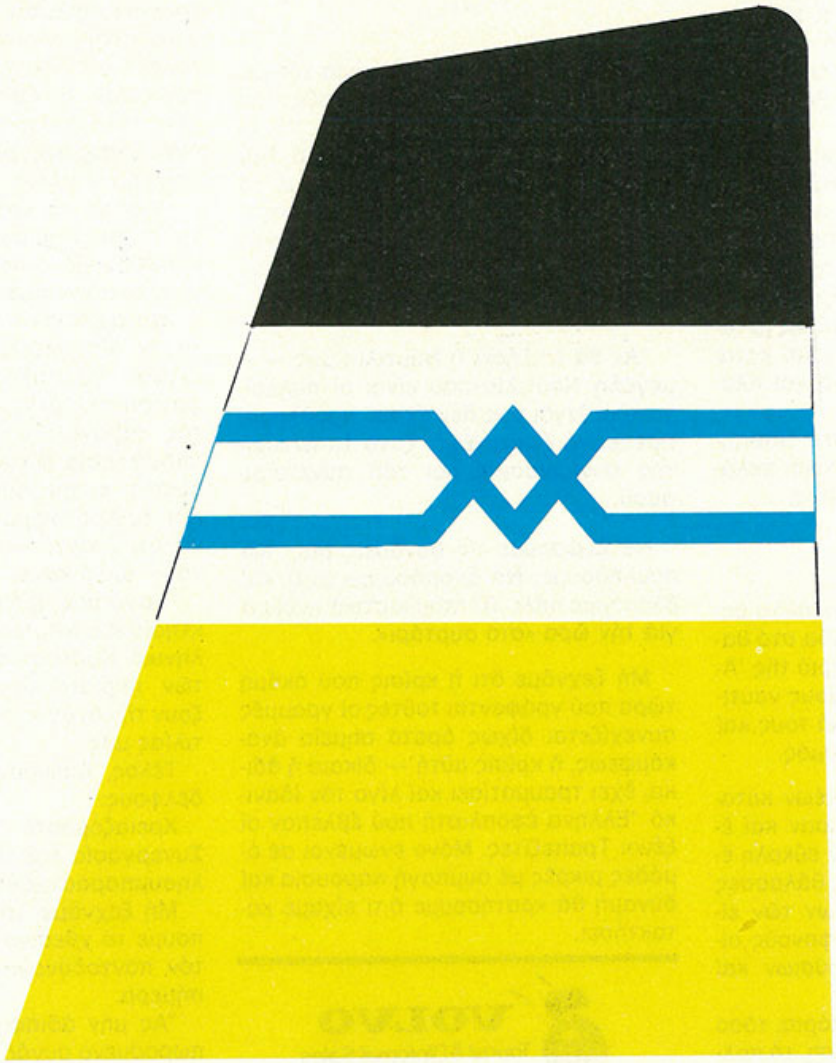
***

Καλή Χρονιά — Καλή ἐπιτυχία καί πίστη στή δουλειά μας.

Θά περάσει ἡ Θεομηνία. Καί ὑγεία πρός παντός ἄλλου.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

POTHITOS SHIPPING Co. S.A.
&
POTHITOS SHIPPING (London) Ltd.



Εὐχόμαστε

ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ,
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ

Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

1987: Προβλήματα καί διέξοδοι

Τοῦ καθηγητῆ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ



Ἡ αὐτονόητη, ἐδῶ καί πολλά χρόνια, συμμετοχή μου στήν ἐτησία εἰδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μοῦ δίδει πάντοτε τήν εὐκαιρία νά συνοψίσω τίς ἐξελίξεις τοῦ ἔτους πού κλείνει καί νά ἐκφράσω κάποιες ἀπόψεις γιά τό «δέον γενέσθαι» στό ἔτος πού ἀρχίζει. Μαζύ, λοιπόν, μέ τίς θερμές εὐχές μου σ' ὅλον τόν ναυτιλιακό κόσμο καί εἰδικά στά«Ναυτικά Χρονικά», πού συνεχίζουν τήν προσπάθεια τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, θά ἤθελα νά ἐκφράσω τίς σκέψεις μου γιά τήν ναυτιλία, τά προβλήματα καί τίς διεξόδους.

Τό 1986 ὑπῆρξε, καί αὐτό, δύσκολο γιά τήν παγκόσμια ναυτιλία. Ὑπῆρξε, ὅμως, ἀκόμη δυσκολώτερο γιά τήν Ἑλληνική καί Ἑλληνόκτητο ναυτιλία, καθώς ἡ ἀδυναμία τῆς πολιτείας νά ἀντιληφθεῖ τίς πραγματικές ἀνάγκες καί τό μέγεθος τῆς προσφορᾶς τῆς ναυτιλίας κατέληξε σέ κυβερνητική ὀλιγωρία. Μέ δυό λόγια, ἕνας ἀκόμη πολύτιμος χρόνος χάθηκε.

Τά μέτρα πού ἐξηγγέλθησαν λίγο πρό τοῦ τέλους τοῦ 1986 εἶναι, στή θεωρία, θετικά. Ἔρχονται ὅμως πολύ ἀργά, σέ στιγμή πού ἡ κατάσταση ἔχει γίνει δραματική. Δέν εἶναι μόνον ὁ χρόνος πού ἐχάθηκε. Εἶναι, ἐπί πλέον, ἡ κρίση ἐμπιστοσύνης πού σοβεῖ ἀνάμεσα στόν ναυτιλιακό κόσμο καί τήν Πολιτεία. Εἶναι, τέλος, οἱ διεθνεῖς ἐξελίξεις (ἀναβίωση Εὐρωπαϊκῶν ἐθνικῶν σημαιῶν, πιθανότης μιᾶς νέας, «κοινοτικῆς» σημαίας) τόσες καί τέτοιες πού ἐμείωσαν τά περιθώρια τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως νά παρέμβει ἀποτελεσματικά.

Ὁ λεπτομερειακός σχολιασμός τῶν προσφάτων μέτρων δέν ἁρμόζει σ' ἕνα ἄρθρο πού ἀπευθύνεται σέ εἰδική ἔκδοση τῶν ἀρχῶν ἑνός νέου ἔτους. Ἀλλά, μετά τήν κριτική γιά τήν ἀσύγνωστη καθυστέρηση τοῦ 1986, εἶναι ἀνάγκη νά προσδιορισθοῦν οἱ στόχοι γιά τό 1987 καί νά προταθοῦν τά συγκεκριμένα ἐκεῖνα μέτρα — καί, ἰδιαιτέρως, ἡ συγκεκριμένη ἐκείνη **συμπεριφορά** — πού μποροῦν νά ὁδηγήσουν στήν ὑλοποίηση τῶν μέτρων καί, τελικά, σέ κάποια ἁπτά, πρακτικά ἀποτελέσματα.

Εἶναι πολλά χρόνια πού πρεσβεύω ὅτι τό μεῖζον πρόβλημα εἶναι ἡ ἀξιοπιστία τοῦ κράτους. Ἡ ἔλλειψη κάθε οὐσιαστικοῦ διαλόγου, ὁ αἰφνιδιασμός μέ ἀποφάσεις καί μέτρα ἀπό τήν πλευρά τῆς Πολιτείας πού, καί στίς σπάνιες περιπτώσεις πού εἶναι θετικά, καταλαμβάνουν ἐξ ἀπίνης τούς φυσικούς φορεῖς τῆς ναυτιλίας, ὁ δογματικός καί μονόπλευρος τόνος τῶν ρυθμίσεων, δημιουργοῦν κλίμα ἀμφιβολιῶν, ἀβεβαιότητος καί τελικά ἐλλείψεως ἐμπιστοσύνης.

Τό φαινόμενο αὐτό πού, δυστυχῶς γιά τίς δομές τῆς Ἑλληνικῆς κοινωνίας καί οἰκονομίας, δέν περιορίζεται μόνον στήν ναυτιλία, ἔχει συντελέσει ὅσο τίποτα ἄλλο στήν φυγή τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπό τό Ἑλληνικό νηολόγιο. Διότι δύσκολα μπορεῖ νά πεισθεῖ ὁ πλοιοκτήτης ἀπό τά ἑκάστοτε λαμβανόμενα ἀποσπασματικά μέτρα ὅταν τελεῖ σέ «καραντίνα» διαλόγου καί γενικότερης μεταχειρίσεως ἀπό τήν πολιτεία, στήν ὁποία κατά τεκμήριο προσέφερε καί, στό μέτρο τῶν ἐξαιρετικά περιορισμένων σημερινῶν δυνατοτήτων, ἐξακολουθεῖ νά προσφέρει.

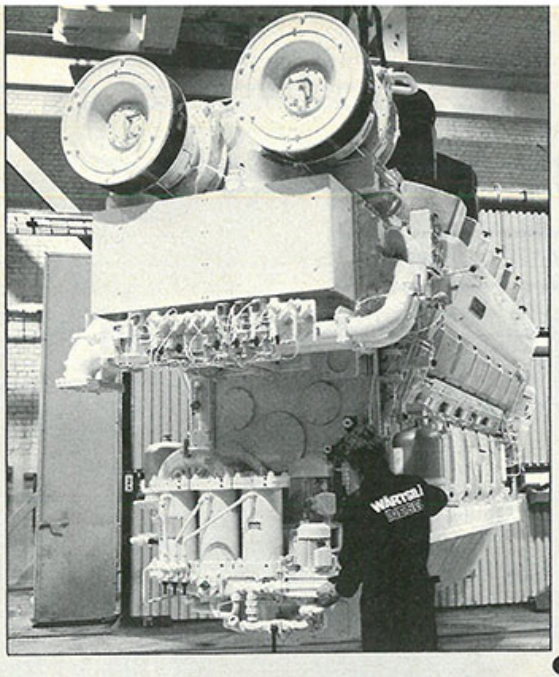
Πρωταρχικός, λοιπόν, στόχος κατά τό 1987 πρέπει νά εἶναι ἡ ἀποκατάσταση τοῦ κλίματος ἐμπιστοσύνης. Τήν ἀποκλειστική εὐθύνη γι αὐτό φέρει ἡ πολιτεία, ἡ ἴδια ἐκείνη πολιτεία πού ἐδημιούργησε τό πρόβλημα. Καί, ὑπ' αὐτή τήν ἔννοια, ἡ ἀλαζονεία στήν ἄσκηση τῆς κρατικῆς ἐξουσίας θά πρέπει νά δώσει τήν θέση της στόν ἰσότιμο διάλογο. Ὅσο καί ἄν ἀκούγεται σκληρό, οἱ ἐξελίξεις τῶν τελευταίων ἐτῶν ἀπέδειξαν ὅτι τό ἑλληνόκτητο πλοῖο μπορεῖ νά ἐπιβιώσει χωρίς δεσμούς μέ τήν Ἑλλάδα, ἡ χώρα, ὅμως, αἰσθάνεται πολύ ἔντονα τίς ἀπώλειες ἀπό τήν ἔξοδο τῆς ναυτιλίας τόσο στό ἰσοζύγιο τῶν ἐξωτερικῶν της πληρωμῶν ὅσο καί, κυρίως, στό ἰσοζύγιο τῶν διεθνῶν της ἐπιρροῶν.

Δέν εἶναι ἄγνωστο στούς ἀσχολουμένους μέ τήν ναυτιλία ὅτι ὅσοι δεσμοί παραμένουν μεταξύ τοῦ ἑλληνοκτήτου πλοίου καί τῆς χώρας μας ὀφείλονται μᾶλλον στόν πατριωτικό ρομαντισμό τῶν πλοιοκτητῶν καί ὄχι, ὅπως θά ἔπρεπε, στίς ἀντικειμενικά πρόσφορες συνθῆκες γι αὐτό. Ἄν ὅμως ὑπάρχει ἐλπίδα ἀποκαταστάσεως μιᾶς μακροπρόθεσμης σχέσεως αὐτό μπορεῖ νά γίνει μόνον ἄν ἡ σχέση αὐτή θά εἶναι ἐπωφελής καί γιά τά δύο μέρη. Ἀλλιῶς, τό 1987 δέν θά εἶναι διαφορετικό ἀπό τό 1986. Ἡ ἔξοδος θά συνεχισθεῖ καί ἡ συρρίκνωση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας θά ἔχει τίς ἀναπότρεπτα ἀρνητικές ἐπιπτώσεις της γιά τήν Ἐθνική Οἰκονομία.

Ἄλλωστε, ἡ κοσμογονία πού συντελεῖται στόν εὐρωπαϊκό κοινοτικό ναυτιλιακό χῶρο μέχρι στιγμῆς ἔχει γίνει ἐρήμην τῆς Ἑλλάδος. Ἡ θεωρητικά σημαντικότερη ἐμπορική ναυτιλία τῆς ΕΟΚ ἔχει παραγκωνισθεῖ. Οἱ εὐθύνες ἀνήκουν σέ πολλές πλευρές. Ἡ πρωτοβουλία γιά τήν ἀποκατάσταση τῶν πραγμάτων ὅμως, μόνον ἀπό τήν Πολιτεία μπορεῖ νά προέλθει στήν παρούσα φάση.

Τό 1987 προβλέπεται δύσκολο. Ἡ σχετική κάμψη τῶν ὑψηλῶν ἀναπτυξιακῶν ρυθμῶν στίς ἀνεπτυγμένες οἰκονομίες, καί ἡ πιθανότατη μείωση τῆς παραγωγῆς πετρελαίου τοῦ ΟΠΕΚ θά ὁδηγήσουν σέ μείωση τοῦ πρός μεταφορά φορτίου καί θά ἐπιτείνουν τόν ἤδη ἐξοντωτικό ἀνταγωνισμό τῶν ναύλων. Ἡ ἐπίτευξη ὅρων διεθνοῦς ἀνταγωνιστικότητος δέν εἶναι πλέον παραγωγός κερδῶν (καί μάλιστα... ὑπερκερδῶν!) ἀλλά ὅρος ἐπιβιώσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ἤ Ἑλληνόκτητου πλοίου.

Ἐπί μακρά σειρά ἐτῶν ἔλεγα καί ἔγραφα ὅτι βασική προϋπόθεση γιά τήν θετική πορεία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἦταν ἡ μή ἀνάμειξη τῆς πολιτείας καί ἡ διατήρηση συνθηκῶν ἐλευθερίας. Τώρα, ὅμως, πού ἐμεσολάβησε σειρά ἐτῶν καταστροφικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἡ εὐθύνη ἀνήκει στήν πολιτεία. Ἡ εὐχή μου εἶναι νά ἀποτελέσει τό 1987 τό ἔτος διορθώσεως τῶν ζημιῶν πού ἄκριτα ἐπέφερε τό κράτος στήν Ἑλληνική ναυτιλία. Τά ὑπόλοιπα μπορεῖ νά τά κάνει μόνη της, χωρίς προνόμια — ἀλλά πάντοτε καί χωρίς κατατρεγμό. Ἄν οἱ ἰθύνοντες δέν περιορισθοῦν σέ ἐξαγγελίες καί δηλώσεις καί προχωρήσουν σέ ἔμπρακτες ἀποδείξεις μιᾶς νέας πολιτικῆς βουλήσεως, ὑπάρχουν ἐλπίδες. Ἀλλιῶς, τό 1987 δέν θά εἶναι παρά προέκταση τοῦ 1986, πού ἦταν προέκταση τοῦ 1985 κ.τ.λ....



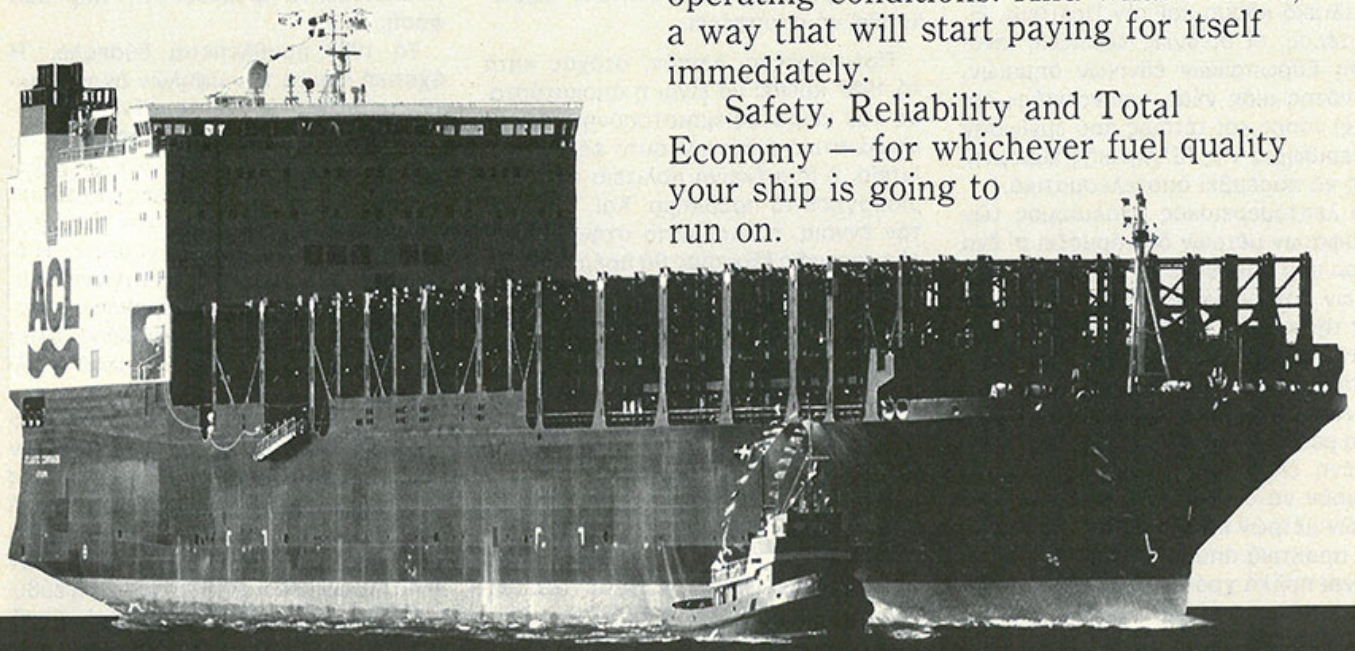
Long-term service experience confirms that Wärtsilä Diesel engines are capable of burning the low fuel qualities of the future. For example, the recommended time between overhauls for the Vasa 32 engine on heavy fuel is today 12 000 hours.

PREPARED FOR THE FUTURE WITH WÄRTSILÄ DIESEL.

Which fuel quality will your ship be running on in the future?

Whatever the answer, the Real Heavy Fuel Engines from Wärtsilä Diesel offer you a way to be prepared. A way already in service worldwide. A way already proven in the toughest operating conditions. And what's more, a way that will start paying for itself immediately.

Safety, Reliability and Total Economy — for whichever fuel quality your ship is going to run on.



THE REAL HEAVY FUEL ENGINES VASA22 HF AND VASA 32. FROM 560 TO 7380 kW.
THE ENTIRE RANGE FOR 700 cSt.

WÄRTSILÄ DIESEL

Oy Wärtsilä Ab, Vasa Factory
P.O. Box 244,
SF-65101 Vaasa, Finland
Tel. +358-61-111 433
Telex 74250 wva sf
Telecopier +358-61-111 906

Wärtsilä Diesel AB
P.O. Box 920,
S-46129 Trollhättan, Sweden
Tel. +46-520-38200
Telex 42141 diesel s
Telecopier +46-520-17387

Wartsila Diesel Normed S.A.
B.P. 60,
F-13703 La Ciotat Cedex, France
Tel. +33-42-833895
Telex 410979 nava f
Telecopier +33-42-833947

Wartsila Diesel Singapore (Pte) Ltd.
P.O. Box 619,
Teban Garden, Singapore 9160
Tel. +65-2659122
Telex 36636 wartfe rs
Telecopier +65-2650910

TECHNAVA S.A.
P.O. Box 512
6, Loudovikou Sq.
185 31 PIRAEUS
Tel. + 30-1-411 3916
Telex: 212568, 241006 NAVA GR
Telecopier: + 30-1-4122450

Ἡ ἐμπορική μας ναυτιλία καί τά «αὐτονόητα»

Τοῦ κ. ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, Ἐπιτίμου προέδρου τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν

Στήν πανηγυρική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τοῦ περασμένου χρόνου εἶχα τήν εὐκαιρία νά ἐπισημάνω τήν ἀναγκαιότητα νά ὑπάρχη σταθερό θεσμικό καθεστώς γιά τήν ἐμπορική μας Ναυτιλία, ἄν θέλωμε νά ἀντέξη στίς δοκιμασίες τῶν καιρῶν, νά ἐπιβιώση καί νά ξαναβρῆ τόν δρόμο τῶν μεγάλων ἐπιτυχιῶν της. Αὐτό πού ἐπεσήμανα τότε ἦταν καί εἶναι ἀπό τά αὐτονόητα, τά ὁποῖα γιά νά ἐκτιμηθοῦν χρειάζεται **εἰλικρίνεια** καί ἀπόρριψη κάθε καί οἱασδήποτε **σκοπιμότητος.** Ἡ πρόσκλησή μου στίς φιλόξενες στῆλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς ἐφετινῆς πανηγυρικῆς ἐκδόσεώς των μέ συναντᾶ σέ παρόμοιες σκέψεις περί «αὐτονοήτων», τίς ὁποῖες δέν διστάζω νά ἐκθέσω καί πάλιν ἀφοῦ τό ἐπιβάλλει ἡ ἀναγκαιότης των.

Ἡ ἐπιδίωξη τῆς ἐγγραφῆς στό ἐθνικό μας Νηολόγιο ὅλων τῶν ἑλληνοκτήτων πλοίων καί ἡ προσέλκυση ὅλων τῶν πλοίων τά ὁποῖα εἰς τό μέλλον θά ἐλέγχωνται ἀπό Ἕλληνες, ἀποτελεῖ — πρέπει νά ἀποτελῆ — στόχο καί τῆς ἐπισήμου κρατικῆς πολιτικῆς. Γιατί μόνον τότε ἐκπληρώνονται οἱ σκοποί τῆς ὑπάρξεως τοῦ ἑλληνικοῦ Νηολογίου. Καί γιά νά μήν ἀναφερθῶ στό κύρος, τήν ἰσχύ καί τίς συνέπειες πού ἔχει γιά τήν μικρή χώρα μας (στό διεθνές προσκήνιο καί παρασκήνιο) τό νά κυματίζη ἡ ἑλληνική σημαία ἐπί τοῦ ἱστοῦ ὅσο γίνεται περισσοτέρων πλοίων, θά θίξω ἁπλῶς τήν σημασία τῆς πλουσίας εἰσροῆς συναλλάγματος — καί μάλιστα χωρίς κόστος — τήν ἀπασχόληση χιλιάδων Ἑλλήνων (ὄχι μόνον τοῦ ναυτικοῦ ἀλλά καί τῶν παραναυτιλιακῶν ἐπαγγελμάτων) καί τήν ἐξ αὐτοῦ εὐμάρεια πολλῶν χιλιάδων ἑλληνικῶν οἰκογενειῶν καί τέλος — καί ἐπικαίρως — τήν ἀνόρθωση καί ἐξυγίανση τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καί τῶν λοιπῶν Ταμείων τά ὁποῖα ἀρδεύονται ἀπό τήν πηγή πού λέγεται πλοῖον.



Τά παραπάνω, ὅμως, σημαίνουν ὅτι ὑπό τίς παροῦσες συνθῆκες πρέπει οἱ Ἕλληνες ναυτιλιακοί ἐπιχειρηματίες νά μποροῦν νά ἀντιμετωπίζουν τά ἔξοδα τοῦ πλοίου ἐγγράφοντάς το ἤ διατηρώντας το εἰς τό ἑλληνικό Νηολόγιο καί ὄχι σέ ξένα νηολόγια. Καί οἱ μέν συνθῆκες εἶναι γνωστές καί θά ἦταν κοινός τόπος νά ἀναφερθοῦμε εἰδικώτερα σ' αὐτές. Κοινός τόπος εἶναι ἐπίσης νά μιλήσουμε γιά τό ἀνελαστικό κόστος ὑπό τό ὁποῖο τελεῖ σήμερα ἡ διαχείρισις τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἤ θά καταστήσουμε, λοιπόν, τό νηολόγιό μας ἀνταγωνιστικό, ἤ θά πρέπει νά ἀποδεχθοῦμε ἐκ προοιμίου ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου θά μειώνεται συνεχῶς, πρᾶγμα πού ἐκτός τῶν ἄλλων, ὁδηγεῖ σέ σημαντική ἀπώλεια συναλλάγματος καί ἀνεργία, παράγοντες πού εἶναι τουλάχιστον ἐνεπιθύμητοι ἐν ὄψει τῆς σημερινῆς γενικώτερης οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς χώρας.

Σ' αὐτά τά ἁπλά καί αὐτονόητα, ἡ ἑλληνική κρατική πολιτική ἀντιδρᾶ συνήθως (καί ὅταν ἔχει ἀναμφισβήτητα καλές διαθέσεις) ἔμφοβα μπροστά στίς ἐνδεχόμενες μικροπολιτικές ἐπιπτώσεις καί πολλές φορές ἡ συμπεριφορά της **ἐγγίζει** τά ὅρια τοῦ **πανικοῦ!**

Ἀλλά γιατί; Τί θά συμβῆ ἄν ποῦμε στούς ἀνθρώπους τήν ἀλήθεια καί ἐξηγήσουμε ὅτι: Ἄν θέλωμε «ψωμί, δουλειά κ.λπ.», πρέπει νά ἔχωμε ὅσο γίνεται περισσότερα βαπόρια στό νηολόγιό μας; Ἀλλά γιά νά ἔχωμε **σήμερα** βαπόρια στό νηολόγιό μας, πρέπει νά φροντίσωμε ὥστε τό **κόστος** τῆς διαχειρίσεώς των νά εἶναι **μικρότερον** ἤ τουλάχιστον τό ἴδιο μέ τό κόστος πού ἔχουν τά πλοῖα ἄλλων νηολογίων. Ἄν δέν μποροῦμε ἤ ἄν δέν θέλωμε νά ποῦμε ἔτσι καθαρά τήν ἀλήθεια, χωρίς νά φοβόμαστε ὅτι θά μᾶς εἰποῦν ὅτι κάμνομε φιλοεφοπλιστική πολιτική — ἐνῶ ἁπλῶς κάμνομε τίμια πολιτική — τότε ἄς ξεχάσωμε τήν ὑπόθεση τῆς ναυτιλίας (καί ἄς ξεχάσωμε ἐπίσης ὁριστικά πᾶν ὅ,τι ἔχομε ἀπό αὐτήν). Καί ἄς ἀναλάβη βέβαια καθένας τίς εὐθύνες του!

Ἁπλή σταχυολόγηση γεγονότων πού ἀποδεικνύουν τοῦ «λόγου τό ἀσφαλές» εἶναι ἀρκετή. Ὄχι γιά νά θεμελιώση τά αὐτονόητα πού ἐξετέθησαν ἀλλά ἁπλῶς γιά νά χρωματίση τήν εἰκόνα πού ἐμεῖς ἐπίμονα θέλομε νά ἀγνοοῦμε.

Ἐνδημική μορφή ἔχει λάβει ἡ προσπάθεια πολλῶν κρατῶν γιά τήν δημιουργία ἐθνικῶν «παρανηολογίων» ἤ ἀνοικτῶν νηολογίων.

Θά ἔλεγα ὅτι δέν εἶναι ἀτυχής ἡ παρομοίωσις μέ τό γνωστό by pass πού γίνεται στίς καρδιές πού ἔχουν προβλήματα. Σκοπός αὐτοῦ τοῦ by pass εἶναι ἡ μείωση τοῦ κόστους τῶν πλοίων καί ἡ ἀποτροπή τῆς συνεχιζόμενης διαρροῆς των σέ ξένα νηολόγια. Χαρακτηριστικό εἶναι τό παράδειγμα τῆς Νορβηγίας ὅπου ὑπάρχει ἐν ἐξελίξει προσπάθεια ἱδρύσεως ἑνός μειωμένου κόστους ἀνοικτοῦ νηολογίου, περισσότερο ἀνταγωνιστικοῦ καί ἑλκυστικοῦ. Ὑπολογίζεται ὅτι μέ τό νηολόγιο αὐτό θά ἐπιτευχθῆ ὁ «ἐπαναπατρισμός» πολλῶν σκαφῶν πούοἱ Νορβηγοί ἐφοπλιστάι ἔχουν ἤδη περάσει σέ ἄλλα ξένα νηολόγια καί ὅτι,

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex. 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

γενικῶς, χίλια τουλάχιστον πλοῖα θά ἐγγραφοῦν στό νηολόγιο αυτό στά προσεχῆ δύο - τρία χρόνια.

Εἶναι ἐπίσης γνωστόν ὅτι καί ἡ Γαλλία ἵδρυσε ἤδη ἀπό τοῦ παρελθόντος Ἰουλίου ἕνα νέο ἀνοικτό νηολόγιο χαμηλοῦ κόστους, τῶν νήσων Καργκελαίν, εἰδικά διά τά bulk carriers. Τά πλοῖα πού νηολογοῦνται σ' αὐτό τό νηολόγιο μποροῦν νά ναυτολογοῦν ξένα πληρώματα σέ ποσοστό μέχρις 75%. Ἐκτός ὅμως ἀπό τήν Γαλλία καί ἡ Μεγάλη Βρεταννία υἱοθετεῖ πλέον καθαρά τήν πολιτική αὐτῶν τῶν «παρανηολογίων» τῆς νήσου Μάν καί τῶν Βερμουδῶν ἐλπίζοντας ὄχι μόνον στήν ἀποτροπή διαγραφῆς τῶν πλοίων ἀπό τήν ἐθνική σημαία καί μεταφορᾶς των σέ ξένα νηολόγια ἀλλά καί τήν ἐπάυξηση τοῦ στόλου της μέ τή χρησιμοποίηση αὐτῶν τῶν νηολογίων. Εἶνακ ἐξ ἄλλου, ἐπίσης γνωστό ὅτι μετανηολογήσεις πλοίων, συνολικοῦ τοννάζ 4.000.000 περίπου τόννων, ἐκ τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου τῆς Βρεταννίας πρός τά νηολόγια Χόγκ Κόγκ, Βερμουδῶν καί νήσου Μάν μέχρι τό 1986, ἔχουν ὡς συνέπεια, σημαντικές μειώσεις στίς δαπάνες ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων τῶν νηολογίων αὐτῶν.

Ἕνα ἄλλο σημαντικό γεγονός εἶναι ἡ ἔξοδος τῶν πλοίων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἀπό τό ἐθνικο της νηολόγιο, ἡ ὁποία συνεχίζεται μέ ἔνταση. Αἴτιο καί ἐδῶ, τό ὑψηλό κόστος διαχειρίσεως τῶν πλοίων τοῦ νηολογίου αὐτοῦ. Τουλάχιστον στό 25% τῶν γερμανικῆς ἰδιοκτησίας πλοίων ὑπολογίζονται τά ἐγγεγραμμένα εἰς νηολόγια προσφέροντα δυνατότητες χαμηλοτέρου κόστους, κατ' ἄλλας δέ ἐκτιμήσεις τό ποσοστό τοῦ εἶναι πολύ μεγαλύτερο. Εἰδικά τό 1986 περισσότερα ἀπό 50 γερμανικά πλοῖα ἐγκατέλειψαν τό ἐθνικό τους νηολόγιο. Τό μεγαλύτερο μέρος ἀπ' αὐτά ἐστράφη πρός τήν κυπριακή σημαία. Ἡ συρρίκνωση τοῦ ὑπό γερμανικήν σημαίαν στόλου, ἀνησυχεῖ τούς Γερμανούς καί σάν λόγος μειώσεως τῆς γερμανικῆς ἐπιρροῆς στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο.

Δέν θά ἐχρειάζοντο νά ἐπεκταθοῦμε περισσότερο, ἀλλά γιά νά ὁλοκληρωθῆ κάπως ἡ σημερινή διαμόρφωση τῆς εἰκόνας τῶν ἐθνικῶν νηολογίων στόν διεθνῆ χῶρο, σημειώνεται ἀκόμη ὅτι καί ἄλλα κράτη δίνουν διέξοδο στίς δυσκολίες τῶν ναυτιλιῶν τους διά τῆς ἀνατύξεως ὁλιγώτερον αὐστηρῶν νηολογίων μέ σκοπό νά περισώσουν ὅ,τι εἶναι δυνατόν ἀπό τούς στόλους των. Δειγματοληπτικά ἀναφέρεται τό ὑπο ἀνάπτυξιν νηολόγιο τῶν Ὀλλανδικῶν Ἀντιλλῶν, ὅπου π.χ. διά τά ὁλλανδικά πλοῖα μόνον ὁ πλοίαρχος πρέπει νά εἶναι Ὁλλανδός καί τό μελετώμενο νά ἱδρυθῆ νηολόγιο τῶν Καναρίων Νήσων, τό ὁποῖον θά ἀποτελέση, ὅπως ὑποστηρίζεται, τήν μόνην ἐλπίδα διατηρήσεως τοῦ Ἰσπανικοῦ στόλου εἰς τά ἐθνικά χρώματα. Οἱ Ἰσπανοί ἐφοπλισταί πιστεύουν ὅτι τό νηολόγιο αὐτό θά προσελκύση τό 60% τοῦ ἰσπανικοῦ τοννάζ.

Περαιτέρω, ὅμως, προσφάτως ἀπεκαλύφθη, ἀκόμη ὅτι καί τό Λουξεμβοῦργο προγραμματίζει τήν ἵδρυση νηολογίου, σάν ἐναλλακτική λύση διάτούς Εὐρωπαίους ἐφοπλιστάς, πού δέν ἐπιθυμοῦν νά ἐγγράψουν τά πλοῖα τους σέ ἀνοικτά νηολόγια τύπου Λιβερίας ἤ Παναμᾶ, ἐνῶ εἶναι γενικῶς γνωστή ἡ ἀνάπτυξις τῶν νηολογίων Κύπρου, Μπαχάμας, Βανουάτου κ.ἄ. Ἀλλά, φυσικά, ἐκτός ἀπό τήν «ἐπιδημία» ἱδρύσεως νέων νηολογίων, ὀργασμός παρατηρεῖται καί στήν ἀναθεώρηση τοῦ νομικοῦ καθεστῶτος γνωστῶν νηολογίων ὅπως εἶναι τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τοῦ Γιβραλτάρ, τῆς Σιγκαπούρης, τοῦ Χόγκ Κόγκ κ.ἄ, μέ σκοπό τίς προσαρμογές πού ἀπαιτοῦν οἱ καιροί καί οἱ ἀνάγκες τῆς ναυτιλίας ὥστε νά ὑπάρχουν κίνητρα διά τήν προτίμησή τους. Παράλληλα, διάφορες ἄλλες χῶρες ὅπως οἱ Φιλιππίνες καί ἡ Ἰνδονησία, ἡ Ἰαπωνία ἀλλά καί ἡ Κίνα ἐπιχειροῦν νά ἐφαρμόσουν εἰδικά ναυτιλιακά προγράμματα μέ σκοπό τήν συμπίεση τοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων καί τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων των. Ἀκόμα καί στήν Εὐρώπη γίνεται λίγος γιά τή δημιουργία «εὐρωνηολογίου» γιά τίς χῶρες τῆς ΕΟΚ μέ σκοπό τήν διάσωση τῆς κοινοτικῆς ναυτιλίας.

Ἀλλά, θά σκεφθῆ ὁ ἀναγνώστης, γιατί γράφονται ὅλα αὐτά, πού δέν εἶναι ἄλλωστε ἄγνωστα; Γράφονται διότι ἀποδίδουν τήν εἰκόνα πού ἐπικρατεῖ στόν διεθνή ναυτιλιακό χῶρο σήμερα καί πού γιά μᾶς τούς Ἕλληνες ναυτιλιακούς ἐπιχειρηματίες ἦταν κάτι ἀναμενόμενο. Τά μέτρα πού σήμερα θεωροῦνται ὡς γενικῆς παραδοχῆς γιά νά περισωθοῦν οἱ ἐθνικές ναυτιλίες καί νά μήν χαθῆ ἐντελῶς ὁ δεσμός πλοιοκτησίας καί ἐθνικότητας, εἶναι μέτρα πού ἔχουν προταθῆ ἐδῶ καί δέκα περίπου χρόνια γιά τήν τόνωση τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου καί τήν ἐνδυνάμωσή του ὥστε νά ἀντέξη στήν θανάσιμη διά τήν ἐμπορική ναυτιλία κρίση. Ἄτολμο, ὅμως τό κράτος, πανικόβλητη ἡ πολιτική ἡγεσία του μπροστά στόν φόβο τοῦ «πολιτικοῦ κόστους» δέν ἔδιδε λύσεις. Γιά νά φθάσωμε σήμερα (καί ἀναφέρομαι στήν πλέον πρόσφατη ἐξέλιξη καί συνέπεια) στήν φυγή 400 περίπου ἑλληνικῶν πλοίων, μόνον τό τελευταῖο 12μηνο ἀπό τό ἑλληνικό νηολόγιο!

Ναί, θά σκεφθῆ ὁ ἀναγνώστης, ἀλλά μόλις πρίν ἀπό δύο ἑβδομάδες, τό ΥΕΝ ἀνήγγειλε τά μέτρα πού εἶδαν τό φῶς τῆς δημοσιότητος. Γιατί δέν ἀρχίσατε ἀπό αὐτό ἀλλά προτιμήσατε νά μᾶς γράψετε μόνον τά δυσάρεστα; Ἡ ἀπάντησις εἶναι ἁπλῆ: Τά μέτρα πού ἐξαγγέλθηκαν εἶναι καλά, ἄν καί θά πρέπει νά ποῦμε ὅτι συνολικά δέν εἶναι τά καλύτερα πού θά μποροῦσαν καί ἔπρεπε νά ληφθοῦν.

Καί κάτι ἄλλο, τό καί σοβαρότερο: Ἦρθαν τά μέτρα αὐτά καθυστερημένα. Ἤδη, πρίν ἕνα χρόνο, τό Προεδρεῖο τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, εἶχε δώσει στόν Ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπόμνημα μέ συγκεκριμένες προτάσεις γιά τήν λήψη μέτρων. Καί πέρασαν 12 ὁλόκληροι μῆνες γιά νά ἐξαγγελθοῦν τά σημερινά μέτρα. Ὁ χρόνος αὐτός εἶναι πολύ μεγάλος ὅταν εἶναι χρόνος κρίσεως, βαρειᾶς κρίσεως στό παγκόσμιο ναυτιλιακό χῶρο. Γιατί δέν εἶναι μόνον ἕνας χρόνος, εἶναι ὁ τελευταῖος στήν σειρά πολλῶν προηγουμένων ἐτῶν πού ἦταν χρόνια κλυδωνισμοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου μέσα στή διεθνή καταιγίδα.

Ἀλλά δέν εἶναι ἀπό τά «αὐτονόητα» ὅτι κάθε ἡμέρα καθυστερήσεως λήψεως μέτρων θά ἦταν καί ἕνας σοβαρός λόγος πού θά καθιστοῦσε τά μέτρα αὐτά λιγώτερο τελεσφόρα; Ἀσφαλῶς ἦταν καί εἶναι αὐτονόητο καί μάλιστα τόσο πιό πολύ ὅσο ἡ καθημερινή πραγματικότης στό χῶρο τῆς ναυτιλίας, μέρα καί τή μέρα, γινόταν, και ἀτυχῶς γίνεται, χειρότερη. Ἀλλά εἴπαμε: χανόμαστε στά αὐτονόητα γιαυτό εἶναι ἀνάγκη νά ἐπαναλαμβάνωμε ὅτι πρέπει νά τά προσέχωμε.

Ἔχομε σάν Ἕλληνες τίς ἱκανότητες νά ἀντιμετωπίσουμε τίς δυσκολίες καί νά τίς ὑπερνικοῦμε. Εἰδικά στήν ναυτιλία κρίσιμο εἶναι νά μήν ἀφήνουμε τά γεγονότα νά μᾶς ξεπερνᾶνε.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

Av. Corrientes 536
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394,3991, 394.3548

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIES
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 · Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

Γιατί τότε, ὄχι μόνον δέν τά ἐλέγχομε ἀλλά ὑφιστάμεθα τά τόσο ὀδυνηρά πλήγματά τους. Καί τά ὑφιστάμεθα τά τόσο ὀδυνηρά πλήγματά τους. Καί τά ὑφιστάμεθα κυρίως, σάν μία χώρα, σάν ἕνας λαος, πού δικαιοῦται καί μπορεῖ νά ζήση ἀπό τή θάλασσα και νά ζήση σωστά. Μέ εὐμάρεια, ὄχι μόνον ὑλική ἀλλά καί πνευματική! Κατακτώντας ἕνα ἐπίπεδο πολιτιστικῆς διαβιώσεως παραπάνω ἀπό ἄλλους λαούς. Χρειάζεται ὅμως — ὅπως τόσο συχνά καί πολλές φορές ἀνούσια ἐπαναλαμβάνεται — συνεργασία πολιτείας, ναυτικῶν καί πλοιοκτησίας. Ἀλλά συνεργασία διαφανής καί εἰλικρινής. Μέ κατανόηση τῆς πραγματικότητας καί μέ ἀπόρριψη κάθε σκοπιμότητας πού βλάπτει τήν οὐσία. Καί ἡ οὐσία εἶναι ἡ ἐπιβίωσις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, δηλαδή ἡ διατήρησις μιᾶς ἀπό τίς μεγάλες ἐλπίδες διά τό αὔριο τοῦ λαοῦ μας καί τῆς πατρίδος μας.

Ἄς δεχθῶμεν τά μέτρα, ἔχοντες ὑπ' ὄψιν ὅτι τό καλύτερο εἶναι ὁ ἐχθρός τοῦ καλοῦ. Ἀλλά ἡ παραδοχή αὐτή καί ἡ ἐν συνεχεία ὑλοποίησις ἤ ἔστω ἡ προσπάθεια ὑλοποιήσεως τῶν μέτρων, γιά ἀρεστά ἀποτελέσματα, ἔχει ἀνάγκην ρεαλισμοῦ καί γενναιότητος, κατά τό αὐτό μέτρο καί ἀπό τρία σκέλη καί τήν Πολιτείαν καί τούς ναυτεργάτας καί τούς ἐφοπλιστάς.

Οἱ ναυτεργάτες καί εἰδικώτερα οἱ συνδικαλιστικοί ἡγέτες τους, διά τούς ὁποίους δέχομαι ὅτι καλῶς ἀντιδροῦν ὡς ἀντιδροῦν καί δικαιολογημένα εἶναι ἐπιφυλακτικοί διά πολλούς δικούς τους λόγους πού σέβομαι ἀπολύτως, θά πρέπει νά δεχθοῦν καί νά ἐπιδείξουν μίαν ἔστω χρονικήν ἀνοχήν ἐφαρμογῆς τῶν μέτρων δίδοντας ἔτσι δείγματα γενναιότητος, καλῆς θελήσεως καί ρεαλισμοῦ.

Πρέπει νά δεχθοῦν τά μέτρα, νά δώσουν τήν διαβεβαίωση ὅτι ἔστω θά ἀνεχθοῦν τήν ἐφαρμογήν, ἀφοῦ δέν ὑπάρχει τρόπος νά πείσουν καί νά πεισθοῦν καί νά μετακινηθοῦν ἀπό τάς θέσεις των καί νά βοηθήσουν καλόπιστα τήν προσπάθεια.

Ἀλλά παράλληλα νά ἀγρυπνοῦν ὀργανωμένα, κέρβεροι, διά τήν παρακολούθησιν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν μέτρων, νά συνεργασθοῦν διά τήν κοινήν μέ τήν Πολιτείαν καί τούς ἐφοπλιστάς καλόπιστον διαπίστωσιν κενῶν, ἀτελειῶν, ἀδικιῶν ἤ συνεπειῶν δυσμενῶν πράγματι γιά τούς ναυτεργάτας καί νά εἶναι βέβαιοι ὅτι οἱ διαπιστώσεις αὐτές θά λογαριασθοῦν ὥστε νά μήν ἀδικηθῆ, οὔτε νά μείνη χωρίς δουλειά ἔστω καί ἕνας καλός Ἕλλην ναυτικός.

Οἱ ἐφοπλισταί τά ζήτησαν τά μέτρα καί μάλιστα πιεστικά καί ἐβεβαίωσαν ὅτι μέ αὐτά θά ἀνοίξη ὁ δρόμος τῆς ἐπιστροφῆς τῶν πλοίων πρός τήν καυνόλευκον. Αἱ μέχρι σήμερον ἀντιδράσεις των δείχνουν ὅτι τούς ἱκανοποιοῦν.

Ἰδού, λοιπόν, καλοῦνται διά δείγματα καλῆς θελήσεως.

Δέν συγχωρεῖται δισταχτικότης. Ἡ ἀγκαλιά τῆς πατρίδας ἄνοιξε, ἄν ὄχι διάπλατα, τουλάχιστον περιμένει. Δέν κρύβεται ἡ ἀπογοήτευσις διά τήν ἀνακοινωθεῖσαν κίνησιν τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου τῆς τελευταίας ἑβδομάδος τοῦ ἔτους πού πέρασε. «Ἐγγραφές καί διαγραφές πλοίων. Μειώθηκε κατά 3 πλοῖα καί κατά 70.663 ἡ δύναμη τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλους, μέσα στό χρονικό διάστημα ἀπό 25 ἕως 31 Δεκεμβρίου 1986.

Σύμφωνα μέ στοιχεῖα τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, στό ἀνωτέρω χρονικό διάστημα ἐγγράφηκαν στό ἑλληνικό νηολόγιο 2 πλοῖα, ὁλικῆς χωρητικότητας 14.319 κόρων, ἐνῶ διαγράφηκαν 5 πλοῖα, ὁλικῆς χωρητικότητας 84.982 κόρων. Ἀπό τά διαγραφέντα πλοῖα, τά τέσσερα ἄλλαξαν σημαία καί τό ἕνα πουλήθηκε σέ ἀλλοδαπούς».

Ἔχουν οἱ Ἐφοπλισταί χρέος νά δικαιολογήσουν τούς διασταγμούς τους. Δέν ἔλαβαν ἴσως γῆ καί ὕδωρ, τοῦτο θά ἦτο πρόκλησις νά τό ζητήσουν καί δέν ἦσαν πράγματι αὐτῶν τῶν ἀξιώσεων ποτέ οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί. Ἐζήτησαν καί ἔλαβον ἱκανοποιητικά.

Δέν μένει παρά νά ἀποδειχθοῦν γενναῖοι καί νά μήν διαψεύσουν προσδοκίας.

Ἡ Πολιτεία ἔκρινε καί ἔδωσε καί μάλιστα κατ' αὐτήν, γενναῖα καί ἴσως μέ κάποιο, πολιτικό κόστος, ἐπίσης κατ' αὐτήν.

Τώρα ὅμως, ἀφοῦ ἔδωσε, ἔχει καί τό βάρος τῆς τεραστίας προσπαθείας γιά τήν ὑλοποίησιν, ὄχι μέ εὐχολόγια καί τήν ἐπανάπαυσιν τοῦ ἀποφάσια καί ἔδωσα.

Κύριε Ὑπουργέ, συνεχίστε νά εἶσθε γενναῖος καί διά τήν ἐφαρμογήν, ὅπως ὑπῆρξατε ὅταν ἐδώσατε.

Ἀποτάξατε τήν γραφειοκρατίαν καί δώστε ἐντολάς ἀνέτου χειρισμοῦ ἀπό τά στελέχη τοῦ Ὑπουργείου σας διά τήν ὑλοποίησιν.

Δέν μπορεῖ, Κύριε Ὑπουργέ (ἕνα ἁπλό παράδειγμα), ὁ Προξενικός Λιμενάρχης τῆς Ν. Ὑόρκης, τοῦ Χόγκ Κόγκ, τοῦ Βανκοῦβερ, τοῦ Κόμπε, τοῦ Σύδνεϋ καί ἄλλων λιμένων τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἡμέρα Παρασκευή, τοῦ πλοίου ἕτοιμου νά ἀπολεύση, διότι τοῦ λείπει ἕνας ναύτης ἤ διότι τό ναυτολόγιον εἶναι ὑπερήμερον, νά ἀπαγορεύη τόν ἀπόπλου καί νά ζητῆ τήν ἔγκρισιν ἀπό τό κέντρο, διότι ἔτσι ἔχουν διαταχθῆ, διά θέματα μέν, πού ἀναφέρονται εἰς ἁρμοδιότητας τῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου σας θά πάρη τό ναί ἤ τό ὄχι μετά ὀλίγων ὡρῶν, δεδομένης τῆς συνεχοῦς φυλακῆς τῶν Λιμενικῶν Ἀξιωματικῶν διά δέ τό ΝΑΤ μετά τρεῖς ἡμέρας, ἤτοι τήν Δευτέραν, διότι τό ΝΑΤ «κατεβάζει ρολά» τήν Παρασκευήν τό μεσημέρι.

Δώσατε ἐντολάς, πρωτοβουλίας εἰς τά στελέχη τοῦ Ὑπουργείου σας, νά χειρίζωνται τά θέματα τῶν πλοίων κατά περίπτωσιν, εἰς τά πλαίσια τῶν γενναίων μέτρων σας, καί αὐτά καί κρίσιν καί ἐμπειρίαν καί λογικήν καί εὐθύνην ἔχουν νά χειρισθοῦν καί νά λύσουν προβλήματα διά τά ὁποῖα τουλάχιστον, κωμικόν εἶναι νά αἰτεῖται ἡ ἔγκρισις τοῦ κέντρου. Νά εἶσθε βέβαιος ὅτι ὁ χειρισμός θά εἶναι ὁ ἄριστος διά τό πλοῖον καί τόν ναυτεργάτην και σίγουρα μέσα στά πλαίσια τά ὁποῖα ἐξασφαλίζουν τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου καί τῶν ἐπιβαινόντων καί τάς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου πρός τόν ναυτεργάτης, τόν ἐφοπλιστήν καί τήν Πολιτείαν.

Γενναιότης καί ρεαλισμός ἀναγκαιοῖ ἀπ' ὅλους. Ὁ χρόνος θά δείξη τήν ὀρθότητα τῶν μέτρων ἤ τήν ἀνάγκην τροποποιήσεως, συμπληρώσεως, ἀλλαγῆς ἤ ἔστω ἐξαφανίσεως.

ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

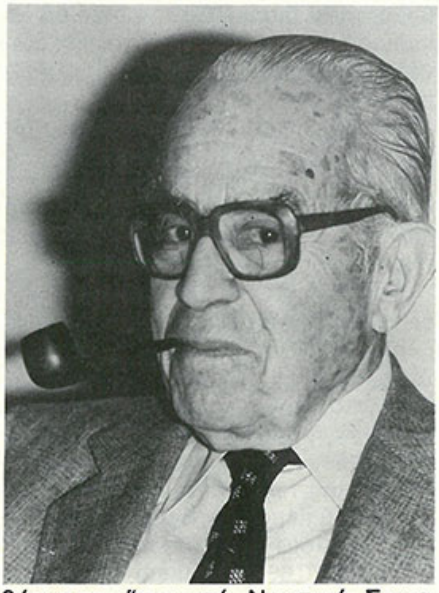
Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΘΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΙ

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Μολονότι ἡ κρίσις πού τόσα χρόνια μαστίζει τήν Ναυτιλίαν ἐξακολουθεῖ τολμῶ νά εἶμαι αἰσιόδοξος διά τό μέλλον τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

Βεβαίως εἶναι ἀποκαρδιωτικόν νά βλέπομεν μεγάλον ἀριθμόν πλοίων νά ἐγκαταλείπουν τήν Ἐθνικήν σημαίαν ἀλλά ἡ ἀπόφασις τῶν ἰδιοκτητῶν δέν εἶναι ἀντιπατριωτική. Εἶναι μιά ὕστατη προσπάθεια διά νά ἐπιζήσουν. Δέν ἔχουν ἄλλην ἐκλογήν παρά νά πωλήσουν τά πλοῖα των καί νά ἐγκαταλείψουν τό ἐπάγγελμα. Θά ἔλθει μιά μέρα ἡ καλλιτέρευση καί ὅπως συνέβη εἰς τό παρελθόν, ὅταν χιλιάδες Ἑλληνόκτητα ὑπό ξένην σημαίαν ἤλθαν εἰς τό Ἑλληνικόν Νηολόγιον, τά πλοῖα των θά ἐπιστρέψουν ἀρκεῖ ἐν τῷ μεταξύ τό κόστος τῆς κινήσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου νά τό κάμη συναγωνιστικόν εἰς τήν διεθνῆ ἀγοράν.

Ἐπικροτῶ τήν σχετικήν ἀρθρογραφίαν σας καί τάς συστάσεις πού κάμνετε διά τά μέτρα πού ἐλήφθησαν διά νά ἀνακοπεῖ ἡ διαρροή. Ὅλοι οἱ φορεῖς ἀναγνωρίζουν τήν προσφοράν τῆς Ναυτιλίας εἰς τήν Ἐθνικήν οἰκονομίαν, τόσον ἡ Κυ-



βέρνηση ὅσον τά Ναυτικά Σωματεῖα δεκάδες χιλιάδων μέλη τῶν ὁποίων εὑρίσκουν δουλειά στά βαπόρια καί οἱ ἐφοπλισταί πού μέ ὑπερηφάνεια βλέπουν τήν ἑλληνικήν σημαίαν νά κυματίζει στά σκάφη των εἰς τά λιμάνια τοῦ Κόσμου ὅλου καί νά διαλαλεῖ τό ἐπίτευγμά των ἔχουν ὕψιστον καθῆκον νά συνεργασθοῦν καί νά ἀναδημιουργήσουν προϋποθέσεις αἱ ὁποῖαι θά ἐξασφαλίσουν τήν ἐπιβίωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Εὔχομαι διακαῶς νά ἐπιτύχουν αἱ συνεννοήσεις των καί νά στερεωθεῖ τό μνημειῶδες οἰκοδόμημα πού συνετελέσθη καί ἀνέδειξε τήν Ἑλληνική Φορτηγόν Ναυτιλίαν τήν πρώτη τοῦ κόσμου.

Μέ πλήρη ἱκανοποίησιν σημειώνω τάς ἀθρόας ἀγοράς μεταχειρισμένων σκαφῶν ἀπό Ἕλληνες.

Ὅπως εἰς τό παρελθόν συνέβη, ἡ παροῦσα κρίσις ἐδημιούργησε εὐκαιρίας προσκτήσεως πλοίων εἰς χαμηλάς τιμάς καί μέ πολλήν χαράν βλέπω τόν Ἑλληνόκτητον Ἐμπορικόν Στόλον νά διογκοῦται. Ἐλπίζω οἱ ἀγορασταί νά προσέξουν καί νά μήν ἀναλαμβάνουν δυσανάλογως μεγάλας ὑποχρεώσεις πού ἐν ὄψει τῆς κρίσεως δυνατόν νά τούς δυσκολεύσει εἰς τήν ἐκπλήρωσιν τῶν δανειστικῶν ὑποχρεώσεών τους.

Ἔγραψα εἰς τό περυσινό ἄρθρο μου στό πανηγυρικό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τί συνέβη εἰς τάς ἰδικάς μας ἐπιχειρήσεις καί ἐπαναλαμβάνω τήν σύστασή μου νά μή παραλόγως ἐκτίθενται.

Τελευτῶν εὔχομαι στά «Ναυτικά Χρονικά», στούς συναδέλφους μου καί στούς Ναυτικούς μας εὐτυχισμένο τόν Καινούργιο Χρόνο.

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ» εκθέτουμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο, και Μούβι κάμερες, Τηλεοράσεων, Στερεοφωνικών συγκροτημάτων, Κόμπακτ Ντίσκ και αυτοκινήτων, Οικοσκευές, Ψυγεία, Κουζίνες, πλυντήρια, Φούρνοι μικροκυμάτων, σκουπιδοφάγους καθώς και μεγάλην συλλογήν μικροσυσκευών και δεκάδων άλλων προϊόντων, ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ, αυθεντικά και πρώτης διαλογής, τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8, Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ RIGGINGS ■ TARPAULINS ■ SLINGS ■ WORLD WIDE DELIVERIES



50 years

...of service in Piraeus and Worldwide...

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE
TEL.4627.800 · 4617.410
TELEX: 21.2880 · 21.2503 NIKA GR.

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ TESTING FACILITIES ■ MARINE PAINTS ■ CHAINS ■

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS ■ TESTING FACILITIES ■ WIRE ROPES

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS ■

Νά προσέξουν ὅλοι τά μηνύματα

Τοῦ κ. Α. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, προέδρου 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν 'Επιβατηγῶν Πλοίων

Σήμερα ὅπως κάθε χρόνο τά «Ναυτικά Χρονικά», προσφέρουν στήν ναυτιλία, ἴσως, τήν μεγαλύτερη ὑπηρεσία, μιά πού γίνεται ἕνας ἀπολογισμός γιά τό παρελθόν της, μιά πού ἐκφράζονται σκέψεις γιά τό παρόν καί τό μέλλον της.

Ἂς ἐλπίζουμε ὅτι ὅλοι οἱ παράγοντες τῆς ναυτιλίας, κράτος, πλοιοκτήται καί πληρώματα θά προσέξουν τά μηνύματα.

Εἶναι γεγονός ὅτι τήν τελευταία ἑπταετία (1980-1986), ὁ κλάδος τῆς θαλασσίας περιηγήσεως στήν Μεσόγειο δέχτηκε ἀλλεπάλληλα πλήγματα καί τά κατά τό πλεῖστον κινούμενα στόν χῶρο αὐτό ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια γνωρίζουν σήμερα τήν μεγαλύτερη κρίση τῆς ἱστορίας τους. Πέραν ἀπό τίς ἀρνητικές συνέπειες τῆς παγκόσμιας ὕφεσης, πού ἀκολούθησε τήν δεύτερη πετρελαϊκή κρίση τοῦ 1979, ἡ ἔκδοση τῆς ἀμερικανικῆς «ταξειδιωτικῆς ὁδηγίας», πού ὁ ἀπόηχός της δέν ἔχει σβήσει στήν ἀμερικανική τουριστική ἀγορά, οἱ τρομοκρατικές ἐνέργειες στά ἀεροδρόμια τῆς Ρώμης, τῆς Βιέννης καί στό τζάμπο τῆς TWA, ἡ ἔνταση στίς σχέσεις καί οἱ ἐχθροπραξίες μεταξύ Η.Π.Α. - Λιβύης ἀλλά καί ὁ φόβος τῶν ἐπιπτώσεων τῆς ραδιενέργειας τοῦ Τσέρνομπιλ, εἶχαν ὀλέθριες ἐπιπτώσεις στόν κλάδο τῶν τουριστικῶν μας πλοίων. 'Αρκεῖ νά σημειώσει κανείς ἐδῶ ὅτι οἱ ἀκυρώσεις ἀμερικανῶν τουριστῶν γιά κρουαζιέρες στήν 'Ελλάδα ἔφθασαν, τό 1986, στό 96% μέ ἀποτέλεσμα νά «δέσουν» ἕξι κρουαζιερόπλοια καί τά ὑπόλοιπα νά λειτουργήσουν μέ μέση πληρότητα 50%.

Τά τελευταῖα αὐτά γεγονότα ἀποδεικνύουν, γιά μία ἀκόμη φορά, πόσο εὐπαθής εἶναι ὁ κλάδος μας, σέ ἄσχετα μάλιστα μέ τήν λειτουργικότητά του γεγονότα καί ἀποδεικνύουν ἀκόμη πόσο μεγάλο εἶναι τό «ρίσκο» στήν ἐκμετάλλευση ἑνός κρουαζιεροπλοίου, ἀναγκασμένου μάλιστα νά δρᾶ, κατά κύριο λόγο, σέ εὐπαθεῖς περιοχές, ὅπως τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου, ἐκμετάλλευση πού ὡς γνωστό ἀπαιτεῖ ἔνταση κεφαλαίου καί ὕπαρξη μιᾶς πολύπλοκης καί δαπανηρῆς ὀργανώσεως.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο δέχεται ὀξύ τόν ἀνταγωνισμό τοῦ ξένου κρουαζιεροπλοίου τόσο στόν Μεσογειακό ὅσο καί στόν εὐρύτερο διεθνή χῶρο τῆς θαλάσσιας περιηγήσεως, ἕναν ἀνταγωνισμό πού διεξάγεται ἐν πολλοῖς κάτω ἀπό ἄνισους ὅρους, δεδομένου τοῦ γνωστοῦ ποικιλότροπου καί ποικιλόμορφου κρατικοῦ προστατευτισμοῦ ὑπό τόν ὁποῖον κινεῖται καί λειτουργεῖ τό ξένο κρουαζιερόπλοιο (ἐπιχορηγήσεις, δανειακές διευκολύνσεις, φορολογικές ἀπαλλαγές, ἐλευθεριότητες στήν σύνθεση καί ἐθνικότητα τῶν πληρωμάτων κ.λπ.).

'Ο ἄνισος αὐτός ἀνταγωνισμός δέν ἐμφανίζεται μόνο στό διεθνῆ χῶρο, ἀλλά ἐκδηλώνεται κατά τρόπο μάλιστα ἀνησυχητικό καί στόν δικό μας χῶρο, ἀπό ξένα πλοῖα, πλέον σύγχρονα καί μέ σημαντικά χαμηλότερο κόστος ἐκμεταλλεύσεως, πού μέ συχνότητα διαρκῶς αὐξανόμενη, διερχόμενα, προσεγγίζουν στά νησιά μας.

Ὅλα αὐτά τά ἐπικίνδυνα γιά τήν ὑπόσταση καί ἐπιβίωση τοῦ κλάδου μας δυσμενῆ γεγονότα καί στοιχεῖα, εἶχαν δυστυχῶς σάν ἀποτέλεσμα νά διαγραφοῦν, κατά τήν τελευταία πενταετία, ἀπό τά νηολόγιά μας, ἐννέα κρουαζιερόπλοια καί δύο μεσογειακά ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά πλοῖα.

Στό κατώφλι τοῦ νέου χρόνου ἡ προοπτική γιά νέες διαγραφές, ἐμφανίζεται πάρα πολύ πιθανή μέ τίς γνωστές γιά τήν ἐθνική μας οἰκονομία δυσάρεστες ἐπιπτώσεις.

Τά κύρια προβλήματα τοῦ κλάδου:

α. 'Ανταγωνιστικότητα

Τό ὀξύτερο πρόβλημα πού ἀντιμετωπίζουν τά ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια καί τά μεσογειακά ἐπιβατηγά μας πλοῖα εἶναι ὁ ξένος ἀνταγωνισμός πού γίνεται ἐντονότερος ἀλλά καί ἄνισος ἀπό τά μέτρα πού παίρνουν οἱ κυβερνήσεις ἄλλων κρατῶν ὑπέρ τῶν πλοίων τους, αὐξάνοντας τίς δυνατότητες ἐπιβιβιώσεως, ἀναπτύξεως καί ἀνταγωνιστικότητος τους.

β. 'Ανανέωση καί ἐκσυγχρονισμός

Στενά συνδεδεμένο μέ τήν ἀνταγωνιστικότητα εἶναι καί τό πρόβλημα τῆς ἀνανεώσεως καί τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ τουριστικοῦ καί ἐπιβατηγοῦ μεσογειακοῦ πλοίου. Τό σημερινό ὅμως κόστος κεφαλαίων, ἡ δραματική πτώση τῆς ζητήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τους, οἱ ἀντίστοιχες ζημίες κατά τά πρόσφατα ἔτη 1985-86 καθώς καί τό διαρκῶς αὐξανόμενο κόστος ἐκμεταλλεύσεώς τους, δέν ἐπιτρέπουν τήν ὑλοποίηση προγραμμάτων ἀνανεώσεως καί ἐκσυγχρονισμοῦ τους.

γ. 'Η προσέλκυση τουριστῶν ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου

Παραμένει βασικό πρόβλημα καί κοινός στόχος τῆς κρατικῆς πολιτικῆς καί τῶν ἰδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ κλάδου. Πάντως, φαίνεται δύσκολη ἡ ἀνάκαμψη ἤ ἡ ὑποκατάσταση τῶν 'Αμερικανῶν τουριστῶν μέ ἄλλης ἐθνικότητας ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου τουρίστες. Οἱ προτιμήσεις τῶν ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου τουριστῶν γιά κρουαζιέρα στήν Μεσόγειο ἐπηρεάστηκαν ἀρνητικά ἀπό τά πρόσφατα πολιτικά καί στρατιωτικά γεγονότα καί τίς ἐκδηλώσεις βίας καί τρομοκρατίας στό μεσογειακό χῶρο.

Προοπτικές

Θά πρέπει νά τονιστεῖ μέ ἔμφαση ὅτι μέ βάση τά σημερινά δεδομένα εἶναι ἀφέλεια νά ἀναφέρεται κανείς σέ προοπτικές ἐξελίξεως, μᾶλλον γιά προοπτικές ἐξαφανίσεως θά πρέπει νά μιλάει. Πιό συγκεκριμένα, τά καυτά ἐρωτήματα πού ἀπασχολοῦν ἄμεσα τόν κλάδο μας εἶναι:

— Θά ἀποκατασταθεῖ ἡ πολιτική σταθερότητα, ἡ εἰρήνη καί ἡ ἀσφάλεια στήν περιοχή τῆς Μεσογείου;

— Θά γίνει ἀνάκαμψη τῆς τουριστικῆς πελατείας τῶν κρουαζιεροπλοίων καί ἰδιαίτερα τῶν 'Αμερικανῶν τουριστῶν καί πότε;

— Ἂν γίνει ἀνάκαμψη, τί ἐκτάσεως θά εἶναι καί πόσο θά διαρκέσει;

— Οἱ ἀπότομες διακυμάνσεις στή ζήτηση ὄχι μόνο δέν ὀφελοῦν ἀλλά στεροῦν τούς πλοιοκτῆτες ἀπό κάθε δυνατότητα προγραμματισμοῦ καί ὀρθολογικῆς δράσης.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Φυσικά ἡ ἀπάντηση στά ἐρωτήματα αὐτά δέν εἶναι καθόλου εὔκολη. Ἡ ρευστότητα τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας, ἡ πολιτική ἀστάθεια, ἡ ἔξαρση τῆς διεθνοῦς τρομοκρατίας καί ἡ συχνή διατάραξη τῆς εἰρήνης σέ πολλές περιοχές τοῦ κόσμου κ.ἄ. κάνουν ριψοκίνδυνη κάθε πρόβλεψη γιά τό μέλλον.

Ἔτσι μέ βάση ὁρισμένες ὑποθέσεις ἐπιχειρεῖται ἡ ἁπλούστευση τοῦ ὅλου προβλήματος καί ἡ πρόβλεψη τῶν πιθανῶν ἐξελίξεων τοῦ κλάδου γιά τά ἐπόμενα χρόνια.

Οἱ βασικές ὑποθέσεις πού ἀναφέρονται στή μελλοντική συμπεριφορά ὁρισμένων πολιτικῶν καί οἰκονομικῶν παραμέτρων πού ἐπηρεάζουν ἀποφασιστικά τήν ὅλη μελλοντική πορεία τοῦ κλάδου εἶναι οἱ ἑξῆς:

α. Δέν θά ξανασυμβοῦν ἀπρόβλεπτες καταστάσεις, διαταραχές τῆς εἰρήνης καί ἐκδηλώσεις βίας καί τρομοκρατίας σέ μεγάλες περιοχές καί ἰδιαίτερα στό Μεσογειακό χῶρο.

β. Ἡ διεθνής οἰκονομία καί ἰδιαίτερα οἱ χῶρες τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. θά συνεχίσουν γιά τά ἐπόμενα 4 χρόνια τήν ἀνάκαμψη καί οἱ τιμές τοῦ πετρελαίου θά σταθεροποιηθοῦν καί θά παραμείνουν κάτω ἀπό τά 20 δολ. τό βαρέλι.

Μέ τήν προϋπόθεση ὅτι θά ἰσχύσουν οἱ δύο βασικές αὐτές ὑποθέσεις πιστεύεται ὅτι:

α. Ἡ σχετική βελτίωση τοῦ γενικότερου οἰκονομικοῦ κλίματος καί ἡ ἀποκλιμάκωση τῆς ἔντασης στό χῶρο τῆς Μεσογείου δέν ἀναμένεται ὅτι θά ἐπιδράσει ἄμεσα καί σέ ὅλη της τήν ἔκταση στήν ἀγορά κρουαζιέρας ἀλλά σταδιακά καί μεσοπρόθεσμα.

β. Ἡ Ἀμερικανική ἀγορά χαρακτηρίζεται ἀπό ὑποτονικότητα καί κυριαρχεῖ ἀβεβαιότητα γιά τήν ἐκδήλωση ἐνδιαφέροντος γιά κρουαζιέρες στήν περιοχή της Μεσογείου. Ἕνας πρόσθετος ἀνασταλτικός παράγοντας στήν αὔξηση τοῦ Ἀμερικανικοῦ τουριστικοῦ ρεύματος πρός τήν Ἑλλάδα εἶναι καί ἡ ἐντατικοποίηση τοῦ ἀνταγωνισμοῦ γιά τήν κατάκτηση τῆς Ἀμερικανικῆς τουριστικῆς ἀγορᾶς, ὅπως φαίνεται καί ἀπό τήν αὔξηση τῶν δαπανῶν διαφήμισης καί προβολῆς ἀπό ἀνταγωνίστριες τῆς Ἑλλάδος χῶρες πού ἐφαρμόζουν μία ἐπιθετική πολιτική marketing καί προβολῆς. Τά παραπάνω δέν σημαίνουν πώς οἱ δυνατότητες γιά ἐπανακατάκτηση καί ἀνάπτυξη τῆς Ἀμερικανικῆς τουριστικῆς κίνησης πρός τήν Ἑλλάδα δέν εἶναι ὑπαρκτές.

Σημαίνουν ὅμως πώς μιά τέτοια πολιτική ἀπαιτεῖ μεγαλύτερες καί συντονισμένες προσπάθειες καί φυσικά προσδοκίες γιά χαμηλότερους ρυθμούς αὔξησης ἀπό αὐτούς πού πετύχαμε τά τελευταῖα χρόνια. Πιστεύεται ὅτι θά περάσουν 4-5 χρόνια γιά νά ἐπανέλθη ὁ ἀριθμός τῶν Ἀμερικανῶν τουριστῶν στό ἐπίπεδο τοῦ – 984 (474.845) πού θεωρεῖται σάν ἔτος «ρεκόρ» μετά τήν δεύτερη πετρελαϊκή κρίση τοῦ 1979. Ἀνάλογες παρατηρήσεις ἰσχύουν καί γιά τούς λοιπούς ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου τουρίστες πού ἀποτελοῦν καί τή βασική πελατεία τῶν κρουαζιεροπλοίων (Καναδοί, Αὐστραλοί κ.λπ.).

γ) Ποιά θά εἶναι ὅμως ἡ ἐπίδραση τῶν πιό πάνω πιθανῶν ἐξελίξεων στή ζήτηση κρουαζιέρας καί μάλιστα ἑλληνικῆς; Ἀπό τή φύση τους οἱ ὑπηρεσίες τῆς κρουαζιέρας εἶναι ὑψηλῆς ποιότητας καί ἐντάσεως ἐργασίας. Ἔτσι ἐπειδή ἡ ποιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν ἐπιβάλλεται νά διατηρηθεῖ σέ ὑψηλά ἐπίπεδα, οἱ αὐξήσεις τοῦ ἐργατικοῦ κόστους ὁδηγοῦν σέ ἀντίστοιχες αὐξήσεις τῶν ναύλων. Αὔξηση ὅμως τῶν ναύλων θά ὁδηγοῦσε σέ πτώση τῆς ζητήσεως (ἐλαστικότητα ὡς πρός τήν τιμή). Παράλληλα ὅμως αὐξάνεται τό εἰσόδημα τῶν τουριστῶν καταναλωτῶν ὁδηγώντας σέ αὔξηση τῆς ζήτησης (θετική εἰσοδηματική ἐλαστικότητα). Ἔτσι, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι οἱ προτιμήσεις τῶν καταναλωτῶν παραμένουν ἀμετάβλητες, τό τελικό ἀποτέλεσμα ἐξαρτᾶται ἀπό τή σχέση τῶν δύο μεγεθῶν (ἐλαστικότητα ὡς πρός τήν τιμή καί εἰσοδηματική ἐλαστικότητα).

Μέσα στή γενικότερη προσπάθεια γιά τήν προσέλκυση περισσότερων τουριστῶν καί αὔξηση τῆς ζητήσεως κρουαζιερῶν καί μέ δεδομένο, ὅτι ἡ ἀνάκαμψη τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος ἀπό τίς ΗΠΑ πρός τήν Ἑλλάδα θά εἶναι γιά τό 1987 περιορισμένη (7-10%), οἱ περισσότερες ἑταιρίες κρουαζιεροπλοίων ἔχουν ἐξαγγείλει γιά τό 1987 μειώσεις τιμῶν τῆς τάξεως τοῦ 20-25%, ἐνῶ παράλληλα ἐνισχύουν τίς προσπάθειες γιά βελτίωση τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν, ὥστε νά βελτιωθεῖ ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ «πακέτου» κρουαζιέρας. Μέ τίς συνθῆκες αὐτές τό βάρος τῆς ἀνακάμψεως θά τό ἐπωμισθοῦν οἱ ἐφοπλιστικές ἐπιχειρήσεις πού καί τό 1987 θά λειτουργήσουν χωρίς κέρδη.

Ὁ κίνδυνος λοιπόν γιά τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο εἶναι ἄμεσος καί μεγάλος. Κινδυνεύει ἄμεσα ἡ ἐπιβίωσή του πρίν ἀκόμη ὠφεληθεῖ ἀπό τήν πιθανή μελλοντική ἀνάκαμψη πού μέ αἰσιοδοξία προβλέπεται νά γίνει τήν περίοδο 1989-90.

Τά πλοῖα μας γιά νά ἐπιβιώσουν πρέπει νά κινηθοῦν καί νά διεισδύσουν σέ ἄλλες τουριστικές ἀγορές ἐκτός Ἑλλάδος, ὅπου ὅμως ὁ ἀνταγωνισμός εἶναι ἄνισος καί σκληρός ἀπό τά ποικίλα μέτρα πού παίρνουν, ὅπως προαναφέραμε, οἱ κυβερνήσεις ἄλλων κρατῶν ὑπέρ τῶν κρουαζιεροπλοίων τους.

δ) Τέλος, σέ συνεργασία καί μέ τούς ἁρμόδιους κρατικούς φορεῖς ἐφαρμόζονται αὐστηρότατα προληπτικά καί κατασταλτικά μέτρα γιά τήν ἀσφάλεια τῶν τουριστῶν σέ ὅλα τά ἐπιβατηγά πλοῖα, Ἑλληνικά λιμάνια καί ἀεροδρόμια, ἐνῶ ταυτόχρονα γίνεται μεγάλη προσπάθεια στήν Ἑλλάδα καί τήν Ἀμερική γιά τήν ἀλλαγή τῆς εἰκόνας πού δημιουργήθηκε μετά τίς πρόσφατες τρομοκρατικές ἐνέργειες. Τό STUFF REPORT, τῆς 8ης Αὐγούστου τοῦ 1986, πού ὑποβλήθηκε στήν Ἐπιτροπή Ἐξωτερικῶν Ὑποθέσεως τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων τῶν ΗΠΑ, ἀξιολογώντας τήν ἐπάρκεια τῶν ἀντιτρομοκρατικῶν μέτρων πού λαμβάνονται στήν Ἑλλάδα ἀναφέρει: «... ὁ κλάδος τῶν ἑλληνικῶν κρουαζιεροπλοίων ἠγήθηκε στή θέσπιση καταπληκτικῶν (extraordinary) μέτρων ἀσφαλείας στά ἐπιβατηγά πλοῖα».

Κρατική Πολιτική

Ἡ κρουαζιέρα εἶναι ἕνα κατ' ἐξοχήν **ἐξαγωγικό προϊόν** ἀφοῦ ἀπευθύνεται στήν συντριπτική πλειοψηφία του, στούς ἀλλοδαπούς τουρίστες μέ ὑψηλό μάλιστα εἰσοδηματικό ἐπίπεδο. Ἔτσι, τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο θά πρέπει νά ἀντιμετωπισθεῖ ἀπό τό κράτος σάν παραγωγική μονάδα ἐξαγωγικοῦ χαρακτῆρα καί νά ἔχει τήν ἀνάλογη μέριμνα.

Τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο περνᾶ σήμερα μιά βαθειά κρίση πού ἀπειλεῖ τήν ἐπιβίωσή του. Εἶναι ἐπιτακτική ἀνάγκη νά διαμορφωθεῖ μία σταθερή ὑπερκομματική μακροχρόνια οἰκονομική πολιτική γιά τόν τόσο εὐπαθῆ κλάδο τῶν τουριστικῶν πλοίων.

Οἱ συγκεκριμένοι τομεῖς πού μπορεῖ τό κράτος νά βοηθήσει εἶναι οἱ ἑξῆς:

α. Προστασία ἀπό τόν ξένο ἀνταγωνισμό

Ὅπως ἀναφέρθηκε παραπάνω, πολλές κυβερνήσεις ἄλλων χωρῶν παίρνουν ποικίλα προστατευτικά μέτρα καί κίνητρα γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας τους. Ἔτσι, ὁ ἀνταγωνισμός πού ἀντιμετωπίζουν τά ἑλληνικά πλοῖα εἶναι ἄνισος καί σκληρός. Στόν τομέα αὐτό ὁρισμένα στοιχειώδη μέτρα πού πρέπει νά ληφθοῦν εἶναι τά ἑξῆς:

— Νά ἀποδεσμευθεῖ τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο ἀπό τήν ὑποχρέωση νά χρησιμοποιεῖ ἑλληνικό προσωπικό στό «ξενοδοχειακό» τμῆμα του, ὅταν βρίσκεται σέ ταξίδια στήν περιοχή τῆς Καραϊβικῆς (ὅπου κινεῖται τό 80% περίπου τῶν πλοίων τῆς παγκόσμιας ἀγορᾶς). Εἶναι γνωστό ὅτι τά ξένα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιοῦν στό «ξενοδοχειακό» τμῆμα τους προσωπικό ἄσχετο μέ τή σημασία τους, τό ὁποῖο μισθοτροφοδοτεῖ ὁ ἑκάστοτε ἐργολάβος τροφοδοσίας τοῦ πλοίου.

— Νά μπορεῖ ἡ ἑταιρία τοῦ πλοίου νά αὐξομειώνει τόν ἀριθμό τοῦ ξενοδοχειακοῦ προσωπικοῦ ἀνάλογα μέ τήν πληρότητα καί τόν ἀριθμό τῶν ἐπιβατῶν.

— Νά δοθεῖ ἡ δυνατότητα χρονοναυλώσεως τῶν πλοίων «γυμνῶν» (bare bo-

at chartering) ἔστω καί ὑπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

β. Προάσπιση τῶν 'Ελληνικῶν συμφερόντων στήν ΕΟΚ

Πράγματι ἡ ἑλληνική κυβέρνηση μέ πλήρη ἐπίγνωση τῶν οἰκονομικῶν κοινωνικῶν καί ἀμυντικῶν συνεπειῶν πού θά εἶχε ἡ κατάργηση τοῦ CABOTAGE γιά τή χώρα μας, ἀρνεῖται σταθερά τήν κατάργηση τοῦ «προνομίου» πού καλύπτει τό ἑλληνικό ἐπιβατηγό πλοῖο στόν ἐθνικό μας χῶρο. Μέ κάθε τρόπο ἐπιβάλλεται ἡ διατήρηση καί κατοχύρωση τοῦ δικαιώματος τῆς ἀκτοπλοΐας γιά τά ἑλληνικά ἐπιβατηγά καί κρουαζιερόπλοια.

γ. Χρηματοπιστωτικά Μέτρα

Κρίνεται ἐπίσης ἀναγκαία καί ἐπείγουσα ἡ λήψη εἰδικῶν χρηματοπιστωτικῶν μέτρων γιά τίς ἐπισκευές, μετασκευές καί ἰδίως γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τῶν πλοίων καθώς καί γιά τήν εἰσαγωγή τῆς πληροφορικῆς στίς ναυτιλιακές ἑταιρεῖες καί τά πλοῖα.

Θά πρέπει νά γίνει ἀντιληπτό ὅτι τά τουριστικά πλοῖα εἶναι παραγωγικές μονάδες ἐξαγωγικοῦ χαρακτῆρα καί νά ἐπεκταθοῦν τά εὐεργετήματα τοῦ ἀναπτυξιακοῦ νόμου 1262/82 καί στόν κλάδο μας, ἐπειδή ἐξυπηρετεῖ ὅπως ὁ νόμος προβλέπει, ἐθνικά, κοινωνικά καί οἰκονομικά συμφέροντα.

Εἶναι ἐπίσης ἀναγκαία ἡ ἐπέκταση καί στά κρουαζιερόπλοια τῆς ἐπιχορήγησης πού ἔχει θεσπιστεῖ (25%) γιά τήν ναυπήγηση θαλαμηγῶν σκαφῶν σέ ἑλληνικά ναυπηγεῖα. Οἱ 'Ιταλοί, οἱ Νορβηγοί καί οἱ 'Αμερικανοί μέ εἰδικά ἀναπτυξιακά κρατικά προγράμματα καί κίνητρα, ἐκσυγχρονίζουν καί ἀναπτύσουν τούς στόλους τους. Ἄν δέν υἱοθετηθοῦν ἄμεσα ἀνάλογα μέτρα, τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο θά ὁδηγηθεῖ πολύ σύντομα ἐκτός τῆς τουριστικῆς ἀγορᾶς λόγω τοῦ συνεχῶς αὐξανομένου κόστους λειτουργίας του.

δ) Φορολογικά Μέτρα

Εἶναι ἀναγκαία ἡ ἀπαλλαγή καί τῶν κρουαζιερῶν ἐσωτερικοῦ ἀπό τόν Φόρο Προστιθεμένης 'Αξίας (Φ.Π.Α.) δεδομένου ὅτι οἱ ξένοι τουρίστες εἰσάγουν γιά τήν καταβολήν τοῦ σχετικοῦ ναύλου, συνάλλαγμα στήν 'Ελλάδα.

ε) Λειτουργικές δαπάνες

'Εκτός ἀπό τήν ὑπέρμετρη αὔξηση τά τελευταῖα χρόνια τῶν λειτουργικῶν δαπανῶν, παρατηρεῖται μεγάλη αὔξηση καί στίς τιμές τῶν ὑπηρεσιῶν πού προσφέρουν κρατικοί φορεῖς στά κρουαζιερόπλοια (λιμενικά τέλη, ρυμουλκικά δικαιώματα κ.λπ.). Οἱ αὐξήσεις αὐτές πολλές φορές ἀποφασίζονται σέ ὑπερβολικά ποσοστά, κατά τρόπο αἰφνιδιαστικό καί χωρίς προηγούμενη συνεργασία μέ τούς ἐφοπλιστές, μέ ἀποτέλεσμα νά ἐπιβαρύνονται ἐξ ὁλοκλήρου οἱ ἑταιρεῖες μέ τή διαφορά γιά τά ἤδη ἐκδοθέντα εἰσιτήρια, ἀφοῦ δέν εἶναι δυνατόν νά ζητηθοῦν συμπληρωματικές καταβολές ἀπό τούς ἐπιβάτες.

Στήν προκειμένη περίπτωση εἶναι χαρακτηριστική ἡ πρόσφατη αὔξηση τῶν ρυμουλκικῶν δικαιωμάτων στόν Πειραιᾶ κατά 130-200%.

στ. Προβολή τοῦ κλάδου ἀπό κρατικούς φορεῖς

'Απαιτεῖται ἡ ἐντατικοποίηση καί ὁ συντονισμός τῆς παρουσίας τοῦ ΕΟΤ στό ἐξωτερικό καί ἰδιαίτερα στήν ἀμερικανική ἀγορά καθώς καί ἡ συστηματική προβολή τοῦ ἑλληνικοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ μέ διαφημίσεις, σεμινάρια, κίνητρα στά τουριστικά πρακτορεῖα κ.λπ.

ζ. Ναυτική ἐκπαίδευση

'Η ὀργάνωση κατάλληλης καί ἐπαρκοῦς ἐκπαιδευτικῆς ὑποδομῆς γιά τήν δημιουργία καλά καταρτισμένων ναυτικῶν (κυρίως Θαλαμηπόλων καί Μαγείρων) κρίνεται ἀναγκαία.

Παρά τά τεράστια προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει ὁ κλάδος καί τή δραματική ἀβεβαιότητα πού διαγράφεται γιά τά ἑπόμενα 3-4 χρόνια, οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες εἶναι ἀποφασισμένοι μέ τήν πολύτιμη συνεργασία τῶν ναυτικῶν μας, νά προχωρήσουν στήν ἀποτελεσματικότερη ὀργάνωση τῆς παραγωγῆς τῶν τουριστικῶν ὑπηρεσιῶν, στόν ἐκσυγχρονισμό τῶν πλοίων τους καί στήν προσαρμογή τῆς προσφορᾶς στίς ἀπαιτήσεις τῆς ζήτησης, ἀρκεῖ ἡ κρατική πολιτική νά συντελέσει:

α) Στήν ἄμβλυνση τῶν ἀνισοτήτων τοῦ ἀνταγωνισμοῦ πού προκαλεῖται ἀπό τά προστατευτικά μέτρα ἄλλων ἀνταγωνιστριῶν χωρῶν πρός τούς ἐθνικούς τους στόλους καί

β) Στήν ἀποτελεσματικότερη λειτουργία τῆς ἀγορᾶς ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

γ) Πολλές ἑταιρίες θά περάσουν δύσκολες στιγμές. 'Ακριβῶς τώρα χρειάζονται τήν συμπαράσταση τοῦ κράτους ἔμπρακτα, μέ ὁδηγίες πρός τίς Τράπεζες γιά διευκολύνσεις πρός ναυτιλιακές ἑταιρίες, δάνεια κ.λπ., μέ ἀνάλογη ἀντιμετώπιση δανειακῶν τους ὑποχρεώσεων.

Μέ τήν εὐκαιρία αὐτή ἀπευθύνω προσωπικά καί ἐκ μέρους ὅλων τῶν μελῶν τῆς 'Ενώσεώς μας, στά «Ναυτικά Χρονικά» πού πάντα μέ τόση θέρμη καί ἐνδιαφέρον βοηθοῦν τήν ναυτιλία μας, τίς καλύτερες εὐχές γιά τό 1987.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

LINK

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

Seastar Navigation



Seastar Navigation Company Ltd.

SHIP MANAGERS AND OPERATORS

27/31 Hadjikyriakou Str., 185 38 Piraeus, telex 211449 - 241218 SENA GR.
Tel.: 4512223, 4528417/18, Fax: 4523684

Seastar Navigation Limited

CHARTERING BROKERS

14/20 Mary Axe, LONDON EC3A 8BE, telex 886783 SENA G
Tel.: 2207569, Fax: 6265713

Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΗ ΤΗΣ

Τοῦ κ. ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ, προέδρου τῆς Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

Εὔχομαι ὅλοι νά δείξουμε ὑπομονή ἀλλά καί αἰσιοδοξία γιά νά ἀντιμετωπίσουμε τήν νέα χρονιά.

Νομίζω ὅτι ὁ κλάδος πού ἐπλήγη περισσότερο στήν τελευταία πενταετία τῆς κρίσεως ἀπό τόν ναυτιλιακό κλάδο ἦταν αὐτός τῆς Ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας.

Αὐτό δέ διότι ἐκτός ἀπό τίς διεθνεῖς συγκυρίες πού ἐπηρεάζουν τήν Ἐμπορική Ναυτιλία, ἡ μεσογειακή μας φορτηγός ναυτιλίας ἔχει νά ἀντιμετωπίση σοβαρές ἐσωτερικές ἀδυναμίες καί ἰδιομορφίες:

— Ἡ μεγάλη μέση ἡλικία τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου καί ὁ συνέπεια τοῦ ἀνωτέρω ἀποκλεισμός του ἀπό τίς μεταφορές πρός καί ἀπό ὁρισμένες χῶρες, εἶχε σάν ἐπακόλουθο τήν ἐπιβολή πολύ ὑψηλῶν ἀσφαλίστρων καί ἐπασφαλίστρων στά μεταφερόμενα ἀπό αὐτόν φορτία.

— Ἡ δυσχέρεια ἐξευρέσεως κεφαλαίων διά τήν ἐπαρκή χρηματοδότησή του ἀπό τήν ἐσωτερική καί ἐξωτερική χρηματαγορά ἀποτελεῖ σοβαρό ἀνασχετικό παράγοντα διά τόν ἐκσυγχρονισμό καί τήν ἀνανέωση τῆς Ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας καί τήν αὔξησιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς της ἱκανότητας.

— Ἡ δυσανάλογη αὔξηση τῶν ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως καί ἡ ἀντιστρόφως παράλληλη μείωση τῶν ναύλων.

Ἐάν τά ἀνωτέρω συνδυασθοῦν μέ:

α. Τόν συνεχή ἐκσυγχρονισμό (μέ κρατικές ἐπιδοτήσεις πρός πλοιοκτῆτας) τῶν μεσαίας χωρητικότητας πλοίων κρατῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης καί τῶν Σκανδιναβικῶν χωρῶν.

β. Τήν συνεχή ἀριθμητική αὔξηση τῶν ἀντιστοίχων πλοίων τῶν Ἀνατολικῶν Σοσιαλιστικῶν Κρατῶν, τόν ὑποβιβασμό τῶν ναύλων κάτω τοῦ παραδεκτοῦ κόστους, καί τήν λήψη μέτρων διακρίσεως σημαίας ὑπέρ τῶν πλοίων των.



γ. Τήν ἐπιδίωξη ἀποκτήσεως Ἐθνικῶν στόλων ἀπό χῶρες τῆς Βορείου Ἀφρικῆς καί τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου βασιζομένης στά ἴδια φορτία τους καί

δ. Τήν ἐντυπωσιακή ἀνάπτυξη τῆς δυνάμεως τῆς Τουρκικῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Τό ἀποτέλεσμα ὅλων τῶν ἀνωτέρω λόγων ὑπῆρξε ὁ σημαντικός περιορισμός τῶν εὐκαιριῶν ἀπασχολήσεως καί ὁ ἐξ ἴσου σημαντικός περιορισμός τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἡ ὁποία, ἀπό 713 πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητας 1.188.786 κοχ τό 1977 περιορίσθηκε σέ 363 πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητας 544.830 τήν 30.6.1986, δηλαδή ἔχασε πέραν τοῦ 50% τῆς δυνάμεώς του.

Δέν χρειάζεται νά τονίσω τήν ἀνάγκη τῆς διατηρήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Φορτηγοῦ Μεσογειακοῦ Πλοίου διότι νομίζω ὅτι ἔχει κατ' ἐπανάληψη ἀναφερθεῖ ὅτι ἐπιβάλλεται ἀπό λόγους ὄχι μόνο κοινωνικούς, οἰκονομικούς καί συναλλαγματικούς, ἀλλά καί ἀπό λόγους Ἐθνικούς καί ἀναγνωρίζεται ἀπό ὅλους ὅτι ἡ ἐπιβίωση καί ἡ παρουσία τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας τῶν Ἑλλήνων ἐξυπηρετεῖ τήν Ἐθνική ἀναγκαιότητα.

Τό ἐρώτημα εἶναι μετά τά προεκτεθέντα τί πρέπει νά γίνη, τί μέτρα πρέπει νά λάβουμε γιά τήν ἐπιβίωση τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας ἀπό τόν ἀπειλούμενο ἀφανισμό.

α. Ὁπωσδήποτε θετικώτατο βῆμα γιά μία φραγή, ἀπό τόν ἀφανισμό, ἦταν τά μέτρα πού ἀνεκοίνωσε ὁ κ. Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τά ὁποῖα ἦσαν θαρραλέα καί οὐσιαστικά, ἔστω καί ἐάν ἐλήφθηκαν μέ μεγάλη καθυστέρηση. Τά ἀποτελέσματα δέν εἶναι ἄμεσα ἀλλά μέ ἀνάλογη πίστωση χρόνου νομίζουμε ὅτι θά ἀποδειχθῆ ὅτι ἦσαν ἀπαραίτητα.

β. Σημαντική ἀπασχόληση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυπηγοβιομηχανίας μέ τήν λήψη ἀπαραιτήτων νομοθετικῶν, διοικητικῶν μέτρων καί κινήτρων ὥστε νά ἐπενδυθοῦν σοβαρά κεφάλαια γιά τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐξόχως συναλλαγματοφόρου αὐτοῦ κλάδου.

Ἀκολουθώντας τό παράδειγμα τῆς Τουρκίας, Ἱσπανίας καί ἄλλων χωρῶν θά ἦταν δυνατή ἡ ἐν σειρᾶ ναυπήγηση στήν Ἑλλάδα, Μεσογειακῶν πλοίων δύο ἤ τριῶν τύπων, μέ τυποποιημένα χαρακτηριστικά καί προδιαγραφές.

γ. Δημιουργία τοῦ καταλλήλου θεσμικοῦ καί διοικητικοῦ πλαισίου διά τήν ἵδρυση καί λειτουργία στήν Ἑλλάδα πιστωτικῶν ἱδρυμάτων γιά τήν χρηματο-

Cormoran S.A.

de Navegacion

SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

Diracción telegráfica CORMORAN · BAIRES
Teléfonos: 30 · 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO · AR/ 17392 RODES AR
A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS

δότηση τῆς μεσογειακῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως κυρίως πρός τόν σκοπό τῆς ἀνανεώσεως καί τόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἐφαρμογή στήν Ἑλλάδα τῆς σχετικῆς DIRECTIVE τῆς ΕΟΚ ἡ ὁποία προβλέπει τήν παροχή πιστωτικῶν διευκολύνσεων μέχρι τοῦ 80% τῆς ἀξίας τῶν ναυπηγουμένων πλοίων μέ ἐξόφληση σέ μία ὀκταετία μέ ἐπιτόκιο 8% θά συμβάλη οὐσιωδῶς στόν ἐκσυχρονισμό καί τήν ἀνανέωση τῆς ὑπερηλίκου Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας.

δ. Ὁ ἐκσυγχρονισμός τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν Ἐθνικῶν λιμένων, ἡ ἐλαχιστοποίηση τοῦ χρόνου παραμονῆς τῶν πλοίων στά Ἑλληνικά λιμάνια, ἡ παροχή ὑψηλοῦ ἐπιπέδου λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τά πλοῖα καί τά φορτία, ἡ διατήρηση σταθερῶν τιμολογίων φορτοεκφορτώσεων, πλοηγικῶν, ρυμουλκικῶν, ὁ περιορισμός γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων καί γενικά ἡ αὔξηση τῆς παραγωγικότητος τῶν λιμένων θά πρέπει νά ἀποτελοῦν στόχο τῶν ἁρμοδίων φορέων.

ε. Ἡ περαιτέρω ἀνύψωση τῆς ἐπαγγελματικῆς στάθμης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἡ καλύτερη προπαίδευση, ἐκπαίδευση καί μετεκπαίδευση θά πρέπει νά ἀποτελοῦν ἀντικείμενο μελέτης καί συνεχοῦς προβληματισμοῦ τῶν ἁρμοδίων τοῦ ΥΕΝ.

Πιστεύουμε ὅτι ἡ ἐφαρμογή τῶν «SANDWITCH COURSES» θά βελτιώση σημαντικά τήν ἐπαγγελματική κατάρτιση τῶν ἀξιωματικῶν μας καί θά ἐξοικονομηθοῦν πόροι γιά τήν ποιοτική ἀναβάθμιση τῆς ἐκπαιδεύσεως.

στ. Ἡ διατήρηση τοῦ σημερινοῦ θεσμικοῦ πλαισίου, ἡ σταθερότητα στήν ἐφαρμογή Ἐθνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἀπό τήν Πολιτεία καί ἡ ἀντιμετώπιση τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου μέ εὐρύ πνεῦμα κατανοήσεως, εἶναι σημεῖα βασικά γιά τόν κλάδο μας.

ζ. Ἡ ὀρθολογική καί ταχεία ἀντιμετώπιση τῆς κρίσεως τοῦ ΝΑΤ μέ ρεαλιστικά μέτρα ὥστε νά διασφαλισθῆ ἡ συνταξιοδότηση τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν καί νά ἀρθῆ ἕνα σημαντικό κώλυμα γιά τήν σταδιοδρόμηση νέων ἱκανῶν στελεχῶν. Συγχρόνως εἶναι ἀπαραίτητη ἡ ἀναδιοργάνωση καί ἐκσυγχρονισμός τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΝΑΤ.

η. Ἡ μείωση τοῦ κατωτάτου ὁρίου χωρητικότητας γιά τήν ὑπαγωγή στίς διατάξεις τῶν Νόμων 89/67, 378/68, 27/75, 814/86 σέ 500 κοχ καί ἡ ἐξομοίωση τῶν ἐγκατεστημένων στήν Ἑλλάδα ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν μέ τούς συναδέλφους τούς τοῦ ἐξωτερικοῦ, ὅσον ἀφορᾶ τήν φορολογία μεταβιβάσεως ἀκινήτων εἶναι δύο οὐσιώδη μέτρα τήν ἐφαρμογή τῶν ὁποίων ἐπιδιώκουμε. Ὁ χῶρος τοῦ Μεσογειακοῦ ἐφοπλισμοῦ ὑπῆρξε καί παραμένει ὁ προθάλαμος γιά τήν ποντοπόρο ναυτιλία.

Τά περισσότερα μέλη τῆς Ἑνώσεώς μας ἄρχισαν τήν σταδιοδρομία τους σάν ναυτεργάτες ἤ στελέχη ναυτικῶν ἑταιριῶν. Πολλοί δέ, ἐπεκτείνοντας τίς δραστηριότητές τους μεταπήδησαν ἀπό τήν Μεσογειακή στήν Ποντοπόρο ναυτιλία. Εἶναι συνεπῶς, τό Μεσογειακό πλοῖο κρίκος μιᾶς ἁλυσίδας πού δέν πρέπει νά σπάση.

Πρέπει νά γίνη συνείδηση ὅτι ἡ προσδοκώμενη εὐημερία τῆς πατρίδας μας εἶναι ἀναπόσπαστα συνδεδεμένη μέ τήν ἐνίσχυση τῆς θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Δυστυχῶς ὁ ἀγῶνας σήμερα γίνεται γιά τήν ἐπιβίωση.

Εὐχόμαστε σέ αὐτή τήν χρονιά νά ὑπάρξουν καθοριστικές ἐξελίξεις πού θά ἐπιτρέψουν νά εἴμαστε αἰσιόδοξοι γιά τήν ἀναγέννηση τῆς Ναυτιλίας μας.

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES



BEN MARINE SUPPLIES
A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piraeus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC
Fax: 4517145

BEN MARINE SUPPLIES
Member of

Singapore Association of Ship Suppliers

International Ship Suppliers Association

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τοῦ κ. ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ, προέδρου τῆς ΕΠΑΕΠ

Συνηθίζεται σέ κάθε ἐναλλαγή τοῦ χρόνου νά γίνεται ἕνας ἀπολογισμός καί μία ἀξιολόγηση τῶν πεπραγμένων τοῦ χρόνου πού ἔφυγε, σέ συνδιασμό μέ τίς ἐξελίξεις καί ἐπιδιώξεις πού δρομολογοῦνται γιά τόν καινούργιο χρόνο.

Μέ αὐτή τήν ἔννοια διαπιστώνεται ὅτι στό χρόνο πού πέρασε οἱ ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες ἐξυπηρετήθηκαν ἱκανοποιητικά καί ἡ κίνηση ἐπιβατῶν καί ὀχημάτων ἀντιμετωπίσθηκε ἀπό τήν διαθέσιμη χωρητικότητα τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου πού ὑπερέβη τούς 100.000 ἐπιβάτες.

Ἡ ἐπιβατηγός ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία ἀκολουθώντας τίς ἀρχές τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ, χωρίς νά ἐπιβαρύνει τόν κρατικό προϋπολογισμό, ὅπως οἱ φορεῖς τῶν χερσαίων καί ἐναερίων συγκοινωνιῶν, ἐπέτυχε νά ἐξυπηρετήσει πλήρως τίς μεταφορικές ἀνάγκες. Καί τοῦτο, παρά τό γεγονός ὅτι ἔχει ἐπιβαρυνθεῖ μέ σοβαρές ὑποχρεώσεις πού ἐπιβάλλονται ἀπό τόν Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ὅπως ἡ ὑποχρέωση ἐκτελέσεως δρομολογίων καί κατά τήν διάρκεια τῆς ἀγόνου χειμερινῆς περιόδου,ἡ τήρηση χαμηλοῦ ναυλολογίου κ.λπ.

Οἱ σοβαρές μεταβολές πού πραγματοποιήθηκαν στόν τύπο τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου μέ τήν διάδοση τῶν ὀχηματαγωγῶν καί στήν μορφή τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως μέ τήν ἀνάπτυξη τῶν ἑταιρειῶν λαϊκῆς βάσεως συνέτειναν στήν βελτίωση τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν στόν Ἑλληνικό θαλάσσιο χῶρο.

Κατά τό 1986 νέες μονάδες προσετέθησαν καί ἔτσι οἱ θαλάσσιες συγκοινωνίες ἐξυπηρετοῦνται σήμερα μέ ἐκσυγχρονισμένα πλοῖα μεγάλης χωρητικότητας καί μέ χαμηλούς ναύλους, σέ ἐ-



πάρκεια ἀλλά καί συνέπεια ζηλευτή.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ, ὅτι ἡ σημαντική αὔξηση τῆς χωρητικότητας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, καθώς καί ἡ ποιοτική τους βελτίωση δέν παρακολουθεῖται ἀπό τήν ἀναγκαία ἀνάπτυξη τῶν λιμένων τῆς χώρας. Οἱ περισσότεροι ἀπό αὐτούς πού χρησιμοποιοῦνται ἀπό τά ἀκτοπλοϊκά πλοῖα σάν ἀφετηρία, προσέγγιση καί προορισμό τῶν δρομολογίων τους, δέν διευκολύνουν τίς συγκοινωνίες καί δέν συμβάλλουν στήν βελτίωση τοῦ τρόπου μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καί ἐμπορευμάτων.

Πολλά καί σοβαρά τά προβλήματα τῆς ἀκτοπλοΐας πού παραμένουν ὅμοια μέ ἐκεῖνα τοῦ παρελθόντος ἔτους καί τά ὁποῖα ἐπιβάλλεται νά ἐπιλυθοῦν τό ταχύτερο γιά νά συνεχισθεῖ ἡ ὁμαλή ἐξυπηρέτηση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας.

Προγραμματισμός Δρομολογίων

Σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 173 τοῦ ΝΔ 187/1973 «περί ΚΔΝΔ», γραμμές χαρακτηριζόμενες ὡς ἰδιάζοντος τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ δύνανται νά ἐξυπηρετοῦνται ἐπί περίοδο ὄχι μικρότερη τῶν ὀκτώ μηνῶν.

Δηλαδή σέ ἐποχή (1973) πού ἡ τουριστική κίνηση ἦταν ἐλάχιστη προεβλέπετο σημαντική μείωση τῶν δρομολογίων κατά τήν χειμερινή περίοδο.

Σήμερα ὅμως θά πρέπει νά ἀντιμετωπισθοῦν μέ νέα κριτήρια οἱ συνθῆκες πού δημιουργήθηκαν λόγω τῆς πολλαπλῆς αὐξημένης τουριστικῆς κίνησης σέ σύγκριση μέ τῆς χειμερινῆς περιόδου.

Στό συμπέρασμα αὐτό καταλήγει καί ἡ πρόσφατη μελέτη τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας (σελ. 28), ὅτι δηλαδή θά πρέπει νά γίνει ἀπό τίς ἁρμόδιες ὑπηρεσίες καί τίς ἀκτοπλοϊκές ἑταιρεῖες ἕνας προγραμματισμός δρομολογίων χειμερινῆς περιόδου μέ στόχο τόν περιορισμό τῶν δρομολογίων, ὅπου τοῦτο εἶναι δυνατόν, χωρίς νά μειώνεται οὐσιαστικά ὁ βαθμός ἐξυπηρέτησης τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ.

Πέραν τούτου ἡ ὑποχρέωση τοῦ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου γιά τήν συνέχιση τῶν δρομολογίων — ὄχι πάντοτε ἀπαραιτήτων — ὅλη τήν ἄγονη χειμερινή περίοδο, δημιουργεῖ ἀντικίνητρο γενικῶς καί δυσκολεύει τήν ἀπόκτηση νέων πλοίων.

in Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KTISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS
Paraguay 886 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
A.O.H.: 785 2179 — 785 2337
TLX. 23867 or 21017 FAROS AR
CABLE: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. VAS. IOANNIDIS
Capt. DION. MATIATOS
20-22 Leosthenous Str.
Piraeus 185 36

Phone: 413 6766
A.O.H.: 8317991 — 6920915
Tlx: 21 1317 ATMA GR.

'Ανανέωση 'Ακτοπλοϊκοῦ Στόλου

Τά ἐπιβατηγά ἀκτοπλοϊκά πλοῖα τά τελευταῖα χρόνια ἔχουν σαφῶς βελτιωθεῖ καί νέα σύγχρονα πλοῖα ἔχουν προστεθεῖ στόν ἀκτοπλοϊκό στόλο. Ὅπως σέ κάθε τομέα ἔτσι καί στήν ἐπιβατηγό ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία ὑπάρχει χῶρος γιά περαιτέρω βελτίωση καί θά ἦταν δυνατόν νά ναυπηγηθοῦν νέα ἀκτοπλοϊκά πλοῖα σέ ἑλληνικά ναυπηγεῖα σέ συνδυασμό μέ τήν ἀναμόρφωση τοῦ πιστοδοτικοῦ καθεστῶτος.

'Εκσυγχρονισμός Λιμένων

'Επιβάλλεται νά βελτιωθοῦν τά λιμάνια καί οἱ ἐγκαταστάσεις.

Τά πλοῖα πρέπει νά παραβάλουν μέ ἀσφάλεια καί μέ εὐκολία στά λιμάνια καί οἱ δυνατότητες ἐπι/ἀποβιβάσεως τῶν ἐπιβατῶν καί φορτοεκφορτώσεως τῶν ὀχημάτων πρέπει νά βελτιωθοῦν ὥστε οἱ ἀπαιτούμενοι χρόνοι νά μειωθοῦν στό ἐλάχιστο δυνατόν.

Σέ ὅλα τά λιμάνια τῆς χώρας πρέπει νά κατασκευασθοῦν μέ δαπάνες τῶν λιμενικῶν ταμείων Ναυτικοί ἐπιβατικοί σταθμοί πρός ἐξυπηρέτηση τῶν ἐπιβατῶν καί νά διευθετηθοῦν οἱ χῶροι ὀχημάτων μέ κατάλληλη σήμανση γιά τή σωστή ροή τῶν ὀχημάτων.

Προνόμιον τῆς ἀκτοπλοΐας

Σοβαρά μᾶς ἀπασχολεῖ τό πρόβλημα τῆς διαφύλαξης τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας (CABOTAGE) γιά τά 'Ελληνικά πλοῖα. Τό δικαίωμα τοῦ CABOTAGE πρέπει νά διατηρηθεῖ ἔνεκα τῶν ἰδιομορφιῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ θαλάσσιου χώρου καί λόγω ἐθνικῆς ἀσφαλείας τῆς χώρας μας.

Στό σημεῖο αὐτό θά πρέπει νά ἐξάρουμε τήν εὐαισθησία πού δείχνει τό 'Υπουργεῖο 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας γιά τό θέμα αὐτό καί τίς προσπάθειες πού καταβάλλει γιά νά ἀποφευχθεῖ ἐλεύθερη παροχή ὑπηρεσιῶν στόν 'Ελληνικό θαλάσσιο χῶρο.

Στήν τελευταία σύνοδο τοῦ Συμβουλίου Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν πού συνῆλθε στίς Βρυξέλλες στίς 16 Δεκεμβρίου 1986, υἱοθετήθηκαν τέσσερις κανονισμοί μέ τούς ὁποίους προωθεῖται ἡ κοινωνική πολιτική στόν τομέα τῆς ναυτιλίας.

'Εν τούτοις, στό εἰδικώτερο θέμα τῆς ἀπελευθέρωσης τῆς ἀκτοπλοΐας, τό Συμβούλιο δέν μπόρεσε νά πάρει ἀποφάσεις γιατί ὑπῆρξαν σοβαρές διαφορές ἀπόψεων ἀπό τήν χώρα μας ὅπως καί ἀπό ἄλλες χῶρες.

Ταχύπλοα πλοῖα

Τελευταῖα δημοσιεύονται στόν τύπο προτάσεις γιά τή δρομολόγηση ταχυπλόων πλοίων κυρίως νορβηγικῶν τύπου καταμαράν καί διαφημίζεται ὅτι ἡ δρομολόγηση αὐτή θά ἐπιφέρει μεγάλη βελτίωση στίς συγκοινωνίες.

'Η πρόταση ὅμως εἰσαγωγῆς νορβηγικῶν ταχυπλόων πλοίων «καταμαράν» πέραν τοῦ γεγονότος ὅτι θά ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα νά πληγεῖ ἡ ἐγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, κρίνεται τελείως ἀνεδαφική γιατί τά πλοῖα αὐτά εἶναι ἀκατάλληλα γιά τίς 'Ελληνικές θάλασσες.

"Ενα τέτοιο νορβηγικό πλοῖο τύπου «καταμαράν» ἀγοράσθηκε ἀπότήν ἑταιρεία ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ καί δρομολογήθηκε στή γραμμή Πειραιῶς - Κρήτης. Δυστυχῶς, λόγω τῶν καιρικῶν συνθηκῶν τό πλοῖο αὐτό ἀναγκάσθηκε νά διακόψει τά δρομολόγιά του στή γραμμή Κρήτης ἐνῶ συγχρόνως κατέστησε προβληματική τήν πλοιοκτήτρια ἑταιρεία.

Λόγω τῶν ὑψηλῶν κυματισμῶν πού ἐπικρατοῦν στό Αἰγαῖο, οἱ ταχύτητες δέν εἶναι δυνατόν νά ὑπερβαίνουν τά 20 μίλλια μέ ἀποτέλεσμα ὁ ἐπιβάτης ἐγκλωβισμένος στό κάθισμά του νά μή κερδίζει τίποτε σέ ταχύτητα ἔναντι τῶν ἤδη δρομολογημένων πλοίων τά ὁποῖα διαθέτουν τό μεγάλο πλεονέκτημα μεταφορᾶς ὀχημάτων, ἐνῶ θά ἔχει καταβάλλει ναῦλο μεγαλύτερο ἴσως καί τοῦ ἀεροπλάνου μέ τό ὁποῖο θά εἶχε ταξιδεύσει σέ πολύ πιό σύντομο χρονικό διάστημα.

Τά δρομολογημένα πλοῖα βάσει τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου συνεχίζουν τά ταξείδια τους ὅλη τήν ἄγονη χειμερινή περίοδο γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν μόνιμων κατοίκων τῶν νησιῶν ἐξυπηρετώντας συγχρόνως καί τήν μεταφορά ἀγαθῶν καί αὐτοκινήτων Ι.Χ. καί Φ/Γ.

Τά Νορβηγικά καταμαράν θά ἐπιχειροῦν λόγω καιρικῶν συνθηκῶν τήν ἐκτέλεση δρομολογίων μόνο κατά τούς δύο - τρεῖς καλοκαιρινούς μῆνες, μέ προφανῆ τόν οἰκονομικό ἀφανισμό τῶν δρομολογημένων πλοίων καί μέ ἀπώτερη συνέπεια τήν ἀπομόνωση τῶν νησιῶν.

Κατάργηση ἐκπτώσεων

'Από ὅλους ἀναγνωρίζεται ὅτι ἔχουν χορηγηθεῖ ἀδικαιολόγητα πολλές ἀπαλλαγές καί ἐκπτώσεις καί μάλιστα σέ πρόσωπα πού πολλές φορές εἶναι μεγάλης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας.

'Εν τούτοις, παρά τίς δοθείσες ὑποσχέσεις καί τήν σχετική πρόταση τῆς μελέτης τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας (σελ. 28), οἱ ἀδικαιολόγητες αὐτές ἐπιβαρύνσεις δέν καταργηθήκανε.

Βέβαια ἐκτός ἀπό τά παραπάνω εἰδικά προβλήματα τῆς ἀκτοπλοΐας μᾶς ἀπασχολοῦν καί οἱ ἐπιπτώσεις στό κλάδο μας ἀπό τά γενικώτερα προβλήματα τῆς ἀκτοπλοΐας. Καί περισσότερο τό θέμα τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου πού εἶναι πολύ σοβαρό γιατί ἀφορᾶ τήν τύχη καί τήν ἐπιβίωση τοῦ ἀρχαιοτέρου ἀσφαλιστικοῦ 'Ιδρύματος τῆς Χώρας.

Εὐχόμεθα νά ὑπάρξει γρήγορα ἡ σωτηρία μέ τήν συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτικῶν καί κυρίως τῆς Κυβέρνησης πού πρέπει νά ἀναλάβει χωρίς καθυστέρηση τήν σχετική πρωτοβουλία.

Καταλήγοντας ἐπαναλαμβάνουμε τήν ἴδια διαβεβαίωση ὅτι εἴμεθα πρόθυμοι νά συνεργασθοῦμε γιά τήν ἀνάπτυξη ἑνός προγράμματος πλήρους ἐξυπηρετήσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς βιωσιμότητας τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων καί τήν συνέχιση τοῦ καθεστῶτος τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καί τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ.

ΜΗΝΑΣ Λ. ΣΙΓΑΛΑΣ

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1 JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

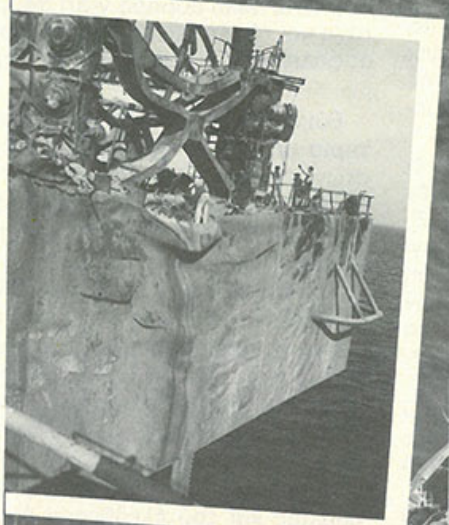
ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

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.
65, Akti Miaouli Str.
18536 Piraeus
Phone: 4182321/4
Telex: 213051, 211822

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΘΑ ΠΑΕΙ ΠΑΛΙ ΕΜΠΡΟΣ

Τοῦ κ. ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ



Καλή Χρονιά στά «Ναυτικά Χρονικά», σ' ὅλη τήν Ναυτική Οἰκογένεια καί τήν χώρα μας, τήν Ἑλλάδα.

Τό 1986 μᾶς ἄφησε πικρία, ὄχι μόνο γιατί ἦταν ἴσως ἡ χειρότερη χρονιά τῆς κρίσης (ἐκτός τῶν πετρελαιοφόρων), ἀλλά κυρίως γιά τήν τελεία σχεδόν παράλυση τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί γενικά τοῦ Κράτους στά ναυτιλιακά θέματα, μέ ἐπακόλουθο μαζική φυγή πλοίων ἀπό τήν σημαία μας. Τά ἀποτελέσματα εἶναι ἤδη καταστρεπτικά γιά τό ΝΑΤ, τήν εἰσροή συναλλάγματος ἀπό πληρώματα καί τέλος γιά τούς ναυτικούς μας. Ἡ ἀπόφαση ἀλλαγῆς σημαίας εἶναι ὀδυνηρή γιά τόν πλοιοκτήτη, ἀλλά ὅταν ἀποφασισθῆ καί γίνη, εἶναι πολύ δύσκολη ἡ ἐπαναφορά.

Ἔστω δέ καί μέ τά τελευταῖα μέτρα πού ἦταν ἀπαραίτητα, ἀλλά ἦλθαν ἀργά (ἴσως ἄν εἶχαν ληφθῆ στήν ἀρχή τοῦ 1986 νά γλυτώναμε τήν μεγάλη διαρροή) εἶναι πολύ δύσκολη ἡ ἐπαναφορά, γιατί δέν ὑπάρχει ἐμπιστοσύνη. Καί ἡ ἐμπιστοσύνη δέν ἐπανέρχεται εὔκολα γιατί χρειάζεται καλή διάθεση ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἀλλά κυρίως εὐθύτης, συνέπεια. Ὅταν οἱ κρατικοί ἐκπρόσωποι μετροῦν αἰωνίως τό (ἀνύπαρκτο) πολιτικό κόστος τά παραπάνω εἶναι δυστυχῶς ἀσυμβίβαστα.

Στό 1987 ἡ Ναυτιλία, ἡ μεγάλη Ἑλληνόκτητη δύναμη θά πάει ἐμπρός, παρά τίς ἀντιξοότητες καί τά προβλήματα, παρά τίς μεγάλες ζημιές καί πληγές πού ἔχει ὑποστῆ. Ἡ ναυλαγορά θά ἀρχίση τήν ἀνιοῦσα ἀργά ἀλλά σταθερά, μαζί μέ τήν παγκόσμια οἰκονομία πού σιγά - σιγά βελτιώνεται καί στίς χῶρες τοῦ Τρίτου Κόσμου ἀκόμη.

Μέ σωφροσύνη οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες ἄς προσέξουν δύο πράγματα μόνο: Τό πρῶτο εἶναι ν' ἀποφύγουμε τά παλιά μας λάθη καί κυρίως τίς ἀσυγκράτητες παραγγελίες νέων πλοίων (κι ἐγώ ἁμαρτωλός), τό δεύτερο, νά δώσουμε ἰδιαίτερη προσοχή στίς σχέσεις μας μέ τίς Τράπεζες. Πολλοί νοικοκυραῖοι πλοιοκτῆτες ἔπεσαν ἄδικα, γιατί ἄλλοι, ἀλόγιστα ἐπωμίσθηκαν ὑπερβολικές ὑποχρεώσεις.

Μερικές Τράπεζες ἔδειξαν ἀσυνήθιστη σκληρότητα πρός ὅλους γενικά, ἐνῶ ἄλλες μέ ἐλαστικότητα κατάφεραν νά μειώσουν τήν ζημιά τους ἤ νά τήν ἀποφύγουν. Μιά κι ἐμεῖς πρέπει νά κάνουμε δουλειά μαζί τους πρέπει νά συμβιβασθοῦμε μέ νέες μορφές δανείων καί συνεργασίας, ἀλλά πάντα μέ φρόνηση καί συντηρητικότητα. Ὁ Τραπεζίτης θά ξανάρθη νά προτείνη δάνεια ἐλκυστικά, (ἤδη δίδουν πάλι 85% τῆς ἀξίας πλοίων), ἐμεῖς ὅμως νά θυμώσαστε τίς πληγές ἄλλων ἤ τίς δικές μας αὐτῆς τῆς τραυματικῆς περιόδου πού ἀκόμη διατρέχουμε καί νά μειώνουμε τούς κινδύνους.

Τέλος, θέλω γιά μιά ἀκόμη φορά νά ἐκφράσω τήν πίστη μου σ' αὐτή τήν ράτσα τῆς θάλασσας πού τήν ἀποτελοῦν οἱ νοικοκυραῖοι, πραγματικοί, ἱκανοί ναυτικοί καί καραβοκύρηδες Ἕλληνες. Προβάλλουν παντοῦ τήν πραγματική εἰκόνα τῆς Ἑλλάδος καί εἰσφέρουν τά μέγιστα στόν τόπο μας. Ὅσοι ἔλαχε νά πέσουν ἀπό τή φοβερή κρίση πού ἀντιμετωπίζουμε, νομίζω θά ξανανέβουν, καί τούς τό εὔχομαι γιά τό 1987.

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 one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

Μετά πενταετῆ κρίση τῆς ναυτιλίας

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία ὑπέστη τόσα δεινά κατά τά τελευταῖα χρόνια, ὥστε νά διερωτᾶται κανείς ἄν μπορεῖ πλέον νά ἀνακτήσει τόν κυρίαρχο ρόλο πού εἶχε ἤ κινδυνεύει νά ὑποβιβασθεῖ σέ μιάν ἀσήμαντη θέση μέσα στόν διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Τά δυσάρεστα μηνύματα ἔφθαναν τό ἕνα μετά τό ἄλλο. Τό Ἑλληνικό πλοῖο ἐδέχετο βολές ἀπό ὅλα τά σημεῖα, μέσα καί ἔξω ἀπό τήν Ἑλλάδα. Παρατεταμένη χαμηλή ναυλαγορά, μέ ναύλους πού πολλές φορές δέν ἐκάλυπταν οὔτε τά ἔξοδα κινήσεως τοῦ πλοίου, ὑπερπληθωρισμός χωρητικότητος, προστατευτισμός, σκληρός ἀνταγωνισμός, ἐπιβαρύνσεις ἀδικαιολόγητες καί σύγχυση γύρω ἀπό ὅλα τά σοβαρά ναυτιλιακά μας πράγματα, ὁδήγησαν στήν δραματική ἀποδυνάμωση τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου καί στήν σοβαρή διατάραξη τῆς συνοχῆς τῶν φορέων τῆς Ναυτιλίας.

Ἰδού ἡ εἰκόνα πού παρουσιάζει τό Ἐθνικό Νηολόγιο σέ ἀριθμούς φορτηγῶν πλοίων (ὑγροῦ καί ξηροῦ φορτίου), στίς 31/8/1986, σέ σύγκριση μέ τό 1981 (στοιχεῖα Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας):

ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ Δ/Π
(ΑΝΩ ΤΩΝ 100 κ.ο.χ.)

	1981	1986	ΑΠΩΛΕΙΕΣ
Ξ/Φ	2.724	1.289	1.435
Δ/Π	541	343	198
	3.265	1.632	1.633

Ἀπό τά ἀνωτέρω στοιχεῖα προκύπτει ὅτι τό Ἐθνικό Νηολόγιο ἔχασε κατά τήν διάρκεια τῆς πενταετίας 1.633 πλοῖα, ὑγροῦ καί ξηροῦ φορτίου, δηλαδή τό 50% ἀπό αὐτά πού ὑπῆρχαν τό 1981. Ἄν μάλιστα ξεχωρίσει κανείς τά ποντοπόρα πλοῖα (ἄνω τῶν 3.000 κοχ.), πού εἶναι καί ὁ κορμός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τότε ἡ εἰκόνα παρουσιάζεται ὡς ἑξῆς:



ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
(ΑΝΩ ΤΩΝ 3.000 κοχ.)

1981	1986	ΑΠΩΛΕΙΕΣ
2.437	1.151	1.286

Ἑπομένως προκύπτει, ὅτι στό Ἑλληνικό Νηολόγιο, τήν 31/8/86 ἦσαν ἐγγεγραμμένα μόνο 1.151 ποντοπόρα πλοῖα. Ἄν ἀπό αὐτά ἀφαιρεθοῦν καί τά παροπλισμένα, πού δέν προβλέπεται νά ἐπαναδραστηριοποιηθοῦν, καθώς κι ἐκεῖνα πού διεγράφησαν στό τελευταῖο τετράμηνο τοῦ χρόνου, τότε τά ἐν ἐνεργεία ποντοπόρα πλοῖα φθάνουν σήμερα, κατ' ἐκτίμηση, μόλις τά 975. Δηλαδή τό Ἐθνικό μας Νηολόγιο ἔχασε σ' αὐτό τό διάστημα, τό 60% περίπου τῶν ποντοπόρων πλοίων του.

Θά εἶναι ὡστόσο ἐλλιπής ἡ εἰκόνα τῆς καταστάσεως τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία ἐμπορικοῦ στόλου, ἄν δέν ὑπολογισθεῖ καί ἡ μεγάλη πτώση τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καί τά ὑψηλά χρέη ἑνός σημαντικοῦ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πρός τίς ξένες Τράπεζες.

Ἡ κατάσταση, στό σύνολό της δέν εἶναι καθόλου καλή. Τό 1987 ἐξ ἄλλου δέν ὑπόσχεται ἀξιόλογη μεταβολή, ἰδίως γιά τά πλοῖα ξηροῦ φορτίου λόγω καί τῆς προβλεπομένης μειώσεως τῶν μεταφορῶν σιτηρῶν. Οἱ προϋποθέσεις λοιπόν γιά τήν ἀνανέωση καί αὔξηση τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δέν διαγράφονται εὐνοϊκές.

Αὐτές εἶναι διαπιστώσεις ὅσων ἔχουν μακρά ἐμπειρία στά πλοῖα μέ Ἑλληνική σημαία. Αὐταπάτες δέν πρέπει νά ὑπάρχουν. Τό θέμα εἶναι καθαρά ἐθνικό. Καθένας πρέπει νά ἀναλάβει τίς εὐθύνες του, ἔστω καί τήν «ἐνδεκάτην ὥρα». Σέ αὐτή τήν ὕστατη στιγμή βρισκόμαστε τώρα καί μέ αὐτά τά δεδομένα **πρέπει νά ξεκινήσει ἡ μακρόχρονη ἐπιχείρηση διασώσεως** τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου.

Ἡ διατάραξη ἐξ ἄλλου, τῆς **συνοχῆς** τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας ἐμποδίζει ἀσφαλῶς τήν ἐπιτυχία αὐτοῦ τοῦ σκοποῦ. Ὁ ἐφοπλισμός, ὁ ὁποῖος ἀντιμετώπιζε τίς ὁλοένα αὐξανόμενες δυσκολίες μέσα στήν τελευταία πενταετία μάταια προσπαθοῦσε νά ἐπισύρει τήν προσοχή τῆς πολιτικῆς ἐξουσίας, ἀλλά καί τῆς Π.Ν.Ο. στούς ἐπερχομένους κινδύνους. Πολύτιμος χρόνος καί χρῆμα χάθηκε ἀδικαιολόγητα. Τά μέτρα γιά τήν ἀνακούφιση τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, πού ἐπίμονα ζητοῦσε ὁ ἐφοπλισμός ἐδῶ καί πολύ καιρό, δέν εἶναι ἄλλα ἀπό: (α) τήν πρόσληψη ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν μέχρι 40% τῆς συνθέσεως, μέ βάση τό μισθολόγιο τῆς χώρας τους (καί τοῦτο βέβαια μόνο στήν περίπτωση πού δέν προσφέρονται Ἕλληνες ναυτικοί γιά τίς ἀντίστοιχες θέσεις) καί (β) τόν ἐκσυγχρονισμό τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος μέ βάση τήν σημερινή τεχνολογική ἐξέλιξη τοῦ πλοίου. Τό αἴτημα αὐτό στηριζόταν πάνω σέ λογική βάση, ἀφοῦ παρεμφερῆ μέτρα εἶχαν ἤδη υἱοθετηθεῖ πρό πολλοῦ ἀπό ὅλες σχεδόν τίς ἀνταγωνίστριες ναυτιλίες.

Τά μέτρα αὐτά πού υἱοθέτησε, ἔστω καί ἀργά, τό Υ.Ε.Ν., εἶναι ἕνα σωστό καί θετικό βῆμα. Εἶναι εὐτύχημα ὅτι ἡ Πολι-

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

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

τεία ἀντελήφθη, ἐπί τέλους, ὅτι δέν πρέπει νά ἀγνοεῖ τήν γνώμη αὐτῶν πού γνωρίζουν σέ βάθος τά ναυτιλιακά πράγματα. Ἀξίζει νά θυμηθοῦμε καί πάλι τά σοφά λόγια τοῦ ἀειμνήστου Δ. Κωττάκη:

«Χωρίς νά παραγνωρίζομε καθόλου τίς ἀπαράμιλλες ἱκανότητες καί τήν συμβολή τοῦ "Ελληνος ναυτικοῦ, δέν μποροῦμε νά ἀρνηθοῦμε ὅτι τό θεμέλιο τῆς ναυτιλιακῆς μας ἰσχύος ἀποτελεῖ ὁ "Ελληνας Ἐφοπλιστής. Χωρίς τήν τόλμη, τήν πρωτοβουλία καί τήν διακινδύνευση, χωρίς τήν γνώση, τήν πείρα καί τήν σύνεση, πλοῖα δέν γίνονται καί ναυτιλίες δέν ζοῦν».

Μέ αὐτές λοιπόν τίς ἱκανότητες, πού τοῦ ἔχουν ἀναγνωρισθεῖ διεθνῶς, ὁ "Ελληνας Ἐφοπλιστής εἶναι ἕτοιμος, μετά τήν διεθνή ναυτιλιακή θεομηνία, νά ξεκινήσει μέ ὅ,τι τοῦ ἔχει ἀπομείνει γιά νέους ἀγῶνες. Καί εἶναι βέβαιο ὅτι μπορεῖ νά καταφέρει πολλά, ἀρκεῖ νά δημιουργηθεῖ τό κατάλληλο περιβάλλον στόν τόπο του, πού ἀγαπᾶ μέ πάθος. Ὁ "Ελληνας Ἐφοπλιστής δέν εἶναι «κατεδαφιστής», ἀλλά στυλοβάτης τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου.

Τά μέτρα πού ἐξήγγειλε ἡ πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ, εἶναι ἀσφαλῶς θετικά καί «φέρονται εἰς πίστωσίν της». Ἐπιβάλλεται ὅμως νά ἀξιολογηθοῦν σωστά, γιά νά ἀποφευχθεῖ ἡ δημιουργία ἐσφαλμένων ἐντυπώσεων. Καί ἐξηγοῦμεθα: Τά μέτρα θά βοηθήσουν κατ' ἀρχήν τήν ἀποκατάσταση τοῦ κλίματος ἐμπιστοσύνης μεταξύ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ καί τοῦ Κράτους καί θά συμβάλλουν στήν ἐνίσχυση τοῦ Ἐθνικοῦ μας Νηολογίου, **ἐφ' ὅσον ὅμως συντρέξουν καί ἄλλες ἀπαραίτητες προϋποθέσεις.**

Πρώτη τέτοια προϋπόθεση εἶναι καί ἡ σωστή ἀξιολόγηση τῆς σημερινῆς καταστάσεως ἀπό τούς ναυτικούς καί τήν ΠΝΟ. Φοβοῦμαι ὅτι, στό σύνολό του, ὁ τόσο σπουδαῖος γιά τήν Ναυτιλία ναυτεργατικός παράγοντας, δέν ἔχει σχηματίσει σωστή εἰκόνα. Ὅταν τό ἑλληνικό πλοῖο βρίσκεται σέ τόσο δεινή θέση, δέν μπορεῖ εὔκολα νά καταλάβει κανείς πού ἀποσκοποῦν οἱ ποικίλες κινητοποιήσεις τοῦ τελευταίου καιροῦ καί τί ἀποτέλεσμα ἀναμένεται νά φέρουν. Εἶναι βέβαιο, ὅτι τό ἤδη ἀκρωτηριασμένο Ἐθνικό Νηολόγιο κινδυνεύει νά γίνει ἀσήμαντο ἤ καί νά ἐξαφανισθεῖ, ὅταν ἔχει στούς κόλπους του πλοῖα προβληματικά, πλοῖα πού ἔχουν ἤδη ἀρχίσει νά βυθίζονται οἰκονομικά.

Εἶναι λυπηρό τό ὅτι γιά πρώτη φορά ἀπό τῆς καθιερώσεως τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων (ἡ πρώτη ἔγινε τόν Μάρτιο τοῦ 1951), δέν ὑπεγράφη Συλλογική Σύμβαση μεταξύ τῆς ΠΝΟ καί τοῦ Ἐφοπλισμοῦ, πλήν ἐκείνης τῶν Πλοιάρχων. Ὅλες οἱ προσπάθειες γιά τήν ἐπίτευξη συμφωνίας, δυστυχῶς ναυάγησαν. Ἔτσι φθάσαμε στήν παρέμβαση τοῦ ΥΕΝ πού ἀποφάσισε πρόσφατα τήν αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν κατά 21,5% περίπου ἀπό τήν 1/10/86 πού, — μαζί μέ τό ΝΑΤ — δημιουργεῖ ἐπιβάρυνση 24% περίπου γιά τό ἑλληνικό πλοῖο. Πόσο θά ἐπηρεάσει αὐτή ἡ αὔξηση τήν ἀνταγωνιστικότητά του, θά τό δείξει ὁ χρόνος. Δέν πρέπει πάντως νά ξεχνοῦμε καί τήν καθοδική πορεία τῆς ναυλαγορᾶς, γιά τά πλοῖα ξηροῦ φορτίου, κατά τίς τελευταῖες 2-3 ἑβδομάδες τοῦ 1986.

Ἡ ΠΝΟ ὡστόσο ἀπέρριψε καί τήν αὔξηση καί τά μέτρα πού ἀποφάσισε τό ΥΕΝ. Διεφώνησε δηλαδή «ἐφ' ὅλης τῆς ὕλης», μέ ἀποτέλεσμα νά δημιουργηθεῖ μιά ἄνευ προηγουμένου ὀξύτητα μεταξύ αὐτῆς καί τῆς Ε.Ε.Ε. Αὐτό εἶναι τό σοβαρότερο ἐπεισόδιο τῆς τελευταίας πενταετίας καί ἀποτελεῖ ἀρνητικό παράγοντα γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου. Οἱ ἀνταγωνιστές μας τρίβουν τά χέρια τους καί δίνουν τροφή στόν διεθνῆ Τύπο πού ἀναφέρεται μέ ἔμφαση σέ αὐτό τό περιστατικό. Εἶναι βέβαια κάπως παρήγορο, ὅτι οἱ κινητοποιήσεις, πού ἔχουν γίνει μέχρι στιγμῆς, δέν βρῆκαν καθολική ἀνταπόκριση στόν ναυτικό κόσμο.

Εὔχομαι στόν «Θεό τῆς Ναυτιλίας», νά βοηθήσει. Εἶναι ἀπαραίτητη ἡ ἀποκατάσταση τῆς συνοχῆς καί τῆς ἡρεμίας μέσα στήν ναυτιλιακή οἰκογένεια. Ὅλοι θά κερδίσουν ἀπό αὐτό. Προβάλλεται τώρα, περισσότερο παρά ποτέ, ἐπιτακτική ἡ ἀνάγκη νά γίνει γενική ἐξόρμηση γιά τήν ἀνόρθωση τοῦ γονατισμένου πλοίου καί τήν ἀποκατάσταση τῶν ἐκτεταμένων ζημιῶν πού ἔχει ὑποστεῖ τό ναυτιλιακό μας οἰκοδόμημα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



★ 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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

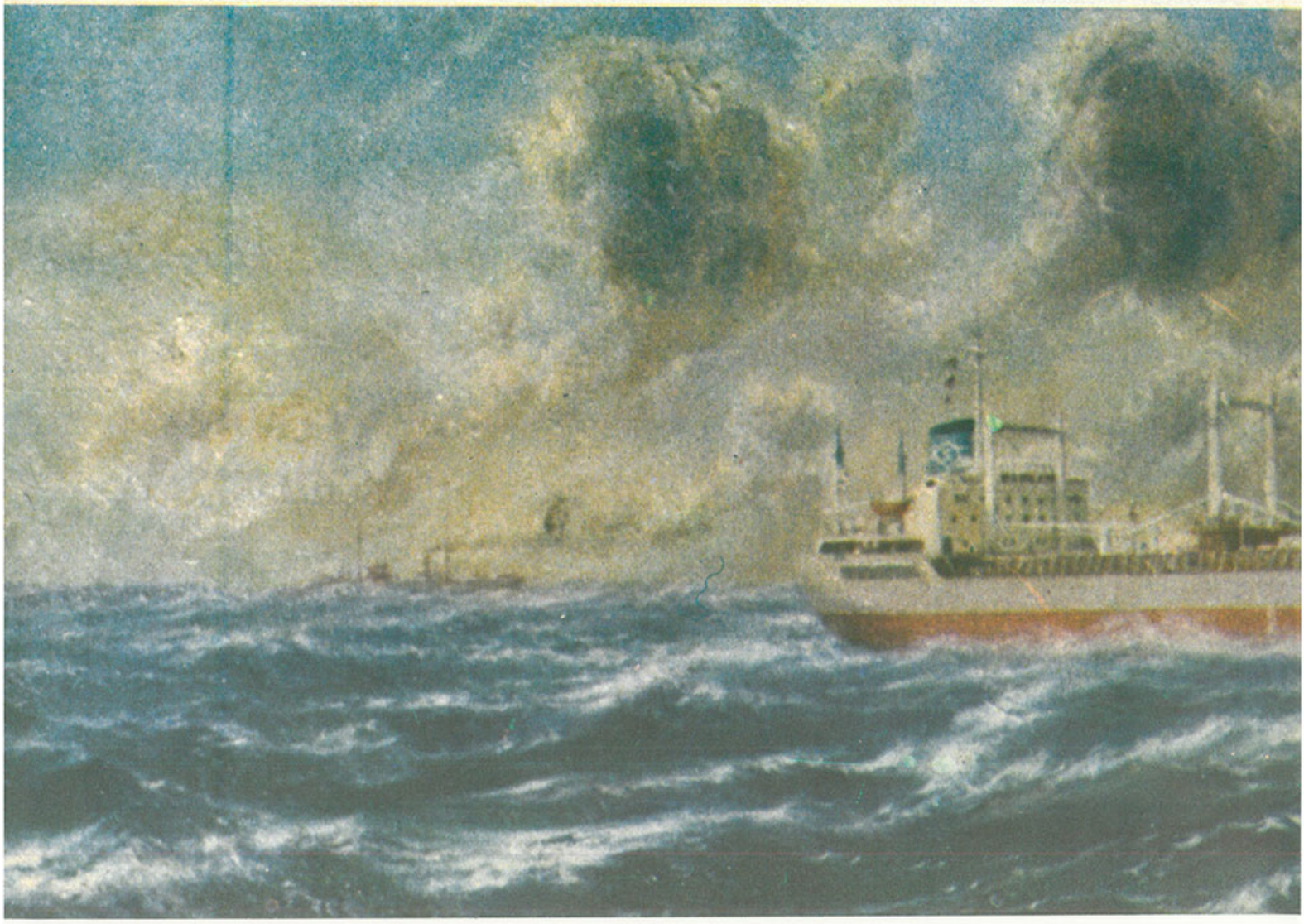
Athens Office Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

PROMETHEUS

ΕΥΧΟΜΕΘΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΝ

ΑΙΣΙΟΝ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ

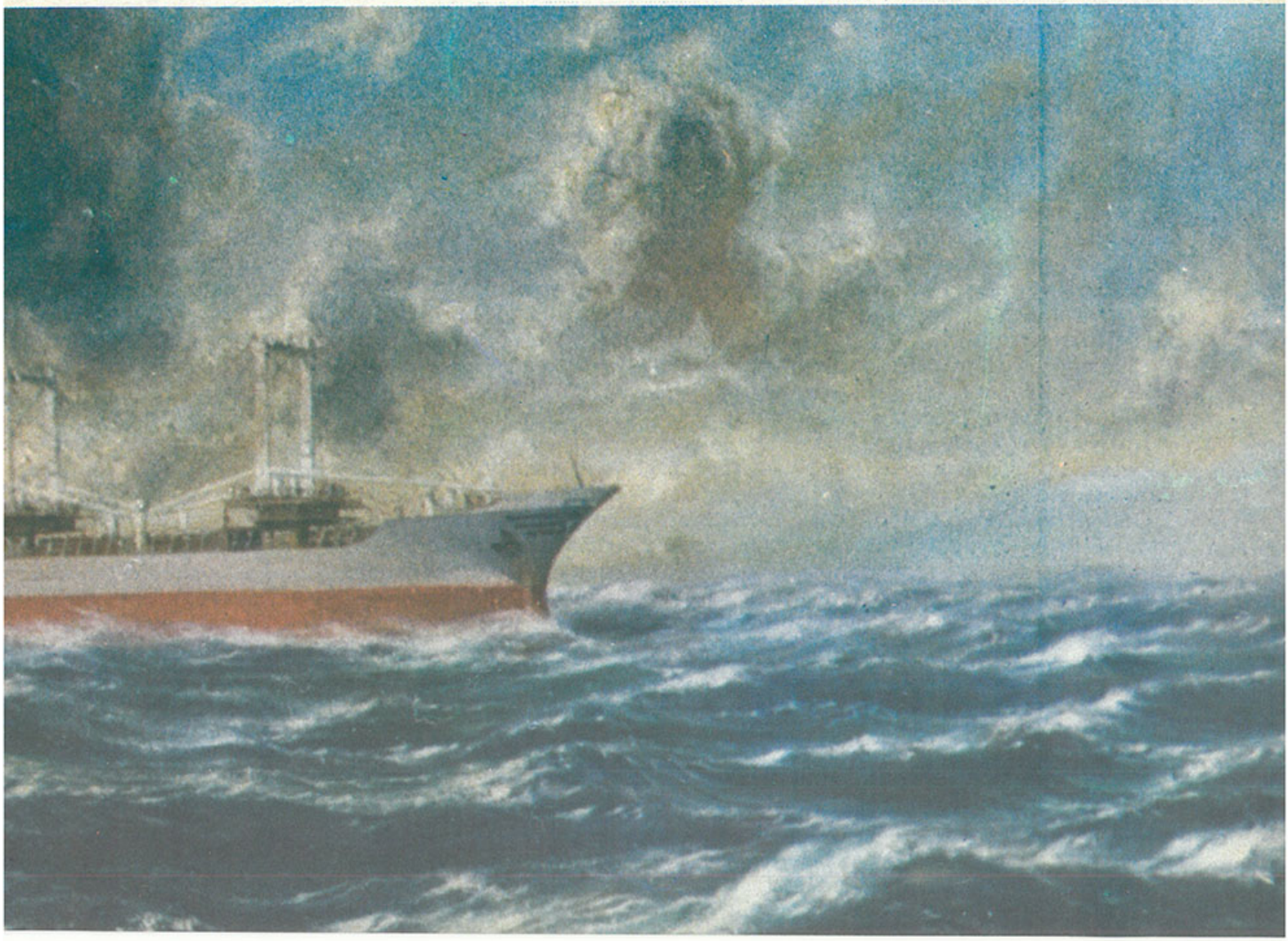


MARITIME CORP.

WISHES

TO THE SHIPPING COMMUNITY
A HAPPY AND PROSPEROUS
NEW YEAR

M/V «Ἀνταῖος». Θαλασσογραφία τοῦ κ. Μπότη Θαλασσινού



Ἡ κραυγή τῆς θάλασσας

Τοῦ κ. ΛΕΟΝΤΑ ΧΡ. ΛΕΜΟΥ

Στό περσινό μου ἄρθρο «ΘΑΛΑΤΤΑ, ΘΑΛΑΤΤΑ», εἶχα ἀναπτύξει τήν βαρύτητα πού εἶχε καί ἔχει ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία, γιά τήν Ἑλλάδα καί τούς Ἕλληνες, γιατί ἡ Ναυτιλία πρέπει νά εἶναι Ἑλληνική καθότι εἶναι ὑπόθεσις Ἐθνική καί ὄχι Κρατική, ὑπόθεσις τοῦ Ἑλληνισμοῦ μέ τήν οἰκουμενικότητά του, γιατί ἡ Θάλασσα εἶναι τό Ἐθνικό ὀξυγόνο τῆς Ἑλλάδος.

Ἦταν μία ἀναδρομή στό χθές, γιά ἕνα προβληματισμό κι ἕνα χρέος τοῦ σήμερα γιά νά συνεχίσουμε τήν ναυτιλιακή μας δραστηριότητα στό μέλλον ξεπερνώντας τήν μεγάλη κρίση πού μᾶς μαστίζει.

Μία πρόταση, μία ἀνάγκη, ἕνας Ἐθνικός διάλογος γιά τήν Ναυτιλία μέ τήν συμμετοχή ὅλων ὅσον ἀγαποῦν καί ἀσχολοῦνται μέ τήν Θάλασσα.

Μία ἀνησυχία πού γίνεται κραυγή γιά νά σωθεῖ.

Ἀλλά οἱ ἁρμόδιοι κώφευσαν, ἀδιαφόρησαν ἤ δέν ἔπιασαν τά μηνύματα, τήν ἀνησυχία τῆς Ναυτιλίας μέ τά προβλήματά της γιατί ὅπως φαίνεται ἔχουν ἄλλη νοοτροπία. Ἔχουν ὑποβαθμίσει τό δυναμισμό τῆς Ναυτιλίας μας. Δέν τήν ἀγάπησαν, δέν τήν ἔνοιωσαν, δέν ἔπιασαν τόν σφυγμό της.

Τήν ἀτενίζουν σάν ξένο σῶμα. Δέν τήν πλησίασαν νά μάθουν πῶς σκέπτεται, πῶς δουλεύει, πῶς ἀγωνίζεται στό Θαλάσσιο στίβο γιά νά πετύχει. Μόνον σάν μνηστῆρες θέλουν τά καράβια της καί ὄχι τούς Ἐφοπλιστές της...

Δέν μποροῦν νά καταλάβουν ὅτι οἱ Ἐφοπλιστές πετυχαίνουν, ὄχι γιατί τούς «ἐκμεταλλεύονται» ἀλλά γιατί ἀγωνίζονται καί θυσιάζονται προσωπικά στό διεθνές στίβο... καί δέν εἶναι ὑπάλληλοι!

Παίρνουν ἄμεσες ἀποφάσεις στόν κίνδυνο. «Κωνσταντῆ πρέπει νά πεθάνεις», εἶπε ὁ Κανάρης. Ἔτσι ἔγινε τό Ἑλληνικό Ναυτιλιακό Θαῦμα, ὄχι μέ λόγια. Ὁ καπετάνιος στόν κίνδυνο πρέπει νά πάρει μία ἀπόφαση ἀμέσως. Θετική ἤ ἀρνητική, ἀδιάφορο. Ἀλλά πρέπει νά ἀποφασίσει. Δέν μπορεῖ νά περιμένει. Δέν ἔχει χρόνο γιά συσκέψεις, γιά συμβούλια, γιά ἐπιτροπές. Οἱ χρονοβόρες ἐπιτροπές δέν ἔχουν καμμία θέση στή Θάλασσα, εἶναι καταστροφικές. Ὅταν θά ἀποφασίσουν θάναι ἀργά, πολύ ἀργά. Πιθανόν, μέ τίς ἐπιτροπές νά παίρνονται σωστές ἀποφάσεις ἀλλά ἄκαιρα, κατόπιν ἑορτῆς, γιατί οἱ εὐκαιρίες χάθηκαν. Οἱ προπέλες πῆγαν σ' ἄλλα νηολόγια. Οἱ δικαιολογίες δέν ὠφελοῦν. Τά ἀποτελέσματα μετροῦν! Ἡ μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική Σημαία.

Κι εἶναι Ἐθνική ντροπή νά κατεβαίνουν οἱ Ἑλληνικές Σημαῖες ἀπό τά πλοῖα μας. Ἔτσι αὐτοί πού δέν εἶναι ἄξιοι νά αὐξήσουν τό στόλο μας δείχνονται ὑπεράξιοι στό νά τόν ἐλαττώσουν. Ἀλλά πῶς νά ὠφελήσει κανείς τήν Ναυτιλία μας ὅταν δέν μπορεῖ νά τήν καταλάβει; Αὐτό πρέπει νά καταλάβουν οἱ ἁρμόδιοι κρατικοί φορεῖς, ἐάν θέλουν νά βοηθήσουν καί νά κρατήσουν τά πλοῖα μέ Ἑλληνική Σημαία. Νά τά πλησιάσουν, νά τ' ἀγαπήσουν, ν' ἀκούσουν τά προβλήματά τους, νά παρακολουθήσουν τόν ἀθόρυβο ἀγῶνα τους στό διεθνεῖς στίβο γιά νά ἐπιβιώσουν.

Ἐκτός ἐάν... πού δέν θέλω νά τό πιστέψω. Δέν θέλω νά τό φαντασθῶ ὅτι μπορεῖ νά τό διαλογισθοῦν Ἕλληνες πού ἀγαποῦν αὐτό τό Τόπο.

Γιατί περνᾶ ἀπό τό νοῦ μου ὅτι οἱ σημερινοί Κυβερνῆτες προωθοῦν (βάσει σχεδίου) ἕνα ἄλλο τύπο Ἐφοπλιστῶν — στά μέτρα τους — πού θά εἶναι προσκείμενοι στίς δικές τους ἰδέες καί συμφέροντα καί ἴσως γι' αὐτό ἐπιδιώκουν συστηματικά μέ συκοφαντίες νά ἐξαφανίσουν τόν τύπο τοῦ παραδοσιακοῦ ἐφοπλιστοῦ, πού πραγματικά ἐνδιαφέρεται γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία καί τά συμφέροντά τῆς Πατρίδας του γιατί ἔχει ναυτική συνείδηση, εἶναι βίωμά του κι ἔχει ἀφτί πού ἔχει τήν ἱκανότητα νά ἀκούει τή φωνή τῆς θάλασσας καί τά μηνύματα τῆς σύγχρονης ἐποχῆς.

Ἄλλωστε ἔδωσε καί δίδει ἐξετάσεις καθημερινά στό διεθνῆ θαλάσσιο στίβο καί πετυχαίνει ὄχι μέ λόγια ἀλλά μέ ἔργα, μέ ἀποτελέσματα, μέ ὑπευθυνότητα. Γι' αὐτό καί τούς ζηλεύουν οἱ ἄλλες χῶρες (καπιταλιστικές καί σοσιαλιστικές) καί συνεργάζονται μαζί τους, ἐνῶ τούς φθονοῦν στόν τόπο τους καί ὑποτιμοῦν τήν ἀξιωσύνη τους καί τό Ἑλληνικό τους δαιμόνιο...

Ἡ Ναυτιλία μας ἦταν καί εἶναι ἕνα μεγάλο ἀτοῦ στήν ΕΟΚ καί δυστυχῶς μένει ἀνεκμετάλλευτο!

Ἀπό τά μέσα ἐνημερώσεως ἀπουσιάζει ἀκόμη ὁ «Μεγάλος Ἄγνωστος» κατά τόν Βλάσση Γαβριηλίδη. Κι ἄν παρουσιάζεται, προβάλλεται πρόθυμα κάποια ἀρνητική του πλευρά γιά λαϊκίστικη ἱκανοποίηση!

Ὑποβαθμίζεται κάθε θετική προσφορά καί συμβολή καί μεγαλοποιεῖται κάθε ἀρνητική περίπτωσις.

Ὑποβαθμίζεται ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευσις, τό Λιμενικό Σῶμα, τό ΝΑΤ. Ἔτσι πριονίζουμε τό κλαδί πού καθόμαστε, σάν νά ὑπηρετοῦμε τά συμφέροντα ἐχθρῶν τῆς Ναυτιλίας μας, ἀντί νά ἐξυπηρετοῦμε τά συμφέροντα τῆς Πατρίδας μας.

Πέρσυ ἀκούσατε τή φωνή τῆς Ναυτιλίας καί φέτος τήν κραυγή τῆς Θάλασσας.

Οἱ καιροί οὐ μενετοί! Ἡ καταιγίδα σκεπάζει τόν ὁρίζοντα καί τό καράβι κλυδωνίζεται. Οἱ ναυτικοί θά τρέξουν νά τό σώσουν!

Οἱ ἄλλοι θά τό παρακολουθοῦν ἀπό τή στεριά καί θά τούς κριτικάρουν...

Ἐκτός ἐάν εἶναι μέσα στό καράβι καί δέν γνωρίζουν τόν κίνδυνο πού τούς περιμένει... καί πολιτικολογοῦν ἀμέριμνα, ἐνῶ ἔπρεπε νά συμμετάσχουν, νά βοηθήσουν, νά ἀνησυχοῦν.

Καί κλείνω μέ τά λόγια τοῦ Ποιητή, ἀφοῦ δέν πιάνονται τά κύματά μου:

«Τά σπλάχνα μου καί ἡ Θάλασσα
ποτέ δέν ἡσυχάζουν»

καί πιό πολύ τώρα ποὖρχεται ἡ καταιγίδα...

"SACORAFOS"
TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS
ANSAPHONE 86.27.469

ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ

Τό βῆμα στήν Πνύκα πρός τήν θάλασσα

Ξαναγυρίζω καί πάλιν σέ τοῦτο τόν συμβολισμό πού καί ἄλλοτε χρησιμοποίησα, ἐπιχειρώντας νά προσδιορίσω τόν σημερινό προσανατολισμό τοῦ βήματος.

Ἀναφέρομαι στήν περίοδο πού ἀκολούθησε τό τέλος τοῦ Πελοποννησιακοῦ πολέμου ὅταν οἱ Τριάκοντα ἔθεσαν σέ διωγμό τό ἐμπόριο καί τήν ναυτιλία, πού θεωρήθηκαν δημοκρατικοί θεσμοί καί ἔστρεψαν τό βῆμα στήν Πνύκα ἔτσι ὥστε οἱ ρήτορες νά μήν βλέπουν κἄν τήν θάλασσα ἀλλά νά ἀντικρύζουν τά βουνά.

Ἴσως νά ἀποτελεῖ ὑπερβολή ἡ ἀναζήτηση ἀντιστοιχίας ἀνάμεσα στήν παληά αὐτή ἐποχή πού ἀναφέρομαι καί τήν πρόσφατη πραγματικότητα, ἴσως ὅμως νά μήν ἀπέχει καί πολύ. Ἐξαρτᾶται ἀπό τό πῶς ὁ καθένας βλέπει τό θέμα. Ἄν δηλαδή τό βλέπει σάν τό ἐπιφανειακό, ὁρατό, τωρινό πρόβλημα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης ἤ σάν μόνιμη καί θεμελιακή ὑπόθεση τῆς χώρας.

Ὅμως μέχρι ἐδῶ ἡ γκρίνια. Δέν εἶναι στίς προθέσεις μου σήμερα νά ἀναμοχλεύσω καί ἀναπαράγω μελαγχολικές σκέψεις καί ἀπαισιόδοξες θεωρίες. Ἀντίθετα θά ἐκδηλώσω ὅσην μπορῶ νά ἀντλήσω αἰσιοδοξίαν ἀπό τίς πρόσφατες ἐπιλογές πού ἴσως νά προοιωνίζουν τήν σταδιακή διαμόρφωση μιᾶς καινούργιας ἀντίληψης γιά τήν Ναυτιλία καί μιᾶς καινούργιας ἀντιμετώπισής της στό χῶρο πού γεννήθηκε καί μεγαλούργησε.

Ἀναφέρομαι βέβαια στά μέτρα πού πρόσφατα ἐξαγγέλθηκαν γιά τήν Ναυτιλία καί πού βασικά περιλαμβάνουν τήν δυνατότητα προσλήψεως ἀριθμοῦ ἀλλοδαπῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ὑπό προϋποθέσεις καί μικρή μείωση τῆς σύνθεσης τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ὥστε νά πλησιάσουμε τήν ἀκόμα χαμηλότερη σύνθεση τῶν πλοίων ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν.

Τά ἐρωτήματα πού ἀμέσως ἀνακύπτουν εἶναι:

1) Ποῦ ἀποβλέπουν τά μέτρα;

2) Πόσο ἦσαν ἀναγκαῖα;

3) Ποιόν καί πόσο ὠφελοῦν -Ποιόν καί πόσο βλάπτουν;

4) Ποιές οἱ προοπτικές ἐπιτυχίας τους καί

5) Πόσον εἶναι ἐπαρκῆ;

Πολύ συντοπτικά θά προσπαθήσω νά δώσω ἀπαντήσεις.

1) Ποῦ ἀποβλέπουν: Εἶναι προφανές ὅτι τά μέτρα ἀποσκοποῦν στήν διάσωση τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου. Ἐπειδή ὅμως ἡ ὕπαρξη Νηολογίου δέν εἶναι αὐτοσκοπός θά πρέπει νά ἀνατρέξουμε στά προσδοκόμενα ὠφέλη στά ὁποῖα ἀναφέρομαι παρακάτω.

2) Πόσο ἦσαν ἀναγκαῖα: Δέν ἦταν ἁπλῶς ἀναγκαῖα τά μέτρα, ἦταν ἀπόλυτα ἀπαραίτητα δεδομένου ὅτι τό Ἑλληνικό Νηολόγιο συνεχῶς φθίνει καί ἀπειλεῖται μέ ἀφανισμό.

Τοῦ κ. ΠΑΝ. ΤΣΑΚΟΥ

3) Ποιόν καί πόσο ὠφελοῦν -Ποῖον καί πόσο βλάπτουν: Πιστεύω ὅτι τό ἐρώτημα τοῦτο εἶναι τό περισσότερο κρίσιμο.

Κατ' ἀρχήν καί γιά νά ἀρχίσω κατά τρόπο πρωθύστερο πιστεύω εἰλικρινά καί ἀντικειμενικά ὅτι εἶναι σπάνια περίπτωση νομοθετικῶν ἤ διοικητικῶν μέτρων πού δέν βλάπτουν κανένα· οὔτε τό Κράτος, οὔτε ὀργανισμούς, οὔτε κοινωνικές ὁμάδες.

Ἡ ἔκταση ὡστόσο τῆς ὠφελιμότητας των εἶναι συνάρτηση τῆς ἔκτασης τῆς ἐπιτυχίας των. Καί γιά νά γίνω σαφέστερος:

Ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης δέν προσδοκᾶ οἰκονομικά ὀφέλη ἀπό τήν ἐγγραφή πλοίων του στό Ἑλληνικό Νηολόγιο καί τοῦτο γιατί, παρά τά μέτρα, ἡ ξένη σημαία θά ἐξακολουθεῖ νά εἶναι λίγο ἤ πολύ φθηνότερη. Ἐφ' ὅσον ὅμως ἡ διαφορά κόστους εἶναι μικρή καί ἡ οἰκονομική ἐκμετάλλευση ὑπό Ἑλληνική σημαία καί ὑπό τίς παροῦσες συγκυρίες εἶναι ἐφικτή θά πρυτανεύσουν ἀσφαλῶς ἄλλες σκέψεις μιά καί ὁ δεσμός τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη μέ τό ἐθνικό νηολόγιο δέν ἀποτελεῖ ἁπλά ἐπιχειρηματική ἀλλά καί συναισθηματική σχέση. Ἡ ὕψωσε τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας σέ ὅσο τό δυνατό μεγαλύτερο ἀριθμό πλοίων ἀναμφίβολα καί θέσεις ἐργασίας θά δημιουργήσει καί συνάλλαγμα θά φέρει καί τά ἀσφαλιστικά ταμεῖα θά ἐνισχύσει. Συνεπῶς καί οἱ ναυτικοί μας καί ἡ ἐθνική οἰκονομία καί ἡ χώρα μας γενικώτερα θά ὠφεληθοῦν. Ὅσον γιά τούς πλοιοκτήτες θά ὑπάρξει ἀναμφίβολα καί γι' αὐτούς τό ἠθικό κέρδος τῆς προσφορᾶς στούς συμπατριῶτες καί τήν πατρίδα τους· ἀλλά καί τῆς ἱκανοποίησης ὅτι στούς ἱστούς τῶν πλοίων τους θά κυματίζει ἡ γαλανόλευκη καί ὄχι ἡ ὁποιαδήποτε ξένη σημαία πού οἱ δυσμενεῖς συγκυρίες τούς τήν ἐπέβαλαν.

4) Ποιές οἱ προοπτικές ἐπιτυχίας τῶν μέτρων; Ἐλπίζω καί προσδοκῶ ὅτι τά μέτρα γιά τήν ναυτιλία δέν ἀποτελοῦν μίαν συμπτωματική καί πρόσκαιρη ἐπιλογή, ἀλλά συνιστοῦν τήν ἀπαρχή — πού θά ὁδηγήσει βαθμιαῖα στήν ἐδραίωση — μιᾶς καινούργιας ἀντίληψης γιά τήν Ναυτιλία μας καί τήν προσφορά της. Ἀντίστοιχη καί τό ἴδιο βαθμιαία πιστεύω πώς θά εἶναι ἡ ἀντιστροφή τῆς ροπῆς τῆς ἀπομάκρυνσης τῶν πλοίων μας ἀπό τό Ἑλληνικό Νηολόγιο πού θά μεταβληθῆ σέ συνεχῆ ἐνίσχυσή του καί πού ὁλοένα θά αὐξάνει ὅσο περισσότερο θά ἐδραιώνεται ἡ καινούργια γιά τήν ναυτιλία μας ἀντίληψη. Ἀναμφίβολα οἱ διεθνεῖς ναυτιλιακές ἐξελίξεις προβλέπεται νά ἐπηρεάσουν τήν ἐπιτυχία τῶν μέτρων. Οἱ βασικοί ὅμως συντελεστές τῆς ἀποδόσεως τῶν μέτρων εἴμαστε ἐμεῖς οἱ φορεῖς τῆς Ναυτιλίας, ναυτικοί - πλοιοκτῆτες -Κράτος. Ἄν ξεπεράσουμε τό φράγμα τῶν ἀπατηλῶν ἀποπροσανατολιστικῶν καί κοντόφθαλμων, συντεχνιακῶν ἤ πολιτικῶν σκοπιμοτήτων καί συγκλίνουμε μέ εἰλικρινῆ διάθεση καί ἀλληλοκατανόηση πρός τόν κοινό σκοπό θά ἔχει συντελεστή τότε τό ἀποφασιστικό βῆμα πρός τήν ἐπιτυχία.

5) Εἶναι ἐπαρκῆ τά μέτρα; Σίγουρα πολλά ἀκόμα μποροῦν νά γίνουν. Δέν θεωρῶ ὅμως σοβαρήν ἀντιμετώπιση τοῦ θέματος τήν σποραδικήν ἀπαρίθμηση τῶν ἐπιπλέον μέτρων πού προτείνονται. Ἔχω καί ἄλλοτε ἐκφράσει τήν ἄποψη ὅτι τό ἔργο τοῦτο πρέπει νά εἶναι προϊόν μιᾶς συντονισμένης ἐργασίας ἐκπροσώπων καί τῶν τριῶν ναυτιλιακῶν φορέων μέ πρωτοβουλίαν τοῦ διοικητικοῦ φορέα. Ἡ ἐργασία αὐτή θά ἀποβλέπει στήν ἀνίχνευση καί καταγραφή τῶν λόγων πού ἀποθαρρύνουν ἤ ἀποτρέπουν τό Ἑλληνικό πλοῖο ἀπό τό Ἑλληνικό Νηολόγιο καί στήν κατάρτιση ἑνός θεσμικοῦ πλαισίου πού θά περιλαμβάνει νέες ρυθμίσεις καί θά ἐπαναβεβαιώνει τίς ὑπάρχουσες κατά τρόπον πού νά μήν καταλείπει ἀμφιβολίες, σύγχυση ἤ ἀβεβαιότητα.

Ἀποτελεῖ πάντως βαθειά μου πεποίθηση ὅτι ὁποιαδήποτε μέτρα μποροῦν πρόσκαιρα μόνον νά ἀποδώσουν κάποιους καρπούς ἄν δέν συνδυάζονται μέ τήν ἀλλαγήν τοῦ κλίματος καί τό ἀγκάλιασμα τῆς ναυτιλίας ἀπό τήν χώρα καί τόν λαό της. Ἀναφέρομαι στήν καινούργια ἀντίληψη γιά τήν ὁποία μίλησα καί στήν ἀρχή. Αὐτή ἡ καινούργια ἀντίληψη θά μᾶς ὁδηγήσει νά χαράξουμε καινούργιους δρόμους συνεργίας, συμφιλίωσης, κατανόησης, ἀγάπης, δουλειᾶς καί θυσίας, ἔτσι πού νά γίνει ἡ ναυτιλία μας ὅσο ἦταν μεγάλη κι ἀκόμα πιό δυνατή, πού νά μπορέσει νά ρυμουλκήσει κι αὐτόν ἀκόμα τόν λαό καί τήν χώρα μας, στή δική της πορεία, στά δικά της μεγάλα μεγέθη, στούς δικούς της ὑψηλούς ὁραματισμούς καί τούς δικούς της ἀτέρμονες ὁρίζοντες. Καί θέλω νά ἐλπίζω πώς δέν εἴμαστε μόνον λίγοι ρομαντικοί ὅσοι ἀκόμα ὀνειρευόμαστε μιά ναυτιλία μεγάλη καί δυνατή, δεμένη μ' αὐτόν τόν τόπο, ἔχοντας σάν πιστεύω μας τό «ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ».

«Ἀνάγκα καί Θεοί πείθονται»

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Στά χρόνια τῶν παχιῶν ἀγελάδων ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης δέν κοίταζε τόσο προσεκτικά τά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων του γιατί τά εἰσοδήματα καλύπτανε τά ἔξοδα καί μάλιστα ἄφηναν καί ἱκανοποιητικό κέρδος.

Στή δική μας περίπτωση ναί μέν τά δεξαμενόπλοια ἦταν πάντοτε μέ ξένη σημαία, γιά ἱστορικούς λόγους, τά μπάλκ κάρριερς ὅμως ἦταν ὅλα ἑλληνικά. Οἱ λόγοι ἦταν: ὁ πατριωτισμός μας, ἡ φυσική προτίμηση γιά ἑλληνικά πληρώματα καί ἡ ὕπαρξη, γιά τίς ἐπιχειρήσεις μας μᾶς ἑλληνικῆς βάσε-ως.

Δίναμε (στόν ἑαυτό μας) σάν δικαιολογία, τόν κίνδυνο ἐπεμβάσεως διεθνῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων στά πλοία μέ σημαία εὐκολίας, ἀποφεύγοντας νά ὑπολογίσουμε κάν τί μᾶς στοίχιζε αὐτή, ἡ δήθεν, ἀσφάλεια. Ξέραμε ὅμως, κατά βάθος, ὅτι δέν δικαιολογεῖτο οἰκονομικά ἡ πίστη μας στό ἑλληνικό νηολόγιο καί ἐπειδή οἱ δουλειές πηγαίνανε καλά, λέγαμε τό περίφημό μας «δέ βαριέσαι» καί συνεχίζαμε νά ἐπιτρέπουμε στόν ἑαυτό μας τή πολυτέλεια τῆς ἑλληνικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Σέ παλαιότερες ἐκδόσεις τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ εἶχα τήν εὐχαρίστηση νά συμβάλω μέ ὁρισμένες σκέψεις πάνω στήν Ἑλληνική Ναυτιλία καί σάν Ἕλληνας τοῦ ἐξωτερικοῦ νόμιζα πάντοτε ὅτι ἔβλεπα τά πράγματα πιό ἀντικειμενικά καί ὅτι μποροῦσα νά ἐντοπίσω πιό εὔκολα τά ἀληθινά προβλήματα πού θίγουν τόν Ἕλληνα ἐφοπλιστή σήμερα. Τό θέμα τοῦ ἑλληνικοῦ



ἀνθρώπινου δυναμικοῦ μοῦ φαινόταν πάντοτε λιγότερο φλέγον ἀπό τήν ἐμπορική δύναμη τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη σέ μιά ἀγορά ἡ ὁποία φαινόταν νά ἐπηρεάζεται περισσότερο ἀπό πολιτικούς ἀντί οἰκονομικοῦς παράγοντες. Ἐξ' ἄλλου ἡ πτώση τῆς δραχμῆς βοηθοῦσε νά κρατηθεῖ τό κόστος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου σέ ὑποφερτό ἐπίπεδο.

Μήν ἔχοντας τήν ἀνάγκη νά ἀναθεωρήσω τά στοιχεῖα μου, συνέχιζα νά διατηρῶ τίς ἀπόψεις αὐτές μέχρι πρότινος.

Ὅποιον «μάγκωσε» ἡ κρίση νωρίς, ὁπωσδήποτε ἔβαλε μυαλό καί μείωσε τό κόστος ὅπου μπόρεσε. Ἄλλοι οἱ ὁποῖοι εἶχαν (ἤ ἔχουν) ναυλώσεις ἤ ἄλλους πόρους, συνέχιζαν (ἤ συνεχίζουν) νά ζοῦν σέ ἕνα κόσμο φαντασιώσεων, προστατευμένοι ἀπό τή σκληρή ἀλήθεια τῆς σημερινῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητας.

Μέσα σέ σύντομο χρονικό διάστημα, φαλήρισαν ἤ ἐξαφανίσθηκαν οἱ περισσότεροι ναυλωτές καί παράτησαν ἕνα σημαντικό ἀριθμό πλοίων στό ἔλεος τῆς ἀνοιχτῆς ἀγορᾶς. Ὁ ὑποφαινόμενος εἶναι ἕνας ἀπό αὐτούς οἱ ὁποῖοι ξύπνησαν ἀπότομα. Ἐνῶ εἶχα συνηθίσει ὅπως ὁρισμένοι συνάδελφοι, μέ πολυετεῖς ναυλώσεις καί τό ψωμί ἐξασφαλισμένο, βρέθηκα σχεδόν ἀπό τή μιά μέρα στήν ἄλλη καί μάλιστα στή χειρότερη ἀγορά, μέ τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ στόλου μας στό **spot market.**

Ἦλθε λοιπόν ἡ ὥρα τῆς ἀλήθειας. Ἔπρεπε νά ἀναθεωρήσω ὄχι μόνο τήν ἐμπορική μου κρίση, ἀλλά καί τό συναισθηματισμό μου. Ὅταν ἔκανα (γιά πρώτη φορά!) εἰλικρινή καί ἀντικειμενικό ἀπολογισμό τοῦ κόστους τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου σέ σύγκριση μέ τό κόστος τῶν ξένων πλοίων, ἔφυγαν τά τελευταῖα ἴχνη τῆς ἀμφιβολίας πού μποροῦσα νά ἔχω γιά τήν ἐνδεδειγμένη ἐνέργεια. Τά δέκα πλοῖα τά ὁποῖα εἴχαμε μέ Ἑλληνική Σημαία, μοῦ στοίχιζαν, οὔτε λίγο οὔτε πολύ $ 1.700.000 τό χρόνο παραπάνω ἀπ' ὅτι τό κόστος ξένου πλοίου. Τό 1/4 τῆς διαφορᾶς εἶναι ὁ πρόσθετος φόρος ὁ ὁποίος χρεώνεται ἀπό τό κράτος μας! Δέ τολμήσαμε κάν νά ὑπολογίσουμε τή διαφορά τροφοδοσίας (ἡ ὁποία φθάνει τά $ 2.κατ' ἄτομο) καί τή διαφορά ἐξόδων μεταφορᾶς, ἡ ὁποία εἶναι ἐπίσης μεγάλη λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη τή συχνότερη ἀλλα-

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

γή πληρωμάτων στή περίπτωση τῶν Ἑλλήνων.
Βεβαίως ἡ ἀλλαγή σημαίας, ἡ ἀποζημίωση καί ὁ ἐπαναπατρισμός τοῦ ἑλληνικοῦ πληρώματος καί ἡ πρόσληψη καί μεταφορά τοῦ ξένου πληρώματος, φέρνει στό πλοιοκτήτη μιά προσωρινή ταμειακή δυσχέρεια. Στή προκειμένη περίπτωση ὑπολογίσαμε ὅτι θά ἀνέρχεται σέ $ 1.350.000 Ἀλλά ὅταν σκεφθεῖ κανείς ὅτι ἡ ἀπόδοση στήν ἀπαιτούμενη ἐπένδυση εἶναι τῆς τάξεως τοῦ 125% ἐτησίως, ὀφείλει νά ὁμολογήσει ὅτι δέν ὑπάρχουν πολλές τοποθετήσεις τόσο ἀποδοτικές.

Τ' ὅτι δέ σπεύσαμε νά ἀλλάξουμε σημαία ἀκόμα σ' ὅλα τά πλοῖα περιμένοντας τά περίφημα μέτρα, δέ σημαίνει ὅτι ὑπάρχει δισταγμός γιά τήν ὀρθότητα τοῦ σχεδίου μας. Ὑπάρχουν μερικά μυθεύματα ὅσον ἀφορᾶ τά ξένα πληρώματα (πρό παντός τῆς ἀπωανατολίτικης προελεύσεως) τά ὁποῖα πρέπει νά διαψευσθοῦν Πρῶτ' ἀπ' ὅλα:

— Ὁ κίνδυνος ἐπιθέσεως τῆς Δ.Ο.Μ. ἔχει ἐλαττωθεῖ πολύ. Δέν ὑπῆρχε δέ ποτέ σέ πλοία μέ ὁμοιογενές πλήρωμα πού ἔφεραν πιστοποιητικό τῆς Δ.Ο.Μ. Ἀλλά κάι πλοῖα μέ μικτό πλήρωμα, ἀπό ὁρισμένες χῶρες, ταξιδεύουν σήμερα πολύ ἄνετα χωρίς κίνδυνο παρεμβάσεως ἤ μέ τήν ἐγγύηση τῆς ἐπιστροφῆς χρηματικοῦ προστίμου προερχόμενου ἀπό τυχόν τέτοια παρέμβαση. Μιά σωστή ἐπιλογή ἐθνικότητας, πληρώματος σέ πλοῖο μέ σημαία εὐκολίας, μπορεῖ ἀκόμη νά ἀποκλείσει συνδικαλιστικές ἐπιθέσεις ἀκόμη καί στά πιό ἐπικίνδυνα λιμάνια τῆς Αὐστραλίας.

— Ὁ Ἕλληνας ναυτικός ἔχει ἀποδειχθεῖ πλέον ὅτι δέν ἔχει τό μονοπώλιο τῆς ἱκανότητας συντηρήσεως πλοίων. Ἔχουν κατηγορηθεῖ ἐπανειλημμένως (προ παντός οἱ Ἀπωανατολίτες πάλι) ὅτι ἐγκαταλείπουν τά πλοῖα καί ὅτι δέν κάνουν καμμιά συντήρηση. Ἡ δική μας ἐμπειρία (μέ 11 πλοῖα σήμερα μέ ἀπωανατολίτικο πλήρωμα ἀπό τόν Πλοίαρχο μέχρι τόν τελευταῖο ναύτη) εἶναι ἐντελῶς ἀντίθετη. Πάλι μέ σωστή ἐπιλογή πληρωμάτων καί μέ σωστή ἐπίβλεψη καί ἔλεγχο, διατηρεῖται τό ὑπό ξένη σημαία πλοῖο, ἐξ ἴσου καλά καί μάλιστα μέ λιγότερα παρακάλια.

Εἶναι ἀλήθεια ὅτι οἱ δικοί μας οἱ ναυτικοί εἶναι πιό εὔστροφοι καί ὅτι ξέρουν νά χειρίζονται καταστάσεις καί ἀνθρώπους καλύτερα. Ὑπάρχει μιά ἄλλη ἐκδοχή ὅμως. Ὅτι καμμιά φορά ἡ καπατσοσύνη τοῦ Ρωμιοῦ δέν εἶναι πάντα πρός τό συμφέρον τοῦ πλοιοκτήτη καί ὁρισμένες πρωτοβουλίες ἐμπνέονται πιό πολύ ἀπό εἰδικό συμφέρον παρά ἀπό ἐπαγγελματική συνείδηση. Ἐν πάση περιπτώσει ἡ τάξη τῆς οἰκονομίας εἶναι τέτοια πού ἐπιτρέπει στό γραφεῖο νά παρακολουθεῖ μέ πιό ἄμεση ἐπικοινωνία τίς ἐνέργειες στά πλοῖα καί νά τά ἐπισκέπτεται στίς περισσότερες φορτοεκφορτώσεις συμπληρώνοντας ἔτσι τά κενά τῶν ἀλλοδαπῶν ἀξιωματικῶν.

Ὁμολογουμένως τά νέα μέτρα μειώνουν σημαντικά (περίπου στό ἥμισυ) τή διαφορά μεταξύ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων μέ τή πιό οἰκονομική ἐναλλακτική λύση. Ἐν τούτοις ἡ ἀπογοήτευση νομίζω ὁλοκληρης τῆς ναυτιλίας ἦταν μεγάλη ὅταν συνδέθηκαν μέ τίς διαπραγματεύσεις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καί ἐχρησιμοποιήθηκαν γιά νά ἐπιτευχθοῦν αὐξήσεις τίς ὁποῖες ἡ Ἑλληνική ναυτιλία, ἡ κατ' ἐξοχήν περιστρεφόμενη γύρω ἀπ' τήν ἀγορά ξηροῦ φορτίου, δέν μπορεῖ νά δικαιολογήσει.

Ἡ πιό ἀπογοητευτική ἐξέλιξη ὅμως ἦταν αὐτή τῆς ἀπεργίας ἀπό τήν ὁποία πικράθηκα πάρα πολύ. Ἡ ἀπεργία αὐτή ἔθιξε ὄχι μόνο τό σεβασμό πού ἀπολαύει ὁ Ἕλληνας ναυτικός σάν σοβαρός ἐπαγγελματίας ἀλλά ἐκλόνισε σχεδόν ἀνεξίτηλα, τήν ἐμπιστοσύνη πρός τούς ἐν θαλάσση Ἕλληνες συνεργάτες μου. Ποῦ πῆγε τό ἑλληνικό φιλότιμο, ἡ ἐπαγγελματική ὑπερηφάνεια καί ἡ ἀμοιβαία ἐκτίμηση μεταξύ ναυτικοῦ καί πλοιοκτήτη πάνω στήν ὁποῖα κτίσθηκε ἡ πιό μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη τοῦ κόσμου;

Ἡ ἀπογοήτευση αὐτή ξεπερνᾶ ἀκόμη καί τό οἰκονομικό κίνητρο τό ὁποῖο μᾶς ὁδηγεῖ σήμερα σέ μιά ριζική ἀναθεώρηση τῆς πολιτική τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μας. Εὔχομαι μέ ὅλη τή καρδιά μου οἱ περισσότεροι συνάδελφοι νά βλέπουν τά πράγματα διαφορετικά καί νά σφάλω στούς ὑπολογισμούς μου καί στίς ἀντιλήψεις μου. Φοβοῦμαι ὅμως ὅτι ὁδηγούμεθα σ' ἕνα τραγικό τέλος τῆς ναυτιλιακῆς ἱστορίας τῆς Ἑλλάδας καί τῶν μεγάλων οἰκονομικῶν καί ἠθικῶν ἀγαθῶν τά ὁποῖα ἀπολαμβάνει ἡ Ἑλλάδα ἀπό τή μεγάλη ναυτική της παράδοση.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

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 one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.
Our numerous Greek members are now enjoying and even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraues

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

ΤΑ ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΑ, ΑΛΛΑ ΠΟΛΥ ΑΡΓΑ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥ

Τά νέα μέτρα γιά τήν ναυτιλία εἶναι τά ἐνδεικνυόμενα ἀλλά ἔρχονται πολύ ἀργά. Εἶναι σάν νά κλειδαμπαρώνουμε τή σταυλόπορτα ἀφοῦ χάσαμε τό ἄλογο. Κάλλιο ἀργά ὅμως παρά ποτέ.

Τώρα πιά μετά ἀπό τόσες δοκιμασίες εἶναι καιρός νά γίνη συνείδησις ὅτι ἡ ποντοπόρος Ἑλληνική ναυτιλία δέν μπορεῖ νά ὑπάρξη παρά μόνον ἐάν εἶναι συναγωνίσιμος. Τό ἐπίμαχο θέμα εἶναι ἡ παραγωγικότης, ἤτοι τό μεταφορικό ἔργο πού παράγεται ἀπό τήν Ἑλληνική ναυτιλία ἀνά μονάδα κόστους.

Ἡ πολιτεία ἀφοῦ εἶδε τά ἀποτελέσματα τῶν προηγουμένων ἐπιλογῶν της ἐπί τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, καθυστερημένα ἀνένηψε. Ἀτυχῶς ὅμως ἡ ναυτεργατική ἡγεσία δέν φαίνεται νά ἔχη συνειδητοποιήση ἀκόμα οὔτε τό πρόβλημα, οὔτε καί τίς λύσεις.

Ἡ χρυσή δεκαετία τῆς ναυτιλίας πέρασε ἀνεπιστρεπτί. Δέν φαίνεται νά ὑπάρξουν εἰς τό ἐγγύς μέλλον ἄλλα νεόπλουτα κράτη γιά νά κάνουν τίς σπατάλες σέ κατασκευαστικά ἔργα καί καταναλωτικά ἀγαθά πού ἔδωσαν ἀνέλπιστον πνοή ἀπό τό 1973 μέχρι τό 1982, οὔτε φαίνεται πιθανή ἡ ἐπανάληψις τοῦ πανικοῦ τῆς δεύτερης πετρελαϊκῆς κρίσης. Οἱ ράδες τῆς Τζέντα, τοῦ Περσικοῦ, τοῦ Λάγος καί Χάμπτον Ρόουντς πρέπει νά θεωρηθοῦν πιά νοσταλγικές ἀναμνήσεις. Ἀναμνήσεις πρέπει νά θεωροῦνται καί οἱ ναύλοι πού εἰσέπραξαν τά πάσης φύσεως πλοῖα ἀκόμα καί τά ἔχοντα ἡλικίαν μεγαλύτερη τῶν 25 ἐτῶν.

Ἡ περίοδος πού διανύει τώρα ἡ ναυτιλία μπορεῖ νά παρομοιασθῆ περισσότερο μέ αὐτήν ἀπό τοῦ 1957 ἕως τό 1973. Εἶναι μία περίοδος ὅπου δημιουργοῦνται νέες ἰσορροπίες λόγω τεχνολογικῶν καί κοινωνικῶν ἐξελίξεων.

Αἱ δύο πετρελαϊκές κρίσεις μᾶς ἀνάγκασαν σέ ἀναζήτησι μεθόδων περιορισμοῦ τῆς καταναλώσεως ἐνεργείας. Βάσει νέων τεχνολογιῶν καταφέραμε νά μειώσουμε τήν κατανάλωσιν ἐνεργείας ἀνά μονάδα παραγωμένου ἔργου κατά 30% περίπου.

Ἡ πιθανολογούμενη κατά τά μέσα τῆς περασμένης δεκαετίας ἔλλειψις τροφῆς μᾶς ἀνάγκασε σέ ἀ-



ναζήτησι βελτιωμένων εἰδῶν γεννημάτων (ὑβριδίων) καί μεθόδων καλλιέργειας μέ ἀποτελέσμα νά ἔχουν δημιουργηθῆ διεθνῶς δυσβάστακτα ἀποθέματα σιτηρῶν καί ἄλλων τροφῶν.

Ἡ συνειδητοποίησις τῆς ἀποτυχίας τοῦ σοσιαλιστικοῦ συστήματος ἀνάγκασε πρῶτα τήν Κίνα καί ἀργότερα τή Σοβιετική Ἕνωση στήν ἐνθάρυνση τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας μέ ἄμεσο ἀποτέλεσμα τήν θεαματική αὔξησι τῆς ἀγροτικῆς παραγωγῆς καί ἐνῶ οἱ χῶρες αὐτές μονίμως εἰσήγαγον μεγάλες ποσότητες σιτηρῶν τώρα ἡ μέν Κίνα εἶναι σχεδόν αὐτάρκης, ἡ δέ Σοβιετική Ἕνωσις, ἡ ὁποία μόνη ἀντιπροσώπευε τό 20-25% περίπου τῆς διεθνοῦς μεταφορᾶς σιτηρῶν ἐκ τῶν μέχρι στιγμῆς στοιχείων ἀναμένεται φέτος νά ἐλαχιστοποιήση τίς εἰσαγωγές της μέ σκοπό νά εἶναι αὐτάρκης ἐντός ὀλίγων ἐτῶν.

Γιά νά ὑπάρχουν Ἕλληνες ναυτικοί πρέπει νά συνεχίση νά ὑπάρχη ἡ Ἑλληνική ναυτιλία. Ἡ πενταετής ναυτιλιακή κρίσις ἔχει ἀποδεκατίσει τά Ἑλληνικά πλοῖα. Ὁ συναγωνισμός καί ἡ σκληρή οἰκονομική πραγματικότης δέν ἀφήνουν περιθώρια ἐπιλογῆς. Τό κόστος λειτουργίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου πρέπει νά μειωθῆ, νά γίνη συναγωνίσιμο.

Εὐκταῖον εἶναι νά βελτιώνεται συνεχῶς τό βιοτικό ἐπίπεδο τῶν ἐργαζομένων ὅπως καί νά εἶναι ὅλες οἱ ἐπιχειρήσεις κερδοφόρες.

Ἀτυχῶς ὅμως ὅπως οἱ ἐπιχειρήσεις ἀναγκάζονται νά προσαρμόζονται στήν πραγματικότητα τῆς ἀγορᾶς, ἔτσι καί οἱ ἐργαζόμενοι πρέπει νά σταθμίσουν ἐάν ἐπιθυμοῦν νά συνεχίσουν ἐργαζόμενοι εἰς αὐτάς οὐσιαστικά συμβάλλοντας εἰς τήν αὔξησι τῆς παραγωγικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου γιά τήν ἐπιβίωσί του σάν ἐπιχείρηση ἤ νά ἐγκαταλείψουν τό ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ γιά πάντα.

Ἡ ἐργασία δέν εἶναι ἀναφαίρετο δικαίωμα τοῦ καθενός, εἶναι προνόμιο τῶν παραγωγικῶν ἀτόμων. Ὁ παραγωγικός ἄνθρωπος ἤ ἐπιχείρησις προσφέρει στό κοινωνικό σύνολο. Τό νά παράγεις τό ἴδιος ἔργο ἀκριβότερα ἀπό τόν συναγωνιστῆ σου ὁδηγεῖ σέ οἰκονομικό μαρασμό καί ἀνεργία.

Εὐτυχῶς ἡ μεγαλυτέρα μερίς τῶν ναυτεργατῶν συμμερίζεται αὐτή τήν ἄποψι καί δέν συμπαρετάχθη μέ τίς ἀπεργιακές προτροπές τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων. Ἡ ἀναγγελία καί μόνον ὅμως τῆς ἀπεργίας ἐπέφερε καίριο πλῆγμα ἐμπιστοσύνης εἰς τήν Ἑλληνική ναυτιλία.

Δέν νοεῖται ὑπεύθυνος ἀπεργιακή κινητοποίησις σέ βιομηχανίες πού πλήτονται μέ ἀλλεπάλληλες ζημίες και συρρίκνωσι γιά μία πενταετία.

Ἡ σκέψις καί μόνον θά ἔπρεπε νά χαρακτηρισθῆ ὡς ἀνευθυνότης.

Μία ὑπεύθυνος ναυτεργατική ἡγεσία πρωτίστως θά ἔπρεπε νά συνεργασθῆ μέ τήν ἐργοδοσία γιά τήν βελτίωσι τῆς παραγωγικότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μέσω καταλλήλου συνδυασμοῦ συνθέσεως, ἀμοιβῶν και ἐπιμορφώσεως τῶν στελεχῶν καί ἀφοῦ ἡ ἀνταγωνιστικότης τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐξασφαλισθεῖ καί οἱ ἐπιχειρήσεις γίνουν ἐκ νέου κερδοφόρες τότε νά ἀπαιτήση τήν οὐσιαστική βελτίωσι τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων πού ὡς τώρα εὐχαρίστως ἀπεδέχετο ἡ ἐργοδοσία σέ στιγμές οἰκονομικῆς εὐφορίας τοῦ κλάδου.

Ἡ ναυτιλία θά συνεχίση νά ὑπάρχη προσαρμοσμένη στίς ἑκάστοτε συνθῆκες τῆς ἀγορᾶς γιατί εἶναι οὐσιαστικόν μέρος τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας. Δέν μένει παρά νά εὐχηθοῦμε σύνεσιν εἰς τήν ἡγεσία τῶν ναυτεργατῶν οὕτως ὥστε νά διατηρηθῆ ἡ Ἑλληνική ναυτιλία καί ἐν καιρῷ νά αὐξηθοῦν οἱ θέσεις ἐργασίας καί οἱ πραγματικές ἀποδοχές τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν. Αὐτό εὐχόμεθα νά εἶναι τό ὅραμα στό ὁποῖο στοχεύουν οἱ ὑπεύθυνοι συνδικαλισταί.





FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS IN THE TRANSPORT OF REEFER CARGOES THROUGHOUT THE WORLD

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY BUNKERS TO TRAWLERS AT HIGH SEAS WITH OUR SPECIALISED SHIPS

● WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS ● MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N N1 AL
TEL. 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G.

LAS PALMAS OFFICE
LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL. 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE
FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL.: 391433/7
TELEX: 2165378 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

*** 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986**

ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ



Ἡ προφητική φράση τοῦ Γεωργίου Παπανδρέου ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται ἰδιαίτερη προσοχή γιατί «τά πλοῖα ἔχουν προπέλλες», βρῆκε, δυστυχῶς, τή δικαίωσή της τά τελευταῖα χρόνια. Καί ἡ ἐπαλήθευση αὐτή ἔχει πρωτίστως σχέση μέ τό κλῖμα πού διαμορφώθηκε καί πού ἀνάγκασε τόν ἐπιχειρηματικό κόσμο τῆς Ναυτιλίας, γιά λόγους ἐπιχειρηματικῆς ἀσφαλείας, ὅπως θά μποροῦσαμε νά ποῦμε, νά «μεταναστεύσει».

Ἤδη ἡ κυβέρνηση, μέ τά μέτρα πού ἐξήγγειλε γιά τή Ναυτιλία, ἔδειξε τήν πρόθεσή της νά «ἐπαναπατρίσει» τά ἑλληνικά πλοῖα στό ἐθνικό νηολόγιο, διαπιστώνοντας τελικά ὅτι ἡ ἐπίδοση τῶν συμπατριωτῶν της στά θαλάσσια ἔργα ἀποτελεῖ τήν πιό δυναμική συναλλαγματική πηγή γιά τή χώρα. Τό ἄν καί κατά πόσο τά μέτρα αὐτά θά ἀποδώσουν, εἶναι τό ζητούμενο, τό ὁποῖο θά ἐπιχειρήσω νά ἀναλύσω.

Ἀναμφισβήτητα εἶναι θετικό τό ὅτι ρυθμίσθηκε ὁριστικά τό θέμα τῆς χρησιμοποιήσεως ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων πάνω στά ἑλληνικά πλοῖα, μέ πιό συμφέρουσες ἀναλογίες σέ σχέση μέ τό παρελθόν. Ἡ δυνατότητα, ἔτσι, περιορισμοῦ τοῦ ἐργατικοῦ κόστους σέ συνδυασμό μέ τή θεσμοθέτηση μειωμένης συνθέσεως στά πλοῖα, ἀσφαλῶς καί συμβάλλει στήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἐκφράζω ὅμως δύο ἐπιφυλάξεις: Πρῶτον ἡ λήψη τοῦ μέτρου ἦρθε μετά ἀπό μία σοβαρή ταλαιπωρία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὁποῖος, σέ μιά περίοδο, ἰδιαίτερα δυσχερῆ, ἀντί νά διευκολυνθεῖ, ὑπέστη καί γραφειοκρατικές καί οἰκονομικές ταλαιπωρίες. Εἶναι ἀπόλυτα φυσικό, ἑπομένως, νά ὑπάρχει ἐνσταλλαγμένη κάποια δυσπιστία ἀκόμη πρός τό ἑλληνικό κράτος, ἐνῶ ἤδη, ὁ ἐπιχειρηματίας, ἔχει δοκιμάσει καί τήν ἐναλλακτική λύση τῆς ἄλλης σημαίας καί τῆς ἄλλης ἕδρας. Πού σημαίνει ὅτι ἡ ὅλη ἐπιχείρηση ἔχει ἀρχίσει νά λειτουργεῖ πάνω σέ μιά ἄλλη βάση.

Ἡ δεύτερη ἐπιφύλαξη προκύπτει ἀπό τή γενικότερη θεώρηση τῶν μέτρων πού ἐλήφθησαν. Πράγματι, ὑπάρχει μία ἀντίφαση μεταξύ τῆς προσπάθειας πού γίνεται, ἀπό τή μιά πλευρά, νά ἀποκατασταθεῖ τό κακό παρελθόν πού δημιούργησε ἡ «ἀνακύκλωση» τῶν πληρωμάτων καί ἀπό τήν ἄλλη τά μέτρα νά συμπληρώνονται μέ τήν καθιέρωση θεσμοῦ, ὁ ὁποῖος τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν, ἀποτελεῖ οὐσιαστικά ἐπιμύκυνση τοῦ crew rotation. Καί μιλᾶμε βέβαια γιά τήν ὑποχρεωτική διάνυση, μετά τό ἐνδεκάμηνο, τῆς ἄδειας στή στεριά. Ἐκτός τοῦ ὅτι καί τό μέτρο αὐτό, ἀποστερεῖ τό ναυτικό καί τοῦ δικαιώματος ἐπιλογῆς τοῦ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀδείας του.

Πιστεύω ὅτι τελικά τά νέα μέτρα δέν ἀρκοῦν ἀπό μόνα τους γιά νά λειτουργήσει ἡ «μηχανή» τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ στό ἐθνικό νηολόγιο. Καί γιά παράδειγμα μπορῶ νά ἀναφέρω μία ἀκόμη ἀντίφαση πού ἐνυπάρχει στό ὅλο πλέγμα τῶν μέτρων καί πού εἶναι φυσικό νά δρᾶ ἀρνητικά στούς προσελκυομένους.

Τά μέτρα συνοδεύθηκαν ἀπό τή ρύθμιση, μέ ὑπουργική ἀπόφαση, τῶν ὅρων ἀμοιβῆς καί ἐργασίας τῶν ναυτικῶν ἐπειδή οἱ δύο Ἑνώσεις δέν εἶχαν κατορθώσει νά καταλήξουν σέ κάποια συμφωνία. Πρῶτ' ἀπ' ὅλα, ἡ ἀσυμφωνία, αὐτή καθ' ἑαυτή, ἐφοπλισμοῦ καί ναυτικῶν, ἀποκαλύπτει ὅτι τουλάχιστον ἀπό ἐπιχειρηματικῆς πλευρᾶς λαμβανόταν σοβαρά ὑπόψη ἡ ἐπίδραση ὁποιασδήποτε αὐξήσεως πάνω στό κόστος λειτουργίας τοῦ πλοίου. Μέ ἀποτέλεσμα, τώρα, νά ἐμφανίζεται τό κράτος νά περιορίζει ἑκούσια τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, τήν ὁποία ἦρθε νά ἐνισχύσει μέ τά μέτρα. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά τό ἴδιο τό κράτος ἐμφανίζεται νά δυσπιστεῖ γιά τήν ἀποτελεσματικότητα τῶν μέτρων, ἀφοῦ βλέπει ὅτι ὁποιαδήποτε ἀπόπειρα βελτίωσης τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῆς ἑλληνικῆς σημαίας ἀποβαίνει σέ βάρος τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καί κατά συνέπειαν θά ἔπρεπε νά «ἀποζημιωθοῦν» μέ τή χορήγηση τῶν αὐξήσεων πού ἐδόθησαν.

Τώρα, πλέον, τό ὅλο θέμα τῆς ἐπανάκαμψης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στήν ἑλληνική σημαία, εἶναι καθαρά σχέσεων Πολιτείας καί Ναυτιλίας. Πιστεύω δέ ὅτι τά περιθώρια πρός τήν κατεύθυνση αὐτή δέν ἔχουν ἀκόμη ἐξαντληθεῖ. Ἐκεῖνο πού πρωτίστως χρειάζεται εἶναι ἡ ἀντιμετώπιση ἀπό πλευρᾶς κράτους, τοῦ πλοίου, ἐπί μιᾶς μακροπρόθεσμης βάσεως καί ὄχι εὐκαιριακά, ὁσάκις τά περιθώρια σύνδεσης τῆς Ναυτιλίας μέ τήν οἰκονομία, διά τοῦ συναλλάγματος, ἐμφανίζονται νά στενεύουν. Πιό ἁπλά θά μποροῦσε κανείς νά πεῖ, μέ βάση τό παράδειγμα τοῦ συνδυασμοῦ τῶν μέτρων μέ τήν ὑπουργική ἀπόφαση γιά τούς μισθούς, ὅτι τό πρόβλημα τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μετατοπίζεται, ἀπό τή στιγμή ποῦ δέν θά ὑπάρχει ἑλληνική ναυτιλία. Ὑπό τήν ἔννοια αὐτή, τό ζητούμενο δέν πρέπει νά εἶναι κάποιος συνδυασμός ἤ συμβιβασμός, ὅπου ὅλοι οἱ παράγοντες θά αἰσθάνονται εὐχαριστημένοι, ἀλλά ὁ ἀπώτερος στόχος δέν θά ἔχει ἐπιτευχθεῖ.

Ἐκεῖνο πού χρειάζεται ἡ ἑλληνική ναυτιλία εἶναι ἡ ἐξασφάλιση, στήν φυσική της πατρίδα, τῶν συνθηκῶν καί τῆς ὑποδομῆς πού τῆς ἐξασφαλίζουν ἄλλες ἕδρες καί ἄλλες σημαῖες. Τά ἐλαστικά νομοθετικά πλαίσια λειτουργίας τῆς διεθνοποιημένης ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης δέν ἀποτελοῦν δωρεά πρός τό ἀδηφάγο κεφάλαιο σέ βάρος τοῦ ἐργαζομένου. Ἀποτελοῦν τούς ἐλαχίστους κανόνες μέσα στούς ὁποίους μπορεῖ νά εὐδοκιμήσει μία ἐπιχείρηση καί νά ὠφεληθεῖ καί ὁ ἐργαζόμενος. Μήπως στά πλαίσια αὐτά δέν ἀναπτύχθηκε ἡ ἑλληνική ναυτιλία καί μέσα στά πλαίσια αὐτά δέν παγιώθηκε μιά πολύ ἀγαστή συνεργασία μεταξύ ἐφοπλισμοῦ καί ναυτικοῦ;

Ἡ ἑλληνική ναυτιλία, πάνω ἀπ' ὅλα χρειάζεται ἐκσυγχρονισμένη ὑποδομή, ἡ ὁποία θά τήν προσελκύσει πίσω στήν πατρίδα. Χρειάζεται διαυγεῖς καί σταθερούς νομοθετικούς κανόνες, πού θά ἐπιτρέπουν στόν ἐπιχειρηματία νά προγραμματίσει τήν πολιτική του. Καί χρειάζεται φορολογική μεταχείριση πού δέν θά περιορίζει τά οὐσιαστικά συναλλαγματικά ἔσοδα πού μπορεῖ ἡ ναυτιλία νά προσφέρει στήν πατρίδα της. Καί τοῦτο γιατί καμμία χώρα στόν κόσμο δέν ἀποβλέπει στά φορολογικά ἔσοδα ἀπό τή ναυτιλία γιά νά αὐξήσει τίς ἀπολαυές της ἀπό τή ναυτιλία. Ἀντίθετα, ἡ συναλλαγματική πρόσοδος ἑνός κράτους ἀπό τίς θαλάσσιες μεταφορές εἶναι συνάρτηση τῆς ἀνεμπόδιστης δραστηριότητος τῆς ναυτιλίας του καί κατ' ἐπέκταση τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος καί τῆς ἀπασχόλησης τῶν ναυτικῶν.

Χρειάζεται, τέλος, ἡ ἑλληνική ναυτιλία μιά νέα ναυτική ἐκπαίδευση, πού ἡ παραγωγή της πράγματι θά ἀνταποκρίνεται στίς ἀνάγκες τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ἄς μή λησμονεῖται ὅτι τό ἐμψυχο ὑλικό ἀποτελεῖ οὐσιαστικό παράγοντα στίς ὁποιεσδήποτε ἐπιλογές τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ὑπό τήν ἔννοια αὐτή ἡ ποιότητα τοῦ ὑλικοῦ αὐτοῦ θά μποροῦσε νά ἐπηρεάσει ἀποφασιστικά καί τίς ἀποφάσεις γιά ἐπιλογές ἀλλοδαπῶν, ἄν ἡ ὑποβάθμιση τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως τά τελευταῖα χρόνια, δέν στεροῦσε τήν ἑλληνική σημαία ἑνός ἀκόμη στοιχείου γιά νά παραμένει ἑλκυστική, ὅπως στό παρελθόν.

Λίγες σκέψεις γιά τό 1987

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ

Ὅπως κάθε χρόνο ἔτσι καί φέτος τά «Ναυτικά Χρονιά» συνεχίζοντας τήν παράδοση τόσων ἐτῶν φιλοξενοῦν στίς σελίδες τους ὅλους ἐμᾶς πού γιά δώδεκα μῆνες διαβάζουμε μέ ἐνδιαφέρον κάθε δεκαπέντε ἡμέρες τίς παρατηρήσεις σας, τά σχόλια καί τήν κριτική σας. Δέν εἶναι ὑπερβολή νά ποῦμε ὅτι καί οἱ τρεῖς παράγοντες τῆς ναυτιλία

ΥΕΝ—ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ—ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

ἔχουν τήν ἴδια μεταχείριση ἀπό τήν σύνταξη τοῦ περιοδικοῦ πού δικαιολογημένα ὅλοι οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας τό θεωροῦν σάν ἕνα δικό τους βῆμα ἔκφρασης καί προβληματισμοῦ.

Τά πρόσφατα γενονότα θά εἶναι χωρίς ἀμφιβολία τό κυριώτερο θέμα μέ τό ὁποῖο οἱ περισσότεροι ἀπό τούς φιλοξενούμενους ἀρθρογράφους θά ἀσχοληθοῦν ἐκφράζοντας τίς προσωπικές τους ἀπόψεις καί δίδοντας στούς ἀναγνῶστες σας πλούσια τροφή γιά μελέτη καί προβληματισμό ἀλλά συγχρόνως προσθέτοντας πολύτιμο ὑλικό γιά τήν ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τήν ὁποία τά «Ναυτικά Χρονικά», ἔχουν βοηθήσει μέ τίς Πρωτοχρονιάτικες ἐκδόσεις τους.

Βρισκόμαστε πάλι στήν ἀνατολή ἑνός νέου χρόνου καί παρ' ὅλες τίς δυσκολίες ὀφείλουμε νά ἀντλήσουμε ὅλη τήν ἀπαιτούμενη αἰσιοδοξία ἀπό τόν περασμένο χρόνο γιά νά μπορέσουμε νά συνεχίσουμε τήν δουλειά πού ἀγαπᾶμε καί γιά τήν ὁποία καταναλώνουμε τό μεγαλύτερο μέρος τῆς ζωῆς μας. Ἴσως δικαιολογημένα ἐφέτος σᾶς ζητῶ πολλά γιατί αἰσιοδοξία ἀπό τά γεγονότα τοῦ 1986 εἶναι δύσκολο νά ἀντλήσει κανείς ἐκτός καί ἐάν πάρει τήν θέση ὅτι ἀφοῦ μ' ὅλα αὐτά πού ἔγιναν ἤ δέν ἔγιναν ἡ Ναυτιλία συνεχίζει νά ὑπάρχει τότε δέν πρόκειται νά πεθάνη ποτέ. Πράγματι, ἡ Ναυτιλία δέν θά πεθάνη ποτέ, ἡ Ἑλληνική σημαία ὅμως μπορεῖ νά περιορισθῆ σέ πολύ στενά πλαίσια καί ἔτσι περιορίζεται καί ἡ Ἑλλάδα μας χάνοντας τήν αἴγλη καί τήν ὑπερηφάνεια πού χωρίς θυσίες εἶχε ὅταν χιλιάδες πλοῖα διέσχιζαν τούς ὠκεανούς μέ τήν γαλανόλευκο στήν πρίμνη τους.

Ἔτσι λοιπόν ὁ ἱστορικός θά πρέπει νά σημειώση ὅταν μετά ἀπό χρόνια ξεφυλλίζει τά «Ναυτικά Χρονικά» ὅτι ὁ κίνδυνος πού τόσα χρόνια ὑπεδεικνύετο ἀπό ἔμπειρα στελέχη τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου συντελέσθη καί ἔτσι τά πλοῖα ὑπό Ἑλληνική σημαία εἶναι λιγότερα καί ὅλα τά φαινόμενα ὁδηγοῦν στό συμπέρασμα ὅτι θά γίνουν ἀκόμη λιγότερα. Ἡ εὐθύνη ὅλων μας εἶναι μεγάλη, μεγαλύτερη ὅμως εἶναι ἡ εὐθύνη τῆς Κυβέρνησης ἡ ὁποία δέν μπόρεσε νά ἀρθῆ στό ὕψος τῶν περιστάσεων γιά νά ἀποφευχθῆ ἡ ἐθνική ἀπώλεια τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Τό ἐρώτημα



καί ἡ συζήτηση περί καλῶν προθέσεων δέν ἔχουν καμμιά σημασία, στήν καταγραφή τῶν γεγονόταν αὐτό πού μετράει εἶναι τό ἀποτέλεσμα.

Ἔχουμε ἀκούσει ἀρκετά τήν Κυβέρνηση διά τοῦ κ. Ὑπουργοῦ νά μιλάη γιά τήν διεθνῆ κρίση τῆς ναυτιλίας καί δέν νομίζω ὅτι κανένας καλόπιστος ἄνθρωπος θά εἶχε ἀντιρρήση στήν διαπίστωση ὅτι πράγματι ἡ ναυλογορά πέρασε ἀπό μιά πολύ μακρά καί σοβαρή ὕφεση. Αὐτό ὅμως δέν ἀπαλλάσσει κανένα ἀπότίς εὐθύνες πού ἔχει γιά τόσες παραλείψεις στόν τομέα ἁρμοδιότητάς του.

Τό πρόσφατα μέτρα πού ἀποφάσισε ὁ κ. Ὑπουργός ἦλθαν μέ καθυστέρηση τουλάχιστον δεκατεσσάρων μηνῶν καί δέν εἶναι μόνο ὁ πολύτιμος χρόνος πού χάθηκε ἀλλά πρέπει νά συνυπολογισθῆ καί τό γεγονός ὅτι μαζί μέ τά μέτρα ἡ Κυβέρνηση τακτοποίησε καί τό μισθολόγιο τῶν ναυτικῶν γιά τήν μεγαλύτερη μερίδα τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου κατά τρόπο πού δέν ἄφησε περιθώρια γιά ἀμφιβολία ὅτι ἡ ἐνέργειά αὐτή ἀποσκοποῦσε στήν ἐξισορρόπηση τῶν ἐντυπώσεων πού τά μέτρα μόνα τους θά εἶχαν γιά τήν πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ καί τήν Κυβέρνηση γενικότερα. Ἄρα ὁ χρόνος τῆς ἀναγγελίας τῶν μέτρων ἀποφασίσθηκε σέ συνάρτηση μέ ἄλλα θέματα τά ὁποῖα ὅσο καί ἄν ἔχουν σχέση μέ τήν ναυτιλία μας ἀποδεικνύουν ὅτι ἡ Κυβέρνηση ἀντιμετωπίζει τήν Ναυτιλία μας ὡς ἕνα σύνηθες θέμα καί ὄχι ὡς ἐθνική ὑπόθεση ὅπως ἔπρεπε.

Ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς τακτικῆς εἶναι τά τόσο συζητηθέντα καί γιά πολύ χρόνο ἀναμενόμενα μέτρα˙ ὑποστήριξης τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου νά συνδεθοῦν μέ μιά βαρειά οἰκονομικά ἀναδρομική αὔξηση τοῦ μισθολογίου καί μιά ἀπεργία ἡ ὁποία εἶναι καί ἡ πρώτη στόν τομέα αὐτό τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἡ ἀπόφαση νά ρυθμισθῆ ἡ σύνθεση τῶν πλοίων στά ἐπίπεδα πού ἔχουν διαμορφώσει ἡ τεχνολογία καί οἱ διεθνεῖς ὀργανισμοί καί πού ἀκολουθοῦν ὅλες οἱ ἄλλες ναυτιλίες τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν εἶναι θετικό μέτρο. Ἡ τακτοποίηση τοῦ μισθολογίου τῶν ἀλλοδαπῶν προσφέρει μιά σπουδαία ὑπηρεσία στό ἑλληνικό πλοῖο τό ὁποῖο ὑποχρεοῦται ἀπό τίς τρέχουσες συνθῆκες νά χρησιμοποιεῖ ἕναν ἀριθμό ξένων ναυτικῶν γιά νά μπορέση νά κινηθῆ. Ὁ ἀριθμός τῶν χρησιμοποιουμένων ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν δικαιολογημένα ἀποτελῆ μέριμνα τοῦ κράτους ἀλλά στήν οὐσία θά ἀποκτήση σημασία μόνο τότε ὅταν τό ΥΕΝ φροντίση νά ἔχουμε ἀρκετούς ναυτικούς γιά νά καλύψουμε τίς θέσεις δουλειᾶς πού προσφέρουν τά ἑλληνικά πλοῖα. Στό σημεῖο αὐτό θέλω νά παρατηρήσω ὅτι τά ναυτεργατικά σωματεῖα πρέπει να παίξουν ἕνα πρακτικό μέν ἀλλά σπουδαῖο ρόλο, διότι δέν ὠφελεῖ σέ τίποτα νά ἀντιτίθενται στήν χρησιμοποίηση ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ὅταν οἱ ἴδιοι δέν ἀναλαμβάνουν τό μέρος τῆς εὐθύνης πού τούς ἀνήκει γιά τήν προσέλκυση νέων στό ναυτικό ἐπάγγελμα.

Μέ τίς σκέψεις αὐτές δέν ἀποσκοπῶ σέ μιά στείρα κριτική ἡ ὁποία μάλιστα διατυπούμενη ἐκ τῶν ὑστέρων εἶναι ἴσως μικρότερης σημασίας ἀπό κάθε πρόταση ἡ ὁποία διατυπώνεται ἔγκαιρα καί μέ σαφήνεια. Ἔχω ἤδη ὑπεύθυνα διατυπώσει τήν ἄποψη ὅτι τά ἐξαγγελθέντα μέτρα δέν εἶναι ἀρκετά γιά τίς δύσκολες περιστάσεις πού βρίσκεται πλέον ἡ Ναυτιλία μας. Χρειάζομαστε πολύ δουλειά καί ἐπιμονή ὥστε νά κατορθώσουμε τήν ἀντιστροφή τῶν τάσεων πού λάθη καί καθυστερήσεις τοῦ παρελθόντος μᾶς ἔφεραν στό σημεῖο νά παρακολουθοῦμε καθημερινά τήν μείωση τοῦ νηολογίου μας. Ἀπό ἄλλο βῆμα ἔχω ἐπανειλλημένα ἀναφερθῆ σέ σειρά μέτρων πού χρειάζονται σήμερα. Θά περιοριστῶ σ' αὐτά πού θεωρῶ μεγάλης σημασίας καί τά ὁποῖα τό ΥΕΝ μπορεῖ νά πάρη σύντομα καί μάλιστα στήν ἀρχή τοῦ νέου χρόνου.

Πρέπει νά ξεκαθαρίση σύντομα τό θέμα τό ὁποῖο ἐδῶ καί πέντε χρόνια ἀπασχολεῖ τόν κορμό τοῦ ΥΕΝ, **τί θά γίνει μέ τό Λιμενικό Σῶμα;** Εἶναι ἀπαράδεκτο νά βρίσκεται ὑπό ἀκαθορίστου μέλλοντος καθεστώς τό προσωπικό στό ὁποῖο στηρίζεται ὁλόκληρη ἡ ναυτιλιακή ὑποδομή. Δέν εἶναι δύσκολο νά καταλάβη ὁποιοσδήποτε ὅτι ἡ κατάσταση αὐτή ἔχει συμβάλει στήν ἀβεβαιότητα μέ τήν ὁποία κάθε μέλος τῆς ναυτιλιακῆς οἰκογένειας βλέπει τήν ἑλληνική σημαία.

Ἂς ἀντιληφθοῦν κάποτε οἱ μαχόμενοι τό Λιμενικό Σῶμα ὅτι δικαιολογίες βασιζόμενες σέ μεμονωμένα περιστατικά δέν ἀποτελοῦν ἐπαρκεῖς ἐξηγήσεις ὥστε νά δημιουργοῦν μέ τήν τακτική τους διάλυση στό ΥΕΝ. Ἀκόμα καί ἐάν οἱ σύγχρονες συνθῆκες γιά τήν καλύτερη ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιβάλλουν τήν ἀναδιοργάνωση τοῦ ὑπουργείου αὐτό πρέπει νά γίνη μέ τήν συνεργασία τῶν ἄξιων στελεχῶν τοῦ Λ.Σ. καί ὄχι κατά τόν τρόπο πού ἐπιχειρεῖται κατά τά τελευταῖα πέντε χρόνια. Πέρα ὅμως ἀπό τό συγκεκριμένο πρόβλημα πού δημιούργησε ἡ ἀκολουθείσασα πολιτική, ἡ Κυβέρνηση ὀφείλει νά συζητήση μέ τούς ναυτιλιακούς παράγοντες πρίν ἀποφασίση ὁποιαδήποτε ἀλλαγή στόν διοικητικό φορέα τῆς ναυτιλίας.

Ἡ μεγάλη Ἑλληνική Ναυτιλία ἔγινε μέ τήν συνεργασία κράτους, ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν, εἶναι φανερό λοιπόν ὅτι ὁποιαδήποτε ἀλλαγή στόν ρόλο αὐτῶν τῶν παραγόντων οὔτε ἁπλή εἶναι ἀλλά καί δέν πρόκειται νά καρποφορήση ἐάν ἐπιβληθῆ χωρίς διάλογο. Ἔχει γίνη προσπάθεια νά ἀποκοπῆ τό θέμα αὐτό ἀπό τά ἄλλα συζητούμενα προβλήματα κάτω ἀπό τήν ἀντίληψη ὅτι αὐτό ἀποτελεῖ κυβερνητική ἐπιλογή. Ἐπίσης ἔχουμε γίνει μάρτυρες ἀλλαγῶν στήν ἡγεσία τοῦ Λ.Σ. πού εἶχαν σάν ἀποτέλεσμα τήν ἀπομάκρυνση ἔμπειρων ἀξιωματικῶν καί τήν πεποίθηση στούς νεωτέρους ὅτι δέν ἔχουν μέλλον στό Σῶμα πού διάλεξαν νά ὑπηρετήσουν. Ὅποιος πιστεύει ὅτι ὅλα αὐτά εἶναι ἄσχετα μέ τήν σημερινή κατάσταση στήν Ἑλληνική Ναυτιλία ἤ εἶναι τυλφωμένος ἀπό δογματικές σκέψεις ἤ ἐνέργειες μέ σκοπό τόν ἀφανισμό τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀπό τούς ὠκεανούς. Ἐν πάση περιπτώσει, τόσο ἡ πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ ὅσο καί οἱ ὑπεύθυνοι ναυτιλιακοί παράγοντες πρέπει ἐπειγόντως νά συζητήσουν καί νά ξεκαθαρίσουν τό θέμα αὐτό. Προσωπικά πιστεύω ὅτι ἡ σωστή λύση θά ἦταν νά συμφωνηθῆ ὁ ὀργανισμός τοῦ ΥΕΝ μέ τήν συμμετοχή ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων πλευρῶν καί ἡ ἐφαρμογή του νά γίνη μέ ἕνα κατάλληλο χρονοδιάγραμμα τό ὁποῖο θά ἐξασφαλίζει συνέχεια καί σταθερότητα στήν διοίκηση τῆς Ναυτιλίας μας.

Τό μέλλον τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ τῶν ναυτικῶν εἶναι θέμα ὕψιστης σημασίας καί προτεραιότητας. Τά πρόσωπα πού διοικοῦν σήμερα τό ΝΑΤ προσπάθησαν ἀλλά δέν κατόρθωσαν νά βροῦν λύση στό πρόβλημα πού ἀντιμετωπίζει τό Ταμεῖο. Οἱ ἐναλλακτικές λύσεις περιορίζονται συνήθως ἀπό τήν ἑκάστοτε ἀκολουθούμενη πολιτική. Ἔχουν ἀκούσθη πολλές ἐξηγήσεις καί δικαιολογίες, τώρα ἔφθασε ἡ ὥρα γιά λύσεις καί συγκεκριμένους στόχους. Γιά τόν σκοπό αὐτό πιστεύω ὅτι τό κράτος ὀφείλει νά ἀναζητήση τήν πρέπουσα λύση μέσα ἀπό μιά διαδικασία ἡ ὁποία θά περνάει ἀπό τήν φάση τῆς ἀνανέωσης τῶν προσώπων, τήν ἀποκατάσταση ἑνός διαλόγου πού ὅλες οἱ πλευρές θά ἔχουν ἐμπιστοσύνη πρός τούς ἄλλους καί τό κράτος θά ἀναλάβη τήν εὐθύνη τῶν μέχρι σήμερα ἀποφάσεων του στό μέτρο πού αὐτές συνέβαλαν στήν διαμόρφωση τῆς σημερινῆς δυσκολίας ἡ ὁποία ἄν δέν εἶναι ἡ χρεωκοπία τοῦ ΝΑΤ δέν ἀπέχει πολύ ἀπό αὐτή.

Τέλος, ἡ Κυβέρνηση πρέπει νά ἀναλάβη νά ἐπανορθώση τό κύρος τῆς Ναυτιλίας μας μέ ἔργα καί ὄχι λόγια. Ὁ Ἑλληνικός τύπος, συγκεκριμένα ὁρισμένες ἐφημερίδες δέν ἄφησαν εὐκαιρία ἀνεκμετάλλευτη πού νά μήν κατηγορήσουν ἄδικα καί ἀνεύθυνα τήν Ἑλληνική Ναυτιλία γενικεύοντας χαρακτηρισμούς καί ἐκτιμήσεις, καταδικάζοντας δίκαιους καί ἀδίκους στόν βωμό τοῦ κέρδους πού λέγεται «πουλάω φύλλα». Τό κράτος κάτω ἀπό ἐσφαλμένη ἀντίληψη περί Ναυτιλίας τήν ὁποία ταύτιζε πάντα ὄχι μέ τήν Ἑλλάδα ἀλλά μέ τό κεφάλαιο περιοριζόταν στόν ρόλο τοῦ θεατή καί μερικές φορές ὅταν πλέον τό κακό ἦταν κραυγαλαία φανερό πρόβαλε μιά προσεκτική φωνή διαμαρτυρίας γιά νά γυρίση πάλι γρήγορα στήν γωνιά τοῦ ἀμέτοχου θεατή. Ἀκόμα καί σέ περιπτώσεις πού ἡ Ναυτιλία μας κατασυκοφαντήθηκε ἀπό τούς ξένους, ὅπως πρόσφατα συνέβη μέ τήν Γερμανική τηλεόραση, τό καθῆκον ἐξεπληρώθη μέσα ἀπό μιά παθητική γραφειοκρατική διαδικασία πού ἐάν δέν πρέπει νά τήν χαρακτηρίσω θλιβερή εἶναι τό ἐλάχιστο ἀνεπαρκής. Ἡ πεῖρα μᾶς ὁδηγεῖ στό συμπέρασα ὅτι τό κακό συντελέσθηκε καί τώρα δέν ὑπάρχουν περιθώρια γιά κουβέντες.

Ἡ ἐκπομπή τοῦ ΥΕΝ πού δέν προσφέρει τίποτα ὅπως μεταδίδεται σήμερα πρέπει νά μεταβληθῆ σέ φλογερό κήρυκα γιά τό μεγαλεῖο τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Δέν πρέπει νά ἐπιμείνουμε στίς ἐξηγήσεις, τώρα ἦλθε ἡ ὥρα γιά τήν ἐπίθεση. Ἴσως τά λόγια νά δημιουργοῦν ἐντύπωση συνθηματολογίας, ἀντιθέτως αὐτό πού προτείνω εἶναι νά διαφωτίσουμε τούς Ἕλληνες γιά τό τί σημαίνει γι' αὐτό τόν τόπο Ἐμπορική Ναυτιλία. Πρέπει νά μάθουν τά ἑλληνόπουλα ὅτι τό Αἰγαῖο εἶναι Ἑλληνικό διότι εἴχαμε καράβια καί θά μείνη ἑλληνικό γιά πάντα ἐφ' ὅσον συνεχίσουμε νά ἔχουμε καράβια καί ναυτικούς.

Μέ τίς σκέψεις αὐτές σάν προσφορά στήν προσπάθεια γιά μιά καλύτερη, μεγαλύτερη καί ἀποδοτικότερη Ἑλληνική Ναυτιλία νομίζω ὅτι πρέπει ὅλοι νά συνεχίσουμε τήν προσπάθεια ἡ ὁποία ἀξίζει τόσο ὅσο καί ἡ ἀγάπη μας γιά τήν πατρίδα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ

IN ARGENTINA

PIRAEUS OFFICE: "OCEANIDA LTD"
TEL.: 4528048
TLX: 212933 FULM GR

"PETROZAM" AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIPAGENTS AND BROKERS — MARINE SURVEYORS
STEAVEDORING — BUNKERING CONTRACTORS

PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

CHARTERERS AGENTS FOR:
— MESSRS. CIA CONTINENTAL S.A.
— LA PLATA CEREAL CO. SA
— CARGILL S.A.

749, VIAMONTE ST. 20TH FLOOR
C. 1053 BUENOS AIRES - ARGENTINE
PHONES: 392.5546/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291
TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR
CABLES: "PETROZAM" BAIRES

WESTWIND AFRICA LINE LTD



WESTWIND AFRICA LINE LIMITED
ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ, ΔΥΤ. ΑΦΡΙΚΗΣ, ΕΥΡΩΠΗΣ

'Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιεύς 185 35
Τηλ. 4180241-9 — Τέλεξ: 21 2417, 241400
ΤΕΛΕΦΑΞ: 4521654

WESTWIND AFRICA LINE LIMITED
REGULAR LINES BETWEEN U.S. EAST COAST AND GULF PORTS, WEST AFRICA, EUROPE

41 Akti Miaouli street, Piraeus 185 35
Teleph: 4180241-9 — Telex: 212417, 241400
TELEFAX: 4521654

General Agents:
SOUTHERN STAR SHIPPING CO., INC.

245 Park Avenue, New York N.Y. 10167 - 0248
Teleph: 8673252 — Telex: 232484 (RCA), 420498 (ITT)
TELEFAX: (212) 6872187

1986-1987: Τό δυναμικό τρίγωνο τῆς Ναυτιλίας σέ δοκιμασία

Τοῦ κ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ

Μέ τήν ἔκδοση τῆς παρούσης ἐπετηρίδος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» προστίθεται ἄλλος ἕνας κρίκος δυσπραγίας καί ἀπογοητεύσεων στήν ἐξαετῆ ἁλυσίδα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Ἡ χρονιά πού πέρασε ὅμως ἦταν ὀδυνηρότερη ἀπό τίς προηγούμενες, ἀφοῦ ἀποτελοῦσε γιά πολλούς τό χρονικό ὅριο οἰκονομικῆς ἀντοχῆς καί τελευταία ἐλπίδα γιά ἀνάκαμψη. Ὅριο πού τελικά κατέρευσε καί ἐλπίδα πού τελικά διαψεύστηκε παρά τίς αἰσιόδοξες προβλέψεις ἀπό τίς ἴδιες τοῦτες στῆλες πέρυσι τέτοια ἐποχή: Προβλέψεις που φούντωναν καί θέριευαν καθώς προχωροῦσε ἡ Ἄνοιξη καί οἱ ἐργασίες τῶν πετρελαιοφόρων διέγραφαν πλήρη ἀνοδική τροχιά, βοηθούσης τῆς ἔντονης ζητήσεως τοῦ μαύρου χρυσοῦ, μετά τήν πτώση τῆς τιμῆς του διεθνῶς· προβλέψεις πού δῆθεν ἐπιβεβαιώθηκαν ὅταν ἀργότερα, τό καλοκαίρι, ἡ ναυλαγορά τῶν ξηρῶν φορτίων ἄρχισε κι ἐκείνη νά ἀφυπνίζεται· προβλέψεις πού θεμελιώθηκαν τήν ἴδια ἐποχή πάνω στό ἀκλόνητο ἄλλοθι τῆς ἀνόδου τῶν τιμῶν τῶν πλοίων, τοῦ καλύτερου οἰωνοῦ γιά μιά διαρκῆ καί σταθερή ἔξοδο τῆς ναυλαγορᾶς ἀπό τήν κρίση· προβλέψεις, τέλος, πού εὗρισκαν ἕνα σταθερό καί σίγουρο ἔρεισμα στόν ἀμείωτο ρυθμό τῶν διαλύσεων πλοίων καί τήν ἄρνηση τοῦ ἐφοπλισμοῦ νά πλησιάση τά ναυπηγεῖα, δύο τάσεις ὁπωσδήποτε εὐνοϊκές στόν μετριασμό τῆς χρονίζουσας ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος.



Ἀλλοίμονο, ὅμως, στό τέλος τοῦ ἔτους ἡ Ναυτιλία βυθίζεται καί πάλι στίς μαῦρες σκέψεις τοῦ προηγούμενου χειμώνα. Ἡ ναυλαγορά τῶν πετρελαιοφόρων ἔχασε τόν δυναμισμό της, ἐνῶ ἐκείνη τῶν ξηρῶν φορτίων δέν πρόλαβε νά ζήση παρά γιά λίγο τήν ψευδαίσθηση μιᾶς ἀνακάμψεως πού ποτέ δέν ἦλθε.

Ὅσο γιά τήν ἄνοδος τῶν τιμῶν τῶν μεταχειρισμένων, αὐτή ὑπῆρξε μᾶλλον ἀπόρροια τῶν εὐσεβῶν πόθων τῶν οἰωνοσκόπων τῆς Ναυτιλίας. Ἡ ἴδια ὑπῆρξε, ὅμως, ταυτόχρονα καί ὁ Δούρειος Ἵππος γιά μιά μεγάλη μερίδα τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας:

— Γιά ὅσους πρός στιγμήν εἶδαν χειροπιαστά σημάδια ἀνακάμψεως τῆς ναυλαγορᾶς γιά νά ἀνανεώσουν τούς στόλους τους, ἐσήμανε ἀκριβοπληρωμένες μονάδες πού τελικά βρέθηκαν μέσα σέ μιά ἀγορά ἀνίκανη νά συνέλθη.

— Γιά ὅσους εὑρίσκονταν ἤδη κάτω ἀπό τήν δαμόκλειο σπάθη τῶν Τραπεζῶν, ἐσήμανε τήν χαριστική βολή, δηλαδή τήν ἐκποίηση τῶν πλοίων τους σέ ἀνέλπιστα ὑψηλές τιμές γιά τίς Τράπεζες.

Νά, λοιπόν, πού γιά μιά ἀκόμη φορά ὁ ψυχολογικός παράγων, ὁ μέγας αὐτός ρυθμιστής τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας ἔπαιξε ἄσχημο παιχνίδι σέ ὅσους βασίσθηκαν στίς ἀπατηλές ἐνδείξεις του. Αὐτή εἶναι ἴσως καί ἡ πλέον σημαντική ἐξέλιξη στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο τή χρονιά πού μᾶς πέρασε. Ἕνα παιχνιδι ἀπό τό ὁποῖο δοκιμάστηκε καί συνεχίζει νά δοκιμάζεται ἡ μία ἀπό τίς κορυφές τοῦ δυναμικοῦ τριγώνου τῆς Ναυτιλίας, ὁ Ἐφοπλισμός.

Στήν ἄλλη κορυφή τοῦ τριγώνου, ἡ Ναυτεργασία διέρχεται κι ἐκείνη μεγάλη δοκιμασία, ὄχι τόσο στήν θάλασσα ὅπου ἡ ἐξασφάλιση θέσεων ἐργασίας καί μόνη αὐτή ἀποτελεῖ σήμερα τό πολυτιμότερο ἀγαθό γιά κάθε ἐπαγγελματία ναυτικό, ὅσο στήν Ἀκτή Μιαούλη, ὅπου ἡ ἡγεσία τῆς ΠΝΟ δίδει τήν ἐντύπωση ὅτι ἔχει ἐντελῶς ἀποξενωθῆ ἀπό τόν θαλάσσιο χῶρο. Μόνον ἔτσι ἐξηγεῖται ἡ πολιτεία της στούς δώδεκα μῆνες πού

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THAILAND TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY ....

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

* SHIPPING AGENTS — BROKERS
* LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
* SURVEYORS TO HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

T F D BUILDING. ROOM 307
42 SURINGWONGSE ROAD. 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2367949
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

AFFILIATED COMPANIES:

* SINGAPORE
* OLYMPIC MARITIME CARRIERS Pte Ltd *
#28 08 International Plaza, 10 Anson Road, Singapore 0207.
TELS: 2249490/2249557/2249583 AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC RS) CABLES: "OLYMPISHIP"

* MALAYSIA
* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempening, Port Kelang, Selangor, Malaysia
TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

* INDIA
* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

μᾶς πέρασαν, ξεκινώντας ἀπό ἐξωγήϊνες ἀπαιτήσεις κατά τήν ἔναρξη τῶν διαπραγματεύσεων γιά τήν νέα Συλλογική Σύμβαση, συνεχίζοντας μέ τήν κήρυξη μιᾶς ἀπεργίας χωρίς νόημα καί σκοπό καί τελειώνοντας ἀμέσως μετά τήν προσφυγή της στό Συμβούλιο τῆς 'Επικρατείας γιά νά προσβληθοῦν οἱ βελτιωμένες αὐξήσεις πού θέλησε νά ἐπιβάλη ὁ 'Υπουργός, ἀφοῦ οἱ νόμιμες αὐξήσεις πού τῆς εἶχε ἤδη προσφέρει ὁ 'Εφοπλισμός δέν τῆς ἀρκοῦσαν.

Οἱ γνωρίζοντες τά ναυτιλιακά πράγματα εἶναι εἰς θέσιν νά ἐκτιμήσουν τά ὅσα ἔχει προσφέρει ἡ ἐνεργός ναυτεργασία στό γιγάντωμα τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἶναι ἐπίσης εἰς θέσιν νά γνωρίζουν ὅτι ἐφοπλισταί καί ναυτικοί ἔβγαιναν πάντοτε μαζί νικητές ἀπό τή δίνη τῶν κρίσεων, κατά τήν διάρκεια τῶν ὁποίων συνεργάζονταν καί συνυπέφεραν «γιά νά κινεῖται ἡ προπέλλα», γιά νά μήν δένουν τά βαπόρια, γιά νά μήν χάνονται θέσεις ἐργασίας. 'Αντί τῆς συνεργασίας, καί μέ ἐξαίρεση τήν "Ενωση Πλοιάρχων, ἡ ΠΝΟ προτιμᾶ σήμερα τήν ἀντιπαράθεση. 'Αντί νά ἐξασφαλίσει θέσεις ἐργασίας γιά τά μέλη της, ἡ ἡγεσία της προτιμᾶ νά ἐκδιώξει ἐν γνώσει της τά ὅσα πλοῖα ἔχουν ἀκόμη τή διάθεση καί, γιατί ὄχι, τήν ἐθνική ὑπερηφάνεια νά χρησιμοποιοῦν ἑλληνικά πληρώματα. 'Αντί νά βοηθήσει κι ἐκείνη ὥστε τό ἑλληνικό πλοῖο νά ἐπιβιώνει στήν κρίση παραμένοντας καί στήν ψυχή του ἑλληνικό, προτίμησε νά κηρύξει ἀπεργία πληγώνοντας τό κύρος του στήν διεθνῆ ναυλαγορά. Καί σάν νά μήν ἔφθανε αὐτό, κατέφυγε γιά τήν ὀργάνωση τῆς ἀπεργίας στήν ὑποστήριξη τῆς ΔΟΜ, πού εὐχαρίστως ἐκμεταλλεύθηκε τήν θεόστατλη αὐτή εὐκαιρία, γιά νά ἐκδηλώσει γιά μιά ἀκόμη φορά τίς ἀνθελληνικές διαθέσεις της.

"Αραγε, αὐτή εἶναι ἡ πορεία πού ὁ ἐπαγγελματίας "Ελληνας ναυτικός θά ἐπιθυμοῦσε νά ἀκολουθήσει ἡ ΠΝΟ γιά λογαριασμό του καί τό 1987;

'Η ἐμπειρία ὅσων ἀσχολοῦνται μέ τά πληρώματά τους καί τά πενιχρά ἀποτελέσματα τῆς ἀπεργίας δείχνουν ἀκριβῶς τό ἀντίθετο. Τή λύση στήν δοκιμασία αὐτή θά πρέπει νά τήν δώσει ἡ ἴδια ἡ Ναυτεργασία μέσα ἀπό τούς κόλπους της. Καί ἡ λύση εὑρίσκεται στό δικαίωμα συμμετοχῆς, δηλαδή ψήφου, τῶν ποντοπόρων ναυτικῶν ἐν ὑπηρεσία στίς ἀποφάσεις τῶν συλλογικῶν της ὀργάνων γιά ἀπεργία. 'Ο τρόπος μπορεῖ νά βρεθεῖ καί νά μεθοδευτεῖ, τά μέσα ἐπικοινωνίας ὑπάρχουν, ἀρκεῖ νά ὑπάρξει καί ἡ θέληση ἀπό τούς ναυτικούς νά ἐκφράσουν τή γνώμη καί νά ἐπιβάλουν τή θέλησή τους σέ ἕνα τόσο ζωτικό θέμα. Ταυτόχρονα, ἔτσι θά ἐκδηλώνεται καί ἡ ἐμπιστοσύνη τῆς ναυτεργασίας πρός τίς διοικήσεις της ὥστε νά μή διασύρεται ὁ κλάδος ἀπό ἐνέργειες καί τακτικές ἐργατοπατέρων πού ἀπό τή μιά δέν ὑπογράφουν ποτέ Συμβάσεις, χωρίς νά ἀρνηθοῦν ποτέ ὅμως τίς ἀπολαβές τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, ἀπό τήν ἄλλη παρασύρουν τήν Ναυτεργασία σέ παράλογες ἀπαιτήσεις καί σέ ἀπεργίες, σέ στιγμές πού ἡ Ναυτιλία δοκιμάζεται.

"Οσον ἀφορᾶ τήν τρίτη κορυφή τοῦ δυναμικοῦ τριγώνου τῆς Ναυτιλίας, τό Κράτος, τό 1986 σημαδεύτηκε ἀπό μιά ἐξέλιξη πού ὅλοι εἶχαν ἀρχίσει νά πιστεύουν ὅτι θά μετατίθετο τελικά στά γεγονότα τοῦ 1987, τοῦ 1988 ἴσως καί τοῦ 2000. Μετά ἀπό πολυετῆ λήθαργο, ὁ δυσκίνητος καί ἀναποφάσιστος κρατικός γίγας συνῆλθε ἐπιτέλους, θεσπίζοντας μέτρα γιά τήν Ναυτιλία, τά ὁποῖα θά ἔπρεπε νά εἶχαν ἤδη θεσπισθῆ ἐδῶ καί πολλά χρόνια. Καί τοῦτο διότι τόσο ἡ μείωση τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων, ὅσο καί ἡ χρησιμοποίηση περισσότερων ἀλλοδαπῶν μεταξύ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων εἶναι ἐπιτακτικές ἀνάγκες οἱ ὁποῖες εἶχαν ἤδη ἀρχίσει νά διαφαίνονται κατά τά μέσα τῆς προηγούμενης δεκαετίας. Τότε πού ἡ πετρελαϊκή κρίση ἔδινε στή ναυπηγική βιομηχανία τό σύνθημα γιά οἰκονομία καυσίμων καί αὐτοματισμό, ἐνῶ παράλληλα εἶχε ἀρχίσει νά παρατηρεῖται ἡ ἀπομάκρυνση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ ἀπό τίς θαλάσσιες δραστηριότητες. Αὐτές τίς ἐξελίξεις, τίς ὁποῖες ἀμέσως διέγνωσε τό ἔμπειρο μάτι τοῦ "Ελληνα πλοιοκτήτη, ἡ Πολιτεία προτιμοῦσε νά τίς ἀγνοεῖ κάτω ἀπό τό βάρος τοῦ πολιτικοῦ κόστους, ὅπως οἱ ἴδιοι οἱ ἐκπρόσωποί της συχνά ὁμολογοῦσαν. Καί ἔφθασε ὁ ἑλληνικός ἐμπορικός στόλος στά πρόθυρα τῆς διαλύσεως, συμπαρασύροντας μαζί του καί τό ΝΑΤ, γιά νά καταλάβουν ἐπιτέλους οἱ νῦν κυβερνῶντες καί μέχρι πρότινος μαθητευόμενοι μάγοι ἀλλά καί οἱ «πάνσοφοι» περί τά ναυτιλιακά ἐκθρονισθέντες προκάτοχοί τους ὅτι πολιτικό κόστος ὑπάρχει γιά τήν Πολιτεία πού περιφρονεῖ τήν Ναυτιλία καί ὄχι γιά κείνην πού τήν ὑπολογίζει.

Οἱ διαπιστώσεις αὐτές προσδίδουν ἰδιαίτερη βαρύτητα στή ρωμαλέα ἀπόφαση τῆς ἡγεσίας τοῦ ΥΕΝ νά προχωρήσει στήν ἐφαρμογή τῶν μέτρων, ἔστω καί ἀργά, ἔστω καί ἄν χάθηκαν τόσα πλοῖα ἀπό τά ἑλληνικά νηολόγια, ἔστω καί ἄν χάθηκε τόσο συνάλλαγμα ἀπό τήν πατρίδα μας, ἔστω και ἄν χάθηκαν τόσες θέσεις ἐργασίας γιά τόν "Ελληνα ναυτικό. Μένει νά διαπιστωθεῖ κατά πόσο τά μέτρα αὐτά θά μπορέσουν νά ἐπουλώσουν τήν μεγαλύτερη πληγή πού ὑπέστη ἡ Ναυτιλία τά τελευταῖα χρόνια: τήν ἀπώλεια τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ "Ελληνα πλοιοκτήτη πρός τό Κράτος. 'Η ἀποκατάσταση αὐτῆς τῆς ἐμπιστοσύνης εἶναι τό σημεῖο ἀπό τό ὁποῖο ξεκινᾶ ὁ δρόμος γιά τήν ἐπάνοδο τῶν πλοίων στήν ἑλληνική σημαία μέ ὅλα τά εὐεργετικά συνεπακόλουθά της.

"Εχοντας, λοιπόν, ξεπεράσει τήν δοκιμασία τῆς θεσπίσεως καί ἐφαρμογῆς τῶν πρώτων μέτρων γιά τήν Ναυτιλία, ἡ Πολιτεία θά ἔχει νά ξεπεράσει νέα δοκιμασία κατά τό 1987, δοκιμασία ἐμπιστοσύνης αὐτή τήν φορά, πού μόνο μέ συνέχεια, συνέπεια καί εἰλικρίνεια πρός τό ἑλληνικό πλοῖο ἔχει πιθανότητες νά ἐπιτύχει. Τό βαρόμετρο τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου θά ἀποτελέσει ξανά τόν αὐστηρό κριτή αὐτῆς τῆς δοκιμασίας, πού ὅλοι εὐχόμεθα νά φέρη τόν 'Εφοπλισμό κοντά στήν φυσική του ἑστία καί τόν ἑλληνικό ἐμπορικό στόλο στήν κορυφαία θέση πού τοῦ ἁρμόζει.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

SHIP - REPAIRING CENTRE (SSRC)

SHANGHAI CORPORATION OF SHIPBUILDING INDUSTRY

SHANGHAI — CHINA

ALL KINDS OF REPAIRS — NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS

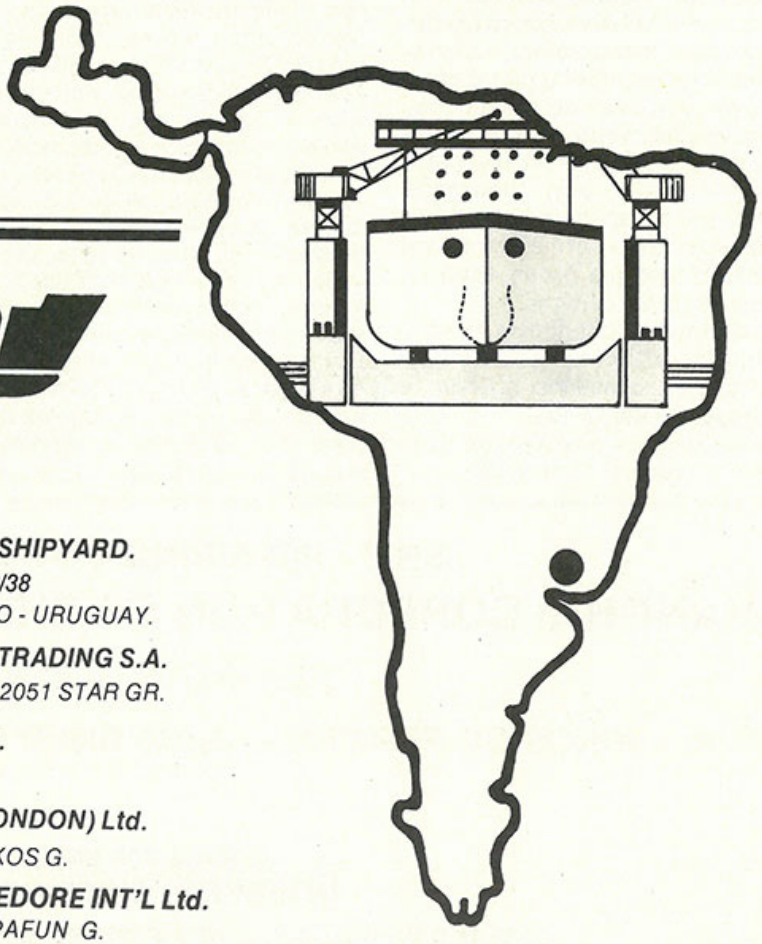
AGENTS FOR GREECE

INTERSEAS SHIPPING CO.

35-39 AKTI MIAOULI, 607, LEMOS MARITIME BUILD, PIRAEUS — GREECE

TEL.: 4181093 **TLX: 211394**

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 APPLEDORE 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

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

Ποτέ δέν εἶναι ἀργά

Τοῦ κ. ΕΥΑΓ. Σ. ΠΟΘΗΤΟΥ



Ἡ πεῖρα μᾶς ἔχει διδάξει πώς ποτέ δέν εἶναι ἀργά ἔστω καί νά ξαναρχίσουμε μιά νέα προσπάθεια γιά ἕνα καινούργιο μέλλον.

Αὐτό προσωπικά πιστεύω ὅτι θά συμβεῖ στήν προσπάθεια τοῦ κ. Ἀλεξανδρῆ γιά τήν ἀναγέννηση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Δυστυχῶς τά μέτρα πού πάρθηκαν προκειμένου τό ὑπό Ἑλληνικήν σημαία πλοῖο νά καταστεῖ ἐκμεταλλεύσιμον, καθυστέρησαν πολύ, ἤ μᾶλλον γιά νά εἶμαι πιό σαφής, καθυστέρησαν μερικά χρόνια.

Οἱ φωνές ἀπογνώσεως τῶν περί τήν Ναυτιλίαν ἀσχολουμένων κανένα δέν συγκίνησαν, πολύ δέ περισσότερον Πολιτεία καί Ναυτικόν Συνδικαλισμόν.

Ὁ δεύτερος μάλιστα οὔτε καί σήμερον ἀκόμη ἔχει συνειδητοποιήσει ὅτι πρέπει νά ἐργασθεῖ γιά τό συμφέρον τοῦ συνόλου τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν καί ὄχι τῶν ὀλίγων εὐνοουμένων ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι ἀπολαμβάνουν τά κεκτημένα δικαιώματα αὐτῶν πού ταξειδεύουν.

Προσωπικά πιστεύω ὅτι ἡ φυγή ἀπό τό Ἑλληνικόν Νηολόγιον πρός τό παρόν δέν θά σταματήσει παρά τά ὠφέλιμα μέτρα, ἅτινα προσφάτως ἐλήφθησαν ἀπό τήν Πολιτεία, διότι διά νά ἀποδώσουν θά πρέπει νά συνδυασθοῦν μέ μιά σειρά ἄλλων μέτρων.

Πρῶτα νά ἀποκατασταθεῖ ἡ ἀμοιβαία πίστις τῶν τριῶν παραγόντων, ἤτοι Πολιτείας, Ἐφοπλιστῶν καί Ναυτικῶν, καθώς ἐπίσης καί ἡ ἀλλαγή τῆς παλαιᾶς νοοτροπίας τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν ἔναντι τοῦ πλοίου, προκειμένου αὐτό νά ἀντιμετωπίζεται σωστά καί νά ἐπιβοηθεῖται εἰς τήν ἐπίλυσιν τῶν πραγματικῶν προβλημάτων του καί ὄχι νά διώκεται. Αὐτό διά νά ἐπιτευχθεῖ εἶναι ἀπαραίτητον νά ὑπάρξουν ὀργανωμένα σεμινάρια.

Γιά τούς νέους ναυτικούς μας θά χρειαστεῖ εἰδική ἐκπαίδευσις, ἵνα ἀποκτήσουν ἀπαραιτήτως ναυτικήν συνείδησιν, ἡ ὁποία δυστυχῶς ὅλοι γνωρίζουμε τήν τελευταίαν δεκαετίαν ἔχει ὑποβαθμισθεῖ σέ φοβερά μεγάλο βαθμό, καθώς ἐπίσης καί πλήρη γνῶσιν τῆς φύσεως καί τοῦ τρόπου ἐξασκήσεως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἐπί τῶν πλοίων.

Θά χρειασθεῖ ἐπίσης τόσον ἡ Ε.Ε.Ε. ὅσον καί τό Ν.Ε. νά λάβουν ἐνεργό μέρος εἰς αὐτήν τήν προσπάθειαν ἀναλαμβάνοντας τήν καθοδήγησιν καί ἐνημέρωσιν τῶν μελῶν των, προκειμένου νά ἀποκατασταθεῖ ἡ παλαιά καλή πίστις, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι τά τελευταῖα χρόνια, εἰσῆλθαν εἰς τό ἐπάγγελμα ἐπιχειρηματίες οἵτινες προηγουμένως οὐδεμίαν σχέσιν εἶχαν μέ τήν θάλασσαν καί οἱ ὁποῖοι ἀγνοοῦν τούς κανόνες της καί μάλιστα τήν εἰδικήν μεταχείρισιν πού χρειάζονται οἱ ναυτεργάτες.

Πιστεύω, λοιπόν, ὅτι γιά νά δημιουργηθεῖ τό ἀπαιτούμενο κλίμα προκειμένου νά στεφθοῦν ὑπό ἐπιτυχία τά μέτρα τοῦ κ. Ὑπουργοῦ καί μαζί μέ αὐτόν δικαιωθοῦν ὅλοι αὐτοί πού τόσα χρόνια μόχθησαν προσπαθώντας νά συγκρατήσουν ἀπό τόν ἀφανισμόν τό Ἑλληνικό Πλοῖο καί νά ἴδωμεν ἐκ νέου τήν Ἑλληνικήν σημαία εἰς ὅλα τά Ἑλληνόκτητα θά χρειασθεῖ πάντα κατά τή γνώμη μου:

1) Ὁ Κράτος νά συνειδητοποιήσει ὁριστικά ὅτι χρειάζεται τήν μεγάλη Ἑλληνική Ναυτιλία, πράγμα πού μέχρι πρότινος ἀμφισβητεῖτο.

2) Ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός νά ἀποκτήσει τήν παλαιάν του πίστιν μέ τήν βοήθεια τοῦ συνδικαλιστικοῦ του ὀργάνου, τῆς Ε.Ε.Ε, ἀλλά καί τοῦ Κράτους καί νά μήν ξανακουστοῦν οἱ ντουντοῦκες στήν Ἀκτή Μιαούλη μέ τό περιβόητον ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΛΗΣΤΑΙ κ.λπ.

3) Ὁ ναυτικός συνδικαλισμός νά καταλάβει ὅτι ἡ Ναυτιλία εἶναι κάτι τό ξεχωριστό καί ἀφορᾶ ἐκτός ἀπ' τούς Ἕλληνες Ναυτικούς καί ὅλους γενικῶς τούς Ἕλληνες τῶν ὁποίων ἡ οἰκονομία πολύ ἐξαρτᾶται ἀπό τήν Ναυτιλίαν.

Γιά τά ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά» ὀφείλω νά ὑπογραμμίσω ὅτι μέ τόν ἀπό πολλά χρόνια ἀγώνα τους καί τήν ἀγάπη τους γιά τή Ναυτιλία καί τόν τόπο ἔχουν προσφέρει πάρα πολλά, ἐνῶ μέ τή νέα προσπάθειά τους πού ἀποβλέπει στό νά διαπιστωθεῖ τί χρειάζεται ἀκόμη νά γίνει γιά νά γενικευθεῖ ὁ ἐπανατρισμός τῶν Ἑλληνοκτήτων Πλοίων, φαίνεται καθαρά ἡ ἀγωνία τους γιά τήν γρήγορη ὑλοποίησιν τῶν νέων μέτρων.

Τελειώνοντας, θέλω νά εὐχηθῶ τό 1987 νά εἶναι Ἔτος περισυλλογῆς γιά εὐημερία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί καλύτερες μέρες γιά τό Ἑλληνικό Πλοῖον.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS
1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.
Phones: 3116163, 3114269, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616
A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222883
Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIRES

ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΚΟΜΗ

Τοῦ κ. ΚΩΝ. ΑΡΑΒΑΝΗ πλοιάρχου Ε.Ν. · πλοιοκτήτη

Εὐχαριστῶ τήν Διεύθυνση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ ὁποία μοῦ ἔδωσε τήν εὐκαιρία μέ ἀφορμή τήν εἰδική ἔκδοση τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1987, νά ἐκθέσω τίς ἀπόψεις μου σχετικῶς μέ τή νέα διατύπωση τοῦ ὅρου 8 τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως, ἀλλά καί τούς προβληματισμούς μου διά τήν παραπέρα πορεία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Προσωπικῶς ἀνήκω εἰς τούς μικρούς πλοιοκτῆτες, ὡς σύντομο δέ βιογραφικό σημείωμα ἀναφέρω ὅτι προέρχονται ἀπό ναυτικό νησί τοῦ ὁποίου τελείωσα τό γυμνάσιο τό ἔτος 1948, ἀπό τό ἔτος 1949 μέ τό πρῶτο μου μπάρκο γίνομαι μέλος τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογένειας, ἀπό δέ τό ἔτος 1965, μετά τριετῆ ὑπηρεσία Α' Πλοιάρχου, ἀσκῶ ναυτιλιακή ἐπιχείρηση χωρίς διακοπή. Μέχρι καί τό πρῶτο μου μπάρκο ἐγνώριζα τήν ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, τουλάχιστον ἀπό τῆς συστάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, εἴτε ἀπό τίς ἀφηγήσεις τῶν παλαιοτέρων ναυτικῶν καί παραγόντων, εἴτε ἀπό τά γραπτά κείμενα πού ὑπῆρχαν, ἔκτοτε ὅμως ἔζησα (ἀλλά καί πρόσφερα στό μέτρο τῶν δυνατοτήτων μου) στήν τεράστια ἀνάπτυξη τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τήν ὁποία πολλοί ὀνομάσανε Ἑλληνικό θαῦμα.

Προσωπική μου γνώμη εἶναι ὅτι ἡ ἐξελικτική πορεία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ προδιαγράφεται διά μέσου σταθμιτῶν καί ἀστάθμιτων παραγόντων, οἱ ὁποῖοι ἐπηρεάζουν ἄμεσα τό πλοῖο.

Καί οἱ μέν ἀστάθμιτοι παράγοντες οἱ ὁποῖοι εἶναι κατά κύριο λόγο οἱ ναυτιλιακές κρίσεις, οἱ ὁποῖες εἶναι μέν βέβαιες ἀλλά ἄγνωστες ὡς πρός τόν χρόνο τους, οἱ κίνδυνοι ζημιῶν καί ἀτυχημάτων καί διάφορες διεθνεῖς συγκυρίες, ἐπηρεάζουν τό πλοῖο ἐνῶ ὁ πλοιοκτήτης ἁπλῶς τούς ὑφίσταται, οἱ σταθμιτοί ὅμως παράγοντες μποροῦν νά προβλεφθοῦν καί νά ρυθμισθοῦν καί νά ἀποτελέσουν τόν σταθερό θετικό παράγοντα ἐπιτυχίας. Τά ἐξαγγελθέντα μέτρα εἶναι μέρος τῶν σταθμιτῶν παραγόντων ἀλλά γιά εἶναι ἀποτελεσματικά καί νά βοηθήσουν τό πλοῖο πρέπει νά εἶναι ὁλοκληρωμένα καί ἐφαρμόσιμα καί διά νά συμβεῖ αὐτό πρέπει νά τύχουν τῆς κοινῆς παραδοχῆς τῶν τριῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας, Κράτους, πλοιοκτητῶν καί ναυτεργατῶν.

Εἶναι ἀληθές ὅτι, δι' ὅσους τουλάχιστον γνωρίζουν τήν ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἡ περίοδος 1974-1981 ἦτο μία ἐξαιρετική περίοδος διά τό Ἑλληνικό πλοῖο ἡ ὁποία ὀφείλεται κατά κύριο λόγο: 1) εἰς τήν τριπλή πετρελαϊκήν κρίσιν ἡ ὁποία ἐδημιούργησε τά ὑπερβολικά πλούσια πετρελαιοπαραγωγά κράτη, τά ὁποῖα ἄρχισαν τήν ἀνασυγκρότησίν τους ἐκ τοῦ μηδενός ἐνισχύοντας τίς θαλάσσιες μεταφορές καί 2) εἰς τά δάνεια τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου οἱ ὁποῖες πάλι στήν προσπάθειά τους νά δημιουργήσουν ἀναπτυξιακά τῆς οἰκονομίας τους προγράμματα, ἐνίσχυσαν τίς θαλάσσιες μεταφορές. Οἱ δύο αὐτοί ἀστάθμιτοι παράγοντες συνδυαζόμενοι μέ τούς εὐνοϊκούς σταθμιτούς (εὐνοϊκό κλίμα πού εἶχαν διαμορφώσει τά μέχρι τότε μέτρα τῆς Πολιτείας ἀλλά καί τό ἐξαιρετικό ναυτεργατικό δυναμικό) ἔφεραν τά πλοῖα στήν Ἑλληνική σημαία καί ἔγινε τό θαῦμα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τότε δέν ἐγνώρισε μόνον τό πλοῖο τήν χρυσή ἐποχή του ἀλλά καί ἡ Πολιτεία (2 δισ. δολ. συνάλλαγμα, φορολογία πλοίων κλπ.) καί οἱ ναυτεργάτες ὅλα τά αἰτήματα τῶν ὁποίων ἱκανοποιοῦντο στήν κατ' ἔτος ἀνανεούμενη συλλογική σύμβαση ἐργασίας, ἐνῶ οἱ θεσμικές τους κατακτήσεις ἦσαν μεγαλειώδεις μέ ἀποκορύφωμα τήν πλήρη συνταξιοδότηση μέ 23 ἔτη θαλάσσιας ὑπηρεσίας.

Βεβαίως τότε ὑπῆρξαν ἀρκετοί, μεταξύ αὐτῶν καί ὁ συντάκτης τοῦ παρόντος ὁ ὁποῖος ἐγνώριζε τήν ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ, οἱ ὁποῖοι εἶχαν ἐκφράσει φόβους ὅτι ὅταν θά ἐκλείψουν οἱ εὐνοϊκοί ἀστάθμιτοι παράγοντες, ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά καταπέσει καί διά νά περισωθεῖ καί ἀντέξει θά ἔπρεπε νά ληφθοῦν ἐγκαίρως μέτρα πού θά ἔκαναν τούς σταθμιτούς παράγοντες εὐνοϊκούς διά τήν ἐπομένην δεκαετίαν.

Ὅμως μέχρι καί τό ἔτος 1981 τίποτα δέν ἔγινε στήν κατεύθυνσιν αὐτή παρ' ὅλο πού πολλές φορές εἶχαν τεθεῖ καί τοῦτο διότι:

1) Τό κράτος ἐφοβεῖτο τό πολιτικό κόστος καί ὄχι τό οἰκονομικόν ἐμφορούμενο ἀπό ἕνα πολιτικό ἀμοραλισμό ποῦ τόσο πολύ ἐστοίχισε στήν Ἑλληνική ναυτιλία.

2) Ἡ ναυτεργατική πλευρά ἐφοβεῖτο μήπως χάσει τίς κατακτήσεις, λές καί κατέκησε κάποια ξένη χώρα καί ἔπαιζε τόν ρόλο στρατοῦ κατοχῆς καί

3) Ἡ Πλοιοκτησία δέν εἶναι ἄμοιρη εὐθυνῶν διότι ἔθετε ἁπλῶς τό πρόβλημα στούς ἄλλους δύο παράγοντες καί «ἔνιπτε τάς χείρας» (ἐμεῖς τά εἴπαμε, ἐσεῖς δέν τά ἀκοῦτε) ἀποφεύγοντας τήν ὁποια μαχητικότητα τήν ὁποία ἄλλωστε δέν εὐνοοῦσε καί τό πολιτικό κλίμα τῆς ἐποχῆς τό τόσο ὑπεύθυνο στήν χώρα μας γιά τόσα οἰκονομικά δεινά. Προκειμένου ὅμως νά κινηθοῦν τά πλοῖα ἔστειλε μερικά λεωφορεῖα στά ὀρεινά πού διαφημίζανε τό ναυτικό ἐπάγγελμα μέ ἀντάλλαγμα μερικούς χοιροβοσκούς στά πλοῖα χωρίς ναυτική συνείδηση καί νοοτροπία πού ἄλλοι παλαίψανε διά μιά ἀγελάδα καί ἄλλοι διά μιά μοτοσυκλέτα καί μήν τούς εἴδατε, ἐνῶ σήμερα μᾶς ταλαιπωροῦν σάν ἀπογεγραμμένοι καί ἄνεργοι ναυτικοί.

Ὅταν μετά τό 1981 ἄλλαξαν χρώματα οἱ κυβερνήσεις καί ὑπό τήν πίεση τῆς πρωτοφανοῦς καί μακροχρόνιας κρίσης τῆς ναυτιλίας τό ΥΕΝ ἐμελέτησε μέτρα τά ὁποῖα ἐπίστευε ὅτι θά ἔδιναν ριζική λύση εἰς τό πρόβλημα Ναυτιλία. Τά μέτρα αὐτά ἀπέβλεπαν κυρίως εἰς τό νά περιορίσουν τήν ἀνεργία καί λιγώτερο εἰς τήν ἀνταγωνιστικότητα. Προσωπικῶς κατά μήνα Μάϊο 1983 πρό τῆς καταθέσεως τῶν μέτρων ἐπισκέφθηκα τήν πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ καί ἐζήτησα νά μήν κατατεθεῖ αὐτό τό νομοσχέδιο πρός ψήφιση ἀλλά ἄλλο μέ τά μέτρα πού ἐπρότεινα καί πού ἔπρεπε νά ληφθοῦν ἀπό τήν προηγούμενη 10ετία. Ἡ τότε πολιτική ἡγεσία ἐπίστευε ὅτι τά δικά της μέτρα θά ἐπιλύσουν τά προβλήματα τῆς Ναυτιλίας ἐνῶ τά προτεινόμενα θά εἶχαν πολιτικό κόστος. Τώρα κατά πόσον ἀπέδωσαν τά μέτρα εἶναι γνωστόν ἐφ' ὅσον τό ἑπόμενο ἔτος ἄρχισε ἡ συρρίκνωση τῆς ναυτιλίας ἡ ὁποία καί συνεχίζεται, ἐνῶ συνεχιζότανε ὁ ἴδιος πολιτικός ἀμοραλισμός τοῦ πολιτικοῦ κόστους.

Καί φθάσαμε αἰσίως στό τέλος τοῦ ἔτους 1986 καί μαθαίνουμε τήν νέα διατύπωση τοῦ ὅρου 8 τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, νά δοῦμε ὅμως θά βοηθήσουν τά μέτρα ὅπως ἔχουν ἐξαγγελθεῖ καί θά ἐπαναπατρίσουν τό Ἑλληνικό πλοῖο;

Προσωπική καί ταπεινή μου ἄποψις

JAC

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

εἶναι ὅτι τά μέτρα δέν θά ἀποδώσουν, τό πλοῖο δέν θά ὀφεληθεῖ καί συνεπῶς δέν θά τό ἐπαναπατρίσουν, διότι εἶναι ἀνενεργά, καί εἶναι ἀνενεργά διότι εἶναι μισά καί δέν παρθήκανε ὅλα μαζί καί ὅπως ἔπρεπε.

Ἄς ὑποθέσουμε ὅτι κάποιος ἀποφασίζει τό ὑπάρχον μέ ξένη σημαία πλοῖο νά τό μεταφέρει στήν Ἑλληνική καί καταφεύγει στίς Ἑλληνικές Ἀρχές καί παίρνει τήν νέα διατύπωση τοῦ ὅρου 8 καί ὅτι πρόκειται διά συμβατικό πλοῖο πού μέχρι τώρα εἶχε 24 ἄτομα καί τώρα θά ἔχει 20 (στό σημεῖο αὐτό τά νέα μέτρα εἶναι ἀπολύτως θετικά καί δέν χωράει ἀμφισβήτηση) ὁπότε ὑπολογίζει 12 Ἕλληνες (4 γεφύρας + 1 ἀσυρ. + 4 μηχανῆς + 1 ἠλ/λόγο + 1 καμαρῶτο + 1 μάγειρα) καί 8 ἀλλοδαπούς οἱ ὁποῖοι βεβαίως μποροῦν νά εἶναι περισσότεροι καί πέραν τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως καί τούς φέρνει κατόπιν συμβάσεως ἀεροπορικῶς ἀπό τήν μακρυνή πατρίδα τους. Ἑτοιμάζεται τό ναυτολόγιο καί προσκομίζεται εἰς τήν Ἑλληνικήν Ἀρχήν διά θεώρησιν καί ἀπόπλουν, ἡ Ἀρχή θά ζητήσει εἰς ἐφαρμογήν τῆς διατυπώσεως τοῦ ὅρου 8 προκειμένου νά ναυτολογήσει τούς ἀλλοδαπούς, ἔγγραφη ἀπόδειξη ὅτι δέν προσφέρονται Ἕλληνες.

Σ' αὐτή τήν περίπτωση ἀκολουθεῖται ἡ διαδικασία Γ.Ε.Ν.Ε. ἀπό τό ὁποῖον θά ζητηθεῖ ἡ χορήγησις σημειώματος μή προσφερομένου.

Τό σημείωμα αὐτό τό ΓΕΝΕ δέν θά τό χορηγήσει διά τόν ἁπλούστατον λόγον ὅτι προσφέρονται Ἕλληνες ναυτικοί ὁπότε ὁ σχετικός ὅρος 8 στήν προκειμένη περίπτωση μένει ἀνενεργός.

Καταλαβαίνει κανείς ὅτι αὐτό τό πλοῖο ποτέ δέν θά μπορέσει νά χρησιμοποιήσει ἀλλοδαπούς διότι οἱ μετέπειτα ἀλλαγές θά γίνονται τμηματικῶς καί πάντοτε 2-3 ἀτόμων καί ποτέ οἱ 8 μαζί διά νά ἔλθουν ὀργανωμένοι καί πάλι μαζέματα καί πάλι ἡ ITF στό Κόντινεντ καί πάλι δίκες καί ἀπαιτήσεις.

Γιατί ὅμως μπῆκε ὁ ὅρος «ἐφ' ὅσον δέν προσφέρονται Ἕλληνες ναυτικοί»;

Διότι ἔπρεπε νά καθησυχάσουν ναυτεργάτες καί Κράτος ὅτι δέν θά αὐξηθεῖ ἡ ἀνεργία. Ἐάν ὅμως τά μέτρα ἦσαν ὁλοκληρωμένα καί εἶχε λυθεῖ τό θέμα τῶν ἀνέργων μέσω ὑγιοῦς ταμείου ἀνεργίας ὁ δεσμευτικός ὅρος δέν θά εἶχε μπεῖ καί μάλιστα θά μποροῦσε νά προβλέπει Ἕλληνες ἀξιωματικούς καί μαγειροκαμαρώτους καί τούς λοιπούς ὀργανωμένους ἀλλοδαπούς.

Ἀλλά ποιά εἶναι τά μέτρα ἐκεῖνα πού ἐάν τά θεσμοθετήσει ἡ Πολιτεία θά φέρουν πίσω τό Ἑλληνικό Πλοῖο; Κατ' ἀρχήν θά πρέπει νά ἀναγνωρίσουμε ὅτι ἕνα πλοῖο ὑπό Ἑλληνική σημαία καί μέ τά προτεινόμενα μέτρα συγκρινόμενο μέ ἕνα ἀνάλογο πλοῖο ὑπό ξένη σημαία θά εἶναι ἐπιβαρυμένο κατά τίς εἰσφορές στό ΝΑΤ καί τούς φόρους στό Ἑλληνικό Δημόσιο καί θά πρέπει νά γίνει συνείδηση στήν πλοιοκτησία ὅτι αὐτά θά τά ἐπιβαρυνθεῖ σάν ἐλάχιστη προσφορά σ' αὐτά πού στό παρελθόν εἰσέπραξε καί ἀπό τό κράτος καί ἀπό τή ναυτεργατική πλευρά. Τά μέτρα αὐτά συνοψίζονται:

1) Καταγραφή τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καί ἀπομάκρυνσις ὅλων τῶν «ἀλεξιπτωτιστῶν» πού ξέρουμε πόσο ταλαιπώρησαν ἀλλά καί ταλαιπωροῦν τήν Ἑλληνική Ναυτιλία, ὥστε νά παραμείνουν στό ἐπάγγελμα οἱ ἔντιμοι ἐπαγγελματίες μέ ναυτική συνείδηση καί νοοτροπία.

2) Καθορισμός τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων τόσο τῶν αὐτοματοποιημένων ὅσο καί τῶν συμβατικῶν σέ λογικά πλαίσια. Νομίζω ὅτι τά ἤδη ἐξαγγελθέντα μέτρα καλύπτουν ἀπολύτως τήν σύνθεση.

3) Κατάργησις τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως (ΚΝΕ) διότι ἐκτός τῶν ἄλλων εἶναι ὑποχρέωση τοῦ Κράτους ἡ ἐκπαίδευσις καί ὄχι τῶν ἰδιωτῶν. Ἐξ ἄλλου μόνον τό 1/3 τῶν τελειοφοίτων ἐπανδρώνουν τά πλοῖα ἐνῶ τά 2/3 διαφεύγουν. Αὐτό τό κεφάλαιο τό ἔτος 1982 ἦτο περίπου 900 ἑκατ. δρχ.

4) Σύστασις ἀνεξαρτήτου καί ὑγιοῦς ταμείου ἀνεργίας πόροι τοῦ ὁποίου θά εἶναι τό ὑπό κατάργηση ΚΝΕ ἐνισχυμένο μέ μία εἰσφορά τῶν πλοιοκτητῶν καί τῶν ναυτεργατῶν καί μέ μία γενναία εἰσφορά τοῦ Κράτους ἡ ὁποία νά προέρχεται ἀπό τούς εἰσπραττόμενους ἐκ τοῦ πλοίου φόρους. Αὐτό τό ταμεῖο θά ἐξασφαλίσει τούς πραγματικούς ἀνέργους ναυτικούς μέ ἔντιμους μισθούς ἀρκετούς διά ἄνετη καί ἔντιμη ζωή.

5) Οἱ συλλογικές συμβάσεις ἐργασίας θά πρέπει νά ἁπλοποιηθοῦν.

Εἶναι ἀπαράδεκτο τό σημερινό καθεστώς αὐτῶν τῶν συμβάσεων πού προβλέπουν τόν βασικό μισθό διά τήν παρουσία στό πλοῖο καί ὁ,τιδήποτε ἄλλο κάνει νά τό πληρώνεται extra. Ἔχουν γραφεῖ ὁλόκληροι τόμοι ὑπό τύπον ἐρωτήσεων καί ἀπαντήσεων διά τό τί δικαιοῦται ὁ ναυτικός, οἱ δέ ἀπαντήσεις τύπου Πυθίας λένε ὅτι ὅλα τά δικαιοῦται ὁ ναυτικός μέ ἀποτέλεσμα κανένας νά μήν μπορεῖ ἐκ τῶν προτέρων νά καθορίσει τά ἡμερήσια ἔξοδα ἑνός Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Νομίζω ὅτι θά ἦτο πολύ ἁπλό ἐάν οἱ συλλογικές συμβάσεις καθορίζουν τόν μισθό διά τήν ὁποιαδήποτε ἐργασία ἐντός τοῦ θώρου καί τοῦ πενθημέρου καί τά πέραν αὐτῶν ἡ ὑπερωριακή ἀμοιβή.

Ἀκόμη οἱ συλλογικές συμβάσεις θά πρέπει νά συνομολογοῦνται κατά μήνα Νοέμβριον τό ἀργότερον ὥστε ἡ πλοιοκτησία νά γνωρίζει καί νά προγραμματίζει τά ἡμερήσια ἔξοδα τοῦ ἑπομένου ἔτους καί νά ἀποφασίζει ἐάν θά παραμείνει εἰς τήν Ἑλληνικήν σημαία τό πλοῖο ἤ ὄχι. Σήμερα κανένας πλοιοκτήτης δέν γνωρίζει τά ἡμερήσια ἔξοδα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, κατά κανόνα δέ τόν μήνα Ἰούνιο καλεῖται νά πληρώσει ἀναδρομικά τά ὁποῖα ἀλλάζουν ὅλους τούς συντελεστές.

6) Συγκρότησις ναυτικῶν δικαστηρίων τά ὁποῖα θά ἐκδικάζουν ὅλες τίς ναυτικές ὑποθέσεις καί διαιτησίες ὥστε νά σταματήσει ἡ ἀπαράδεκτη κατάσταση προσφυγῆς στό Λονδίνο.

7) Ἀναμόρφωση τῆς ἐργατικῆς νομοθεσίας, ὅλα δέ τά ναυτεργατικά θέματα νά ἐκδικάζονται ἀπό πεπειραμένους καί ἀμερόληπτους ναυτικούς δικαστές ὥστε νά σταματήσει τό ἀπαράδεκτο φαινόμενο τῆς ἐπιβράβευσης τῆς ἀπάτης τῶν, ὀλίγων εὐτυχῶς, κακῶν ναυτεργατῶν καθώς καί τῶν ἀποφάσεων μέ τό σκεπτικό φτωχός ἐργάτης πλούσιος ἐργοδότης καί ὅτι τό κλιμακτήριο σύνδρομο εἶναι λόγος ὁ ὁποῖος δικαιολογεῖ ἀσθένεια στόν ἄνδρα τῶν 50-55 ἐτῶν.

8) Συμπεριφορά Κράτους καί ἁρμοδίων στελεχῶν ἀπέναντι στό Ἑλληνικό πλοῖο. Εἶναι ἀνάγκη οἱ ἁρμόδιοι φορεῖς νά κατανοήσουν ὅτι τό Ἑλληνικό πλοῖο

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

ἀποτελεῖ τμῆμα τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί ὅτι συνεπῶς πρέπει νά τό βοηθοῦν καί ὄχι νά τό διώκουν. Πάρα πολλές φορές ἔχουμε γίνει μάρτυρες τά τελευταῖα 10 χρόνια περιπτώσεων ὅπου τό μέν Κράτος συμπεριφέρεται μέ πολιτικό ἀμοραλισμό ἀλλά καί αὐταρχισμό (περίπτωσις μονομεροῦς ἐπιβολῆς ἐπαυξήσεως 10% στήν φορολογία διά ὁρισμένα ἔτη, μονομερής αὔξησις εἰσφορῶν στό ΝΑΤ) ὁρισμένα δέ, εὐτυχῶς λίγα, στελέχη συμπεριφέρονται μέ καιεριρισμό, νεποτισμό, αὐταρχισμό καί ἀλαζονία. Γιστεύω ὅτι μία ἐπιμόρφωση στελεχῶν θά προσφέρει πολλά στό 'Ελληνικό πλοῖο. Εἶναι πολύ ἄσχημη ἡ θέσις τῆς πλοιοκτησίας ὅταν τό πλοῖο της καλεῖται νά ἀναχωρήσει ἀπό 'Ελληνικό λιμάνι Παρασκευή ἀπόγευμα καί τήν τελευταία στιγμή φεύγει ἕνας ναύτης ὁπότε τό πλοῖο μένει διά τήν Δευτέρα. 'Ακόμη δέν θά πρέπει νά ἀκουστεῖ ἄλλη φορά στήν 'Ακτή Μιαούλη ὅτι στό Κόντινεντ ὑπάρχουν δύο μάστιγες διά τό 'Ελληνικό πλοῖο, ἡ μία ἡ ITF ἡ ὁποία ἐλέγχει μισθούς ἀλλοδαπῶν καί κρατήσεις των ὑπέρ ΝΑΤ μέ ἀποτέλεσμα ὁ ἀλλοδαπός νά ἔχει ἀνώτερες ἀποδοχές ἀπό τόν "Ελληνα συνάδελφό του καί ἡ ἄλλη μάστιγα ὁ λιμενάρχης τοῦ 'Αμβούργου, παραδείγματος χάριν.

9) 'Απεργία ναυτικῶν.

Θά πρέπει νά ρυθμισθεῖ αὐτό τό κεφαλαιώδους σημασίας θέμα ἀφοῦ πρῶτα ληφθεῖ ὑπ' ὄψιν ὁ ρόλος καί τά δικαιώματα τοῦ ναυλωτοῦ. Τό πλοῖο ἀπό τῆς στιγμῆς καταρτισμοῦ σύμβασης ναυλώσεως δέν ἀνήκει ἀποκλειστικῶς στήν πλοιοκτησία καί τούς ναυτεργάτες ἀλλά καί εἰς τόν ναυλωτήν ὁ ὁποῖος θά πρέπει νά ἔχει γνώμη.

10) 'Εξυγίανσις ΝΑΤ. Σ' αὐτό θά σταθῶ ἰδιαιτέρως διότι τό ΝΑΤ εἶναι ἑταῖρος σέ ὅλα τά ὑπό 'Ελληνική σημαία πλοῖα μέ μόνη τήν διαφορά ὅτι τελευταίως κατάντησε ἀφερρέγγυος ἑταῖρος.

Εἶναι γνωστό ὅτι τό ΝΑΤ ἀπαιτεῖ ἀπό τήν πλοιοκτησία τόσον κατά τήν ἀνανέωση ναυτολογίου ὅσον καί κατά τήν χορήγηση σημειώματος μή ὀφειλῆς προκειμένου νά διαγραφεῖ τό πλοῖο ἀπό τά νηολόγια, ὑπέρογκα ποσά ἐπί ποινή μή ἐξυπηρετήσεως, ἡ πλοιοκτησία πειθαναγκάζεται καί δίνει τά ζητηθέντα ποσά, ὅταν δέ μετά πάρα πολλά χρόνια ἔρχονται πιστωτικά ἐκκαθαριστικά ἀφ' ἑνός ἀρνοῦνται τήν ἐπιστροφή τόκων μέ τό αἰτολογικόν ὅτι οἱ ἑταιρίες αὐτές δέν ἔχουν ὀργανωμένα λογιστήρια, ἄλλως δέν θά εἶχαν δώσει περισσότερα χρήματα (ἐδῶ φαίνεται ὅτι ὁ ποινικός νόμος εἶναι ὑπεράνω ὁρισμένων κυρίων), ἀφ' ἑτέρου δέ οὐδέποτε ἐπιστρέφουν αὐτά τά πιστωτικά μέ τό αἰτιολογικό οὐκ ἄν λάβεις παρά τοῦ μή ἔχοντος, ἐνῶ ἐάν τό πλοῖο ἐχρωστοῦσε, ὁ ὑπεύθυνος θά ἐπήγαινε κατ' εὐθείαν στό Κορυδαλλό διότι ἐρούφηξε τό αἷμα τῶν ναυτεργατῶν (οἰκονομική πολιτική ΚΑΡΑΓΚΙΟΖΗ τά δικά μου δικά μου καί τά δικά σου δικά μου).

Προσωπική ἐμπειρία τοῦ γράφοντος: 1) Πλοῖο διαχειρίσεώς μας πουλήθηκε Μάϊο 1984, τελική ἐκκαθάρισις ἐστάλη κατόπιν πολλῶν ἀγώνων 'Ιούνιο 1986 μέ πιστωτικόν 1.960.000 δρχ., τόν 'Οκτώβριο 1986 εἶπαν ὅτι μετά 3 1/2 μῆνες θά ὑπολογίσουν τήν ὀφειλή τους σέ δολλάρια δηλ. Φεβρουάριο 1987 καί μετά δέν θά πάρουμε τίποτε διότι δέν ἔχουν. 2) Γιά δύο ἄλλα πλοῖα πού ἄρχισαν μέ τό ΝΑΤ τό ἔτος 1983 καί ἐπωλήθησαν τό ἔτος 1985 μέχρι τώρα μόνο τό πρῶτο ἐκκαθαριστικό διά τό 1983 ἐλάβαμε, ἐκκρεμοῦν 1984 καί 1985.

Πιστεύω ὅτι πολύ δύσκολα πλοιοκτήτης θά ἀποφασίσει τήν 'Ελληνική σημαία ὥστε νά συνεργασθεῖ μέ τέτοιο συνεταῖρο.

'Ως συμπέρασμα θά ἀποτολμοῦσα νά πῶς ὅτι ἄν θέλουμε ναυτιλία θά πρέπει νά σοβαρευθοῦμε καί 1) τό Κράτος νά πάρει τά μέτρα ὁλοκληρωμένα μέ γνώμονα πάντοτε τό οἰκονομικό κόστος καί ποτέ τό πολιτικό, 2) ἡ πλοιοκτησία μαζί μέτό Κράτος νά ἐξασφαλίσουν στούς πραγματικούς ἀνέργους ναυτικούς μισθούς ἐντιμους διά ἄνετη ζωή ὅπως τούς ἁρμόζει καί 3) ἡ ναυτεργατική πλευρά νά σταματήσει νά συμπεριφέρεται ὡς στρατός κατοχῆς μέ τά κεκτημένα καί νά καταλάβει ἕνα καί μόνον πράγμα, ὅτι ἔφυγε ἡ ἐποχή πού ὁ "Ελληνας πλοιοκτήτης δέν θά μποροῦσε νά διανοηθεῖ ἀλλά καί νά κοιμηθεῖ ἥσυχος ἐάν στό πλοῖο του δέν ὑπῆρχαν "Ελληνες. Σήμερα ἕνας πλοίαρχος καί ἕνας μηχανικός ἀπό ἕνα γραφεῖο καί μέ συνεχεῖς ἐπισκέψεις μποροῦν νά παρακολουθοῦν τρία πλοῖα μαζί μέ ὁλοκληρωμένα ξένα πληρώματα, καί σ' αὐτό συνέβαλε ἀποφασιστικά ἡ ναυτεργατική πλευρά μέ τήν ἄρνησή της στό παρελθόν νά δεχθεῖ μέτρα διά τό 'Ελληνικό πλοῖο. 'Αρκετά ἕως ἐδῶ πρίν τά πράγματα γίνουν χειρότερα καί λυπᾶμαι ἐπειδή δέν μπόρεσα νά πῶς εὐχάριστα πράγματα.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ

el greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

MEMBER INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION

PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
* ITT 42018 EL GRECO PN

ΧΘΕΣ ΣΗΜΕΡΑ ΑΥΡΙΟ

Τοῦ κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Στό τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ '50, τότε πού ταξίδευα σάν ναύτης καί ἀργότερα σάν 'Ανθυποπλοίαρχος καί 'Υποπλοίαρχος, ἔβλεπα μέσα στά πλοῖα ὅλο τό πλήρωμα Ἕλληνες, ἀπό τόν Πλοίαρχο μέχρι τόν ναυτόπαιδα. Καί παρ' ὅτι τά πλοῖα τότε ἦσαν συνήθως παλιά καί χωρίς radar τά περισσότερα καί οἱ ἀνέσεις πού ἔχουν σήμερα τά πλοῖα τότε δέν ὑπῆρχαν καί οὔτε νά τίς ὀνειρευτοῦμε δέν μπορούσαμε, χαιρόμασταν νά ταξιδεύουμε διότι ὅλοι μας μιλούσαμε τήν ἴδια γλώσσα καί οἱ 62 ἡμέρες πλεύσιμες ἀπό τό Toronto στήν Osaka, περνοῦσαν χωρίς νά τό πολυκαταλάβουμε.

Στό τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ '60, τά πλοῖα ἄρχισαν νά ἀλλάζουν ἁλματωδῶς μέ καινούργια ταχύπλοα καί φυσικά οἱ Σχολές πού ἔβγαζαν 'Αξιωματικούς πλήθαιναν καθημερινῶς καί ξεφύτρωναν σάν μανιτάρια. Σχολές ὅμως διά κατώτερα πληρώματα οὔτε μία. Τόν ἑκάστοτε 'Υπουργό 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καί τήν ἑκάστοτε κυβέρνηση τήν ἀπασχολοῦσε μόνο ἡ εἰσαγωγή Ναυτιλιακοῦ Συναλλάγματος καί τό πῶς θά εἶχε τήν διαβεβαίωση ἀπό τό Προεδρεῖο τῆς Ε.Ε.Ε. διά τήν εἰσαγωγή τοῦ ποσοῦ τῶν δολλαρίων ΗΠΑ 2.000.000.000. καί δέν κοίταζε τά χάλια καί τά δεινά πού θά ἔφερνε αὐτή ἡ τακτική τά μετέπειτα χρόνια.

Ἔβαζαν ὅλους τούς ἀλεξιπτωτιστές νά συνταξιοδοτοῦνται ἀπό τό Ν.Α.Τ. καί χρεωκόπησαν τό πλέον εὔρωστο ταμεῖο. Δέν κοίταξαν νά φτιάξουν οὔτε μία σχολή κατωτέρων πληρωμάτων παρά ἔβγαζαν φουρνιές τούς 'Αξιωματικούς. Δέν σκέφθηκαν ποτέ ὅτι ὅλα στή ζωή ἔχουν γυρίσματα. Δέν σκέφθηκαν ποτέ ὅτι μέ μία κρίση δέν θά διοχετεύονταν πουθενά αὐτές οἱ χιλιάδες ὑπεράριθμοι 'Αξιωματικοί. Στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ '70, ὅταν ἀγόραζα βαπόρια ἀπό Σουηδούς, ἕνα βράδυ μέ κάλεσε σέ τραπέζι ἕνας 'Εφοπλιστής Σουηδός ὁ ὁποῖος εἶχε 70 πλοῖα καί μεταξύ ἄλλων μοῦ εἶπε τά ἑξῆς:



«Ἄκουσε, νεαρέ μου. 'Εμεῖς δέν εἴμαστε κορόϊδα πού πουλάμε τά πλοῖα μας, ἀλλά κάναμε ἕνα βαρύ λάθος. Δέν φτιάξαμε πληρώματα ἤ τά πληρώματα πού φτιάξαμε δέν τά ἐνδιαφέρει ἡ θάλασσα πλέον. Ὡς ἐκ τούτου ἀποτύχαμε. Μέ ξένα πληρώματα δέν μποροῦμε νά ζήσουμε καί νά ἐπιβιώσουμε. Ἴσως τά καταφέρουμε γιά λίγα χρόνια ἀλλά τό τέλος μας εἶναι κοντά. Πρίν καί σεῖς φτιάξετε μεγάλη Ναυτιλία, φτιάξτε πρῶτα ἐθνικά πληρώματα. Μέ ἐθνικά πληρώματα θά κρατήσετε τή Ναυτιλία. Μέ ξένα πληρώματα ἡ Ναυτιλία θά περάσει καί ἀπό σᾶς, ἀλλά θά προχωρήσει. Κοιτάξτε τήν ὥρα πού θά περνάει ἐάν κάνετε κι ἐσεῖς αὐτό τό λάθος θά ὑποστεῖτε παρόμοιες συνέπειες. Θά ἀποκομίσεις περισσότερα ὀφέλη ἐπενδύοντας τά χρήματα πού θά σοῦ μείνουν μακράν τῆς θάλασσας σέ μεγάλο ποσοστό κί ἕνα κομμάτι μόνο στή θάλασσα».

Παρακολουθοῦσα ἀπό μακρυά ὅλα αὐτά τά χρόνια τήν ἁλματώδη αὔξηση τῶν πλοίων μέ καινούργια καί πανάκριβα καί ὅπου ἔλεγα τή γνώμη μου ὅταν μέ ρωτοῦσαν, ὅτι βαπόρια νά ἀγοράζετε μόνο τοῖς μετρητοῖς, «Μαουνιέρη μέ ἀνέβαζαν — Μαουνιέρη μέ κατέβαζαν». Δυστυχῶς διά τούς πολλούς τά λόγια μου βγῆκαν ἀληθινά ὅταν ἔλεγα μετρητά 80% + 20% δάνειο. Δυστυχῶς ἡ ἱστορία ἀπέδειξε ὅτι τά μεγάλα δάνεια εἶναι σάν νά κτίζης σπίτι στήν ἄμμο, μέσα στή θάλασσα.

ΣΗΜΕΡΑ πρέπει νά παραδεχθοῦμε ὅλοι ὅτι ἡ Κυβέρνηση, μέσω τοῦ θαρραλέου αὐτοῦ ἀνθρώπου πού λέγεται ΣΤΑΘΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ, ἔλαβε τέτοια μέτρα πού κάνει τό 'Ελληνικό πλοῖο συναγωνίσιμο, πού θά δώσει δουλειά στά πληρώματα τά 'Ελληνικά.

Δέν μπορῶ νά καταλάβω ἀκόμα γιά ποιό λόγο ἡ Π.Ν.Ο. κήρυξε τήν ἀδικαιολόγητη ἀπεργία, τί συμφέροντα καλύπτει κι αὐτό γιά τόν ἑξῆς λόγο:

— Μέ τά μέτρα αὐτά ὅλο τό πλήρωμα θά εἶναι 'Ελληνικό (ἐάν ἐπαρκοῦν οἱ Ἕλληνες), ἐάν δέν ἐπαρκοῦν οἱ Ἕλληνες, τότε οἱ ἀλλοδαποί θά λαμβάνουν τίς θέσεις τῶν κατωτέρων πληρωμάτων μέ τό μισθό τῆς πατρίδας τους.

Δηλαδή ἡ Π.Ν.Ο. ἔγινε Πρεσβεία τῶν 'Αλλοδαπῶν πληρωμάτων, ὑποστηρίζοντας ὅτι γινόμαστε «ρατσιστές»; Μά τότε ἄς πᾶνε νά γίνουν Πρεσβευτές τῶν χωρῶν τῆς 'Αφρικῆς καί τῆς 'Ασίας, καί νά ἀφήσουν τήν καρέκλα γιά τόν πραγματικό ναυτικό.

'Εξ ἄλλου γιατί δέν θά πρέπει ἡ 'Ελληνική Ναυτιλία νά ἐφαρμόσει μέτρα καί νά προσαρμοσθεῖ στίς ἀνταγωνιστικές δυνατότητες στίς ἄλλες ἀνταγωνίστριές της Ναυτιλίες;

'Εξ ὅσων γνωρίζω οἱ Ναυτικοί ἄλλων Ναυτιλιῶν οὔτε ἀκολούθησαν ἴδιες ἀντιδράσεις ὅπως παρέπεμψε ἡ ΠΝΟ, οὔτε κατηγόρησαν τίς χῶρες τους διά ρατσισμό.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

Μέ τά μέτρα πού πῆρε ὁ κ. Ὑπουργός:

1. Κέρδη εἶναι εἰσφορά τοῦ πλοίου στό Κράτος.
2. Ἕλληνες ὅλοι ἤ στή χειρότερη περίπτωση 12-13.
3. Εἰσφορές στό ΝΑΤ
4. Ἡ Ἑλληνική Σημαία νά ξαναβρεῖ τήν παλιά της αἴγλη.

— Κέρδος πού ἔχουμε ἐμεῖς οἱ Ἐφοπλιστές εἶναι νά μή μᾶς πηγαίνουν στά δικαστήρια οἱ ἀλλοδαποί μέ τό παραμικρό («μέ ψύλλου πήδημα») καί νά μᾶς κυνηγοῦν σάν νά εἴμαστε κλέφτες μέ τήν παραμικρή καταγγελία ἀλλοδαποῦ ἐάν δέν ἐφαρμόζουμε τίς Ἑλληνικές Συμβάσεις διά τά ἀλλοδαπά πληρώματα.

Ὁ κ. Μητσοτάκης, ἀρχηγός τῆς Ἀξιωματικῆς Ἀντιπολίτευσης χειροκρότησε (πρός τιμή του) τά μέτρα καί κάλεσε τόν Ἕλληνα Ἐφοπλιστή νά ἀνυψώσει Ἑλληνική Σημαία στά πλοῖα. Ἐλπίζω ὅτι σέ κατ' ἰδίαν συζήτηση πού θά ἔχει θά παροτρύνει τούς Ἐφοπλιστές γιά τήν ἀναγκαιότητα τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας.

Τά μέτρα πού θά πρέπει νά λάβη τό Υ.Ε.Ν. εἶναι τά ἀκόλουθα:

Α) Ἀφοῦ ἔχουμε σύνθεση τόση, τό ΝΑΤ χωρίς νά χάσει μία δραχμή νά πεῖ τόσα ἀντιστοιχοῦν στό ἑξάμηνο (βάσει αὐτῆς τῆς συνθέσεως) γιαυτό τό πλοῖο; νά τά πάρει καί νά δώσει ἄμεση ἐξοφλητική ἀπόδειξη, πού θά ἀποτελεῖ ταυτόχρονα καί ὁριστικό φύλλο ἐκκαθάρισης, καί νά μή περιμένουμε ἕξι χρόνια ἐκκαθάριση καί νά μᾶς ἐπιστραφοῦν οἱ ἐγγυητικές ἐπιστολές γιά νά μή θησαυρίζουν οἱ Τράπεζες. Καί τό ΝΑΤ θά γλυτώσει τό 1/3 τῶν ὑπαλλήλων τους θά μπορεῖ νά ἀπασχολήσει σέ ἄλλη δουλειά.

Β) Οἱ φίλοι μας οἱ Λιμενικοί θά προσαρμόσουν τίς ἀπαιτήσεις τους στίς ἐπιθεωρήσεις πού κάνουν στήν Ἀξιοπλοΐα τοῦ πλοίου καί ὄχι νά ἀπαγορεύουν τόν ἀπόπλουν μέχρι νά φιταχτεῖ τό «καζανάκι τῆς τουαλέττας».

Γ) Τά βιβλία πού χρειάζεται ἕνα πλοῖο σήμερα Ἑλληνικό εἶναι 12 ἤ 14. «Ἄκουσον Ἄκουσον». Πρέπει τό πλοῖο τό Ἑλληνικό νά ἔχει βιβλίο ποινολογίου. Ποιός πλοίαρχος θά τολμήσει σήμερα θά βάλει πρόστιμο; Ἡ Μάλτα ὅλα τά βιβλία πού θέλει εἶναι τρία.

Ἐπανέρχομαι πάλι στούς φίλους μας τούς Λιμενικούς καί τούς συνιστῶ νά ἀντιμετωπίζουν τό πλοῖο μας δάν δικό τους. Σάν ἕνα κομμάτι τῆς γῆς τους.

Ἡ τόσο αὐστηρή ἀστυνόμευση πού κάνουν μερικές φορές, τό μόνο πού κατορθώνει εἶναι νά φέρνει γκρίνιες.

Τά λέω αὐτά διότι γιά μένα τό Λιμενικό Σῶμα εἶναι ἡ ζωή τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τό Λιμενικό Σῶμα πρέπει νά ζήσει μέσα στή Ναυτιλία. Εἶναι ἡ καρδιά τῆς Ναυτιλίας, εἶναι καί τό αὔριο αὐτῆς. Πολλές δεκάδες ἄξιοι Ἀξιωματικοί διά τίς θέσεις πού ἔχουν τούς ἀξίζουν συγχαρητήρια.

ΑΥΡΙΟ ἀφοῦ γίνουν καί τά λίγα πού ἀνέφερα πιό πάνω, ἀνοίγεται μπροστά μας μία ἤρεμη θάλασσα.

Τό κράτος ἔκανε τό καθῆκον του. Ἐμεῖς οἱ Ἐφοπλιστές μέ τή δύναμη πού ἔχουμε καί μέ τή συνεργασία τῶν Ἀξιωματικῶν μας καί τῶν λοιπῶν πληρωμάτων μας θά βροῦμε τίς λύσεις. Εἴμαστε ἱκανοί. Τό ἀπέδειξε ἡ Ἱστορία μας. Μονοιασμένοι ἐμεῖς καί τά πληρώματά μας, κάνουμε θαύματα. Ἄς μήν τά ἀναφέρουμε ἐδῶ. Τά γνωρίζουμε ὅλοι.

Ἀπευθύνομαι στούς συνδικαλιστές καί τούς καλῶ νά ἀλλάξουν μυαλά καί νά εἶναι συνεργάσιμοι. Τά ἄκρα φέρνουν καταστροφή καί οἱ μόνοι ζημιωμένοι σέ μιά μεγάλη Ἑλληνική Ναυτιλία (πού εἶμαι βέβαιος ὅτι θά ἀναβιώσει) θά εἶναι αὐτοί καί μόνο.

Μέ τίς θερμότερες εὐχές μου σέ ὅλη τή Ναυτιλιακή Οἰκογένεια καί τίς οἰκογένειές τους, σ' αὐτούς πού ταξιδεύουν εὔχομαι γαλήνιες θάλασσες. Εὔχομαι τό 1987 νά γίνει τό ἔτος πού ἡ Ἑλληνική Σημαία θά κυματίζει περήφανη σέ ὅλες τίς Ἠπείρους κατά χιλιάδες καί διά νά ἀποδείξουμε διά μία ἀκόμη φορά στήν Ἀνθρωπότητα ὅτι τοῦ Ἕλληνα τό πεπρωμένο βρίσκεται στίς θάλασσες.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

Ship operators!
reduce operating costs!!!

From Softline Computer Solutions, the Shipping computer specialists,

comes the PROTIME SHIPPING PACKAGE, which provides unparalleled control of ships accounts coupled with fully automated operational procedures providing efficiency and responsiveness necessary for survival in today's market.

From an extensive SHIPS ACCOUNTING AND INFORMATION SYSTEM through a sophisticated VOYAGE ESTIMATION module, CREW FILES, INVENTORIES, to a fully automated electronic TELEX application, the Protime Package will fulfil its promises at a level of cost you will be unable to resist.

Και στα Ελληνικά επίσης!

For full details, including a chance to view an installation near you, contact:

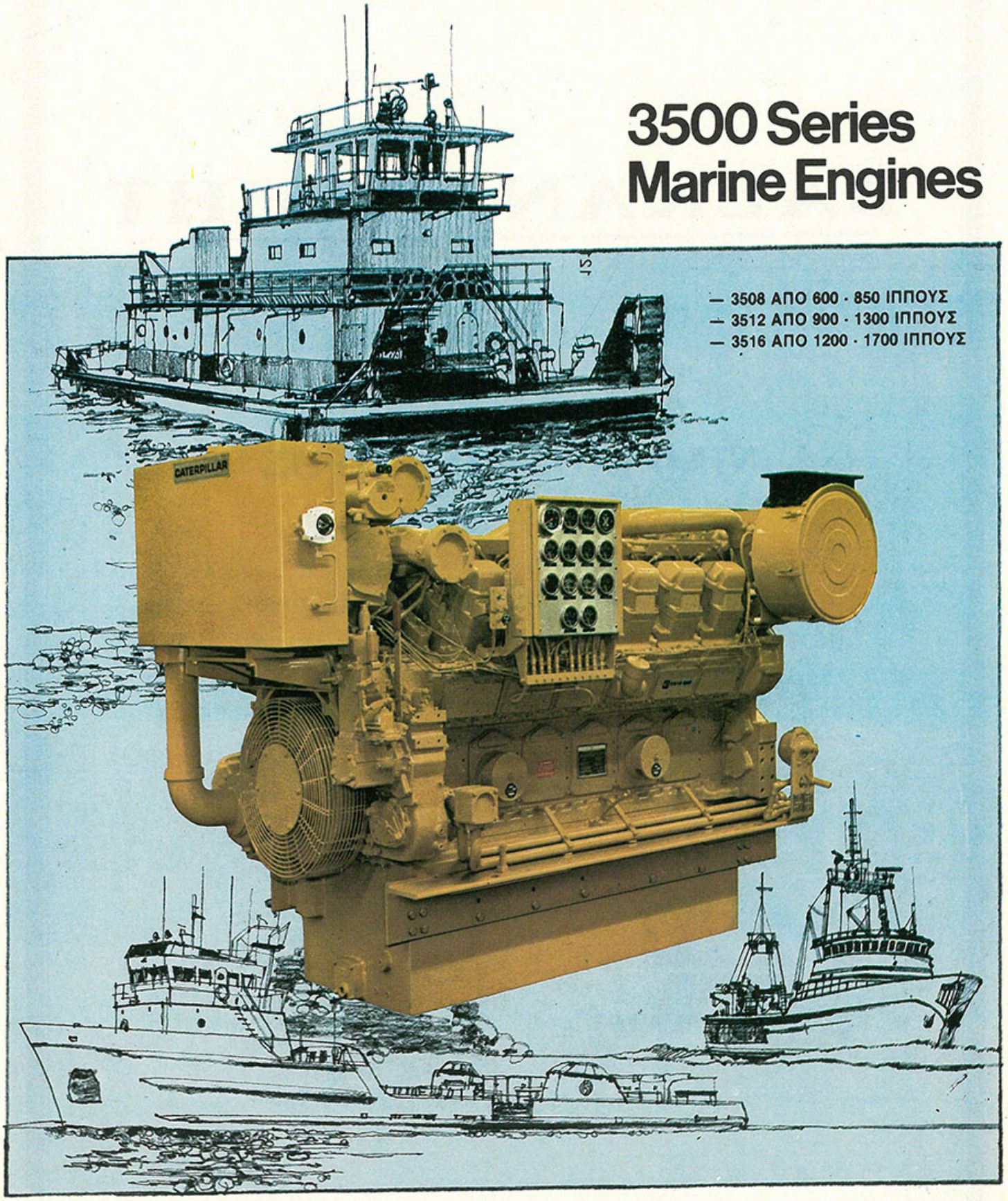
SOFTLINE
COMPUTER SOLUTIONS

253 Syngrou Ave., 171 22 Athens - Tel.: 9430136/7

ΕΛΤΡΑΚ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines



— 3508 ΑΠΟ 600 · 850 ΙΠΠΟΥΣ
— 3512 ΑΠΟ 900 · 1300 ΙΠΠΟΥΣ
— 3516 ΑΠΟ 1200 · 1700 ΙΠΠΟΥΣ

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

'Ο 'Ελληνικός Ναυλομεσιτικός Οἶκος
μέ τήν Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Οἱ καλές μέρες στό κατώφλι μας

Τοῦ κ. ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗΪΩΑΝΝΟΥ



Θά ἤθελα, χρησιμοποιώντας αὐτή τήν εὐκαιρία πού μοῦ δόθηκε, νά ἀπευθύνω μέσω τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τίς θερμότερες εὐχές πρός ὅλους τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές καί ναυτιλλομένους γιά ἕνα εὐτυχισμένο 1987, καί ὅπως ὅλοι εὐχόμαστε καί ἀναμένομεν, νά εἶναι ἀνατέλλον γιά τήν Ἐμπορική Ναυτιλία. Θά ἤθελα νά ἐπισημάνω πώς αὐτές τίς «καλύτερες μέρες», παράλληλα μέ μᾶς γιά τούς ὁποίους ἴσως ἀποτελοῦν «εὐσεβεῖς πόθους» τίς ἀναμένουν καί οἱ στατιστικολόγοι πού ἀσχολοῦνται μέ τήν Ναυτιλία, οἱ ὁποῖοι ὑποτίθεται πώς εἶναι ἀντικειμενικοί. Ἐξάλλου εἶναι γνωστό τό ρητό πού χρησιμοποιοῦσαν οἱ παλιοί, τό ὁποῖο λέει ὅτι «Ἡ θάλασσα ἀρρωσταίνει μέν ἀλλά ποτέ δέν πεθαίνει».

Ἔτσι ἄς ἐλπίσουμε ὅτι φθάσαμε σχεδόν στό τέρμα τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης κάι ὅτι τό φῶς ἔχει ἀρχίσει νά ξεπροβάλλει ἀπο μακριά, στήν ἄκρη τῆς σήραγγας. Ἐγώ προσωπικά ὑπῆρξα πάντοτε αἰσιόδοξος καί θά συνεχίσω νά εἶμαι ἀλλά ἔχω πάντοτε καί κάτι ἄλλο ὑπόψιν μου: Στή Ναυτιλία δέν εἶναι σοφό νά ρισκάρεις μεγάλα ποσά ἀνά πᾶσα στιγμήν, γιατί κανένας δέν ξέρει πώς θά ξημερώσει τό αὔριο.

Γενικά, τό ἐπάγγελμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ μπορεῖ νά θεωρηθεῖ ἀρκετά ἀσφαλές κάτω ἀπό τίς ὁσοδήποτε σκληρές συνθῆκες μέ τήν ἀπαραίτητη προϋπόθεση νά ὑπάρχει αὐστηρός συντηρητισμός στίς ἐπενδύσεις, καί βέβαια εἶναι γνωστό πώς ὅταν ἔλθουν οἱ καλές μέρες, τότε ἰσχύει αὐτό πού λένε οἱ φίλοι μας οἱ Ἄγγλοι ὅτι: «The sky is the limit». Τά κέρδη μποροῦν νά φθάσουν σέ ἀξιοσημείωτα ἐπίπεδα πού ξεπερνοῦν πολλές φορές τό ὕψος τῆς ἀρχικῆς ἐπενδύσεως.

Ἄς ἐλπίσουμε λοιπόν ὅτι οἱ καλές μέρες ἄρχισαν νά φαίνονται στόν ὁρίζοντα. Τό ἐρώτημα πού πρέπει νά θέσουμε τώρα στόν ἑαυτό μας εἶναι τό ἑξῆς: Ὅταν θά ἔρθουν οἱ καλές μέρες, ἀργότερα ἤ γρηγορότερα, πῶς θά συμπεριφερθοῦμε τότε; Θά μᾶς βαραίνουν τά λεφτά στήν τσέπη καί θά κοιτάξουμε νά τά ξεφορτωθοῦμε κάνοντας ἀλόγιστες ἐπενδύσεις, ἤ θά τά φυλάξουμε γιά νά ἀποκτήσουμε μίαν ναυτιλιακή ἐπιχείρηση ἡ ὁποία θά βασίζεται στά δικά της ἀποθεματικά καί ὄχι στά δάνεια τῶν Τραπεζῶν. Βεβαίως δέν ἀπορρίπτω ἐντελῶς τό τραπεζιτικό δανεισμό ἀλλά χρειάζεται προσοχή ὥστε τό debt ratio νά μήν ξεπερνᾶ κάποια λογικά πλαίσια.

Πάντως οἱ καλές μέρες εἶναι ἔξω ἀπό τό κατώφλι μας καί οἱ ἀριθμοί αὐτό δείχνουν. Κάποιοι φίλοι μου οἰκονομολόγοι μέ διαβεβαιώνουν πώς ἡ ἐπικρατοῦσα τιμή τῶν πετρελαίων, ἡ ὁποία παρ' ὅτι ἀνέβηκε κάπως πρός τό τέλος τοῦ 1986, διατηρεῖται ἀρκετά χαμηλή ὥστε νά ἀναζωπυρώσει τίς οἰκονομίες τῶν βιομηχανικῶν κρατῶν. Αὐτό θά δημιουργήσει μεγαλύτερη παραγωγή, περισσότερες ἐξαγωγές καί ἄρα περισσότερο διεθνές ἐμπόριο, τό ὁποῖο θά βοηθήσει τόν τομέα τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ὅπου τήν μερίδα τοῦ λέοντος κατέχει ἡ Ἐμπορική ναυτιλία.

Ἄλλωστε γιά τά παροπλισμένα πλοῖα, ἐάν ἀφαιρέσουμε ἀπό τόν κατάλογο τά VLCC τά ὁποῖα εἶναι ἀκόμα κατά 35% παροπλισμένα, ὅλα τά μεγέθη, τόσο τῶν τάνκερς ὅσο καί τῶν ξηροῦ φορτίου τό ποσοστό τῶν παροπλισμένων δέν ὑπερβαίνει τό 5-6%. Τό ποσοστό αὐτό βέβαια δέν εἶναι σημαντικό, δηλαδή δέν μποροῦμε νά ποῦμε πώς ὑπάρχει κρίση μέ 5-6% παροπλισμένα πλοῖα. Γιατί, στό κάτω κάτω, ἡ ἀγορά παρουσιάζει ἐποχιακά τέτοιες διακυμάνσεις τῆς τάξεως τοῦ 5-6%. Ἐπομένως τό πλεονάζον τονναζ δέν πρέπει νά ἀποτελεῖ λόγο γιά νά βλέπουμε πεσιμιστικά τό μέλλον.

Εἶναι γεγονός ὅτι τό πλεονάζον τονναζ ἦταν μεγάλο καί μειώθηκε ἀρκετά, εἴτε διά τῶν διαλύσεων, εἴτε διά τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορίου. Ἄν λάβουμε δέ ὑπόψη ὅτι δύσκολα θά βρεθοῦν ἐφοπλιστές πού θά ἀποτολμήσουν νά ξανοιχτοῦν ἐπενδυτικά πέρα ἀπό τά καθιερωμένα συντηρητικά πλαίσια, μποροῦμε νά εἴμαστε αἰσιόδοξοι ὅτι ἡ ἀγορά θά ἐξισορροπηθεῖ καί θά σταθεροποιηθεῖ καί θά μείνει σταθερή γιά ἀρκετό καιρό ἀλλά χωρίς πολύ μεγάλα κέρδη.

Ἕνας ἄλλος λόγος, ὁ ὁποῖος θά συντελέσει στό νά κρατηθεῖ ἡ ἀγορά, σταθερή χωρίς μεγάλα κέρδη, εἶναι ἡ δυνατότητα τῶν ναυπηγείων μέ τήν ταχύρυθμη ναυπήγηση σκαφῶν νά συμπληρώνουν τήν ὁποιαδήποτε προκύπτουσα ἔλλειψη τονναζ σέ σχετικά μικρό χρονικό διάστημα.

Γιατί ἡ ταχεία ἀναπλήρωση τοῦ τονναζ θά λειτουργήσει ἐξισορροπητικά καί θά ἀποτρέψει ναυλώσεις μέ πολύ ὑπέρογκους ναύλους ἀλλά ἐπίσης καί θά κάνει τούς ἐφοπλιστές πιό προσεκτικούς στίς παραγγελίες πολλῶν βαποριῶν, διότι ἡ μέρα τῆς κρίσης θά εἶναι στό κατώφλι.

Ὅπως παραδείγματος χάρη συνέβη τήν τελευταία τριετία εἰς τά product carriers τῶν 29.000 τόννων. Ἐνῶ σέ αὐτό τό διάστημα ὑπῆρχαν παραδόσεις νεοτεύκτων σκαφῶν, μέ μερικές βέβαια διαλύσεις, ἐντούτοις ἡ ναυλαγορά σέ αὐτή τήν κατηγορία παρέμεινε σταθερή ἀλλά μέ ἐλάχιστα περιθώρια κερδῶν. Ὁ μηχανισμός πού προαναφέραμε λειτούργησε καταλυτικά καί οἱ σταθερές παραγγελίες, πού ἦταν ἀποτέλεσμα τοῦ γεγονότος ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες βρῆκαν διέξοδο στίς παραγγελίες τῶν product carriers, δέν ἄφησαν τήν ἀγορά νά ἀνέβει, οὔτε βέβαια καί νά κατρακυλήσει διότι τήν συμπλήρωσαν χωρίς βέβαια νά τήν πλημμυρίσουν. Αὐτό βέβαια συνέβη μόνον γιά τά product carriers γιατί αὐτά ἀποτέλεσαν μόνη ἀκτίνα φωτός μέσα στήν μεγαλύτερη κρίση ὅλων τῶν ἐποχῶν.

Βεβαίως οἱ ἐφοπλιστές θά συνεχίσουν νά παραγγέλουν βαπόρια χωρίς νά περιοριστοῦν σέ ἕνα εἶδος, ἄν καί πιστεύω ὅτι καί οἱ ἴδιοι θά εἶναι φιδωλοί στίς παραγγελίες γιά νά μήν ἐκτεθοῦν ξανά σέ κινδύνους.

Τά ὑπό παραγγελίαν σκάφη γιά τήν προσεχή διετία, τά μέν τάνκερς ὑπολογίζονται σέ 15 ἑκατομμύρια τόννους, τά δέ ξηροῦ φορτίου σέ μόνον 8 ἑκατομμύρια τόννους.

Συνολικῶς, ἄν ἀναλογιστεῖ κανένας τίς τεράστιες παραγγελίες τοῦ ξηροῦ φορτίου πού ἦταν περίπου 20 ἑκατομμύρια τό 1983, 12 ἑκατομμύρια τό 1984 καί 8 τό 1985, ἡ σημερινή ποσότης τοῦ ὑπό παραγγελία τονναζ ξηροῦ φορτίου τῶν περίπου 4 ἑκατομμυρίων τό χρόνο εἶναι πραγματικά μηδαμινή καί μᾶς ἐπιτρέπει νά ἔχουμε αἰσιοδοξία.

Εἶναι εὐτύχημα ὅτι ἡ αὔξηση τῆς τιμῆς τοῦ Ἰαπωνικοῦ γιέν ἀπέτρεψε τίς νέες παραγγελίες καί συνέβαλλε κατά πολύ στό νά γίνουν τά ὑπάρχοντα μπάλκ κάρριερς συναγωνιστικότερα καθότι δέν εἶναι δυνατόν μέ τίς ὑπάρχουσες συνθῆκες τό ὑψηλοῦ κεφαλαιουχικοῦ κόστους νεότευκτο νά μπορεῖ νά συναγωνιστεῖ τό second hand bulk carrier. Τό ἴδιο καί γιά τά τάνκερς. Ἐπομένως θά ἀργήσουμε νά δοῦμε τάνκερς νά ναυπηγοῦνται κατά σωρούς, πολύ περισσότερο τώρα πού ἡ μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανία τοῦ κόσμου, ἡ Ἰαπωνική, ἀδυνατεῖ νά συναγωνιστεῖ λόγω τῆς ὑψηλῆς ἀξίας τοῦ γιέν.

Μέ τίς καλύτερες εὐχές

Μέ ὁδηγό τίς ἐμπειρίες ἀπό τά λάθη

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» γιά περισσότερο ἀπό μισό αἰώνα ζοῦν μέ τή δίψα γιά ἕνα ἰσχυρό, Ἐθνικό νηολόγιο. Ὁ ἀείμνηστος ἱδρυτης των, Δ. Κωττάκης, πού πάλεψε γιά τό σκοπό αὐτό εἶχε, πρίν πεθάνει, αἰσθανθεῖ τήν ἱκανοποίηση καί περηφάνεια γράφοντας «ΚΑΤΑΚΤΗΣΑΜΕ ΤΟΝ ΠΟΝΤΟΝ».

Δέν εἶναι πολλά χρόνια πρίν, ἄν καί φαίνονται περισσότερα.

Μέ τήν κρίση στή ναυτιλία ἦλθε σταδιακά καί ἡ κρίση τοῦ νηολογίου.

Καί μέσα σέ «κρίσεις» γίνονται εὔκολα λάθη.

Καί ὅταν ἡ κρίση συνεχίζεται ἔντονη, λάθη ἐπί λαθῶν.

Μέ τή βοήθεια τῶν ἀρχείων μου φρεσκάρισα στή μνήμη μου τά γεγονότα τῶν τελευταίων ἐτῶν πού συνοδεύουν χρονολογικά τήν ἀντίστροφη μέτρηση γιά τό νηολόγιό μας. Καί τά ἔβαλα ὅλα σέ ἕνα κείμενο μαζύ μέ ὁρισμένες σκέψεις, χωρίς νά ἀποτελεῖ αὐτό τό κείμενο κριτική. Ἄλλωστε, ἀνήκοντας στήν ναυτιλιακή οἰκογένεια ἔχω ἀσφαλῶς μερίδιο, μικρό ἤ μεγάλο σέ κάποιο ποσοστό τῶν λαθῶν καί δέν εἶμαι ἐπομένως αὐτός πού θά ἀποδώσει εὐθύνες. Αὐτό εἶναι ἔργου τοῦ ἱστορικοῦ πού κάποτε, κάνοντας τήν πέννα του νυστέρι, θά ἀναλύσει τά γεγονότα τῆς περιόδου πού ἀναφέρεται τό κείμενό μου καί θά ἀποδώσει τίς, ἱστορικές πλέον, εὐθύνες.

Προσπάθησα νά εἶμαι ὅσο πιό, ἀνθρώπινα, ἀντικειμενικός γίνεται, καί γι' αὐτό τόν λόγο ἔκανα εὐρεία χρήση — κυρίως γιά τή χρονιά γιά τήν ὁποία γίνεται ἡ ἀνασκόπηση τοῦ περιοδικοῦ — πολλῶν δημοσιευμάτων τοῦ Τύπου ὅλων τῶν πολιτικῶν ἀποχρώσεων.

Καί ἐπιθυμῶ νά τό ἀφιερώσω στούς δημοσιογράφους, ὅλους τούς δημοσιογράφους πού καλύπτουν στόν Τύπο τήν ὑπόθεση Ἑλληνική Ναυτιλία.

Γιατί σ' αὐτούς ὀφείλεται κατά κύριο λόγο ἡ συγγραφή αὐτοῦ, ὅπως καί ἄλλων, παρομοίων κειμένων, Καί γιατί αὐτοί μποροῦν καί πρέπει νά παίξουν ἀποφασιστικό ρόλο γιά τό μέλλον τῆς ναυτιλίας, προσφέροντας σωστή καί ἀντικειμενική ἐνημέρωση στήν Κοινή Γνώμη.

Αὐτή τήν ἐνημέρωση χρειάζεται σήμερα, ὅσο ποτέ, ἡ ναυτιλιία.

Ἄς δοῦμε λοιπόν τά γεγονότα.

«Δίωρη σύσκεψη γιά τήν ἀνάληψη ἐκστρατείας ἀπό τούς λιμενικούς προκειμένου νά προσελκυστοῦν πλοῖα στό Ἑλληνικό Νηολόγιο, πραγματοποιήθηκε χτές στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας.



Ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς κάλεσε ὅλους τούς διευθυντές τοῦ ὑπουργείου του, καθώς καί τούς λιμενάρχες Πειραιᾶ, Ἐλευσίνας καί Λαυρίου.

Ἀφοῦ τούς ἀνέλυσε τά πρόσφατα μέτρα πού πάρθηκαν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας, τούς ζήτησε νά τά διαφημίσουν στόν κύκλο τῶν γνωριμιῶν τους (ἐφοπλιστές, ἀρχιπλοιάρχους καί ἀρχιμηχανικούς ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν)». («ΕΘΝΟΣ» 24.12.86).

Ναί, δέν κάνετε λάθος. Πρόκειται γιά ΤΑ ΜΕΤΡΑ. Αὐτά, γιά τά ὁποῖα ἔχουν ἀναλωθεῖ τόννοι μελάνης καί χαρτιοῦ, αὐτά γιά τά ὁποῖα ἔχουν δαπανηθεῖ ἀμέτρητες ὧρες σέ συζητήσεις καί συσκέψεις.

Τά περίφημα μέτρα γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα, πού ἡ ναυτιλία περίμενε σάν τόν Μεσσία.

Αὐτά τά μέτρα κινδυνεύουμε νά δοῦμε σήμερα νά διαφημίζονται μέ τό γνωστό σλόγκαν Ο ΕΠΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ...

«Δέν τούς καταλαβαίνω τούς ἐφοπλιστές. Τί θέλουν ἐπιτέλους;

Πέντε χρόνια τώρα δέν κάνουν τίποτα ἄλλο ἀπό τό νά ζητοῦν μέτρα. Καί βγαίνει ἡ κυβέρνηση καί τούς δίνει αὐτά πού ζητήσανε.

Καί ἴσως καί παραπάνω, γιατί πώς δικαιολογεῖται τέτοια ἀντίδραση ἀπό τούς ναυτικούς; Γιατί λοιπόν διαγράφονται ἀκόμα πλοῖα, γιατί δέν ἔρχονται πίσω αὐτά πού ἔφυγαν; Χρειάζονται καί διαφήμηση»;

Κάπως ἔτσι μοῦ τά εἶπε κάποιος γνωστός. Καί ἴσως τά ἴδια σᾶς εἶπε καί ὁ δικός σας γνωστός. Ἴσως αὐτά περίπου θά ἤθελε νά ρωτήσει καί νά μάθει ὅλη ἡ Ἑλλάδα...

Ἡ ἀντίστροφη μέτρηση γιά τό Ἐθνικό νηολόγιο ἀρχίζει κάπου μέσα στό 1981. Ἡ κρίση στή ναυτιλία πού εἶχε γιά ἕνα μικρό διάστημα κοπάσει, δίνοντας, στούς περισσότερους, ἐλπίδες γιά ἀνάκαμψη, θά ὀρθώσει καί πάλι ἀπειλητικά τό ἀνάστημά της στή διάρκεια τοῦ δευτέρου ἑξαμήνου τοῦ '81. Στή διάρκεια τῆς ἑπόμενης πενταετίας, θά δείξει τόν χειρότερο ἑαυτό της...

Ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής, ὅπως καί ὅλοι οἱ ἀνταγωνιστές του, θά ὑποστεῖ ἄμεσα τίς συνέπειες. Ὁ μέχρι τότε μεγάλος στόλος μας, ἀποτελούμενος κυρίως ἀπό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖα καί λίγες ἑκατοντάδες ὑπό ξένες — ἀλλά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ — θά ἀναγκασθεῖ, σέ πρώτη φάση — νά παροπλίσει περίπου το 1/3 τῶν πλοίων του.

Ἀργότερα θά ἀρχίσει ἡ ἀπώλεια τῶν πλοίων. Σταδιακά ὅμως, θά ἀνασυγκροτηθεῖ. Στηριζόμενοι στήν πίστη τῶν ξένων χρηματοδοτῶν τους, οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές θά ἀρχίσουν — ὅπως ἔκαναν ΠΑΝΤΟΤΕ μέσα σέ κρίσεις — νά ἀνανεώνουν τό στόλο τους.

Στή διάρκεια τῆς τελευταίας πενταετίας ὑπῆρξαν ἀσφαλῶς πολλοί πού ἔχασαν τά πάντα. Καί οἱ περισσότεροι ἔχασαν τά ἀποθεματικά τους.

Ἡ ναυτιλία μας σήμερα εἶναι φτωχότερη σέ ἀποθεματικά παρά ποτέ. Ἔχει ὅμως ἀκόμα πολλά πλοῖα, καί τό σημαντικώτερο, πλοῖα ἡλικίας καί ποιότητας πού δέν εἶχε ποτέ ἴσως στήν ἱστορία της. Ὄχι ὅμως μέ τή σημαία μας στήν πρύμνη των, καί ὄχι ἐπανδρωμένα — πολλά ἀπό αὐτά — μέ Ἕλληνες ναυτικούς...

Ἡ ναυτιλία μας ἔχει περάσει πολλές κρίσεις. Καί τίς ξεπέρασε μέ ἐπιτυχία. Ἀναπτύχθηκε ἐντυπωσιακά, μόνη καί ἀβοήθητη ἀπό τήν Πολιτεία.

«Τό Ἑλληνικό κράτος, μέ μοναδική ἐξαίρεση τά 100 Λίμπερτυ, ὄχι μόνο δέν ἔκανε τίποτα γιά νά βοηθήσει αὐτή τήν προσπάθεια, ἀλλά ἀντίθετα πολλές φορές ἔκανε πολλά γιά νά τήν ἐμποδίσει. Καί μόνο μετά τό 1950, ὅταν διαπιστώθηκε ὅτι ἡ ὑπό Ἑλληνική σημαία ναυτιλία κόντευε νά ἐξαφανιστεῖ, ἄρχισε νά ἀκολουθεῖ μιά σταθερή πολιτική γιά τήν προσέλκυση τῆς ναυτιλίας στήν ἐθνική σημαία», θά πεῖ ὁ κ. Γ. Παλαιοκρασσᾶς σέ ὁμιλία του στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς στίς 8 Δεκεμβρίου 1983.

Ἴσως, κάτι ἀνάλογο ἐπαναλαμβάνεται καί σήμερα. Καί μακάρι νά εἶναι ἔτσι, Ἦταν ὅμως ἀνάγκη νά φτάσουμε ὡς ἐδῶ;

Κάθε πολιτική χρειάζεται ἀνανέωση καί κυρίως στενή παρακολούθηση τῶν

ἐξελίξεων, στήν περίπτωση δέ τῆς Ναυτιλίας μας, τῶν διεθνῶν.

Ὅμως ὅλοι ἀνεξαίρετα μέθυσαν φαίνεται ἀπό τήν ἁλματώδη ἄνοδό της καί δέν σκέφτηκαν ποτέ ὅτι αὐτό μπορεῖ νά σταματήσει.

Τό «μή θίγεται τά καλῶς κείμενα» δούλεψε σ' αὐτή τήν περίπτωση ἀρνητικά γιά τήν πορεία τῆς ναυτιλίας μας.

Καί ὅμως, τό πρόβλημά της, τῆς σημαίας καλύτερα, ἦταν ἤδη γνωστό.

Ἀπώλεια τῆς ἀνταγωνιστικότητας. Ἐδῶ καί πολλά χρόνια ἔπρεπε νά τό περιμένουμε. Ἔγινε ὅμως ἰδιαίτερα ἐμφανές στό τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ '70 ὅταν ἄρχισε νά ὀρθώνεται ἀπειλητικά ὁ ναυτιλιακός γίγαντας τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς...

Εἶναι φαίνεται ἡ μοίρα τῆς φυλῆς μας νά μή κάνουμε κάτι γιά νά προλάβουμε τό κακό, εἴμαστε ἴσως ἀπό τόν ἴδιο τόν χαρακτήρα μας καταδικασμένοι νά χτίζουμε πάντα πάνω σέ ἐρείπια...

Ἄς πᾶμε λίγα χρόνια πίσω...

Ὅπως δήλωσε χθές πρός τούς ἀντιπροσώπους τοῦ Τύπου ὁ πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν κ. Χανδρῆς: *«Τήν περασμένη ἑβδομάδα καί μετά τίς τελευταῖες μας συναντήσεις, ὁ κ. πρωθυπουργός μέ ἐρώτησε ποιές εἶναι οἱ δυνατότητές μας γιά νά βοηθήσουμε στήν κάλυψη τοῦ ἀνοίγματος τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν. Ἐπηκολούθησε νέα συνάντηση, κατά τήν διάρκεια τῆς Ἡμερίδος τῆς Ναυτιλίας, τό περασμένο Σάββατο, ὁπότε εἶχα τήν εὐκαιρία νά δηλώσω ὅτι ἀνταποκρινόμενος στήν πρόταση τοῦ κ. πρωθυπουργοῦ, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς πρώτης συναλλαγματοφόρου πηγῆς τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, θά προσπαθήσουμε νά συνδράμουμε τό κράτος, ὥστε τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού κατά τό ἔτος 1979 ἔφθασε τά 1,5 δις δολλάρια χωρίς καμμιά ἐπιβάρυνση τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, νά αὐξηθεῖ σέ 2,5 δις δολλάρια περίπου». («ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» 12.12.79).*

Ἡ ναυτιλία κράτησε τήν ὑπόσχεσή της. Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα αὐξήθηκε. Γιατί ἔτσι γινόταν πάντοτε. Ὅποτε τό κράτος ζητοῦσε κάτι ἀπό τήν ναυτιλία του αὐτή τό ἔκανε. Εἴτε μέ θυσίες εἴτε μέ οἰκονομική προσφορά.

Καί ἦταν ἀσφαλῶς ἀπογοητευτικό γιά τή ναυτιλία νά ἀκούσει λίγα χρόνια ἀργότερα ἀπό τόν πρωθυπουργό τῆς χώρας νά ἀποκαλεῖται ἡ προσφορά της «γυάλινα πόδια τῆς οἰκονομίας» (ὁμιλία κ. Ἀ. Παπανδρέου στο Ὑπουργικό Συμβούλιο 14.10.85).

Τήν συγκεκριμένη περίοδο τοῦ 1979 χάθηκε ἡ χρυσή εὐκαιρία γιά τήν ναυτιλία. Νά βελτιωθεῖ ἀπό τότε ἡ ἀνταγωνιστικότητά της μέ μέτρα πού θά ἦταν πολύ ἁπλό νά υἱοθετηθοῦν μιά καί τότε τά Ἑλληνικά πλοῖα κατεκλύζοντο ἀπό ἀλλοδαπούς διαφόρων ἐθνικοτήτων, καί νά ἐνταχθεῖ ἡ ναυτιλιακή πολιτική τοῦ κράτους σέ διακομματικό, ἐθνικό ἐπίπεδο.

Ἀνάλογη εὐχή γιά τό τελευταῖο εἶχε ἐκφράσει ὁ τότε ὑπουργός Οἰκονομικῶν κ. Κ. Μητσοτάκης στήν Ἡμερίδα τῆς Ναυτιλίας στίς 8.12.79. Ὅμως τίποτα ἀπό αὐτά δέν ἔγινε. Σάν ἀποτέλεσμα, τό κράτος ἔχασε τήν εὐκαιρία νά ἐπωφεληθεῖ ἀπό τήν εἰσροή περισσοτέρου συναλλάγματος καί ἡ ναυτιλία στερήθηκε τῆς δυνατότητας δημιουργίας περισσοτέρων ἀποθεματικῶν ἀλλά καί ἑτοιμότητας νά ἀντιμετωπίσει τή μεγάλη κρίση πού βρισκόταν στό κατώφλι της...

Ὁ ἴδιος ὁ Κ. Μητσοτάκης, μέ τήν ἰδιότητα τοῦ κοινοβουλευτικοῦ ἐκπροσώπου τῆς ἀντιπολίτευσης θά ἔλεγε ἀργότερα, στίς 17 Φεβρουαρίου 1983, στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιᾶ μετά τήν ἀναγγελία τῶν μέτρων ἀπό τό τότε ὑπουργό κ. Γ. Κατσιφάρα:

«Θέλω ἀνεπιφύλακτα νά δηλώσω ὅτι τό κόμμα μας ἐπικροτεῖ πλήρως τά μέτρα πού ἀνεκοίνωσε πρίν λίγες ἑβδομάδες ἡ Κυβέρνηση.

Δέν ἔχουμε μάλιστα καμμιά δυσκολία νά παραδεχτοῦμε ὅτι τά μέτρα αὐτά, μερικά τουλάχιστον, θά ἔπρεπε νά τά εἴχαμε πάρει ἐμεῖς ὅταν εἴμαστε κυβέρνηση. Βεβαίως ὑπέρ ἡμῶν ὑπάρχει τό ἐλαφρυντικό, τό ὁποῖο γιά μένα δέν εἶναι ἀρκετά ἰσχυρό, γιά νά μᾶς δικαιολογήσει ὅτι ἡ κριση στή ναυτιλία δέν ἦταν τόσο ἔντονη ἀκόμη ἐκείνη τήν ἐποχή». Καί συμπλήρωνε: **«Τό θέμα τῆς ναυτιλίας, δέν εἶναι θέμα κομματικό. Εἶναι θέμα ἐθνικό καί σάν τέτοιο πρέπει νά τό δοῦμε ὑπερκομματικά».**

Ὅμως, οὔτε τότε κατάφερε ἡ ναυτιλία νά ξεφύγει ἀπό τά κομματικά πλοκάμια. Ἄλλη μιά εὐκαιρία εἶχε χαθεῖ γιά τή ναυτιλία καί μαζύ ἡ ἐλπίδα νά σταθεῖ ὀρθιο τό ἐθνικό νηολόγιο. Κανείς δέν εἶχε δώσει καί πάλι βαρύτητα στήν ἔννοια Ἐθνική, διακομματική πολιτική.

Ἴσως γιατί, στίς 17 Φεβρουαρίου 1983, κανείς δέν μποροῦσε νά προβλέψει τήν θύελλα πού θά ξεσήκωνε λίγους μῆνες ἀργότερα ὁ 1376/83. Κανείς, οὔτε οἱ ἐφοπλιστές, οὔτε οἱ ναυτικοί καί πολύ περισσότερο ὁ κ. Μητσοτάκης καί ὁ κ. Κατσιφάρας...

Πίσω πάλι στό '81, ὅταν ἡ ναυτιλία εἶχε ἤδη αἰσθανθεῖ τά πρῶτα σημάδια τῆς κρίσης πού ἐπέρχετο, Μιά νέα κυβέρνηση — σοσιαλιστική — ἀνελάμβανε τήν διακυβέρνηση τῆς χώρας. Στηριζόμενη σέ μία ἐντυπωσιακή πλειοψηφία προδικάζει τήν πραγματοποίηση σοβαρῶν «ἀλλαγῶν», τόσο στόν οἰκονομικό ὅσο καί τόν κοινωνικό τομέα. Ὁ ἐπιχειρηματικός κόσμος «κουμπώνεται», ἴσως, δικαιολογημένα.

Ἡ ναυτιλία μας δέν ἔχει κανένα λόγο, θεωρητικά, νά ἐπηρεάζεται ἀπό τίς πολιτικές ἀλλαγές. Ἀποτελεῖ ἕνα ἐπιχειρηματικό κλάδο πού δραστηριοποιεῖται στόν διεθνή χῶρο καί χρηματοδοτεῖται ἀπό τό ἐξωτερικό. «Φιλοξενεῖται», θά ἔλεγε κανείς σ' αὐτή τή χώρα, καί ἀνταποδίδει μέ τό παραπάνω τή φιλοξενία αὐτή. Καί ὁ νέος πρωθυπουργός τῆς χώρας γνωρίζει πολύ καλά τήν σημασία καί προσφορά τῆς ναυτιλίας, κάτι πού ἔχει ἤδη ἐκφράσει σέ πολλές περιπτώσεις ἀπό τήν ἐποχή πού ἦταν Ἀρχηγός τῆς Ἀντιπολίτευσης. Τήν ἴδια στιγμή οἱ ἐργασιακές σχέσεις ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν περνοῦν μιά σχετικά «εἰρηνική περίοδο».

Ἄλλωστε, ἐδῶ καί μερικά χρόνια, οἱ διαπραγματεύσεις γιά τήν ἀνανέωση τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μεταξύ ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν, ἔχουν ἐπιφέρει στούς δεύτερους θεαματικές αὐξήσεις στίς ἀπολαβές τους.

Οἱ ναυτικοί ἔχουν πετύχει καί κάτι ἄλλο. Τήν μείωση τοῦ χρόνου συνταξιοδοτήσεως. Ἔχοντας πετύχει ὅμως αὐτό, δέν μποροῦν ἴσως νά προβλέψουν ὅτι αὐτός θά εἶναι ὁ ἕνας ἀπό τούς κυρίους λόγους πού μετά μερικά χρόνια θά καταρρεύσει τό ἀπομαχικό ταμεῖο τους...

Στήν Ἑλλάδα ὅμως, αὐτό πού λέει ἡ θεωρία, σπάνια ἀκολουθεῖται καί στήν πράξη. Καί στήν Ἑλλάδα τοῦ '81 τό κλίμα εἶναι πρόσφορο γιά νά συνεχιστεῖ καί νά ἐνταθεῖ ἡ ἤδη ὑπάρχουσα παρεξήγηση γύρω ἀπό τήν προσωπικότητα τοῦ κατ' ἐξοχήν ἐκπροσώπου τοῦ μισητοῦ «κεφαλαίου», τοῦ ἐφοπλιστή. Ἔτσι, ὁποιαδήποτε ἀντίθεση ἀπόψεων θά μεταφραστεῖ εὔκολα σάν ἀντίδραση πρός τήν Κυβέρνηση. Ἡ ἐπισήμανση τῶν κινδύνων γιά τή ναυτιλία μας, ἀπειλή. Καί κάθε δυσοίωνη πρόβλεψη γιά τό μέλλον, ἐκβιασμός. Τήν ἴδια ἐποχή, ἡ ἐδῶ καί μερικά χρόνια αὐξανόμενη ἐπίδραση τοῦ κομματισμοῦ στόν ναυτεργατικό συνδικαλισμό θά ἐνταθεῖ περισσότερο.

Εἶναι ἡ ἐποχή πού ἐνῶ δένουν τά βα-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

πόρια καί οί έφοπλιστές μιλᾶνε γιά κρίση, μερίδα συνδικαλιστῶν ναυτικῶν μιλᾶ γά τεχνητή κρίση...

Εἶναι ἡ ἐποχή πού εἶναι δύσκολο, ἄν ὄχι ἀδύνατο νά γίνει κατανοητό ὅτι σάν σύνολο, ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός δέν θέλει καί δέν πρέπει νά σκέπτεται πολιτικά. Γιατί ἡ ὁποιαδήποτε κυβέρνηση τοῦ τόπου δέν θά τοῦ ναυλώση οὔτε θά τοῦ χρηματοδοτήσει τά πλοῖα. Καί τά «προνόμια» γιά τά ὁποῖα ἔχει ἐπανειλημμένα κατηγορηθεῖ ὁ ἐφοπλισμός ὅτι ἀπολαμβάνει — μέ ἄλλα λόγια ἡ ἐπιχειρηματική δυνατότητα νά ὑπάρχουν πλοῖα ὑπό Ἑλληνική σημαία — εἶναι προνόμια πού ἀπολαμβάνουν καί οἱ ναυτικοί μας ἀλλά καί τό κράτος.

Ὅμως κάθε ἤρεμος, ἀφανάτιστος κομματικά καί ἀντικειμενικός ἄνθρωπος, πρέπει νά δεχτεῖ ὅτι ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής, σάν σύνολο, πρέπει νά εἶναι ἀπολιτικός. Χρηματοδοτεῖται ἀπό τό δυτικό τραπεζικό σύστημα.

Ἀνατολικοί εἶναι οἱ σημαντικώτεροι «πελάτες» τῶν πλοίων του. Δέν μπορεῖ καί δέν τόν συμφέρει νά ἔχει προτιμήσεις. Συνεργάζεται μέ ὅλους. Ἄσπρους, μαύρους, κίτρινους στήν ὄψη. Μαύρους, μπλέ, πράσινους καί κόκκινους στίς πολιτικές πεποιθήσεις. Ὅλοι πρέπει, καί ὅλοι εἶναι φίλοι του. Ἐχθροί του εἶναι μόνο οἱ διά τῆς διπλωματίας ἐπίσημα δηλωμένοι ἐχθροί τοῦ Ἑλληνισμοῦ.

Ἀλλά, κανείς δέν φαίνεται νά τό ἀντιλαμβάνεται αὐτό. Στόν τόπο του, ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής θά βαφτιστεῖ — κατά περίπτωση — σέ βασιλικό, χουντικό, δεξιό, ἀκόμα καί σοσιαλιστή. Καί ἴσως τόν διαβάζαμε καί ἀκροαριστερό ἤ κομμουνιστή, ἄν τά προπαγανδιστικά πλαίσια ἐπέτρεπαν τήν ἐκεῖ τοποθέτησή του.

Ἔτσι βλέπουμε τό ἐπίσημο κράτος, στήν ἔκθεση «Εὐρωπάλια '82» στίς Βρυξέλλες, νά «στήνει» σέ τοῖχο τίς φωτογραφίες τῶν κ.κ. Γιάννη Λάτση, Σταύρου Νιάρχου καί τοῦ ἀείμνηστου Ἀριστοτέλη Ὠνάση μέ τήν ἔνδειξη:

ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΣΤΗΡΙΞΑΝ ΤΗΝ ΧΟΥΝΤΑ

Μερικά χρόνια ἀργότερα, ὁ Ὠνάσης ἀποκαλεῖται καί θεωρεῖται — πανάξια — Ἐθνικός εὐεργέτης, ὁ Νιάρχος θά εἶναι ἀπό τούς πρώτους πού θά συνδράμει μέ σεβαστό ποσό τούς σεισμοπαθεῖς τῆς Καλαμάτας, ὁ Λάτσης θά «κλέψη τήν παράσταση» τοῦ χρόνου πού πέρασε μέ τήν τεράστια δωρεά του στό ΝΑΤ καί τήν ὕψωση τῆς σημαίας στό ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ πού πῆρε τή μορφή ἐθνικῆς τελετῆς μέ ὅλη τή σημασία τῆς λέξεως.

Ἡ πρώτη περίοδος τῆς διακυβέρνησης τῆς χώρας ἀπό τό ΠΑΣΟΚ εἶχε τήν μορφή ἀναγνωριστικῆς τακτικῆς. Ὁ ἐπιλεγείς ἀπό τήν κυβέρνηση ὑπουργός Ε.Ν. χαρακτηρίστηκε ἀπό ὑπερβάλλοντα ζῆλο σέ θέματα πού ἀφοροῦσαν τούς διεθνεῖς κανονισμούς καί ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὅπως καί τό θέμα τοῦ παροπλισμοῦ ἑκατοντάδων Ἑλληνικῶν πλοίων στά χωριά ὕδατα.

Ἀρκετοί ὅμως, τοῦ ἀπέδωσαν καί ἄλλα:

«Εἶχε μιά ἐχθρική ἀντίληψη γιά τόν ἐφοπλιστικό φορέα — δικαιολογημένη ἀπό τήν ὑφή τῆς ἰδεολογίας του — πού τήν ἐξέφραζε μέ μιά παγερή στάση ἀκόμη καί στήν ἀναγκαία καθημερινή πρακτική.

Ὅταν τόν ἐπισκέφθηκαν γιά νά τόν συγχαροῦν μέ τήν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων του οἱ διοικήσεις τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καί θέλησαν νά φέρουν στήν προσοχή του τά προβλήματα τοῦ κλάδου, τούς διέκοψε ζητώντας τήν ὑποβολή... ὑπομνήματος».

Ὅπως καί ἐπίσης:

«Ὡστόσο, ἡ θητεία τοῦ κ. Γιώτα στό ΥΕΝ ἔσκαψε κάποια βαθειά αὐλάκια ἀπό τά ὁποῖα ἀργότερα φύτρωσαν ζιζάνια ἀποσυνθέσεως. Θά μποροῦσε κανείς νά ἀναφέρει ἕνα, ἀλλά πολύ χαρακτηριστικό περιστατικό τῆς ἐκτός τόπου, ἐκτός κλίματος, παράδοσης καί ἱστορίας δραστηριότητας τοῦ κατά τά ἄλλα ἔντιμου καί ἀξιοπρεποῦς αὐτοῦ πολιτικοῦ ἄνδρα. Ἦταν μιά ἡμέρα τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1981, πού ἐπέστρεφε ἀπό τή γιορτή τοῦ Πυροβολικοῦ στό Μ. Πεῦκο καί σταμάτησε μέ τήν εὐκαιρία στίς Σχολές τοῦ Ἀσπροπύργου. Ἔκανε ἕνα εἶδος αἰφνιδιαστικῆς ἐπιθεωρήσεως, στά ἐνδότερα τῶν κτιρίων καί τοῦ ἰδεολογικοῦ κόσμου τῶν σπουδαστῶν. Ἔτσι ἄναψε ἡ φωτιά τῆς ἄγριας κομματικοποίησης τῶν ΑΔΣΕΝ, πού σέ λίγο φούντωσε γιά νά κάμψει ἐσωτερικό κανονισμό, κάθε ἔννοια πειθαρχίας, ἐπιμέλειας καί εὐγενικῆς ἄμιλας. Γιατί ὁ κ. Γιώτας μιλώντας ἐκείνη τήν ἡμέρα, προέτρεψε τούς σπουδαστές μέ ἐπιμονή καί πάθος, ὄχι γιά δουλειά, ἦθος καί πειθαρχία, ἀλλά γιά ἕνα μόνο πράγμα. Τούς εἶπε: «Συνδικαλίζεσθε, συνδικαλίζεσθε μέ πεῖσαμ καί συνέπεια». Καί τά παιδιά τόν ἄκουσαν, δέν τούς ἦταν καθόλου δύσκολο, μέ τά γνωστά ἀποτελέσματα τῆς κατεδαφίσεως μέσα σέ τρία χρόνια ὁλόκληρου τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ συστήματος πού ἦταν προϊόν δαπανῶν καί μόχθων μιᾶς τριακονταετίας, ἐφοπλισμοῦ καί κράτους. («ΑΡΓΩ Ἰούλιος 1985).

Ἴσως νά μή μπορεῖ κανείς μέ βεβαιότητα νά πεῖ ἄν αὐτό τό περιστατικό ἔκανε ζημιά στή ναυτική ἐκπαίδευση. Γεγονός πάντως εἶναι, ὅτι τά ἑπόμενα χρόνια εἴδαμε — γιά πρώτη φορά — σπουδαστές ναυτικῶν σχολῶν νά κάνουν πορείες ὑβρίζοντας τούς μελλοντικούς ἐργοδότες τους.

Ὅπως εἶναι γεγονός ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν νέων ναυτικῶν πού βγαίνουν κάθε χρόνο ἀπό σχολές σέ συνδυασμό μέ τόν ἀριθμό τῶν ναυτικῶν πού συνταξιοδοτοῦνται ἤ ἀποχωροῦν ἀπό τό ἐπάγγελμα ἐπιταχύνει μέ δραματικά ὑψηλό ρυθμό τή συρρίκνωση τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, πράγμα τό ὁποῖο ἐπέδρασε ἤδη ἀρνητικά στό ΝΑΤ καί ἀσφαλῶς ἀναμένεται νά ἐπιδράσει ὀλέθρια τόσο στήν ὅποια προσπάθεια στήριξης τοῦ ταμείου ὅσο καί στή μελλοντική ἀνάπτυξη μιᾶς ἐθνικῆς ναυτιλίας πού θά ἐπιθυμεῖ νά διαχωρίζει ἀπό σημαίες εὐκαιρίας.

Δέν μπορεῖ ὅμως νά πεῖ κανείς, ὅτι ὁ Πρωθυπουργός καί ἡ κυβέρνηση δέν ἔδειξαν ἐνδιαφέρον γιά τή ναυτιλία. Ἀντίθετα, ὁ Πρωθυπουργός εἶχε ἀπό τήν ἀρχή συμπεριλάβει στό ἐπιτελεῖο του σύμβουλο γιά ναυτιλικά θέματα τόνκ. Β. Σαραντίτη, γνωστό ναυτιλιακό δικηγόρο καί ὁπωσδήποτε γνώστη τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων. Ἡ παραίτησή του, τόν Μάρτιο τοῦ '82, ξάφνιασε πολλούς, ἀργότερα ὅμως τόν εἴδαμε νά ἀναλαμβάνει Γ.Γ. τοῦ ΥΕΝ ὅταν τόν Ἰούλιο τοῦ '82 ὁρκίστηκε μετά τήν πρώτη ἀναδόμηση τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου, ὑπουργός ὁ κ. Γ. Κατσιφάρας.

Ὁ ἴδιος ὁ πρωθυπουργός στή διάρκεια τοῦ '82 δέχτηκε τούς ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν τέσσερις φορές καί συζήτησε μαζύ τους τά προβλήματα τοῦ κλάδου.

Καί οἱ τέσσερις συναντήσεις χαιρετίστηκαν μέ ἰδιαίτερη ἱκανοποίηση ἀπό τούς ἐφοπλιστές ὅπως καί ἡ συνάντηση πού πραγματοποιήθηκε σέ ἰδιαίτερη αἴθουσα τοῦ ξενοδοχείου πού στέγασε τήν δεξίωση τῆς Ε.Ε.Ε. τόν Ἰούνιο τοῦ '82 ἐπ' εὐκαιρία τῶν ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ.

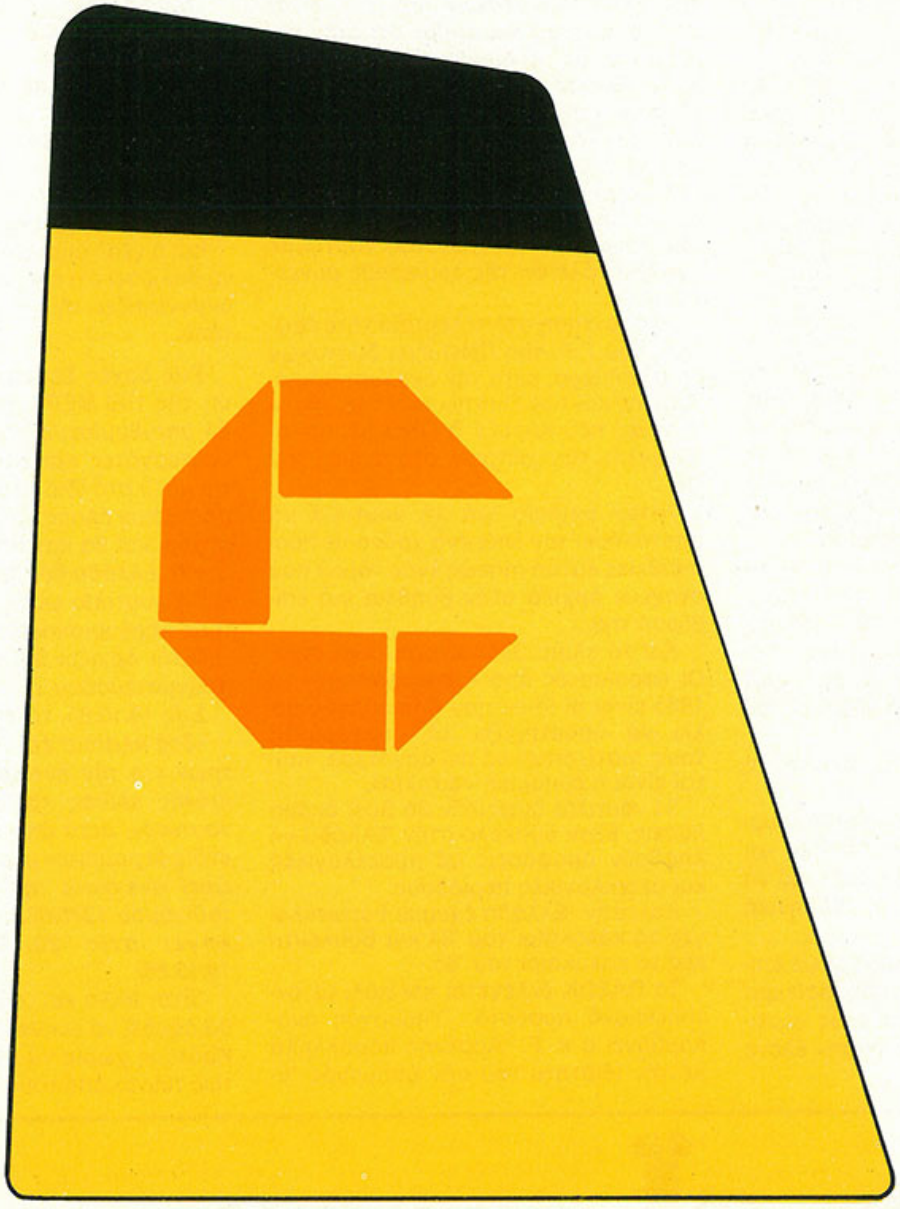
Τό κλίμα στίς σχέσεις κράτους - ἐφοπλιστῶν εἶχε πράγματι «ἀναθερμανθεῖ» καί μετά ἀπό πολλές συζητήσεις καί συσκέψεις, ἀναμένοντο τά μέτρα γιά τή ναυτιλία.

Ἡ τελευταία συνάντηση τοῦ πρωθυπουργοῦ μέ τούς ἐφοπλιστές τό '82 πραγματοποιεῖται στίς 6 Δεκεμβρίου. Θά εἶναι καί ἡ τελευταία — ἀνεξήγητα γιατί — συνάντηση μαζύ τους μέχρι σήμερα...

Ἡ θητεία τοῦ κ. Γ. Κατσιφάρα στό ΥΕΝ ἔχει τούς θερμούς ὑποστηρικτές της ἀλλά καί τούς ἀποδοκιμαστές της. Γεγονός ὅμως παραμένει ὅτι ὁ κ. Γ. Κατσιφάρας ἔδειξε ἀποφασιστικότητα κατ' ἀρχάς σέ ἕνα θέμα πού ἔτεινε νά ἐξελιχθεῖ σέ σήριαλ. Τά παροπλισμένα πλοῖα. Πολέμησε τίς κομματικά ἐκπεφρασμένες θέσεις στό ναυτεργατικό συνδικαλισμό.

Γι' αὐτή τήν τακτική του, εἰσέπραξε ἕνα πτῶμα στό γραφεῖο του τό 1983, ἄν καί οἱ δράστες τῆς πράξεως ἀθωώθηκαν ἀργότερα τό 1986.

Στή διάρκεια τῆς θητείας του παραιτήθηκαν δύο ἀρχηγοί τοῦ Λ.Σ. οἱ ὁποῖοι εἶχαν ἐπιλεγεῖ ἀπό τήν κυβέρνηση. Καί ἐγκαταστάθη ὁ νέος μή λιμενικός πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ μέ τίς εὐχές τοῦ ὑπουργοῦ νά εἶναι «καλοστέριωτος καί νά ἔχει κάθε προκοπή στό δύσκολο ἔργο του». Δυστυχῶς, μόνο ἡ πρώτη ἔπιασε. Ὁ πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ εἶναι ἀκόμη στή θέση του, ὄχι ὅμως καί τό ΝΑΤ.



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Ὁ «μῆνας τοῦ μέλιτος» στίς σχέσεις ὑπουργοῦ καί ἐφοπλιστῶν διήρκεσε μέχρι τόν Μάϊο τοῦ '83. Μέχρι τότε ὅλα πήγαιναν περίφημα. Μετά ἐποικοδομητικό διάλογο τά μέτρα εἶχαν ἐξαγγελθεῖ, καί ἀναμένετο ἡ ὑλοποίησή τους. Ὅμως, κάποιος φαίνεται τά «μάτιασε». Μιά θηλυκή λέξη, ἡ ἀνακύκλωση, θά σπείρει τόν σπόρο τῆς θύελλας πού ἀκολούθησε.

Σπάνια στήν ἱστορία της εἶχε ἡ ναυτιλία ἀπασχολήσει τήν Βουλή τῶν Ἑλλήνων ὅπως τήν ἀπασχόλησε τόν Ἰούνιο τοῦ 1983. Ἡ ἀντιπαράθεση γιά μία ἔννοια, τήν ἀνακύκλωση, θά ἀποδεικνύετο ἡ χαριστική βολή γιά τή ναυτιλία μας. Γιατί τότε ἔγινε ἡ μεγάλη ζημιά. Τότε πού κάθε ἔννοια ὁμοψυχίας γιά τά ναυτιλιακά μας θέματα δολοφονήθηκε.

Τότε πού ὁ ἕνας κατηγόρησε τόν ἄλλον. Δέν θέλω νά ἐξετάσω ποιός εἶχε τότε δίκηο, καί δέν ἔχει ἴσως σημασία, γιατί ὅποια παρεξήγηση καί νά ὑπῆρχε, μποροῦσε μέ σωστό διάλογο, μέ ψυχραιμία, μιά καί ὅλοι παλεύανε γιά τόν ἴδιο σκοπό — τή διατήρηση τῆς ναυτιλίας — νά βρεθεῖ ἡ λύση. Ἔτσι, ἕνας νόμος πού εἶχε σάν στόχο τήν στήριξη τῆς ναυτιλίας, τήν γκρέμισε ἀκόμα περισσότερο, καί τελικά ἀφέθη νά ἐκπνεύσει ἄδοξα σάν ἄχρηστος δύο χρόνια μετά. Καί ἡ περίφημη ἀνακύκλωση;

Ἀφοῦ στήριξε εὐεργετικά τά ἀεροπλάνα καί ὄχι τά πλοῖα, χαρακτηρίστηκε ἀπό τόν νέο ὑπουργό ΕΝ σάν «ἐκ περιτροπῆς ἐναλλαγή τῆς ἀνεργίας» διότι, ὅπως χαρακτηριστικά εἶπε στήν ἡμερίδα τοῦ Ν.Ε.Ε. στίς 6.3.86 «περί αὐτοῦ ἐπρόκειτο».

Εἶναι κρίμα, Γιατί μέχρι ἐκείνη τή στιγμή, ὅλα ἦταν θετικά.

Κυβέρνηση καί ἀντιπολίτευση συμφωνοῦσαν. Μαζύ τους, ἐφοπλιστές καί ναυτικοί. Ὁ τέλειος συνδυασμός γιά νά ὑπάρχει ΠΑΝΤΟΤΕ μεγάλη Ἑλληνική ναυτιλία.

Ὁ Γ.Γ. τῆς ΠΝΟ, ἀπαντώντας μέ ἐπιστολή του στίς 11/6/83 σέ δημοσίευμα τοῦ ΕΘΝΟΥΣ πού καλοῦσε τούς ναυτικούς σέ «δυναμική ἀναμέτρηση» ἔλεγε μεταξύ ἄλλων:

«Ἡ Ἑλληνική ναυτιλία περνᾶ οἰκονομική κρίση καί εἶναι γνωστό ἀπό τήν ἱστορία τοῦ ἐλεύθερου συνδικαλισμοῦ ὅτι ὑπό συνθῆκες δυσμενοῦς οἰκονομικῆς συγκυρίας οἱ ἀπεργίες ποτέ δέν ἔφεραν ὁποιοδήποτε ἀποτέλεσμα.

Ἄν μποροῦσαν μέ ἀπεργίες νά λύνονται τά θέματα αὐτά, τότε τά 30 ἑκατομμύρια ἄνεργοι στόν ἐλεύθερο κόσμο θά εἶχαν κηρύξει ἀπεργίες γιά νά δώσουν λύσεις... Παρά τό γεγονός ὅτι στά αἰτήματα τῶν ἐφοπλιστῶν ἡ ἀντιπαράθεση τῶν θέσεων τῆς ΠΝΟ εἶναι σαφής, ὡστόσο θεωροῦμε ὅτι στήν παροῦσα φάση, ἡ δυναμική ἀναμέτρηση θά μποροῦσε νά χειροτερέψει τήν κατάσταση σέ βάρος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας γενικότερα καί εἰδικότερα σέ βάρος τῶν Ἑλλήνων Ναυτικῶν...

Τί θά μποροῦσε νά ἐπακολουθήσει ὕστερα ἀπό μιά δυναμική ἀναμέτρηση τῶν τριῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας καί ἐγκατάλειψη τῆς τριμεροῦς συνεργασίας»;

Ἡ ἀπάντηση στό τελευταῖο τότε ἐρώτημα τοῦ Γ.Γ. τῆς ΠΝΟ ἔχει δυστυχῶς δοθεῖ σήμερα, μετά τήν ἀνάλυση τῆς ἀπεργίας καί τῶν ἐπιπτώσεών της, τῆς ἀπεργίας πού κήρυξε ἡ ΠΝΟ μέ τήν ἀναγγελία τῶν μέτρων στό τέλος τοῦ '86...

Ἦταν μοιραῖο γιά τή ναυτιλία νά σπαταλήσει τόν ἑπόμενο χρόνο σέ προσπάθειες καταργήσεως ἑνός νόμου πού στόχευε ἀρχικά στήν βοήθεια γιά ἐπιβίωσή της...

Καί τό κλίμα βελτιώνεται σιγά σιγά. Οἱ ἐφοπλιστές ἀπό «γκαουλάϊτερς» τό 1983 εἶναι οἱ ἴδιοι, πού ὁ ὑπουργός θέλει νά ὑποστηρίξει τά συμφέροντά τους, γιατί, ὅπως θά πεῖ ἀργότερα, «αὐτοί εἶναι ἡ ἐμπορική ναυτιλία».

Ἡ ναυτιλία ὅμως δέν θά βρεῖ ἀκόμα λύσεις. Εἶναι δύσκολο στήν Ἑλλάδα νά ληφθοῦν ἀποφάσεις σέ προεκλογικές καί μετεκλογικές περιόδους.

Καί στήν Ἑλλάδα ἔχουμε Εὐρωεκλογές τό καλοκαίρι τοῦ '84 καί Βουλευτικές τό καλοκαίρι τοῦ '85.

Τό ΠΑΣΟΚ ἐκλέγεται καί πάλι μέ εντυπωσιακό ποσοστό. Ὑπουργός ἀναλαμβάνει ὁ κ. Γ. Ἀρσένης παράλληλα μέ τήν ἰδιότητα του σάν ὑπουργός Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

Ὑπάρχουν ὅμως φῆμες ὅτι ἐπίκειται ἡ κατάργηση τοῦ ΥΕΝ. Ὁ ναυτιλιακός κόσμος ἀντιδρᾶ ἀποφασιστικά ὅταν αὐτό γίνεται πλέον ἐπίσημα γνωστό.

Καί στήν τελευτία στιγμή, τό ΥΕΝ διασώζεται. Θά ὑποβαθμιστεῖ ὅμως σάν τελευταῖο «τῆ τάξει» ὑπουργεῖο τῆς Κυβέρνησης. Καί θά ἐνταθοῦν ἀπό τότε οἱ «ἐσωτερικές» διαταραχές του.

Ὁρκίζεται ὑπουργός ὁ κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς. Στήν τελετή παραλαβῆς τῶν καθηκόντων του ἀναφέρει:

«Νοιώθω ἕνα κράμα συναισθημάτων πού ἀντικαθιστῶ ἕναν «ὀγκόλιθο» τῆς οἰκονομίας στό ὑπουργεῖο, τόν κ. Ἀρσένη. Δέν ἔρχομαι ἐδῶ σάν θαυματοποιός».

Καί κανείς βέβαια δέν περιμένει ἕνα «θαυματοποιό» στό ΥΕΝ. Περιμένει κάποιον πού πονᾶ τή ναυτιλία μας και ἀναγνωρίζει τήν προσφορά της.

Καί ὁ νέος ὑπουργός, δέν θά ἀργήσει νά δηλώσει ὅτι καί πονᾶ τή ναυτιλία καί ἀναγνωρίζει τήν προσφορά της στόν τόπο.

Στίς ἀρχές Σεπτεμβρίου, σέ ἐκδήλωση τῆς HELMEPA, θά λάβει τόν λόγο, θά ὑπενθυμίσει σέ ὅλους ὅτι Πολιτεία, ναυτεργάτες καί ἐφοπλιστές βρίσκονται μαζύ στό ἴδιο πλοῖο πού κινδυνεύει, προτρέπει ὅλους νά βαδίσουν μαζύ, χέρι χέρι καί θά καταλήξει

«Ἡ Ἑλλάδα δέν μπορεῖ νά ζεῖ, ἄν δέν ζεῖ ἡ ναυτιλία μας», ἐντυπωσιάζοντας τούς παρευρισκομένους.

Ἔτσι ἀρχίζει μιά νέα περίοδος διαπραγματεύσεων...

Στίς 18.10.85, τό ΥΕΝ ἀνακοινώνει:

«Στά πλαίσια ἐπεξεργασίας νέων μέτρων γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσης καί τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν, μετά ἀπό διάλογο ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, τό ΥΕΝ δέν θεωρεῖ ἀναγκαία τήν παράταση ἰσχύος τοῦ νόμου 1376/83, τοῦ ὁποίου ἡ ἰσχύς λήγει στίς 20.10.85» (*«ΕΘΝΟΣ» 19.10.85*).

Ἔτσι ἁπλά καί, ὁπωσδήποτε, ἄδοξα, θά ἀφεθεῖ νά ἐκπνεύσει ἕνας νόμος τοῦ Κράτους χωρίς νά ἔχει πετύχει ἀπολύτως τίποτα ἀπό τούς σκοπούς τῆς ψήφι-

el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

EL GRECO
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS
GREWING AGENTS • SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING
BROKERAGE

σής του. Καί ἐν τῶ μεταξύ δέν ἔχει ἀλλάξει τίποτα γιά τήν ναυτιλία, τουλάχιστον πρός τό καλύτερο...

'Αρχές Δεκεμβρίου '85. 'Ο ὑπουργός, μέ ἀπόφασή του, καταργεῖ τόν περιορισμό τοῦ ὁρίου ἡλικίας γιά τήν ἔνταξη πλοίων στό 'Ελληνικό νηολόγιο γιά μιά περίοδο 6 μηνῶν. Ὅταν μετά ἀπό αὐτό τό χρονικό διάστημα ὁ περιορισμος καταργεῖται ὁριστικά, ἀναφέρεται ὅτι μόνο δύο πλοῖα ἔχουν κάνει χρήση τοῦ μέτρου αὐτοῦ.

11 Δεκεμβρίου '85. 'Ο ὑπουργός δηλώνει:

«Πιστεύω ὅτι θά ἔχουμε ἀνάκαμψη στόν ἐμπορικό μας στόλο. Ἔχω προφορικές διαβεβαιώσεις ἐφοπλιστῶν ὅτι θά ὑψώσουν τήν 'Ελληνική σημαία σέ πολλά πλοῖα». («ΕΘΝΟΣ 12.12.86).

Ὅμως, τά προγνωστικά τοῦ ὑπουργοῦ — ὅπως καί τῶν ἐφοπλιστῶν — θά ἀποδειχθοῦν λανθασμένα. 'Η αἰμορραγία ὄχι μόνο θά συνεχιστεῖ, ἀλλά θά ἐνταθεῖ τό '86.

Μαζύ της, θά ἐνταθεῖ, δυστυχῶς, καί τό κλίμα στίς σχέσεις Πολιτείας, ναυτικῶν καί ἐφοπλιστῶν...

Ἄς δοῦμε λοιπόν αὐτή τή χρονιά πιό ἀναλυτικά. Ἄς παρακολουθήσουμε τά διαδραματισθέντα μῆνα πρός μῆνα. Πρέπει ἄλλωστε. Εἶναι μιά χρονιά ἀπό τήν ὁποία μποροῦμε νά διδαχτοῦμε πολλά...

'Ο 'Ιανουάριος εἶναι ἴσως καί ὁ μῆνας πού θά σημαδέψει τή χρονιά.

'Η καλή, ἤ ἡ κακή μέρα, ἀπό τήν ἀρχή φαίνεται...

Βγαίνει «στόν ἀέρα» τό θέμα ΝΑΤ. 'Ο ὑπουργός, δηλώνει στίς 8.1.86 ὅτι το νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ θά ὁλοκληρωθεῖ μέσα σέ 15 μέρες καί θά κατατεθεῖ ἀμέσως στή Βουλή. Λίγες μέρες ἀργότερα, στίς 15.1.86, ἐκθέτει στούς δημοσιογράφους τά κυβερνητικά μέτρα γιά τήν ἐξυγίανση τοῦ ΝΑΤ, τόν ἐκδημοκρατισμό τοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος καί τή ναυτική ἐκπαίδευση.

Ὅμως, τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ θά προκαλέση θύελλα, τόσο στούς ἐφοπλιστικούς ὅσο καί τούς ναυτεργατικούς κύκλους, γιά διαφορετικούς λόγους στόν καθένα. Ὅπως εἶχε προκαλέσει καί ἕνα ἄλλο πού εἶχε ἐμφανιστεῖ κάπου μέσα στό 1984 καί πού εἶχε τελικά ἐξαφανιστεῖ. Ὅμως, ἐνῶ τό προηγούμενο δέν εἶχε καμμία ἐπίπτωση ἐκτός φυσικά ἀπό τήν μή ἔγκαιρη προώθηση στή Βουλή ἑνός σχεδίου νόμου γιά τήν ριζική ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος τοῦ ταμείου, αὐτό θά δυναμιτίσει τήν πορεία τοῦ διαλόγου Κυβέρνησης καί ἐφοπλιστῶν.

Χωρίς τελικά οὔτε καί αὐτό νά φτάσει ποτέ στή Βουλή...

16 'Ιανουαρίου. Συνέντευξη Τύπου τοῦ προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

«'Η λύση γιά τό ΝΑΤ εἶναι μία. Πελάτες γιά τό ΝΑΤ. 'Ελληνικά πλοῖα καί συμβεβλημένα, καθώς καί ναυτικοί». Καί συμπληρώνει: *«Ζητᾶμε νά πληρώσει ἡ Πολιτεία ὅσα ὀφείλει στό ΝΑΤ ἀπό συντάξεις πού ἔδωσε σέ μή ναυτικούς».*

'Ενῶ ὅμως ἡ ἀτμόσφαιρα φαίνεται τεταμένη, ὁ ὑπουργός θά δηλώσει μεταξύ ἄλλων στήν τελετή κοπῆς τῆς πίττας τοῦ ΥΕΝ:

Ἄς σταματήσουμε τόν ἄτυπο ἀνταρτοπόλεμο μεταξύ μας καί νά καταπιαστοῦμε ὅλοι μαζύ γιά τήν ἀνάπτυξη τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας» («ΚΕΡΔΟΣ 19.1.86).

Ὅπως καί λίγες μέρες μετά σέ ἐπιστολή του στήν «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» (22.1.86) θά πεῖ καταλήγοντας:

«Εἶναι ἐπίσης σέ ὅλους γνωστό, ὅτι ἡ συνεργασία τῶν φορέων ἔχει ἤδη προσφέρει καρπούς, μέ ἀποτέλεσμα ἄλλες χῶρες μέ ναυτιλιακή παράδοση καί ὀργάνωση νά διερωτῶνται γιατί ὑπάρχει αὐτό τό κλίμα ἐργασιακῆς εἰρήνης στήν 'Ελλάδα στόν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ἀφοῦ εἶναι γνωστό, ὅτι οἱ ἐργαζόμενοι ἔχουν καταννοήσει τήν κρισιμότητα τῶν καταστάσεων καί μέ θυσίες, πραγματικά, προωθοῦν τόν κοινό στόχο τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάκαμψης».

Ὅμως τό μόνο πού δέν φαίνεται στόν ὁρίζοντα εἶναι ἡ εἰρήνη. Τό καζάνι ἔχει ἀρχίσει νά σιγοβράζει καί εἶναι πλέον ἐμφανές ὅτι οἱ σχέσεις ἐφοπλιστῶν καί ναυτεργατῶν ὁδηγοῦνται σέ μία περίοδο ὀξυνσης.

Οἱ ναυτικοί ἔχουν ἤδη καταγγείλει τήν συλλογική σύμβαση καί αἰτοῦν — μεταξύ ἄλλων — ἐξωπραγματικές γιά τήν κατάσταση τῆς ναυτιλίας αὐξήσεις, κάνοντας ἔτσι ἐπίσημα σαφή τήν θέση τους, ὅτι δέν ἀποδέχονται τήν Πράξη Νομοθετικοῦ Περιεχομένου πού ἔχει ἤδη θέσει σέ ἰσχύ ἡ Κυβέρνηση.

Οἱ ἐφοπλιστές ἀρνοῦνται νά παραβοῦν τίς διατάξεις τοῦ νόμου. 'Η Κυβέρνηση, ἐνῶ γνωρίζει τίς ἀπόψεις καί τῶν δύο μερῶν, δέν θά πάρει θέση γιά νά δοθεῖ λύση — τελεσίδικα — στό θέμα.

Ἔτσι, ὁ χρόνος θά κυλήσει, ἀνοίγοντας ὅλο καί περισσότερες πληγές στίς σχέσεις ναυτικῶν καί ἐφοπλιστῶν. Καί ὅταν, πολύ ἀργότερα, οἱ δύο μεριές καθήσουν στό τραπέζι «γιά νά τά βροῦν», ἡ ἔνταση τοῦ κλίματος καί τό βάρος μιᾶς ἰδιαίτερα δύσκολης χρονιᾶς δέν θά ἐπιτρέψουν τίποτε ἄλλο παρά τήν «δυναμική ἀναμέτρηση» πού τραυμάτισε βαθιά τίς σχέσεις πάνω στίς ὁποῖες βασίστηκε κατά πολύ τό λαμπρό οἰκοδόμημα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Δέν ὑπῆρξαν λίγοι οἱ ἐπικριτές, ἀκόμα καί ἐφοπλιστές, τῆς στάσεως τῆς Ε.Ε.Ε. ἀπέναντι στό θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Τό ἐρώτημα ὅμως εἶναι: Τί ἔπρεπε ἄραγε νά κάνει; Τί μποροῦσε νά κάνει τί στιγμή πού δέν ὑπῆρχε τό «πράσινο φῶς»;

'Αντίθετα, *«δέν θά ἐξαιρεθοῦν οἱ ναυτεργάτες ἀπό τό πάγωμα τῶν μισθῶν ἐπειδή εἰσάγουν συνάλλαγμα».* 'Ο ὑπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στάθης 'Αλεξανδρῆς, *ἦταν σαφέστατος ὅταν ρωτήθηκε στή διάρκεια τῆς χτεσινῆς τακτικῆς συνάντησής του μέ τούς δημοσιογράφους, ἄν θά ἐπικυρώσει τίς ὑπογραφείσες συλλογικές συμβάσεις πού προβλέπουν αὐξήσεις 12-14% στούς ναυτικούς. «Πῶς θά ἀνατρέψω ἐγώ τήν οἰκονομική πολιτική τῆς Κυβέρνησης; Δέν εἶμαι διατεθειμένος νά κάνω παρανομία»,* εἶπε καί πρόσθεσε ἀμέσως μετά:

«Δέν βλέπω τέτοια πρόθεση οὔτε ἀπό τόν Πρωθυπουργό». («ΝΕΑ» 28.8.86).

Ὅμως, μόλις μετά ἐννέα ἡμέρες, οἱ συμβάσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καί κρουαζιεροπλοίων, θά ἐπικυρωθοῦν.

Μέ τήν ἐπικύρωση, φουντώνει ἡ ἀντιπαράθεση μεταξύ Ε.Ε.Ε. καί ΠΝΟ...

Καί ἐνῶ ἐν τῶ μεταξύ ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε ἔχει δηλώσει σέ συνέντευξη Τύπου ὅτι «τό 'Ελληνικό ποντοπόρο πλοῖο δέν μπορεῖ νά δώσει αὔξηση οὔτε ἕνα σέντ», οἱ ναυτικοί θά ζητήσουν τήν ἴδια αὔξηση πού ἔδωσαν καί οἱ ἄλλες ἐφοπλιστικές ἑνώσεις, ἰσχυριζόμενοι «ἀφοῦ τό ἔδωσαν ἐκεῖνοι γιατί ὄχι καί ἡ Ε.Ε.Ε.». 'Ακριβῶς, ὅπως ἔχει γίνει συνήθεια τά τελευταία χρόνια. Δέν ὑπάρχει βέβαια καμμία μά ἀπολύτως καμμία σχέση μεταξύ ποντοπόρων καί ἐπιβατηγῶν πλοίων. Πρός τό παρόν, δέν τό καταλαβαίνουν ὅλοι ἤ δέν θέλουν νά τό καταλάβουν...

Ἔτσι, φτάνουμε στό ἀδιέξοδο, ἀπό τό τραπέζι τῆς συνεργασίας, στίς αἴθουσες τῶν δικαστηρίων. Τήν σύμβαση θά τήν ὁρίση τελικά ὁ 'Υπουργός Ναυτιλίας καί θά παρουσιαστεῖ σάν «πακέτο» μέ τά μέτρα τά ὁποῖα — ἀπ' ὅτι ἐλέχθη — ἐξηγγέλθησαν καθυστερημένα ἐξ αἰτίας της.

Σάν ἀποτέλεσμα, τό πλοῖο ἐπιβαρύνεται μέ ἀναδρομικές αὐξήσεις — πού πολύ δύσκολα θά καταβληθοῦν ἀπό τούς περισσοτέρους — καί οἱ ναυτικοί ἀπεργοῦν. Καί ἡ ἐπαναφορά τῶν πλοίων στό νηολόγιο «φρενάρεται».

Γιά μιά ἀκόμη φορά, δέν θά ἔμενε κανείς εὐχαριστημένος...

Ἄς γυρίσουμε ὅμως πάλι στόν κρίσιμο μῆνα, τόν 'Ιανουάριο.

22.1.86. 'Ο ὑπουργός δίνει συνέντευξη. 'Αντιγράφω ἀπό τόν Τύπο τῆς ἐπομένης:

«Πολλές φορές, ἦρθαν σέ μένα ἐφοπλιστές καί μοῦ εἶπαν ὅτι εἶναι ἀπαράδεκτα αὐτά πού λέει ἡ Ε.Ε.Ε. καί ὁ πρόεδρός της». («ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ»).

«Ὅσα ἤθελαν οἱ ἐφοπλιστές τά ἔχουν ἤδη πάρει. 'Ο πρόεδρος ὅμως τῶν ἐφοπλιστῶν φοβᾶται μή χάσει τήν θέση του καί δώστου καί ζητᾶ («ΝΕΑ»).

'Υπάρχει ὅμως καί κάτι ἄλλο:

«Συνάντηση μέ τούς ναυτεργάτες καί τούς ἐφοπλιστές θά ἔχει τό ταχύτερο δυνατό ὁ πρωθυπουργός κ. 'Α. Παπανδρέου, ἀνεκοίνωσε ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς. Καί αὐτό γιά νά ἔχει ὁ Πρωθυπουργός

τήν πλήρη εἰκόνα τῆς κατάστασης». («ΕΘΝΟΣ»).

Ὅμως, συνάντηση δέν θά πραγματοποιηθεῖ, ἄγνωστο γιατί, μέσα στό 1986, ὅπως δέν ἔχει πραγματοποιηθεῖ καί τά τελευταία τρία χρόνια.

Ὁ μῆνας ὅμως ἔχει καί ἄλλες εἰδήσεις ἀπό γεγονότα.

25 Ἰανουαρίου. Συζητεῖται στή Βουλή ἡ πρώτη ἀπό τίς τέσσερις ἐπερωτήσεις μέσα στό '86 γιά ναυτιλιακά θέματα.

Ὁ Τύπος θά ἀναφέρει μεταξύ ἄλλων:

«Αἰσιοδοξία γιά τήν πορεία τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐξέφρασε χθές στή Βουλή ὁ ὑπουργός κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς, ὑπογραμμίζοντας μάλιστα ὅτι ἀπό τριμήνου ἡ ναυτιλία μας ἔχει μπεῖ ὁριστικά στόν δρόμο τῆς ἀνάκαμψης. Διάφορες ξένες ἀντιπροσωπεῖες ζητοῦν ἀπό μᾶς διάλογο γιά νά διαπιστώσουν πού ὀφείλεται αὐτή ἡ ἐξαιρετική θέση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας» («ΕΞΠΡΕΣ 25.1.86). Ὁ ὑπουργός ἔχει ἀκόμα πεῖ: **«Ἐπί τῶν ἡμερῶν μας, σέ ὅλο τόν χῶρο τοῦ Πειραιᾶ ὑπάρχει μιά ἐργασιακή εἰρήνη. Καί αὐτό συμβαίνει γιά πρώτη φορά. Καί εἶναι κάτι πού χαροποιεῖ καί τόν ἐφοπλισμό ἀλλά καί τούς ναυτεργάτες μέ τούς ὁποίους προσπαθοῦμε πάντοτε νά συννενοούμεθα σέ γλώσσα καταννοητή καί νά μήν τούς βλέπουμε ἀφ' ὑψηλοῦ» («ΚΕΡΔΟΣ» 25.1.86).**

«Θέλω νά ἐπαινέσω τήν πλειοψηφία τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὁποῖοι δέχονται ὅτι κανένας δέν δικαιολογεῖται σήμερα νά μή χρησιμοποιεῖ Ἑλληνική σημαία καί συνεπῶς Ἕλληνες ναυτεργάτες.

Αὐτοί οἱ ἐφοπλιστές, οἱ ὁποῖοι μοῦ ἔχουν δώσει τό δικαίωμα νά τούς κατονομάσω, λένε ὅτι εἶναι ἀκατανόητο νά ὑποστηρίζεται τό ἀντίθετο ἀπό μιά περίεργη καί ἀσήμαντη μειοψηφία ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία δέν ἐξυπηρετεῖ τά συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἀλλά πολλές φορές ἐκτελεῖ ἐντολές πού προέρχονται ἀπό περίεργα κέντρα λήψης ἀποφάσεως» («ΕΘΝΟΣ» 25.1.86).

«Ἡ Κυβέρνηση οὐσιαστικά πριμοδοτεῖ τό ΝΑΤ. Δέν τό δανειοδοτεῖ. Καί δέν εἶναι δυνατόν νά λέγεται ὅτι βρίσκεται στά πρόθυρα τῆς διάλυσης τό ταμεῖο, γιατί τό βοηθοῦν ὅλοι». («ΝΕΑ 25.1.86).

Στή διάρκεια τῆς ἴδιας ἐπερώτησης, θά γίνει διάλογος καί γιά τό Λιμενικό Σῶμα. Τά πιό κάτω λεχθέντα ἀπό τόν κ. ὑπουργό, θά προκαλέσουν ἔντοτες ἀντιδράσεις ἀπό δύο ἀπό τούς τρεῖς ἤδη παραιτηθέντες Ἀρχηγούς τοῦ Λιμενικοῦ.

«Ὑπάρχει μία ἐπιδημία παραιτήσεων — δέν ξέρω πῶς καί γιατί — ὅταν αὐτοί ἐμφανίζονται ὡς ἄνθρωποι πού ἀναγνωρίζουν τήν δραστηριότητα καί τήν ἱκανότητα τῆς κυβέρνησης τοῦ ΠΑΣΟΚ καί... αἰφνιδίως ὑποβάλλουν παραίτηση, χωρίς στήν παραίτηση νά ἀναφέρεται κανένα συγκεκριμένο γεγονός...

Ἀλλά εἶναι προτιμότερο νά φεύγουν παρά νά ἐξυπηρετοῦν ξένα συμφέροντα, νά συμπεριφέρονται κατά τρόπον ἀνθελληνικό, νά ἐξυπηρετοῦν μιά ὁρισμένη τάξη καί νά μή ἐνδιαφέρονται γιατό συμφέρον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» («ΕΘΝΟΣ» 25.1.86).

Ὁ «θερμός» πλέον Ἰανουάριος, θά κλείσει μέ δύο ἀκόμα εἰδήσεις:

Ἀνακοινώνεται ἡ νέα — μειωμένη — σύνθεση τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων.

Ὅμως μαζύ, «ὑποχρεωτική εἶναι πλέον ἡ πρόσληψη ἠλεκτρολόγου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ στά πλοῖα πού εἶναι χωρητικότητας ἄνω τῶν 10.000 κόρων («ΚΕΡΔΟΣ» 28.1.86). Καί ἀπό τήν ἴδια ἐφημερίδα, μιά μέρα μετά, ἀντιγράφω:

«Ὁ Ἑλληνοαμερικανός ἐφοπλιστής κ. Π. Ταβουλαρέας, σύμφωνα μέ πληροφορίες, προτίθεται νά ὑψώσει στά πλοῖα του συνολικῆς χωρητικότητας 2.500.000 κόρων, τήν Ἑλληνική σημαία. Στό μεταξύ, ὁ κ. Ταβουλαρέας συναντήθηκε χτές τό μεσημέρι στό ΥΕΝ μέ τόν ὑπουργό Στάθη Ἀλεξανδρῆ καί τόν Γ.Γ. τοῦ ὑπουργείου Βασίλη Παπαδόπουλο».

Ὁ κ. Ταβουλαρέας τιμήθηκε ἀργότερα στή διάρκεια δεξιώσεως πού παρέθεσε ὁ ἴδιος, ἀπό τόν κ. ὑπουργό μέ ἀναμνηστική πλακέττα. Τά δημοσιεύματα τοῦ Τύπου τοῦ '86, δέν ἀναφέρουν ἄλλες πληροφορίες γιά τό θέμα ὑψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας στά πλοῖα του.

Ὁ Φεβρουάριος θά βρεῖ μπορστά του ἕνα βαρύ ναυτιλιακό κλίμα. Τό νομοσχέδιο τοῦ ΝΑΤ καί οἱ ἀντιδράσεις πού ἔχει προκαλέσει μονοπωλοῦν σχεδόν τήν εἰδησεογραφία. Ξαφνικά, ὑπάρχει μιά ἐντυπωσιακή εἴδηση:

«Θεωρῶ πολύ σημαντικό γεγονός στήν ἱστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τήν ἐγγραφή στό ἐθνικό νηολόγιο τῶν πλοίων τοῦ ἐφοπλιστή κ. Λάτση καθώς καί τήν δωρεά του ἀξίας 10 ἑκατ. δολλαρίων πρός ἐνίσχυση τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου». Αὐτό δήλωσε χθές, κατά τήν διάρκεια ἔκτακτης συνέντευξης Τύπου, στούς δημοσιογράφους ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. στ. Ἀλεξανδρῆς. («ΕΞΠΡΕΣ 11.2.86).

Σέ ἀνάλογες δηλώσεις θά προβεῖ λίγες μέρες ἀργότερα καί ὁ Γ.Γ. τῆς ΠΝΟ κ. Ζενζεφύλλης, καλώντας παράλληλα τόν Ἑλληνικό ἐφοπλισμό νά ἀκολουθήσει τίς πρωτοβουλίες τοῦ κ. Λάτση.

Καί ἐνῶ πρός στιγμήν ἡ ἀτμόσφαιρα ἠρεμεῖ κάπως, ἔρχεται ὁ Μάρτιος ἐπιφυλάσσοντας νέες καταστάσεις:

Τό «ΚΕΡΔΟΣ» ἀναφέρει στίς 4.3.86:

«Ἡ κήρυξη ἀπεργίας ἀπό τήν ΠΝΟ γιά τίς 30 Ἀπριλίου σέ ὅλες τίς κατηγορίες πλοίων σηματοδοτεῖ νέες ἐξελίξεις στήν ἐμπορική ναυτιλία.

Τό παράξενο σ' αὐτή τήν ἀπεργία, εἶναι ὅτι καί τά δύο αἰτήματα πού προβάλλει ἡ ναυτεργατική πλευρά πού ζητᾶ νά μή καταργηθοῦν οἱ φοροαπαλλαγές τῶν ναυτικῶν καί νά ἐπιτραπεῖ ἡ ὑπογραφή τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, δέν ἔχουν ἄμεση σχέση οὔτε μέ τό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, οὔτε μέ τίς ἐφοπλιστικές Ἑνώσεις».

Ἡ ἀπεργία κηρύσσεται παράνομη ἀπό τό Δικαστήριο, ἀλλά τελικά πραγματοποιεῖται. Δέν θά ἔχει ἐπιτυχία, ἀλλά θά πετύχει νά ζημιώσει ἠθικά τή θέση τῆς ναυτιλίας μας στό ἐξωτερικό σέ μιά ἰδιαίτερα κρίσιμη γι' αὐτή περίοδο.

Ὁ ὑπουργός θά ἐκφραστεῖ καί ἐκεῖνο γιά τήν ἀπεργία:

«Δέν ἔχει κανένα ἀπολύτως νόημα ἡ συμμετοχή τῶν ναυτικῶν σέ μία ἀπεργία ἡ ὁποία, ἐκτός τοῦ ὅτι εἶναι παράνομη, κάθε ἄλλο παρά τά συμφέροντά τους ἐξυπηρετεῖ» («ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ» 22.3.86).

Στίς 6 Μαρτίου πραγματοποιεῖται στό Εὐγενίδειο ἡ Ἡμερίδα τῆς Ναυτιλίας πού ὀργανώνει τό ΝΕΕ ἐπ' εὐκαιρία τῶν 50 ἐτῶν ἀπό τῆς συστάσεώς του.

Παρευρίσκονται ἐκπρόσωποι ὅλων τῶν πολιτικῶν κομμάτων καί τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου. Ἐκτός ἀπό τόν ὑπουρ-

UNIVERSAL METAL MACHINE WORKS INC

GENERAL SHIP & MARINE ENGINE REPAIRS

Specialized in bearing rebabbiting, grinding and superfinishing of any size crankshafts

608, Union Str.,
Brooklyn N.Y. 11215 USA
Tel: 718 8559797
Tlx: 235046 UMMW

Agents for Greece:

HELMAR LTD.,
L.S. Fafalios
Akti Miaouli 35 Piraeus
Tel: 4520246
Tlx: 212280

γό 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, στούς ὁμιλητές συμπεριλαμβάνονται ὁ ὑπουργός 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί ὁ ὑφυπουργός 'Εμπορίου, πρώην ΥΕΝ κ. Γ. Κατσιφάρας.

Τούς τίτλους τοῦ ναυτιλιακοῦ ρεπορτάζ, στόν 'Ελληνικό καί διεθνή Τύπο, θά μονοπωλήσει ἡ ἐπίθεση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας ἐναντίον τῶν ξένων τραπεζῶν — χρηματοδοτῶν τῆς ναυτιλίας μας. Τό γεγονός θά συνεχίσει νά ἀπασχολεῖ τόν Τύπο γιά ἀρκετές ἡμέρες. 'Αντιγράφω ἀπό τό «ΚΕΡΔΟΣ» τῆς 16ης Μαρτίου:

«Οἱ παριστάμενοι στήν ἡμερίδα τοῦ ΝΕΕ, ἀκούγοντας τόν κ. 'Αλεξανδρῆ θυμήθηκαν μιά ἀνάλογη θέση πού εἶχε ἐκφράσει ὁ προηγούμενος ὑπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας, σέ ἐπίσημο γεῦμα στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς (παρουσία τοῦ ὁμολόγου του ὑπουργοῦ τῆς Σοβιετικῆς Ἕνωσης κ. Γκουζένκο) ὅταν ἀπεκάλεσε «τοκογλύφους τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας» τούς ξένους τραπεζίτες».

Τό γεῦμα, συμπτωματικά, εἶχε παραθέσει τό Ν.Ε.Ε. Πού ἔβλεπε τώρα τήν οὐσία τοῦ σεμιναρίου, πού ἦταν ἡ παρουσίαση τῆς μελέτης του «ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ» νά περνᾶ σέ δεύτερη μοίρα. Μαζύ, χάθηκε ἄλλη μιά εὐκαιρία γιά 'Εθνική ὁμοψυχία στό ναυτιλιακό μας χῶρο...

Στίς 11 Μαρτίου συζητεῖται στή Βουλή ἡ δεύτερη ἐπερώτηση τῆς χρονιᾶς γιά τή Ναυτιλία. 'Ο τύπος σημειώνει μεταξύ ἄλλων:

«Οὐσιαστικά ἀνύπαρκτο εἶναι τό ΝΑΤ, καί δέν ἔφαγε μόνο τίς σάρκες του, τρώει καί τά ὀστά του», εἶπε χαρακτηριστικά ὁ ὑπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας Στάθης 'Αλεξανδρῆς, ἀπαντώντας χθές στή Βουλή σέ ἐπερώτηση βουλευτῶν τοῦ ΚΚΕ γιά τήν κατάσταση τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας...

Γιά τήν κατάσταση τῆς ναυτιλίας μας ὁ ὑπουργός ὑποστήριξε ὅτι **«μᾶς ἱκανοποιεῖ ὅλους μας καί τώρα, σέ σύγκριση πρός ὅλες τίς ἄλλες ναυτιλιακές χῶρες, βρισκόμαστε σέ κάποια καλύτερη μοίρα χάρη στό ἐπιχειρηματικο δαιμόνιο τῶν ἐφοπλιστῶν μας καί τήν ἱκανότητα, τήν αὐτοθυσία καί τήν εὐσεινηδησία τῶν ναυτεργατῶν μας». («ΑΥΡΙΑΝΗ» 12.3.86).**

'Ο μῆνας κλείνει, καί ὅπως γράφεται στόν Τύπο, «Νέο κύκλο ἐπαφῶν μέ τούς ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν ἀρχίζει ἡ πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, ἀντικείμενο τῶν συζητήσεων αὐτῶν θά εἶναι «ἡ μελέτη μέτρων πού συμβάλλουν στήν ποιοτική βελτίωση τῆς ναυτιλίας μας» καθώς ἐπίσης καί «ἡ οἰκονομική κατάσταση τοῦ ΝΑΤ» («ΚΕΡΔΟΣ» 29.3.86).

Ὅμως, ἐνῶ ὁ διάλογος ἔχει ἀρχίσει, τελείως αἰφνιδιαστικά, ἐκδίδεται ἀπό τό ΥΕΝ ἡ κάτωθι ἀνακοίνωση τό ἀπόγευμα τῆς 4ης 'Απριλίου:

«Μέ ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ Στ. 'Αλεξανδρῆ, προστίθεται στίς τακτικές εἰσφορές τῶν πλοιοκτητῶν καί τῶν ναυτικῶν ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ, γιά ὅλες τίς κατηγορίες πλοίων, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας, ποσοστό 1% γιά τούς ναυτικούς καί 3% γιά τούς πλοιοκτῆτες». (ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 5.4.86).

'Η ὑπουργικη ἀπόφαση ξεσηκώνει θύελλα ἀντιδράσεων. Γίνονται προσπάθειες νά πεισθεῖ ὁ ὑπουργός νά ἀνακαλέσει τήν ἀπόφαση, χωρίς ἀποτέλεσμα.

Στίς 9.4.86 ὁ ὑπουργός ἔχει συνάντηση μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες.

Τήν ἐπομένη, διαβάζουμε μεταξύ ἄλλων:

«Τό μέτρο τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν εἶναι προσωρινό, γιατί πρέπει νά κυρωθεῖ μέ νόμο. Ἂν δέν κυρωθεῖ, θά ἐπιστραφοῦν τά χρήματα ἀναδρομικά. Ἂν οἱ ἐφοπλιστές φέρουν περισσότερα πλοῖα στά ἐθνικά νηολόγια, οἱ εἰσφορές θά μειωθοῦν. («ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» 10.4.86).

«Τέλος, ἀπαντώντας στήν ἐρώτηση τί ἀναμένεται νά ἀποδώσει ἡ αὔξηση τῶν εἰσφορῶν, εἶπε «ὅτι κάτω ἀπό τίς σημερινές συνθῆκες, γύρω στά 3 δις ἐτησίως. Βέβαια, ἐάν αὔριο βελτιωθεῖ ἡ κατάσταση θά ἀποδώσει πολλαπλάσια, καί φυσικά, ἐάν δέν μείνει κανένα πλοῖο στό ἐθνικό νηολόγιο, δέν θά ἀποδώσει τίποτα». («ΕΞΠΡΕΣ 10.4.86).

Στό τέλος τοῦ '86, τό ἐθνικό νηολόγιο ἔχει πάνω ἀπό 2.000 πλοῖα. Εἶναι ὅμως λιγώτερα ἀπό τά πλοῖα πού εἶχε στή δύναμή του στίς 4.4.86...

Τό ΝΑΤ εἶναι καί τό κύριο θέμα τῆς νέας ἐπερώτησης στή Βουλή στίς 18.4.86.

'Η 'Εθνική 'Αντιπροσωπεία δέν θά ἀπασχοληθεῖ ὅμως ἀκόμα μέ τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ. Αὐτό, ὅπως δηλώνεται, ἁρμόδια, «θά κατατεθεῖ στή Βουλή ἐντός τῶν ἡμερῶν».

'Η συζήτηση τῆς ἐπερώτησης θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα ἕναν ὀξύ διάλογο μεταξύ τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καί τοῦ 'Αρχηγοῦ τῆς 'Αξιωματικῆς 'Αντιπολίτευσης. 'Ο κ. ὑπουργός, θά δηλώσει:

«'Ενῶ ὅλες οἱ ἐμπορικές ναυτιλίες ὁλόκληρου τοῦ κόσμου αὐτή τή στιγμή καταποντίζονται, βρίσκομαι στήν εὐχάριστο θέση νά ἀναφέρω ὅτι σ' αὐτό τό θμηνο, ἡ ἐμπορική μας ναυτιλία δέν ἔχει ὑποστεῖ καμμία μά καμμία μείωση.

Γιατί λοιπόν σπεύδετε κύριε Πρόεδρος νά ἐκφωνήσετε ἐπικήδειο ἐνῶ αὐτή τή στιγμή ἔχουμε πραγματική ἀνάσταση τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας; Αὐτή εἶναι ἡ ἀπορία μου».(«ΕΘΝΟΣ» 19.4.86).

'Ο 'Αρχηγός τῆς 'Αξιωματικῆς 'Αντιπολίτευσης εἶχε προηγουμένως παρέμβει μεταξύ τῶν ἐπερωτώντων βουλευτῶν τοῦ κόμματός του, ἐπιρρίπτοντας εὐθύνες στήν Κυβέρνηση γιά τήν ναυτιλιακή της πολιτική.

Στήν ἀγόρευσή του, εἶχε καταλήξει:

«Καί κάνω τή δήλωση αὐτή ἀπό τό βῆμα, αὐτή τήν ὥρα, πού δέν ἀπευθύνεται μόνο σέ σᾶς, κύριε 'Υπουργέ, ἀπευθύνεται κατ' ἐξοχήν στόν Πρόεδρο τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, ὅτι ἡ Νέα Δημοκρατία εἶναι ἕτοιμη νά συζητήσει καί νά συμφωνήσει στή χάραξη ἑνός πλαισίου ὑπερκομματικῆς πολιτικῆς, γιατί πιστεύουμε ὅτι ἡ σωτηρία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἡ ὁποία σήμερα ὁδεύει πρός ἀφανισμό, ἀποτελεῖ κοινό χρέος ὅλων μας καί ἐθνική ἐπιταγή» (Πρακτικά Βουλῆς 18.4.86).

Τό ἄν ἡ ναυτιλία μας ὅδευε τότε πρός ἀφανισμό ἤ εὑρίσκετο σέ περίοδο ἀναστάσεως ἦταν ἀσφαλῶς εὔκολο νά διαπιστωθεῖ, μιά καί δέν μποροῦσαν νά συμβαίνουν καί τά δύο. Ὅπως καί ἦταν εὔκολο, καί δέν ἔγινε, ἄν καί γιά μιά φορά ἀκόμη ἐδίδετο ἡ εὐκαιρία, νά ἐπέλθει συμφωνία γιά ὑπερκομματική, 'Εθνική ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλίας.

Τό εἰρωνικό στήν ὑπόθεση εἶναι, ὅτι ὅταν μετά ἀπό μερικούς μῆνες θά ἀναγγελθοῦν τά μέτρα γιά τή ναυτιλία, ὁ πρῶτος καί ὁ μοναδικός πού τά ἐπικροτεῖ ἐπίσημα μέ δήλωσή του, ἡ ὁποία ἐπιπλέον ἀναφέρει ὅτι θά τά στηρίξει, εἶναι ὁ 'Αρχηγός τῆς 'Αξιωματικῆς 'Αντιπολίτευσης...

'Ο Μάϊος εἶναι ὁ μῆνας τοῦ ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ. 'Η τελετή ὕψωσης τῆς σημαίας στό πλοῖο αὐτό, θά προσλάβει τόν χαρακτήρα ἐθνικῆς γιορτῆς. Ὅλοι βρίσκονται ἐκεῖ. 'Εκτός ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας, ὁ ὁποῖος δέν πιστεύω ὅτι εἶχε προσκληθεῖ, ἄλλωστε αὐτό δέν ἀναφέρθηκε πουθενά.

Τά διαδραματισθέντα θά προβληθοῦν ἐκτενῶς στήν τηλεόραση καί στόν Τύπο καί θά προκαλέσουν κλίμα εὐφορίας.

Ἄλλωστε, δημοσιεύεται μερικές ἡμέρες μετά, ὅτι συνεχίζονται οἱ συνομιλίες ΥΕΝ - ἐφοπλιστῶν γιά τή βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῆς 'Ελληνικῶν πλοίων.

Καί ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε., σέ συνέντευξή τύπου θά ἀναφέρει, μεταξύ ἄλλων:

«'Υπάρχει ἡ ἐπιθυμία καί ἀπό τίς δύο πλευρές νά ὁλοκληρωθοῦν οἱ συζητήσεις ὅσο τό δυνατόν συντομώτερα, γιατί ἡ ναυτιλία εἶναι σέ τέτοια κατάσταση πού ἡ λύση τῶν προβλημάτων δέν μπορεῖ νά περιμένει, μέ συνέπεια νά ὑπάρχουν τέτοια ἀποτελέσματα στίς ἐγγραφές - διαγραφές στό ἐθνικό νηολόγιο». («ΕΞΠΡΕΣ» 17.5.86).

Φτάνουμε στόν 'Ιούνιο καί τά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ. Τά προβλήματα τῆς ναυτιλίας θά ξεχαστοῦν γιά τουλάχιστον μιά ἑβδομάδα, ὅσο διαρκεῖ ἡ ἔκθεση.

Στή δεξίωση τῆς Ε.Ε.Ε. ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας, πού θά ἔχει τήν εὐκαιρία νά βρεθεῖ γιά λίγο σέ ἰδιαίτερη αἴθουσα μέ ἐκπροσώπους τῆς Ε.Ε.Ε. θά δηλώσει παρουσία τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καί τοῦ 'Αρχηγοῦ τῆς 'Αξιωματικῆς 'Αντιπολίτευσης:

«Ἡ ἐμπορική ναυτιλία προσφέρει στήν Ἐθνική οἰκονομία χωρίς νά παίρνει τίποτε» καί θά ἐκφράσει τήν ἐλπίδα ὅτι: *«θά βρεθεῖ ἡ λύση γιά νά ξεφύγει ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ἀπό τή δίνη τῆς παγκόσμιας ναυτιλιακῆς κρίσεως». («ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» 8.6.86).*

Ἡ ὥρα τῆς ἐξαγγελίας τῶν μέτρων, φαίνεται νά πλησιάζει. Ἀντιγράφω ἀπό τήν «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» τῆς 10ης Ἰουνίου:

«Ἑβδομάδα ἀποφάσεων», χαρακτηρίζεται ἡ τρέχουσα γιά τήν ἐμπορική ναυτιλία.

Κατά πληροφορίες, οἱ συζητήσεις ἀνάμεσα στήν Ε.Ε.Ε. καί τήν πολιτική ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ ἔχουν φθάσει σέ ὁριακό σημεῖο, καί ἀναμένεται νά ἀνακοινωθεῖ σειρά μέτρων, μέ σκοπό τήν τόνωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου».

Ὅμως τά μέτρα αὐτά θά ἀργήσουν ἀκόμα μερικούς μῆνες...

Ἕνα μέτρο ὅμως ἐξαγγέλεται: Ἀντιγράφω ἀπό τόν «ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗ» τῆς 12ης Ἰουνίου:

«Καταργεῖται κάθε περιορισμός στήν ἡλικία τῶν πλοίων καί ἀνοίγουν διάπλατα οἱ πύλες γιά κάθε «πλωτό φέρετρο» πού θἄθελε νά ὑψώσει τήν Ἑλληνική σημαία μέ χτεσινή ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Αὐτή τή μεθόδευση τῆς κυβέρνησης καί τῶν ἐφοπλιστῶν πού «παίζουν» μέ τή ζωή χιλιάδων ναυτεργατῶν, καταγγέλουν τά σωματεῖα ΠΕΜΕΝ - ΠΕΝΕΝ καί ΣΤΕΦΕΝΣΟΝ».

Ὅμως, ἐδῶ καί ἕξι μῆνες πού ἔχει ἀρθεῖ — προσωρινά — ἡ ἀπαγόρευση, ἔχουν ἐνταχθεῖ στό νηολόγιο μόνο δύο «πλωτά φέρετρα». Καί εἶναι ἀμφίβολο, ἄνκαί στό μέλλον ἐνταχθοῦν. Ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής, δέν ἀγοράζει πιά ὑπερήλικα πλοῖα, ἄν αὐτή εἶναι ἡ ἐλεύθερη μετάφραση τῶν «πλωτῶν φερέτρων». Καί τό μέτρο, δέν ἔχει ληφθεῖ κατόπιν εἰσηγήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλά μέ πρωτοβουλία τοῦ κ. ὑπουργοῦ καί κατόπιν ψηφοφορίας τῶν παρευρισκομένων ναυτιλιακῶν συντακτῶν σέ συνέντευξη τύπου τοῦ ὑπουργείου.

Ὁ Ἰούνιος θά τελειώσει μέ μία ἀκόμα, τήν τελευταία τοῦ ἔτους, ἐπερώτηση στή Βουλή γιά τή ναυτιλία. Καί ὁ Τύπος θά ἀναφέρει μεταξύ ἄλλων:

«Ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς, ἀφοῦ διερωτήθηκε γιά τή σκοπιμότητα πού μπορεῖ νά ἐξυπηρετεῖ ἡ συχνή συζήτηση στή Βουλή, μιά καί δέν προέκυψε τίποτα νέο ἀπό ὅσα ἐλέχθησαν σέ ἐπερώτηση πού συζητήθηκε πρόσφατα, ἐξέφρασε τήν αἰσιοδοξία του γιά τό μέλλον τῆς ναυτιλίας μας. Ἡ Ἑλληνική ναυτιλία εἶπε, προχωρεῖ πρός τήν ἀνάκαμψη καί ὁ ἀριθμός τῆς διαγραφῆς πλοίων, περιορίζεται». («ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ» 21.6.86).

Ὁ Ἰούλιος ὅμως θά εἶναι ἰδιαίτερα «θερμός».

«Τό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διακατέχεται ἀπό ἀδικαιολόγητους διασταγμούς καί ἀναποφασιστικότητα ὅσον ἀφορᾶ τή λήψη μέτρων γιά τήν βελτίωση τῆς ἐπικίνδυνα περιορισμένης ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου». Αὐτό τόνισε ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. Στάθης Γουρδομιχάλης σέ χθεσινή συνέντευξη Τύπου («ΚΕΡΔΟΣ» 3.7.86).

Λίγες ἡμέρες ἀργότερα, δημοσιεύεται στήν ἴδια ἐφημερίδα ἡ παρακάτω εἴδηση:

«Σέ σκληρή ἀντιπαράθεση ἐξελίχθηκε συνάντηση ἐκπροσώπων τῆς Ε.Ε.Ε. μέ τόν ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Στάθη Ἀλεξανδρῆ πού πραγματοποιήθηκε προχθές στό ΥΕΝ. Σύμφωνα μέ πληροφορίες, οἱ ἐκπρόσωποι ζήτησαν τήν ὕπαρξη οὐσιαστικῶν κινήτρων πού θά ἐπιτρέψουν στό Ἑλληνικό πλοῖο νά διατηρήσει τήν ἀνταγωνιστικότητά του, ἐπισημαίνοντας σέ ἀντίθετη περί πτωση, τήν πρόθεσή τους νά ἀποσυρθοῦν ἀπό τό Ἑλληνικό νηολόγιο. Ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς ἀντέταξε ὅτι ἤδη ἔχουν δοθεῖ κίνητρα, ὅπως ἡ αὔξηση τοῦ ὁρίου ἡλικιας τῶν πλοίων, ἡ μείωση τῆς σύνθεσης στά αὐτοματοποιημένα πλοῖα κ.λπ. («ΚΕΡΔΟΣ» 6.7.86).

Αὔγουστος. *«Σημαντικά μέτρα γιά ἐνίσχυση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας πρόκειται νά ἐξαγγελθοῦν ἐντός τῶν προσεχῶν ἡμερῶν» ἀναφέρει ἡ ἐφημερίδα «ΕΞΠΡΕΣ» στίς 19.8.86. Στή ἴδια ἐφημερίδα, στίς 22.8.86 διαβάζουμε:*

«Ἡ ἀντίδραση τῆς ΠΝΟ καθυστερεῖ τήν ἐξαγγελία τῶν μέτρων»:

Τό «ΕΘΝΟΣ» ὅμως, δημοσιεύει στίς 23.8.86 δήλωση τῆς προηγουμένης τοῦ ὑπουργοῦ:

«Ἀκόμη δέν ἔχουμε καταλήξει σέ ἀποφάσεις σχετικά μέ τά μέτρα γιά τήν Ἑλληνική ναυτιλία».

Ἡ ἐφημερίδα «ΕΞΠΡΕΣ» ἐπανέρχεται ὅμως στίς 26.8.86:

«Θά ἀνακοινωθοῦν ἐντός τῶν ἡμερῶν ἀπό τόν κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ τά μέτρα γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας».

Καί θα δημοσιεύσει στίς 28.8.86:

«Ἂν σήμερα ἔλθουν νά μᾶς ποῦν καί οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ ναυτικοί καθώς καί τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος ὅτι, σέ γενικές γραμμές συμφωνοῦν μέ τά προτεινόμενα μέτρα, ἀμέσως θά τά ἐξαγγείλω.

Ἄλλωστε, ἀπό τήν καθυστέρηση αὐτή ἐγώ δέν ὀφελοῦμαι καί πρέπει νά σᾶς πῶ ὅτι τόν τελευταῖο καιρό ἔχουμε χάσει τόν ὕπνο μας».

Αὐτό δήλωσε χθές στούς δημοσιογράφους ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς».

Φαίνεται ὅμως, ὅτι δέν συμφωνοῦν ὅλοι, οὔτε κάν σέ γενικές γραμμές.

Σεπτέμβριος. Συνέντευξη Τύπου τῆς Ε.Ε.Ε. 4.9.86. Ὁ πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε. δηλώνει μεταξύ ἄλλων:

«Μέ μεγάλη ἀπογοήτευση καί πικρία βλέπω ὅτι ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας δέν τηρεῖ τά συμφωνηθέντα. Τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας δέν δείχνει τόν ἀπαραίτητο σθένος γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων κάτω ἀπό ἕνα καθαρά ἐθνικό πρίσμα» («ΝΕΑ» 5.9.86).

Ὁ ὑπουργός θά ἀπαντήσει λίγο ἀργότερα:

«Δέν ἔχουμε καταλήξει ἀκόμα, ἀλλά νά εἶστε βέβαιοι ὅτι δέν θά διστάσω νά ἐφαρμόσω ὁποιαδήποτε μέτρα κρίνω ὅτι εἶναι ἐθνικῶς συμφέροντα. («ΝΕΑ» 18.9.86).

Καί στό μεταξύ διάστημα, οἱ ἀντιδράσεις τῆς ΠΝΟ κλιμακώνονται...

Διαδήλωση ναυτεργατῶν ἔξω ἀπό τό ΥΕΝ. Ὁ ὑπουργός, παίρνοντας στά χέρια του τήν ντουντούκα τῶν ναυτῶν πού ἔχουν συγκεντρωθεῖ διαμαρτυρόμενοι λέει:

«Συνεχίστε τούς ἀγῶνες σας, γιατί εἶστε φτωχοί καί τίμιοι. Ἐμεῖς ἐκτιμᾶμε τούς ἀγῶνες καί τούς ἀγωνιστές» («ΠΡΩΤΗ» 26.9.86).

Καί οἱ ἀγωνιστές θά συνεχίσουν τόν ἀγώνα τους ἐνάντια στούς «ἀσύδοτους

PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
BOSTON (U.S.A.) Telex: 940656
ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ

ἐφοπλιστές» καί τό «ξενόφερτο κεφάλαιο»...

Ὀκτώβριος. Μῆνας ἐκλογῶν. Ἡ ναυτιλία πρέπει νά περιμένει.

«Ἀμέσως μετά τίς ἐκλογές θά ὁλοκληρωθοῦν οἱ συζητήσεις γιά τά μέτρα γιά τή ναυτιλία καί θά ἐξαγγελθοῦν τό ταχύτερο δυνατό».

Τήν κατηγορηματική αὐτή δήλωση ἔκανε χθές ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ ὁποῖος συμπλήρωσε ὅτι «προσπαθοῦμε νά βροῦμε τή συνισταμένη τῶν ἀπόψεων καί τῶν ναυτεργατῶν καί τῶν ἐφοπλιστῶν» («ΚΕΡΔΟΣ 2.10.86).

Τήν ἴδια μέρα, ὁ «ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ» προαναγγέλλει:

«Σέ 10 μέρες τά «δῶρα στούς ἐφοπλιστές» καί προειδοποιεῖ:

«Ἄς γίνει καθαρό σέ ὅλους, ὅτι μέτρα πού θα φορτώσουν ὅλη τήν κρίση στίς πλάτες τῶν ναυτεργατῶν, δέν θά περάσουν».

Μέσα στόν Ὀκτώβριο, ἀποφασίζεται συνάντηση μεταξύ ΠΝΟ καί Ε.Ε.Ε.

Στίς 9.10 θά πραγματοποιηθεῖ ἡ πρώτη συνάντηση. Δέν ἔχει κανένα ἀποτέλεσμα. Νέα συνάντηση στίς 24/10 πάλι χωρίς καρπούς.

Ἡ Ε.Ε.Ε. προτείνει καί τρίτη συνάντηση στίς 29.10 τήν ὁποία ἡ ΠΝΟ ἀποδέχεται. Ἡ Ε.Ε.Ε. θά κάνει τίς προτάσεις της στήν συνάντηση αὐτή καί ἀναμένει ἀπάντηση ἀπό τήν ΠΝΟ. Ἡ ΠΝΟ θά ἀπαντήσει μέ ἀπεργία...

Νοέμβριος. *«Ἐξαντλήσαμε πιά ὅλα τά περιθώρια περιμένοντας τίς ἀπόψεις τῶν ἄλλων φορέων τῆς ναυτιλίας καί ἔτσι τήν ἄλλη ἑβδομάδα θά ἀνακοινώσω ὁπωσδήποτε τά μέτρα γιά τή ναυτιλία. Ποιός θά θιγεῖ ἀπό αὐτά τά μέτρα καί ποιός θά ὠφεληθεῖ δέν εἶναι τῆς παρούσης»* δηλώνει ὁ *ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στίς 5.11.86 («ΝΕΑ» 6.11.86).*

Δέν θά ἀνακοινωθοῦν ὅμως τήν ἐπόμενη ἑβδομάδα, ἀλλά λίγο ἀργότερα στίς 27.11.86.

Στό μεταξύ διάστημα θά κορυφωθεῖ ἡ ἀντίδραση τῆς ΠΝΟ. Σέ συνέντευξη Τύπου τῆς ΠΝΟ ὁ πρόεδρος τῶν ναυτῶν κ. Νταλακογιώργος θά δηλώσει:

«Εἴμαστε σέ ἀφετηρία ἀγωνιστικῶν κινητοποιήσεων. Οἱ ναυτεργάτες, μέ τή συμπαράσταση τῶν ἐργαζομένων στή στεριά καί τοῦ διεθνοῦς συνδικαλιστικοῦ κινήματος δέν εἶπαν ἀκόμα τόν τελευταῖο τους λόγο («ΕΘΝΟΣ» 11.11.86).

Ἔτσι, μέ τήν πρώτη μέρα τοῦ Δεκεμβρίου ἡ ναυτιλία θά δεχτεῖ τό χαστούκι τῆς ἀπεργίας.

Ἄν καί θά ἀποτύχει ἀφοῦ, ἀποδοκιμάζεται ἔμπρακτα ἀπό τήν εὐρύτερη ναυτεργατική τάξη, ἡ ἀπεργία αὐτή, θά σφραγίσει ἀνεξίτηλα μιά ἀκόμα θλιβερή γιά τή ναυτιλία μας χρονιά.

Καί δέν εἶναι μόνο οἱ ἀπόψεις πολλῶν στόν ναυτιλιακό χῶρο, εἶναι καί ἡ συνεχιζόμενη αἱμορραγία καί μετά τήν πολυπόθητη ἐξαγγελία τῶν μέτρων γιά τή ναυτιλία, πού ὁδηγεῖ στό συμπέρασμα ὅτι μία ἐκτός τόπου καί χρόνου καί πάνω απ' ὅλα, ἀψυχολόγητη ἐνέργεια τοῦ ναυτεργατικοῦ μας συνδικαλισμοῦ, τραυμάτισε ἐκ νέου, ἴσως θανάσιμα, τή ναυτιλία, τήν ὥρα πού αὐτή, ἔστω καθυστερημένα, ἐδέχετο τό φιλί τῆς ζωῆς.

Καί τώρα πού ἀρχίζει μιά νέα χρονιά ἄς ευχηθοῦμε νά ὑπάρξει τό θάρρος καί ἡ μεγαλωσύνη παραδοχῆς τῶν λαθῶν, μικρῶν ἤ μεγάλων.

Καί μέ ὁδηγό τίς τραυματικές ἐμπειρίες ἀπό αὐτά τά λάθη, ἄς ξεκινήσουμε ὅλοι μαζύ, ἀδελφωμένοι, νά ἀντιμετωπίσουμε συλλογικά, μέ μοναδικό κίνητρο τό ἐθνικό συμφέρον, μακρυά ἀπό ταξικές ἤ κομματικές ἀντιπαραθέσεις, τά προβλήματα, γιά νά ἐπιτρέψουμε στή ναυτιλία μας νά ἐπαναλάβει τό θαῦμα τοῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος γιά τό καλό ὅλων μας καί τῶν παιδιῶν μας.

Καί ἴσως, μέ αὐτά τά δεδομένα, τό οἰκοδόμημα αὐτή τή φορά, θά ἔχει καί ἀντοχή στίς κρίσεις καί διάρκεια στόν χρόνο.

Ὑγεία καί καλή χρονιά σέ ὅλους.

ΓΙΩΡΓΟΣ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN

"MEDOV"

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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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 • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271460

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telefax: (010) 541361
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΝΟΥΜΕ;

Τοῦ κ. ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ, γεν. γραμματέα τῆς ΠΝΟ

Τό 1986 πέρασε γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία στόν ἴδιον ἀκριβῶς ρυθμό καί συνεπακόλουθα μέ τίς ἴδιες ἐξελίξεις ὅπως τό 1984, τό 1985 κλπ., παρά τό γεγονός ὅτι ἀνακοινώθηκαν ἀπό τό ΥΕΝ τά μέτρα διάσωσης πού μέ τόσο θόρυβο μῆνες ὁλόκληρους κυοφορήθηκαν. Ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ὄχι μόνο δέν βγῆκε ἀπό τήν κρίση, ὄχι μόνο δέν βρέθηκε ἡ ἔξοδός της ἀπό αὐτήν, ἀλλά ἀκόμα χειρότερα δέν ἀναζητήθηκε ἤ στήν καλύτερη περίπτωση δέν ἀναζητήθηκε στό σωστό δρόμο ἡ ἔξοδος ἀπό τήν κρίση.

Ξεπερασμένες συνταγές καί φάρμακα κατέβηκαν ἀπό ἀραχνιασμένα ράφια τῆς δεκαετίας τοῦ 1950 ἤ καί τοῦ 1960 καί ὅλοι μέ πλήρη γνώμη ὅτι ὁδηγούμαστε σέ βέβαιη ἐξαφάνιση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας παίρνουμε τίς κατάλληλες θέσεις γιά νά ὑποδεχτοῦμε τίς καλύτερες μέρες πού θά φέρει ὁ καλός «Θεός τῆς Ἑλλάδας» μέ ἕνα «μπούμ» στή διεθνή ναυλαγορά.

Ἔτσι, μέ τήν συνειδητή ἤ ἀσυνείδητη βοήθεια ὅλων, ἡ ἑλληνική ναυτιλία ὅλο καί περισσότερο βυθίζεται στήν ὑπαρξιακή της κρίση ἀκολουθώντας ἀβοήθητη τήν ραγδαία φθίνουσα πορεία της, τήν ἴδιαν ὥρα πού μέ ἀντίστοιχους ραγδαίους ρυθμούς ἀναπτύσσονται οἱ ναυτιλίες τοῦ «τρίτου κόσμου» καί οἱ κρατικά ἐπιδοτούμενες ναυτιλίες, οἱ ὁποῖες καί θά εἰσπράξουν τό μέγιστο μερίδιο ἀπό ἕνα ἐνδεχόμενο «μπούμ» στή διεθνή ναυλαγορά.

Ἀποδείχτηκε, νομίζω, μέ ἀπόλυτη σαφήνεια ὅτι ἡ ἀναζήτηση δρόμου ἐξόδου ἀπό τήν κρίση μέσα ἀπο τεχνοκρατικούς σχεδιασμούς τῆς διοίκησης δέν ὁδηγεῖ παρά μόνο σέ βάθεμα τῶν ἀδιεξόδων. Καί μάλιστα ὅταν στήν οὐσία οἱ σχεδιασμοί αὐτοί ἁπλά ἀναζητοῦν πλάτες στίς ὁποῖες θά φορτώσουν τίς συνέπειες τῆς κρίσης.

***

Θά κόμιζα «γλαύκα εἰς Ἀθήνα» ἄν ἐπεσήμαινα ὅτι ἡ ἑλληνική ναυτιλία τά ἀναγκαῖα για τή συγκρότησή της κεφάλαια ἀντλεῖ ἀπό τό διεθνές τραπεζικό κεφάλαιο, μέ δοσμένη τήν ἀνεπάρκεια ἐθνικῶν κεφαλαίων καί ἐπίσης ἐθνικοῦ τραπεζικοῦ κεφαλαίου γιά μιά μεγάλη ναυτιλία. Ἀκόμα ὅτι τό διεθνές τραπεζικό κεφάλαιο χρηματοδότησε τήν ἑλληνική ναυτιλία ἐπειδή μέ τίς δοσμένες τότε κοινωνικοοικονομικοπολιτικές συνθῆκες οἱ κοινωνικές δυνάμεις πού δροῦν στή ναυτιλία δημιουργοῦσαν ἕνα πρόσφορο — κερδοφόρο — ἔδαφος γιά τίς ἐπενδύσεις του, ἔδαφος πού μέ τήν ἀλλαγή τῶν κοινωνικοοικονομικοπολιτικῶν συνθηκῶν ἔχει πάψει πιά νά ὑπάρχει.

Καί τό «ζητούμενο» στίς διάφορς λύσεις πού προτείνεται καί σχεδιάζονται, εἴτε τό θέλουμε εἴτε ὄχι, αὐτό εἶναι ἤ τουλάχιστον αὐτό πρέπει νά εἶναι.

Δέν μπορεῖ, ὅμως, οὔτε σκέψη νά γίνεται γιά πισωγύρισμα καί ἐπαναδημιουργία τῶν κοινωνικοοικονομικοπολιτικῶν συνθηκῶν τῆς δεκαετίας τοῦ 1950 ἤ καί τοῦ 1960. Κάθε συνταγή γιά ξεπέρασμα τῆς κρίσης πού ξεκινᾶ ἀπό τέτοιες σκέψεις εἶναι ἀπό τά πρίν καταδικασμένη σέ ἀποτυχία. Αὐτός ἄλλωστε εἶναι καί ὁ λόγος, κατά τή δική μου ἄποψη, πού τό διεθνές τραπεζικό κεφάλαιο δέν ἔδειξε καμμιά προθυμία παρά τά μέτρα ἀνάκαμψης που πάρθηκαν μέχρι τώρα.

Μέ τή δοσμένη συγκρότηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί τίς ἐπίσης δοσμένες δυνατότητες τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας μόνο μιά δυναμική κοινωνική παρέμβαση τῶν δυνάμεων τῆς ναυτιλίας μπορεῖ νά ἀποτελέσει τήν «λοκομοτίβα» πού θά σύρει τήν ἑλληνική ναυτιλία ἔξω ἀπό τήν ὑπαρξιακή της κρίση.

Στό στόχο αὐτό πρέπει νά ἐπικεντρωθοῦν οἱ προσπάθειες τοῦ διοικητικοῦ φορέα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

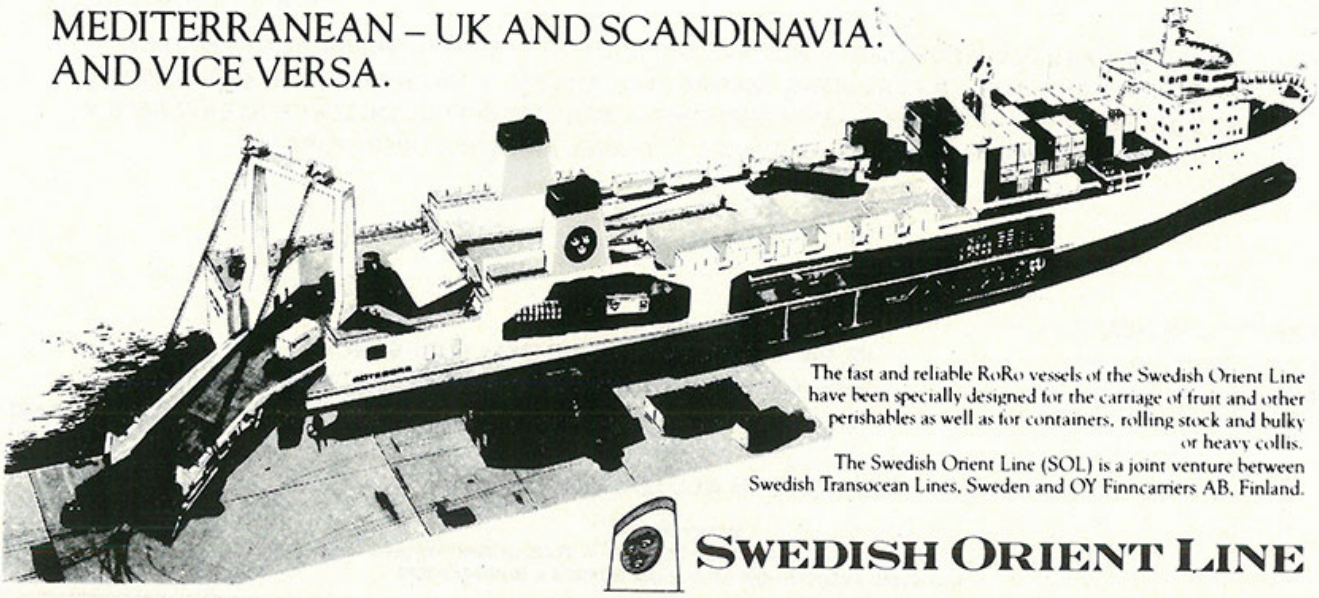
Καί στό στόχο αὐτό πρέπει οἱ δύο πλευρές τῶν δυνάμεων τῆς ναυτιλιας νά ἀναλώσουμε κάθε μας ἐνέργεια.

Πρέπει νά βροῦμε μιά φόρμουλα γιά κοινή κοινωνική παρέμβαση, χωρίς μιά τέτοια παρέμβαση νά ἀναιρεῖ τήν ταξική πάλη. Καιρός νομίζω εἶναι νά καταλάβουμε ὅλοι — καί οἱ δύο πλευρές — ὅτι πρέπει νά διευρύνουμε τά πεδία καί τίς μορφές τῆς πάλης, ἄν βέβαια θέλουμε νά ἐπιβιώσουμε.

ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗΣ

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 colls.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finncarriers AB, Finland.

SWEDISH ORIENT LINE

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

Τοῦ κ. ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ, ἀντιναυάρχου Λ.Σ.

Ἀπό τά πρῶτα χρόνια τῆς ἐθνικῆς μας ἀνεξαρτησίας ἡ ἐμπορική ναυτιλία ὑπήχθη στή λεγόμενη «ἐπί τῶν Ναυτικῶν Γραμματεία», ὅπως τό Διάταγμα τοῦ 1833 ὀνόμαζε τότε τό Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν. Ἡ Γραμματεία αὐτή, μαζί μέ τίς ἄλλες ἁρμοδιότητες εἶχε καί τήν ἀναφερόμενη στήν ἀναγνώριση τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὡς ἐθνικῶν καί τήν τήρηση τῶν κανονισμῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῶν κανονισμῶν αὐτῶν πού τρία χρόνια ἀργότερα συστηματοποιήθηκαν καί κωδικοποιήθηκαν μέ τά δύο περίφημα Διατάγματα τοῦ 1836 «περί ἐμπορικῆς ναυτιλίας» καί «περί ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας». Σιγά - σιγά οἱ ἐμποροναυτιλιακές αὐτές ἁρμοδιότητες στό Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν ἀποτέλεσαν χωριστό «Τμῆμα Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», τό ὁποῖο ὀργάνωσαν συστηματικά οἱ Νόμοι τοῦ 1889 καί τοῦ 1910 περί ὀργανισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτικῶν.

Μιά παράλληλη περίπου ἐξέλιξη εἶχε καί τό προσωπικό τῆς ναυτιλίας.

Ἡ πρώτη σοβαρή προσπάθεια ὀργανώσεως ἑνός Σώματος Λιμεναρχῶν ἔγινε μέ τό Διάταγμα τῆς 4/1/1833 «περί ἁρμοδιότητος τῶν ἐπί τῶν λιμένων ἀξιωματικῶν» καί ἕνα χρόνο ἀργότερα μέ τό Διάταγμα τῆς 16/1/1834 «περί τοῦ ὀργανισμοῦ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν». Σύμφωνα μέ τά Διατάγματα αὐτά οἱ «Ἀξιωματικοί τοῦ Λιμένος» ἀποτελοῦσαν ἴδια κατηγορία ἀξιωματικῶν προερχομένων ἀπό τούς πλοιάρχους τῶν ἱστιοφόρων τοῦ ἀγῶνος — ὅπως ἄλλωστε καί τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ — πού εἶχαν δεκαετῆ τουλάχιστον ναυτική ὑπηρεσία καί ἡλικία 32 τουλάχιστον ἐτῶν. Ἔφεραν τή στολή καί ἐλάμβαναν τό μισθό των «εἰς τόν Ναύσταθμον ὑπηρετούντων ὁμοιοβαθμίων ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ» καί διακρίνονταν σέ τρεῖς βαθμούς: Λιμενάρχης, Ὑπολιμενάρχης καί Ἐπιστάτης Λιμένος. Ἦταν ἡ γραφική ἐποχή κατά τήν ὁποία στό Λιμεναρχεῖο Ὕδρας ὑπήγοντο ὅλα τά λιμάνια τοῦ Ἀργολικοῦ τοῦ Λακωνικοῦ καί τοῦ Σαρωνικοῦ μαζί μέ τόν Πειραιᾶ καί κατά τήν ὁποία «εἰς πάντα Λιμενάρχην δίδεται μία λέμβος μετά δύο ἕως τεσσάρων ναυτῶν».

Στήν ἐπακολουθήσασα περίοδο τῶν ἐτῶν 1840-1870 στά Λιμεναρχεῖα ἀπεσπῶντο κατά κανόνα ἀξιωματικοί, ὑπαξιωματικοί καί ναῦτες τοῦ Π.Ν. μέ διάφορες ἐποχιακές παρεκκλίσεις πού ἐπέτρεπαν πότε τόν διορισμό τῶν λεγομένων ἐπιτάκτων ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ καί πότε τόν διορισμό ἀποστράτων ἤ ἐμποροπλοιάρχων.

Σταθμός στήν ὀργάνωση τῆς λιμενικῆς ὑπηρεσίας ἀποτέλεσε ὁ Νόμος ΑΥΜΖ τοῦ 1887 περί ὀργανισμοῦ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν τοῦ Κράτους καί τό ἐκτελεστικό του Διάταγμα. Μέ τα νομοθετήματα αὐτά ἔγινε ἡ διαίρεση τῶν παραλίων τοῦ κράτους, εἰσήχθη ἡ διάκριση τῶν Ἐπιλιμεναρχείων, Λιμεναρχείων, Ὑπολιμεναρχείων καί Ἐπισταsιῶν λιμένος καί προβλέφθηκε ἡ ἐπάνδρωσή τους μέ ἀξιωματικούς τοῦ Π.Ν. μαχίμους καί οἰκονομικούς. Κατά κανόνα στά 5 μεγάλα ἐπιλιμεναρχεῖα διοριζόταν Προϊστάμενος Πλωτάρχης Μάχιμος, ἐνῶ τό ὑπόλοιπο προσωπικό καθώς καί οἱ Προϊστάμενοι τῶν ἄλλων λιμενικῶν Ἀρχῶν προέρχονταν ἀπό ἀξιωματικούς τοῦ οἰκονομικοῦ κλάδου μέ τούς βαθμούς Ὑποφροντιστῶν, Ἀνθυποφροντιστῶν καί Λογιστῶν.

Τό καθεστώς αὐτό διατηρήθηκε σχεδόν ἀναλλοίωτο ἐπί 84 χρόνια, μέχρι τό 1917. Τήν ἐποχή ἐκείνη ὁ κόσμος ὁλόκληρος καί ἡ Ἑλλάδα φυσικά, ζοῦσε τά συνταρακτικά γεγονότα τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, που συγκλόνισαν καί ἀνακατάταξαν ὁλόκληρη σχεδόν τήν οἰκουμένη. Γιά τήν Ἑλλάδα τό 1917 ἦταν ἰδιαίτερα κρίσιμο, καθώς κάτω ἀπί τίς πιέσεις τῶν μεγάλων κορυφωνόταν ἡ ριζική διαφωνία μεταξύ τοῦ Στέμματος πού ἐπέμενε στήν οὐδετερότητα καί τῆς Κυβερνήσεως Βενιζέλου πού πίστευε πώς ἡ χώρα ἔπρεπε νά ταχθεῖ στό πλευρό τῶν Συμμάχων.

Τό Μάϊο τοῦ 1917 ὁ βασιλεύς Κωνσταντῖνος παραιτεῖται ὑπέρ τοῦ υἱοῦ του Ἀλέξανδρου καί ὁ Βενιζέλος φθάνει στήν Ἀθήνα καί σχηματίζει Κυβέρνηση.

Τότε ἦταν πού μιά ὁμάδα πολιτικῶν φίλων τοῦ Βενιζέλου μέ ἐπικεφαλῆς τόν Ἀρχιφροντιστή τοῦ Ναυτικοῦ Κωνσταντῖνο Μπούκα καί τόν δημοσιολόγο καί παλαιό ἐπίσης φροντιστή τοῦ Ναυτικοῦ Γεώργιο Σακαλῆ, ὁραματίστηκαν τήν ἀποδέσμευση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπό τό Πολεμικό Ναυτικό καί τή δημιουργία αὐτοτελοῦς ὑπηρεσίας μέ δικό της αὐτοτελές προσωπικό. Ὁ ἴδιος ὁ Σακαλῆς δύο χρόνια νωρίτερα, τό 1915 εἶχε συντάξει τό πρῶτο νομοσχέδιο γιά μιά ἀνεξάρτηση Διοίκηση Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τό ὁποῖο μολονότι ψηφίστηκε ἀπό τή Βουλή, δέν ἔγινε Νόμος τοῦ Κράτους λόγω τῆς ἐν τῷ μεταξύ ἀλλαγῆς τῆς Κυβερνήσεως. Ἔτσι τό 1917 ἡ ἐπάνοδος τοῦ Βενιζέλου στήν ἐξουσία καί ἡ σύμφωνη γνώμη του στό προτεινόμενο σχέδιο ξανάδωσε τήν εὐκαιρία ἐπαναφορᾶς τοῦ ζητήματος στήν ἡμερήσια διάταξη. Τόν Αὔγουστο τοῦ 1917 ψηφίζεται ὁ Νόμος 816 μέ τόν ὁποῖο δημιουργεῖται ἰδία Διεύθυνση Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπαχθεῖσα στό Ὑπουργεῖο Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, πλήν τῆς ἀστυνομίας λιμένων καί ἀκτῶν καί τῆς ὑπηρεσίας, τοῦ Ν.Α.Τ. πού παρέμειναν ὑπό τό Ὑπουργεῖο τῶν Ναυτικῶν. Προσωρινά καί μέχρι καθορισμοῦ μέ εἰδικό Νόμο, τό προσωπικό τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν λαμβανόταν ἀπό τούς μόνιμους ἤ τούς ἀνακατατασσομένους ἐφέδρους ἀξιωματικούς τοῦ Π.Ν..

Τή λύση στήν ἑρμαφρόδιτη αὐτή κατάσταση ἔδωσε ὁ ἱδρυτικός Νόμος 1753 πού ψηφίστηκε τόν Μάρτη τοῦ 1919 καί φέρει τόν τίτλο «περί τροποποιήσεως τοῦ Νόμου 816 περί Διοικήσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί προσθήκης συναφῶν διατάξεων». Μέ τό ἄρθρο 1 τοῦ Νόμου αὐτοῦ ἐπαναλαμβάνεται ἡ σύσταση τῆς αὐτοτελοῦς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἡ ὁποία ὅμως συγκεντρώνει ὁλόκληρη τήν ἐμποροναυτική ἁρμοδιότητα τῆς ἐποχῆς (διοίκησή ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἀστυνομία λιμένων καί ἀκτῶν, ναυτικό ἀπομαχικό ταμεῖο) καί ὑπάγεται ἀπ' εὐθείας ὑπό τόν Ὑπουργό τῶν Ναυτικῶν. Μέ τό ἄρθρο 3 ὁρίζεται ὅτι «τό προσωπικον τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτοῦ, τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου και τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν, ἀποτελεῖ ἴδιον Σῶμα, τό «Λιμενικόν». Αὐτή εἶναι ἡ ληξιαρχική πράξη γεννήσεως τοῦ Σώματος. Τήν ὁποια προσυπέγραψαν ὁ βασιλεύς Ἀλέξανδρος, ὁ Ὑπουργός Δικαιοσύνης Ἰωάννης Τσιριμῶκος καί ὁ Ὑπουργός Ναυτι-

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

κῶν 'Εμμανουήλ Ρέπουλης.

Ὅπως ἦταν φυσικό στόν ἴδιο Νόμο προβλέφθηκε καί ἡ ἀρχική συγκρότηση τοῦ ἱδρυθέντος Σώματος. Προβλέφθηκε δηλαδή ἡ ἐντός μηνός μετάταξη 4 'Αντιπλοιάρχων ἤ 'Αρχιφροντιστῶν τοῦ Ναυτικοῦ «ἐκ τῶν ἐκδηλωσάντων τήν ἐπιθυμίαν μετατάξεως», ἐντασσομένων στό καινούργιο Σῶμα μέ τό βαθμό τοῦ 'Επιλιμενάρχου Β' τάξεως. Προβλέφθηκε ἐπίσης ἡ ἐντός τριμήνου μετάταξη 56 ἀξιωματικῶν ἀπό τοῦ βαθμοῦ τοῦ Πλωτάρχου ἤ Φροντιστοῦ καί κάτω ἐντασσομένων μέ τούς βαθμούς τῶν 'Επιλιμεναρχῶν Γ' τάξεως καί τῶν Λιμεναρχῶν Α', Β' καί Γ' τάξεως.

Προβλέφθηκε τέλος, ἡ μετάταξη ἑνός περιορισμένου ἀριθμοῦ ὑπαξιωματικῶν καί ναυτῶν ὡς 'Αρχιλιμενοφυλάκων καί Λιμενοφυλάκων.

'Η προοβλεπόμενη μετάταξη πραγματοποιήθηκε μέσα στίς ὁριζόμενες προθεσμίες. Μετετάγησαν στήν ἀρχή, στίς 12 'Απριλίου 1919 οἱ πρῶτοι 3 'Αρχιφροντισταί καί 1 'Αντιπλοίαρχος μάχιμος, οἱ ὁποῖοι καί ἀπετέλεσαν τήν πρώτη ἡγεσία τοῦ Σώματος καί οἱ ὁποῖοι ἐνέκριναν τήν μετάταξη τῶν ὑπολοίπων. Οἱ πρῶτοι αὐτοί ἡγέτες τοῦ Σώματος πού μετετάγησαν μέ τόν βαθμό τοῦ 'Επιλιμενάρχου Β' ἦταν οἱ 'Αρχιφροντισταί Δούκας, Τσάκωνας καί Μπούκας καί ὁ 'Αντιπλοίαρχος Μάχιμος Παντελῆς Χόρν, (ὁ γνωστός θεατρικος συγγραφέας, πατέρας τοῦ ἠθοποιοῦ Δημήτρης Χόρν), ὅλοι ἄνθρωποι ὑψηλῆς ἐπιστημονικῆς μορφώσεως καί κοινωνικῆς προβολῆς.

Στίς 14 Μαΐου τοῦ 1919 ἀκολουθεῖ ἡ μετάταξη 4 Φροντιστῶν πού ἐντάχθηκαν μέ τόν βαθμό τοῦ 'Επιλιμενάρχου Γ' τάξεως, 14 'Υποφροντιστῶν καί 1 'Υποπλοιάρχου Μαχίμου (Μιλτ. Χριστοφῆς) πού ἐντάχθηκαν μέ τόν βαθμό τοῦ Λιμενάρχου Α' τάξεως, 15 'Ανθυποφροντιστῶν πού ἐντάχθηκαν μέ τόν βαθμό τοῦ Λιμενάρχου Β' τάξεως, 9 Λογιστῶν πού ἐντάχθηκαν μέ τόν βαθμό τοῦ Λιμενάρχου Γ' τάξεως καί 9 'Υπολογιστῶν πού ἐντάχθηκαν μέ τόν βαθμό τοῦ Λιμενικοῦ Βοηθοῦ (Δοκίμου Σημαιοφόρου). Ἔτσι στό τέλος Μαΐου τοῦ 1919 τό ἀρτισύστατο Σῶμα διέθετε 56 ἀξιωματικούς, ἀπό τόν 'Επιλιμενάρχη Δούκα Δούκα μέχρι τόν Λιμενικό Βοηθό Μιχαήλ Δουκάκο. 'Ανάμεσα στούς πρώτους αὐτούς λιμενικούς ἀξιωματικούς προβάλουν σεβαστά ὀνόματα, ἀξιωματικοί μέ πλούσια ἐπιστημονική κατάρτιση καί ἐπαγγελματικό κύρος πού τούς ἐπέτρεψε νά ἐπιβληθοῦν καί νά στηρίξουν τά θεμέλια τοῦ νεαροῦ Σώματος. Μνημονεύουμε ἐνδεικτικά τόν διαπρεπῆ νομικό καί τ. 'Υπουργό 'Εθνικῆς 'Αμύνης Δημήτριο Παπαμιχαλόπουλο, τόν ἀείμνηστο Θεόδωρο Κιζάνη, βουλευτή Πειραιῶς πού διετέλεσε τρεῖς φορεῖς 'Υπουργός 'Εμπορ. Ναυτιλίας (1947-48) καί τούς ἐπίσης ἀείμνηστους σοφούς ἄνδρες τοῦ ἀναστήματος Χριστοφῆ, Κατσαμπῆ, Σκαρπέτη, Κουρμπέλη, Ζάρκου καί ἄλλων οἱ ὁποῖοι δέν πέρασαν ἁπλῶς ἀπ' τό Σῶμα ἀλλά ἄφησαν ἀνεξίτηλη τή σφραγίδα τῆς προσωπικῆς δημιουργίας, πού εἶχε ἀσφαλῶς τεράστια ἐπίδραση στίς μετέπειτα τύχες τοῦ Σώματος.

Πρίν περάσουν δύο μῆνες ἀπό τήν ἐφαρμογή τοῦ ἀνωτέρω Νόμου, ἕνα καινούργιο λακωνικό Νομοθετικό Διάταγμα τῆς 7/5/1919 ἐπαναφέρει τή Διεύθυνση 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ στό 'Υπουργεῖο 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, ὅπου ἔμελε νά παραμείνει ἐπί 6 ὁλόκληρα χρόνια. Στό διάστημα αὐτό τό Σῶμα πλουτίζεται μέ νέα στελέχη. 'Εκτός ἀπό τούς ἀρχικά μεταταγέντες, δημιουργεῖ τώρα δική τους κατάταξη στό λεγόμενο Σχολεῖο Λιμενικῶν Βοηθῶν πού λειτουργεῖ σάν ὑποτυπώδης Σχολή τίς μετεργασιακές ὧρες. Στό Σχολεῖο αὐτό εἰσάγονται πτυχιοῦχοι Νομικῶν ἤ Πολιτικῶν 'Επιστημῶν καί μέχρι τοῦ ἑνός τετάρτου χωρίς πτυχίο ἤ μέ δίπλωμα πλοίαρχου, οἱ ὁποῖοι καί φοιτοῦν μακρότερο χρόνο στό ἐν λόγω σχολεῖο. Ἔτσι τόν Νοέμβριο τοῦ 1920 γίνεται ἡ πρώτη ἀπ' εὐθείας κατάταξη μέ 14 δοκίμους τῆς σειρᾶς Γεωργίου Φωκᾶ, στήν ὁποία ἀνήκει καί ὁ πρῶτος ἐκ πλοιάρχων τοῦ Ε.Ν. λιμενικός ἀξιωματικός 'Αντώνιος Μπαχᾶς καί ὁ τρίτος ἐκ μαχίμων ἀξιωματικῶν 'Ανθυποπλοίαρχος Εὐγένιος Φεράλδης. Μετά 2 περίπου χρόνια ἀκολουθεῖ ἡ δευτέρα σειρά κατατάξεως μέ τούς 17 δοκίμους τῆς σειρᾶς Κασαβέτη.

Πρῶτος Διευθυντής 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τοποθετήθηκε ὁ ἐκ τῶν πρωτεργατῶν τῆς ἱδρύσεως τοῦ Σώματος 'Αρχιφροντιστής Κωνσταντῖνος Μπούκας, ὡς συγκεντρῶν «τά διά τήν θέσιν αὐτήν ἀπαιτούμενα προσόντα ἐπιστημονικῆς καί εἰδικῆς μορφώσεως». Πρόσωπο μεγάλης ἀκτινοβολίας μέ ὑψηλή μόρφωση, μακρά πεῖρα, ἰσχυρή προσωπικότητα καί ὀξύ καί αὐστηρό χαρακτῆρα, ἔχοντας συγχρόνως καί ἰσχυρά πολιτικά ἐρείσματα διοίκησε τή ναυτιλία καί τό Σῶμα ἐπί δέκα περίπου χρόνια μεταξύ τοῦ 1919 καί 1932, μέ μικρές διακοπές, ὅπως στη μεταπολίτευση τοῦ 1920-22 πού τόν ἀντικατέστησε ὁ διαπρεπής νομικός Θ. Χοϊδᾶς. Εἶναι ἀναμφίβολο πώς ὁ Μπούκας μέ τό κύρος καί τήν προσωπικότητά του διεδραμάτισε θεμελιακό ρόλο στά πρῶτα βήματα τοῦ Σώματος καί ἔβαλε τίς βάσεις τῆς περαιτέρω ἐξελίξεώς του.

Στό μεταξύ στήν 'Ελλάδα, ἡ μικρασιατική καταστροφή, ἡ ἐπανάσταση Πλαστήρα, ἡ δίκη τῶν 6 καί τό προσφυγικό ζήτημα εἶχαν δημιουργήσει μιά ὀξύτατη πολιτική κατάσταση. Τόν Μάρτη τοῦ 1924 ἀνακηρύσσεται ἡ Δημοκρατία. Καί τόν 'Ιούλιο τοῦ 1925 ἐπί προεδρείας Παγκάλου καί μέ 'Υπουργό Ναυτικῶν τόν Χατζηκυριάκο ἡ Διεύθυνση 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ στεγαζόμενη κατά καιρούς σέ μέγαρα τῶν ὁδῶν Αἰόλου, Βαλαωρίου καί Σίνα, ἐπανέρχεται στό 'Υπουργεῖο Ναυτικῶν ὑπαγόμενη ὅμως ἀπευθείας στόν 'Υπουργό. Γιά ἕνα περίπου χρόνο προάγεται σέ Γενική Διεύθυνση 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τήν ὁποία ἀναλαμβάνει ὁ 'Υποναύαρχος 'Εμμ. Δραγάτσης. 'Αλλά τόν 'Οκτώβριο τοῦ 1926 ξαναγίνεται Διεύθυνση μέ Διευθυντή καί πάλι τῶν Κωνσταντῖνο Μπούκα ὁ ὁποῖος καί παρέμεινε μέχρι τό 1932.

Στήν περίοδο αὐτή ἐπιχειρεῖται μιά σοβαρή ἀναμόρφωση καί συστηματοποίηση τῆς περί τοῦ Σώματος νομοθεσίας. Δημοσιεύεται τό γνωστό Ν.Δ. τῆς 27/5/1927 περί Διοικήσεως 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ πού ἀποτέλεσε τόν καταστατικό χάρτη τῆς ὀργανώσεως τοῦ Λ.Σ. καί ἀκολουθεῖ σειρά διαταγμάτων μέ τά ὁποῖα ρυθμίζεται ἡ σύνθεση τοῦ προσωπικοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ΔΕΝ, ἡ κατάταξη ὑπαξιωματικῶν καί Λιμενοφυλάκων και πολλά ἄλλα. Στό ἴδιο διάστημα ἡ ἀνανέωση τῶν στελεχῶν γίνεται κατά ἀραιά χρονικά διαστήματα. Ἔτσι τον Νοέμβριο τοῦ 1927, ὕστερα ἀπό πενταετῆ διακοπή, κατατάσσονται οἱ 13 δόκιμοι τῆς σειρᾶς Θεοχάρη καί μετά ἄλλα 5 χρόνια, τόν 'Ιούλιο τοῦ 1931 οἱ 14 δόκιμοι τῆς σειρᾶς Σταμπολῆ.

Μετά τήν ἐκλογικη ἥττα τοῦ Βενιζέλου, τό 1932, ὁ Μπούκας ἀπομακρύνεται ὁριστικά καί στή Διεύθυνση τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πού ἐγκαθίσταται στήν ὁδό Κριεζώτου ἐναλλάσονται δύο

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271



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
33 AKTI MIAOULI
5TH FLOOR — PIRAEUS
TEL: 4524 052 — 4524 126
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 RAPPRESENTANTZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

ἐκ τῶν ἀρχαιοτέρων στελεχῶν τῆς ἐποχῆς, οἱ Ἐπιλιμενάρχαι Α΄ Μιλτιάδης Χριστοφῆς καί Κωνσταντῖνος Κατσαμπῆς μέχρι τό 1936. Ἔκτοτε παρά τά μεσολαβήσαντα δραματικά πολιτικά γεγονότα, ὅπως τό κίνημα τοῦ Ναυτικοῦ τῆς 1 Μαρτίου 1935, ἡ κυβερνητική ἀστάθεια καί ἡ ἀκολουθήσασα δικτατορία τῆς 4ης Αὐγούστου 1936, ἡ διοίκηση τῆς ναυτιλίας γνωρίζει μιά ὁμαλότερη ἐξέλιξη, τήν ὁποία σταθεροποίησε ἡ δημιουργία τοῦ χωριστοῦ Ὑφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πού ἐξέφραζε τήν αὔξουσα σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί τήν αὔξουσα χειραφέτηση τοῦ διοικητικοῦ αὐτῆς Σώματος. Ὁ ἀριθμός τῶν στελεχῶν ἀνέρχεται ἤδη σέ 135 ἀξιωματικούς καί 250 ὑπαξιωματικούς, οἱ βαθμοί ἐξωμοιώνονται μέ τούς ἀντίστοιχους τοῦ Π.Ν. καί ἱδρύεται ἡ Σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων μέ ἕδρα της τή Σχολή τῶν Ναυτικῶν Δοκίμων.

Τήν Σχολή αὐτή ἐγκαινιάζουν τόν Μάρτιο τοῦ 1936 οἱ 7 νέοι δόκιμοι τῆς σειρᾶς Κουτσικοπούλου καί γιά ὁλόκληρη περίοδο ἡ σειρά Ἀντωνιάδη τόν Σεπτέμβριο τοῦ ἴδιου χρόνου. Μέ τό σύστημα αὐτό ἡ ἀνανέωση τῶν στελεχῶν τοῦ Σώματος συνεχίστηκε κανονικά μετά τό 1936 μέ τήν κατάταξη μικρῶν μέν ἀλλά τακτικῶν σειρῶν κάθε χρόνο. Ἔτσι μέχρι τόν πόλεμο κατατάχθηκαν 35 ἀκόμη δόκιμοι μέ τίς σειρές Δεσποτάκη, Καλλωνιάτη, Σδούγκου καί Βέττα.

Τό ἀρτιοσύστατο Ὑφυπουργεῖο μεταφέρεται ἀπ' τήν ὁδό Κριεζώτου καί στεγάζεται στό μέγαρο τῆς Ὄθωνος καί Ἀμαλίας μέ πρῶτο Ὑφυπουργό τόν Δευκαλίωνα Ρεδιάδη καί ἀποδίδεται σέ ἕνα ἐξαιρετικά γόνιμο καί δημιουργικό ἔργο γιά τή ναυτιλία, στό ὁποῖο περιλαμβάνεται ὁ ἐκσυγχρονισμός τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας πού πρόσφερε μιά σύγχρονη νομική ὑποδομή στή ναυτιλία μας, ἡ ὁποία συνεχίζει τή μικρή ἀλλά σταθερή αὔξηση καί φθάνει νά κατέχει στή περίοδο 1935-40 600 πλοῖα 1.800.000 τ. γκρός καί τήν 9η θέση στήν παγκόσμια ναυτιλιακή κλίμακα.

Ὁ πόλεμος τοῦ 40-41 στάθηκε γιά τό Σῶμα ἡ σκληρή δοκιμασία πού δικαίωσε τή μορφή καί τό σύστημα τῆς ὀργανώσεώς του. Ἡ συμβολή του στό στάδιο τῆς ἐπιστρατεύσεως καί στήν ἐκτέλεση τῶν θαλασσίων στρατιωτικῶν μεταφορῶν, πού παράλληλα μέ τήν ὑπόλοιπη δουλειά του, ἀποτέλεσε τό κύριο πολεμικό ἔργο τοῦ Σώματος, καταξίωσε τήν προσφορά του στόν κατά θάλασσα στρατό καί στόν ἀγώνα τοῦ ἔθνους γιά τήν ἐλευθερία. Οἱ σελίδες πού ἔγραψαν τά Λιμεναρχεῖα ἀπό τόν Πειραιᾶ μέχρι τόν Σταυρό τῆς Χαλκιδικῆς κι ἀπ' τό Ἡράκλειο τῆς Κρήτης ὡς τούς Ἁγίους Σαράντα, ἀποτελοῦν μιά ἀφανῆ πολεμική ἱστορία πού ὅταν κάποτε γραφτεῖ δέν θά δείξει μόνο τή γενναία στάση τοῦ Σώματος ἀλλά καί στό μέγεθος καί στήν ποικιλία τῆς πολεμικῆς δράσεως πού ἐκλήθη νά προσφέρει καί προσέφερε πράγματι τό Λιμενικό Σῶμα.

Τούς ἡρωϊκούς ἐκείνους χρόνους ἀκολούθησε ἡ φριχτή δοκιμασία τῆς διπλῆς ἐχθρικῆς κατοχῆς. Ἡ ἀγωνιώδης προσπάθεια διατηρήσεως μιᾶς ὑπηρεσίας πού θά βοηθοῦσε τ' ἀπομεινάρια τῆς ναυτιλίας καί τῶν ἀνθρώπων της χωρίς νά ἐξυπηρετήσει τόν κατακτητή, ὑπῆρξε ἡ κοινή συνισταμένη τῶν στελεχῶν τοῦ Σωματος ἐκείνη τήν ἐποχή. Ἀναφέρουμε ἐνδεικτικά τήν ὀργάνωση τῶν περίφημων ΟΣΕΘ (Οἰκονομικῶν Συσιτίων Ἐργατῶν Θαλάσσης) πού κατάφεραν μέ τήν ἀποκλειστική εὐθύνη τοῦ Σώματος νά διατηρήσουν στή ζωή τίς οἰκογένειες τῶν ναυτικῶν μας πού πάλευαν καί θυσιάζονταν στό συμαχικό ἀγώνα. Μνημονεύουμε ἀκόμα τήν εὐρεία συμμετοχή τῶν στελεχῶν στις ὁμάδες καί ὀργανώσεις πού ἐξέφραζαν τόν πόθο τῆς ἐθνικῆς ἀντίστασης. Ἡ πολυδιάστατη δράση στούς τομεῖς τῆς συγκεντρώσεως πληροφοριῶν, τῶν πράξεων σαμποτάζ, τῆς φυγαδεύσεως στό ἐξωτερικό κ.λπ. στάθηκαν τά κύρια χαρακτηριστικά τοῦ κατοχικοῦ ἀγώνα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, στό βωμό τοῦ ὁποίου θυσιάστηκε μιά μερίδα ἐκλεκτῶν ἀξιωματικῶν, ὅπως ὁ Κωτούλας, ὁ Καζάκος, ὁ Ἀρβανιτάκης καί ἄλλοι.

Μετά τόν πόλεμο ἡ ναυτιλία μας ἀποδύεται σ' ἕνα τραχύ ἀγώνα γιά νά ξαναγεννηθεῖ ἀπ' τήν τέφρα της. Ἀποκτᾶ τά Λίμερτυς καί προχωρεῖ μέ σταθερό καί ἀποφαιστικό βῆμα πρός τήν ἀνάπτυξη πού ἀποκλήθηκε τό ναυτιλιακό θαῦμα τῆς Ἑλλάδος. Τό Λιμενικό Σωμᾶ αἰσθάνεται τό μήνυμα τῶν καιρῶν καί καταβάλει μεγάλες προσπάθειες ν' ἀνταποκριθεῖ στίς περιστάσεις. Χρειαζόταν πρωτοβουλία ἀλλά καί σύνεση γιά νά τηρηθεῖ κανείς στή διαχωριστική γραμμή ἀνάμεσα στήν προστασία τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου καί τήν προτίμηση τῶν πλεονεκτημάτων τῶν σημαιῶν ἀσυδοσίας. Καί χρειαζόταν ἐπίμονη καί ἐπίμοχθη προσπάθεια γιά νά ἐπιτελεσθεῖ ἀπό τή μιά μεριά ὁ ἀκροσφαλής διαιτητικός ρόλος τοῦ Σώματος ἀνάμεσα στίς συνθλιπτικές ἀντίρροπες τάσεις τοῦ κεφαλαίου καί τῆς ἐργασίας καί ἀπ' τήν ἄλλη ὁ εὐπρόσβλητος διπλός ρόλος τῆς οἰκονομοτεχνικῆς καί στρατιωτικῆς ἀποστολῆς του. Ἔτσι, παράλληλα μέ τή συμβολή του στή μεγαλειώδη ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας τό Σῶμα εἶχε νά παλαίψει γιά τή διατήρηση ἤ τήν κατάκτηση τῶν φυσικῶν ἁρμοδιοτήτων του, νά ἐπιλύσει τά ὀργανωτικά του προβλήματα καί νά



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN SOUTH EAST ASIA TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY ....

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

* *SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS*
* *LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW*
* *SURVEYORS & CONSULTANTS*

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Directors:
· *Capt. JOHN A GOROS (Hellene)*
· *GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)*

AFFILIATED COMPANIES:

* *THAILAND*

* *OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) Co Ltd* *
TFD Building, Room 307, 42 Suriwongse Road, 3rd Floor, Bangkok 10500
TELS: 2341383/2351639 AOH: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH) CABLES: "OLYMPICSEA"

* *MALAYSIA*

* *OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd* *
10 Lorong Cempening, Port Kelang, Selangor, Malaysia
TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

* *INDIA*

* *OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd* *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/630099:
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

αὐξήσει τή δύναμή του σέ ἀνθρώπινο ὑλικό καί σύγχρονα μέσα.

Σ' ὅλη αὐτή τή περίοδο, μολονότι δέν ἔπαψαν κατά καιρούς ν' ἀκούγονται ὁρισμένες ἀντίθετες ἀπόψεις, ποτέ δέν ἀμφισβητήθηκε σοβαρά οὔτε ἡ ἑνότητα τοῦ κρατικοῦ ναυτιλιακοῦ φορέα οὔτε ἡ μορφή τῆς διοικήσεώς του. Μοναδική ἐξαίρεση στάθηκε ἡ περίοδος τῆς 'Απριλιανῆς δικτατορίας. Πράγματι ὕστερα ἀπό ἀδιατάραχτη περίοδο τριάντα καί πλέον ἐτῶν, ἡ Χούντα εἶχε τήν ἀτυχῆ ἐμπνευση νά ἐπιχειρήσει μιά ἐπικίνδυνα ἀσυνάρτητη καινοτομία. Τόν Αὔγουστο τοῦ 1971 μέ τήν ἵδρυση ἑνός 'Υπουργείου Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καί 'Επικοινωνιῶν, ἀφενός μέν καταργήθηκε ἡ αὐτοτέλεια τῆς Διοικήσεως 'Εμπ. Ναυτικοῦ, πού συγχωνεύτηκε μέ τίς ἄλλες μορφές μεταφορῶν καί ἐπικοινωνιῶν, ἀφετέρου δέ ἡ ναυτιλιακή ἁρμοδιότης, ἡ ὁποία εἶχε συγκεντρωθεῖ ὑπό ἕνα φορέα ἀπό τό 1919, διασπάσθηκε καί διασκορπίσθηκε σέ τρία 'Υπουργεῖα, μεταφερθείσης τῆς μέ Δ/σεως Ν. 'Εργασίας στό 'Υπουργεῖο 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, τῆς δέ Δ/σεως Ν. Προνοίας στό 'Υπουργεῖο Κοινωνικῶν 'Υπηρεσιῶν. Τό ἀποτέλεσμα ἦταν νά δημιουργηθεῖ ἕνα θνησιγενές ὑπουργικό τέρας. Στήν πράξη τό 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας ἔμεινε ἐκεῖ πού ἦταν καί μόνο οἱ δύο ταλαίπωρες Διευθύνσεις ἄλλαξαν στέγη καί δομή πρός μεγάλη ταλαιπωρία τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, τήν ὁποία ἀπάλυνε τό γεγονός ὅτι ἔστω καί ὑπό ξένους φορεῖς ἐξακολουθοῦσαν νά λειτουργοῦν μέ τούς — ὑπό τύπο συμβούλων — ἀποσπασθέντες ἁρμόδιους λιμενικούς ἀξιωματικούς.

Τό σαθρό οἰκοδόμημα διερράγη μετά δύο μόλις χρόνια καί τό Σεπτέμβριο τοῦ 1973 ἐπανῆλθε και τυπικά στή ζωή τό ἀνεξάρτητο 'Υπουργεῖο 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μέ πλήρεις τίς ἁρμοδιότητές του.

Πρόσφατα ἡ «παιδική ἀσθένεια» τῆς ναυτιλιακῆς διοικήσεως ξαναγύρισε στό προσκήνιο καί μέ τίς δύο ἐγγενεῖς μορφές της: Πρῶτον ἄν χρειάζεται ἤ ὄχι χωριστό 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας. Καί δεύτερον ποιά εἶναι ἡ ἐνδεδειγμένη μορφή τοῦ διοικητικοῦ σώματος τῆς ναυτιλίας. Πάνω σ' αὐτά γράφτηκαν πολλά, ἰδίως σέ ἀνεπίσημο ἐπίπεδο, καί ἀκούστηκαν ἀκόμη περισσότερα. Τελικά ἡ διατήρηση τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ὡς ἑνιαίου κρατικοῦ διοικητικοῦ φορέα στόν τομέα τῆς ναυτιλίας, φαίνεται πώς ἔδωσε μιά ὁριστική ἀπάντηση στόν πρῶτο ἐρώτημα. Παραμένει ὅμως σέ ἐκκρεμότητα τό δεύτερο σκέλος, ὅπου ἡ λεγόμενη «πολιτικοποίηση» προωθεῖται ὡς ἕνα σημεῖο διαβρώσκοντας τή διοικητική ἑνότητα.

Σ' αὐτή τή χρονογραφία δέν ὑπάρχει πολύς χῶρος γιά κρίσεις καί συμπεράσματα. Ἄλλωστε ἔχουμε κατ' ἐπανάληψη διατυπώσει τή γνώμη πώς ἡ ἐνιαία διοίκηση πού ἀπορρέει ἀπό τήν ἑνότητα Κεντρικῶν 'Υπηρεσιῶν καί περιφερειακῶν ἀρχῶν, εἶναι ἀναμφισβήτητα πρός τό συμφέρον τοῦ ἐφοπλισμοῦ καί τῶν ναυτικῶν, πρός τό συμφέρον τῆς ναυτιλίας καί τῆς κρατικῆς διοικήσεως. Καί τή γνώμη αὐτή ἔχουμε ἐκτενῶς αἰτιολογήσει ἀπό τίς στῆλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὥστε νά μή χρειάζεται ἐπανάληψη. Αὐτή λοιπόν τήν ἑνότητα ἐπεδίωξε ἡ σύσταση τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τό 1919. Καί ἡ ἑβδομηντάχρονη ἐπιβίωσή του, πού συμπίπτει μέ τά ἐπιτεύγματα τῆς νεοελληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, ὄχι μόνο δέν διέψευσε τίς προσδοκίες, ἀλλά ἀντίθετα καθιέρωσε ἕνα θεσμό τοῦ ὁποίου τά πλεονεκτήματα ὑπερισχύουν καταφανῶς τῶν μειονεκτημάτων. Τό γεγονός ὅτι κάθε φορά πού ἐπιχειρήθηκε ἡ ἀλλοίωση αὐτοῦ τοῦ θεσμοῦ, τά ἀποτελέσματα κυμάνθηκαν ἀπό ἀσήμαντα μέχρι ἐπικίνδυνα, φανερώνει τή σωστή θεμελίωσή του. Καί μεταξύ ἄλλων δικαιολογεῖ ἀκόμη τήν ἀναδρομή στίς ἱστορικές ρίζες του κατά τό ἀξίωμα «ἡ ἱστορία διδάσκει».

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟΣ Λ.Σ. ἐ.ἀ.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAS
KABOURI — ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE

Petridou

«Η ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

τοῦ κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΔΗΜΑΡΑΚΗ, Ὑποναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ.

Σάν ἄτομο πού μεγάλωσε καί ἔζησε μέσα στό χῶρο τῆς ναυτιλίας ἐπί 35 συνεχῆ ἔτη, μέ τήν ἰδιότητα τοῦ ναυτικοῦ ἀρχικά καί τοῦ ἀξιωματικοῦ Λ.Σ. στήν καρριέρα, θεώρησα ὑποχρέωση νά ἐκθέσω καί ἐγώ τίς ἀπόψεις μου, γύρω ἀπό τό γνωστό θέμα τῆς ὀργάνωσης καί λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπό τίς στῆλες τοῦ ἔγκριτου ναυτιλιακοῦ περιοδικοῦ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ».

Ὅπως εἶναι γνωστό, ἡ ναυτιλιακή κρίση ἡ ὁποία συνεχίζεται ἔχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στό σύνολο τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τόσο ἀπό πλευρᾶς ναυλώσεων ὅσο καί ἀπό πλευρᾶς ἀπασχόλησης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ὁρισμένων τουλάχιστον εἰδικοτήτων. Μέσα στά πλαίσια τῆς κατάστασης αὐτῆς τά πράγματα γίνονται ἀκόμα πιό συγκεχυμένα καί δυσοίωνα καί ἀπό τήν κρίση πού διέρχεται ὁ κρατικός φορέας τῆς ναυτιλίας. Ἡ κατάσταση δηλαδή πού ἐπικρατεῖ στό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐδῶ καί πέντε χρόνια. Καταργεῖται τό ΥΕΝ, συγχωνεύεται τό ΥΕΝ, ἀναβαθμίζεται τό ΥΕΝ, καταργεῖται τό Λ.Σ. ἤ περιορίζεται στά ἀστυνομικά του καθήκοντα, πολιτικοποιεῖται τό ΥΕΝ καί τόσα ἄλλα κωμικοτρατικά θά λέγαμε πού εἶδαν τό φῶς τῆς δημοσιότητας κατά τά τελευταῖα χρόνια.

Τελευταῖα ἀνακοινώθηκαν ὁρισμένα θετικά καί ρεαλιστικά μέτρα γιά τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Περιμέναμε ν' ἀκούσουμε καί κάτι θετικό γιά τήν ἀποκατάσταση τῆς ἀποδοτικότητας τοῦ ΥΕΝ καί τῶν ὑπηρεσιῶν του. Δυστυχῶς τό θέμα αὐτό ἐξακολουθεῖ νά παραμένει ἀνοιχτό.

Κανείς δέν ἀμφισβητεῖ τήν ἀνάγκη ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. Εἶναι ὅμως ἐπικίνδυνο νά γίνονται πειραματισμοί, ὅπως, στήν περίπτωση τοῦ ΥΕΝ, καί μάλιστα σέ περίοδο ναυτιλιακῆς κρίσης. Τ' ἀποτελέσματα εἶναι γνωστά. Ἐκτός ἀπό τή ζημιά τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ἐκεῖνοι «πού πλήρωσαν τή νύφη», ὅπως λέει καί ὁ λαός, εἶναι οἱ Ἕλληνες ναυτικοί.

Τά τελευταῖα χρόνια, εἴμαστε μάρτυρες μιᾶς ἐμπαθοῦς, κακόβουλης καί δυσφημιστικῆς ἐπίθεσης κατά τοῦ Λ.Σ. πού ἐπιχειρεῖται ἀπό μερικούς ὑπαλλήλους τοῦ ΥΕΝ — κυρίως ἀπό ἐκείνους πού διοικοῦν τό συνδικαλιστικό τους σωματεῖο — πέρα ἀπό κάθε ἔννοια καλόπιστης κριτικῆς. Γιατί **φανερώνει ἀπροκάλυπτα τίς ἀθέμιτες συντεχνιακές ἐπιδιώξεις ὁρισμένων ὑπαλλήλων τοῦ ΥΕΝ.** Πρόκειται γιά μιά προσπάθεια ἐντυπωσιασμοῦ, μέ μοναδικό ὅπλο τή δυνατότητα ἐλεύθερης ἔκφρασης, στήν ὁποία ἐμφανίζονται τά στελέχη τοῦ Λ.Σ. ἀνίκανα καί διαβλητά καί οἱ ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ διαλυμένες. Μονόπλευρα ὅμως, ἀφοῦ ὁ κατηγορούμενος εἶναι ὑποχρεωμένος νά παραμείνει **βουβός,** λόγω της στρατιωτικῆς ἰδιότητας τοῦ Λ.Σ. Φυσικά αὐτή εἶναι ἡ μιά πλευρά, ἡ ὁρατή τοῦ παγόβουνου. Ὑπάρχει ὅμως καί ἡ ἄλλη, πού εἶναι κρυφή καί πού ἔχει πολύ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις γιά τή ναυτιλία καί τήν ἐθνική οἰκονομία γενικότερα.

Κατά καιρούς ἐπιχειρεῖται μιά εὐρύτατη καί λεπτομερής κριτική τῆς σημερινῆς ὀργάνωσης καί διάρθρωσης τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καί διατυπώνονται κρίσεις γιά τό Λ.Σ. Παράλληλα ἐκφέρονται ὁρισμένες ἀπόψεις γιά τή μελλοντική διάρθρωση καί ἀποδοτικότητα τοῦ Ὑπουργείου καθώς καί γιά τό ρόλο τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Γενικά, ἡ κριτική αὐτή εἶναι ἀόριστη, αὐθαίρετη καί ἀτεκμηρίωτη, πού δέν ἀνταποκρίνεται στήν ἀλήθεια. Δέν προέκυψε ὅτι εἶναι ἀποτέλεσμα συμπερασμάτων μιᾶς κάποιας ἐπιτελικῆς μελέτης εἰδικῶν πάνω στά θέματα ναυτιλίας. Μπορεῖ δέ νά συνοψισθεῖ ἡ κριτική αὐτή στά ἑξῆς: Ἀνεπάρκεια τοῦ Λ.Σ. ν' ἀνταποκριθεῖ στήν ἀποστολή του, κακή ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν — πλημμελής ἀντιμετώπιση τῶν θεμάτων ἀσφάλειας ναυσιπλοΐας καί προστασίας τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος — κακή ἐποπτεία τῶν νομικῶν προσώπων δημοσίου δικαίου πού ἐποπτεύονται ἀπό τό ΥΕΝ — ἀντικανονικότητα ἄσκησης τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἀπό ἀξιωματικούς Λ.Σ. — ἀπασχόληση προσωπικοῦ Λ.Σ. μέ ξένες ἁρμοδιότητες — τακτική ἀνταλλαγῶν ἀξιωματικῶν μέ τούς ἐφοπλιστές κλπ. Κατά τούς συντάκτες δέ μιᾶς ἀνακοίνωσης τῆς Πανελλήνιας Ὁμοσπονδίας, Ὑπαλλήλων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (ΠΟΥΕΝ) — τίποτα δέν ἔχει μείνει ὀρθιο στό διοικητικό φορέα τῆς ναυτιλίας, κανένα ἔργο θετικό δέν ἔχει ἐπιτελεσθεῖ. Καί γι' αὐτό εὐθύνεται ἀποκλειστικά τό σημερινό σχῆμα στελέχωσης τοῦ ὑπουργείου καί συγκεκριμένα τό Λ.Σ. Αὐτό εὐθύνεται ἀκόμα καί γιά τά τεράστια ἐλλείμματα τῶν «πολιτικοποιημένων» ὀργανισμῶν καί ἱδρυμάτων (ΟΛΠ, ΟΛΘ, ΝΑΤ, ΟΝ) καθώς καί γιά τήν κατάντια τῆς σχεδόν πολιτικοποιημένης ναυτικῆς ἐκπαίδευσης.

Ὁ βασικός στόχος τῆς κριτικῆς πού ἀσκεῖται κατά τῆς σημερινῆς ὑπαρκτῆς στελέχωσης τοῦ ΥΕΝ εἶναι ὁ διαχωρισμός του σέ δύο κλάδους. Νά περιορισθεῖ τό Λιμενικό Σῶμα στά ἀστυνομικά του καθήκοντα καί ὅλοι οἱ ἄλλοι ἐπιτελικοί τομεῖς τοῦ Ὑπουργείου ν' ἀνατεθοῦν στούς πολιτικούς ὑπαλλήλους.

Ἐνῶ ὁ πραγματικός στόχος εἶναι ἡ πολιτικοποίηση, δέν ἔχουν τό θάρρος νά τό ὁμολογήσουν εὐθέως οἱ θιασῶτες της, γιατί προφανῶς δέν ἔχουν κανένα ἐπιχείρημα. Ἀντ' αὐτοῦ κρύβονται πίσω ἀπό τό ἐντυπωσιακό σύνθημα τῆς ἐπάνδρωσης τῶν ὑπηρεσιῶν ΥΕΝ μέ ἐξειδικευμένο προσωπικό, πρός τό σκοπό αὔξησης δῆθεν τῆς παραγωγικότητας κάι ὑπηρεσιακῆς ὑπευθυνότητας. Γιά ποιά ὅμως ἐξειδίκευση μᾶς μιλοῦν; Κανένας λόγος δέν γίνεται. Ποιοί λοιπόν εἶναι αὐτοί οἱ ἀντικαταστάτες τῶν ἤδη ἐξειδικευμένων ἀξιωματικῶν Λ.Σ.; Περίεργο δέν εἶναι αὐτό τό αἰτιολογικό τῆς ἀντίληψης γιά παραγωγικότητα καί ὑπευθυνότητα;

Ἐκεῖνοι πού κρύβονται πίσω ἀπό τήν πολιτικοποίηση ξέρουν πολύ καλά ὅτι ἡ παραγωγικότητα, ἡ ὑπηρεσιακή ὑπευθυνότητα καί ἡ ἀπόδοση μιᾶς συγκροτημένης ὁμάδας ἀτόμων ἐξαρτᾶται ἀπό τά προσόντα, τήν ἐμπειρία, τήν ἐργατικότητα καί φυσικά ὄχι ἀπό τό «ἔνδυμα» πού φορᾶνε τά μέλη της. Τουναντίον, ἡ ναυτιλία καί ἡ Πολιτεία γενικώτερα μόνο ὀφέλη εἶχαν ἀπό τή στολή τοῦ Λ.Σ. Καί μή μᾶς ποῦν μερικοί πώς ἡ δημοτικότητα τῶν πολιτῶν μετριέται ἀπό τό χρῶμα τοῦ κουστουμιοῦ πού φοροῦν;

Τά ἐπικαλούμενα ἐπιχειρήματα ἐντυπωσιάζουν μόνο ἐκείνους, πού δέν γνωρίζουν τίς ἰδιαιτερότητες λειτουργίας τῆς ναυτιλίας μας. Γιατί εἶναι τελείως ἐπιφανειακά γιά τή σημερινή πραγματικότητα, πού ὁδηγοῦν πολλές φορές σέ ἐσφαλμένα συμπεράσματα.

Κατ' ἀρχή, ἡ κριτική εἶνὰι χρήσιμη, ἐποικοδομητική καί ἀποτελεῖ ἀπαραίτητη προϋπόθεση γιά τή βελτίωση μιᾶς κατάστασης. Ὅταν ὅμως γίνεται χωρίς ἀντικειμενική διάθεση, ἀλλά μέ στόχο τήν ἐπιβολή προσωπικῶν καί συντεχνιακῶν φιλοδοξιῶν καί ἐπιδιώξεων, **εἶναι ἄχρηστη καί ἐπικίνδυνη.** Ἡ τεχνητή κατάσταση ἀμφισβήτησης τοῦ Λ.Σ. πού ἐπιχειρεῖται καί πού πυροδοτεῖται σκόπιμα δέν ἐξυπηρετεῖ ὁπωσδήποτε τά συμφέροντα τῆς ναυτιλίας, καί μάλιστα στή σημερινή δύσκολη περίοδο. **Αὐτή τή στιγμή τό μόνο πού θά 'πρεπε ν' ἀπασχολεῖ ἡμέρα καί νύχτα ὅλους εἶναι ἡ διάσωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου.**

Τό Λιμενικό Σῶμα συστήθηκε τό ἔτος 1919 μέ ἀπόφαση τοῦ ἀείμνηστου μεγάλου πρωθυπουργοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου ὁ ὁποῖος μέ τήν ὀξυδέρκεια πού τόν διέκρινε ἀντελήφθη τήν τεράστια σημασία τῆς ἀξίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γιά τό ἔθνος καί τήν ἀνάγκη λήψεως μέτρων γιά τή δημιουργία κατάλληλων ὀργάνων. Κατάλληλων γιά τήν ἀνάπτυξη ἐξειδικευμένης νοοτροπίας, ἐπιστημονικῆς καί ναυτικῆς κατάρτισης καί ἐμπειρίας, γιά τή μελέτη καί χειρισμό τῶν θεμάτων γενικά τοῦ Ε.Ν καί τήν προώθηση τῶν μέτρων ἐκείνων πού θά συνέβαλαν στήν ἐξυπηρέτηση καί ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας. Εἶναι ἴσως ἐντυπωσιακό νά θυμηθοῦμε ἀκόμη καί στούς ἀρχαίους Ἕλληνες — πού διέθεταν σημειωτέο πλῆρες σύστημα ναυσιπλοΐας — ἡ ἐπίδοση περί τά ναυτικά θεωρεῖτο εἰδική τέχνη, ἡ ἔκταση τῆς ὁ-

ποίας ἦταν τόση, ὥστε νά μήν ἐπιτρέπει τήν πάρεργη ἀπασχόληση. «Τό ναυτικόν τέχνης ἐστίν ὥσπερ καί ἄλλο τι καί οὐκ ἐνδέχεται, ὅταν τύχη, ἐκ παρέργου μελετᾶσθαι ἀλλά μᾶλλον μηδέν ἐκείνω πάρεργον ἄλλο γίγνεσθαι», ὅπως διατυπώνεται ἀπό τόν Θουκυδίδη (Α' 142). Ὁ ὅρος δέ «τέχνη» γιά τούς ἀρχαίους ὑποδήλωνε συνδυασμό ἐπιστήμης καί τέχνης. Καί ἀσφαλῶς στή σημερινή ἐποχή ἡ ἐξειδίκευση — ἐπιστημονική καί ναυτική — ἐπιβάλλεται καί γιά τό διοικητικό φορά τῆς ναυτιλίας.

Σήμερα, τό προσωπικό Λ.Σ. καί μάλιστα οἱ ἀξιωματικοί πού προέρχονται ἀπό τή σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων — κατά τῶν ὁποίων στρέφεται κυρίως ἡ κριτική — δέν εἶναι οἱ τυχαῖοι ἀξιωματικοί, περίσευμα κάποιας παραγωγικῆς στρατιωτικῆς σχολῆς μέ προσόν εἰσαγωγῆς σ' αὐτή τό ἀπολυτήριο Λυκείου καί πού διατέθηκαν στό ΥΕΝ εὐκαιριακά γιά νά καλύψουν τίς ἀνάγκες του. Εἶναι στό σύνολό τους πτυχιοῦχοι πανεπιστημιακῶν σχολῶν καί ἀξιωματικοί ΕΝ προέλευσης ΑΔΣΕΝ. Πρίν δέ ἀναλάβουν ὑπηρεσία, λόγω ἰδιομορφίας τῆς ναυτιλίας ὑποχρεοῦνται ἀπό τήν πολιτεία σέ 15μηνη μετεκπαίδευση στή Σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων, γιά τόν ἐμπλουτισμό τῶν γνώσεων καί μέ θεωρητική καί πρακτική ναυτιλιακή ἐξειδίκευση. Πολλοί δέ ἀπ' αὐτούς κάνουν καί συμπληρωματικές σπουδές ἐδῶ ἤ στό ἐξωτερικό.

Ἡ πρωτοπορία τῶν Ἑλλήνων στήν ἐμπορική ναυτιλία, μέ τίς γνωστές ἰδιαιτερότητές της, τούς ὁδήγησε καί στήν πρωτοτυπία τῆς ἵδρυσης ἰδιαιτέρου φορέα γι' αὐτή. Καί ἦταν τύχη γιά τήν ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία νά διαθέτει ἑνιαῖο κρατικό διοικητικό φορέα, μέ στελέχη τά ὁποῖα συνδυάζουν τήν ἐπιτελική ἐπιστημονική γνώση μέ τήν πολυετή ἐμπειρία τῆς ἐκτελεστικῆς ὑπηρεσίας.

Ἡ μεγάλη σημασία τῆς συνύπαρξης τῆς ἐπιστημονικῆς, διοικητικῆς καί ναυτικῆς κατάρτισης ἀποδεικνύεται τέλεια ἀπό τήν στελέχωση τῶν ὑπηρεσιῶν ναυτιλίας τῶν ΗΠΑ. Δηλαδή τῆς Maritime Administration καί τῆς Coast Guard. Ἀσφαλῶς ὑπάρχουν παραδοσιακές διαφορές μεταξύ τῶν συστημάτων τῶν ἀμερικανικῶν ὑπηρεσιῶν καί τοῦ ΥΕΝ. Τά τελευταῖα χρόνια ὅμως παρατηρεῖται μιά τάση περιορισμοῦ τῶν διαφορῶν αὐτῶν, ἀφοῦ διαρκῶς αὐξάνονται οἱ διοικητικές καί ναυτιλιακές ἁρμοδιότητες της Ἀκτοφυλακῆς. Ἀπό τό ἄλλο μέρος, οἱ ἰδιαιτερότητες τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δικαιολογοῦν πλήρως τή διαφοροποίηση αὐτή.

Προσπάθεια ὅμως δημιουργίας ἑνιαίου κρατικοῦ φορέα τῆς ναυτιλίας ἔγινε καί ἀπό ἄλλες ναυτικές χῶρες. Ὅπως εἶναι γνωστό πρό τριετίας ἡ Γαλλία ἀνήγγειλε τήν ἵδρυση τοῦ «Ὑπουργείου Θαλάσσης», ὅπως τό ὀνόμασε, τό ὁποῖο εἶναι ἐπιφορτισμένο μέ ὅλες τίς σχετικές ἁρμοδιότητες τῆς ναυτιλίας καί τῶν ἀκτῶν. Ἐξάλλου ἡ Βρεταννία καί ἡ Ἱσπανία μελετοῦν τήν ἵδρυση ξεχωριστοῦ ὑπουργείου ναυτιλίας.

Ἐμεῖς δέν φροντίσαμε γιά τόν ἀναγκαῖο ἐκσυγχρονισμό τοῦ ΥΕΝ, γιά τή βελτίωση δηλαδή τῆς ἐπιστημονικῆς καί ναυτικῆς κατάρτισης τοῦ προσωπικοῦ. Προτιμήσαμε τή διαίρεση τοῦ φορέα, χωρίς μελέτη καί προγραμματισμό. Προτιμήσαμε τήν ἀντικατάσταση τῶν εἰδικῶν — σέ ὅποιο βαθμό στό κάτω κάτω εἶναι εἰδικοί οἱ Λιμενικοί — μέ ἄσχετους, ἀλλά πού θά γίνουν εἰδικοί μετά ἀπό 6/7 χρόνια ὅσο οἱ Λιμενικοί σήμερα. «Σπείραμε ἀνέμους καί θερίζουμε καταιγίδες».

Ὅπως εἶναι γνωστό, τό πλοῖο κινεῖται ἐπί 24ωρης βάσης. Εἶναι δέ σύνηθες τό φαινόμενο ν' ἀνακύπτουν σοβαρά θέματα ρουτίνας (ἀσφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, ναυτεργασίας κλπ.) σέ ὁποιαδήποτε ἡμέρα καί ὥρα, πού ἀπαιτοῦν ἄμεση ἀντιμετώπιση. Ἡ στελέχωση τῶν περισσοτέρων ὑπηρεσιῶν ΥΕΝ μέ προσωπικό ΛΣ παρέχει τή δυνατότητα συνεχοῦς λειτουργίας τους καί πέρα ἀπό τίς ἐργάσιμες ὧρες καί ἡμέρες, ὥστε νά ἐπιλύονται τά θέματα πού ἀνακύπτουν καθ' ὅλο τό 24ωρο. Ἐπίσης τό σύνολο σχεδόν τῶν ἀξιωματικῶν ΛΣ εἶναι ὑποχρεωμένοι νά βρίσκονται σέ διαρκή τηλεφωνική ἐπαφή μέ τίς ὑπηρεσίες ἐπιφυλακῆς τοῦ ὑπουργείου. Σημειώνεται δέ ὅτι καί πολλά τρέχονται θέματα τοῦ ΝΑΤ ἐπιλύονται μέσω τῶν ὑπηρεσιῶν ἐπιφυλακῆς, γιατί ὅπως ἰσχυρίζονται οἱ ἐνδιαφερόμενοι δέν μποροῦν νά ἔλθουν σ' ἐπαφή μέ τούς ἁρμόδιους πολιτικούς ὑπαλλήλους τοῦ ΝΑΤ κατά τίς μή ἐργάσιμες ἡμέρες καί ὧρες. Ἐξάλλου, τό πλοῖο καί οἱ ναυτικοί δέν ταλαιπωρήθηκαν ποτέ μέχρι σήμερα ἐξαιτίας ἀπεργιῶν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ διοικητικοῦ φορέα — ὅπως συμβαίνει συχνά σ' ἄλλους κλάδους δραστηριότητας — λόγω ἀκριβῶς τοῦ στρατιωτικοῦ χαρακτήρα τοῦ Λ.Σ.

Ἀπό κάθε καλόπιστο κριτή πού ξέρει τά ναυτιλιακά πράγματα, δέν ἀμφισβητεῖται τό τεράστιο ἔργο πού ἐπιτέλεσαν οἱ ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ μέ τό σημερινό σχῆμα ἐπάνδρωσής του, πού τόσο ἄστοχα καί δυσφημιστικά ἐπικρίνεται ἀπό τούς ὑποστηριχτές τῆς πολιτικοποίησης. Στά μεγαλόστομα μηνύματα καί τίς μελλοντολογίες χωρίς ἀντίκρυσμα, τό Λιμενικό Σῶμα ἔχει νά ἐπιδείξει πολύ σημαντικό ἔργο, πού σέ πολλά σημεῖα ἔχει ἀναγνωρισθεῖ στόν ἐθνικό καί διεθνή χῶρο. Ὁποιαδήποτε ἀμφισβήτητή του ἀπό τούς ἐπικριτές ἔχει πέσει στό κενό. Καί εἶναι ἀτυχής ὁ ἰσχυρισμός ὅτι οἱ ἀξιωματικοί ΛΣ ὑστεροῦν ἔναντι τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων καί ἀμφισβητεῖται σήμερον τό ἀντικείμενο τῆς ἀποστολῆς τους, κυρίως ὅταν τοῦτο εἶναι κατά γενική ἀποδοχή ἐπιτυχημένο.

Γιά τά ἑλληνικά δεδομένα συγκρίνοντας τό ΥΕΝ μέ ὁποιοδήποτε κρατικό φορέα καταλήγουμε στό συμπέρασμα ὅτι ἀποτελεῖ παράδειγμα πρός μίμηση. Ἀποδεικνύει τό ὄφελος τῆς Πολιτείας, τόσο στή μεθοδικότητα ὅσο καί στήν παραγωγικότητα, λόγω τῆς στελέχωσης τῶν ὑπηρεσιῶν του μέ προσωπικό ἐξειδικευμένο καί στρατιωτικά ὀργανωμένο.

Ἐπικρίνουν τό ΛΣ γιά ἀνεπάρκεια, τή στιγμή πού εἶναι γνωστό ὅτι ὁ διοικητικός φορέας μέ τή σημερινή στελέχωσή του κατάφερε νά βοηθήσει ἀποφασιστικά τήν ἑλληνική ναυτιλία νά γίνει ἡ πρώτη στό κόσμο καί νά προσεγγίσει τά 5.000 πλοῖα. Δέν εἶναι δυνατό ὁ ἕνας ἀπό τούς τρεῖς παράγοντες τῆς ναυτιλίας — δηλαδή ὁ διοικητικός — πού τήν ὁδήγησαν στήν πρώτη θέση σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο — μοναδικό γεγονός γιά ἑλληνικά διοικητικά καί οἰκονομικά δεδομένα — νά θεωρεῖται ὄψιμα ἀποτυχημένος. Γιατί θά ἦταν ἀμφοτερόπλευρη ἡ εὐθύνη (both to blame case). Καί μάλιστα μέ ἐπίκληση ἀνακριβειῶν καί ἀπόκρυψη ἑνός τεράστιου ἔργου ἀπό ἄτομα χωρίς ναυτιλιακή παιδεία. Ἀπό ἄτομα πού ἐπιδιώκουν στήν οὐσία νά ἐπιβάλουν τήν παρουσία τους σέ χῶρο γιά τόν ὁποῖο ἡ Πολιτεία ἔχει ἐπιλέξει καί ἐκπαιδεύσει ἄλλο προσωπικό, μέ προσόντα καί ἐμπειρίες πού δέν διαθέτουν ἐκεῖνα. Καθ' ὅλη τήν διάρκεια ζωῆς του τό ΛΣ ἀπέδειξε ὅτι διαθέτει πολλές δυνατότητες ἀπόδοσης καί προσαρμογῆς. Σήμερα τίς ἔχασε; Ἄν δέν ὑπῆρχε τό Λ.Σ. τό ΥΕΝ θά εἶχε στελεχωθεῖ μέ δημόσιους ὑπαλλήλους, πού θά εἶχαν προσληφθεῖ στήν καλλίτερη περίπτωση

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

μέ διαγωνισμό μέ τά γνωστά προσόντα. Εἶναι τουλάχιστον στρεβλωτική ἡ προσπάθεια σύνδεσης τῆς σημερινῆς κρίσης τῆς ναυτιλίας μέ τό ἔμψυχο δυναμικό τοῦ φορέα της. Ἡ κρίση βέβαια ὑπάρχει, ἀλλά ἔχει δημιουργηθεῖ ἀπό τίς γνωστές ἐθνικές καί διεθνεῖς συγκυρίες. Ἡ ἔξοδος ἀπ' αὐτή δέν πρέπει νά ἀναζητεῖται σέ λύσεις πού θίγουν τό σημερινό δοκιμασμένο καί ἐπιτυχημένο καθεστώς ἐπάνδρωσης τοῦ φορέα.

Τουναντίον, ἀπό τήν ἐποχή πού ἄρχισε νά ἐμφανίζεται ἡ ἰδέα τῆς πολιτικοποίησης τοῦ ΥΕΝ ἐπισπεύθηκε ἡ φυγή ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο. Τή στιγμή αὐτή περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλη φορά τά στελέχη τοῦ ΛΣ μέ τήν ἐπιστημονική, ναυτική καί τεχνική κατάρτιση, τήν πολυετή ἐμπειρία καί γενικά τήν ποιοτική ἐπάρκεια πού διαθέτουν, σέ συνδυασμό μέ τή στρατιωτική ἰδιότητα, μπορεῖ νά ἀποδειχθοῦν πολύτιμα γιά τό μέλλον τῆς ναυτιλίας. Ἀρκεῖ νά τύχουν τῆς ἐμπιστοσύνης τῆς Πολιτείας καί νά τούς δοθοῦν οἱ ἀπαραίτητες δυνατότητες γιά δημιουργική προσφορά.

Οἱ ἐπικριτές, συνεχίζοντας τήν προσφιλή τακτική τους γιά δυσφήμιση τοῦ ΛΣ, πού σέ μιά φάση εἶδε τό φῶς τῆς δημοσιότητας μέσα ἀπό σκανδαλοθηρικά δημοσιεύματα τοῦ τύπου, ἐπιχειροῦν ἀπροκάλυπτα καί ἐπώνυμα πλέον νά προσβάλουν τήν τιμή καί τήν ὑπόληψη τῶν στελεχῶν του. Κατηγοροῦν τό ΛΣ γιά τακτική ἀνταλλαγῶν μέ τούς ἐφοπλιστές καί χρησιμοποιοῦν σάν ἐπιχείρημα τό γεγονός ὅτι πολλά στελέχη του προσλαμβάνονται ἀπό ναυτιλιακές ἑταιρίες. Οἱ κατηγορίες ξεπερνοῦν τά ὅρια τῆς ἀξιολογικῆς κρίσης καί τῆς ἔκφρασης γνώμης καί συνιστοῦν πειθαρχικό ἀδίκημα κατά τόν ὑπαλληλικό κώδικα καί δυσφήμιση κατά τήν ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ποινικοῦ κώδικα. Στή κρίση δέ τῆς ἡγεσίας τοῦ Σώματος ἐναπόκειται ἡ ἄσκηση πειθαρχικῆς διώξης καί ἡ ὑποβολή ἔγκλισης. Δυστυχῶς ἡ ἑκάστοτε ἡγεσία τοῦ Σώματος δέν ἔκανε τίποτα πρός αὐτή τήν κατεύθυνση καί ἄφησε νά αἰωρεῖται ἡ συκοφαντία σέ βάρος τῶν στελεχῶν.

Ἀνεξάρτητα ὅμως ἀπό αὐτό, οἱ ἐπικριτές σκόπιμα ἀγνοοῦν τό γεγονός ὅτι ἕνας μεγάλος ἀριθμός ἀπόμαχων τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων, τῶν Σωμάτων Ἀσφαλείας καί τῆς Δημόσιας διοίκησης γενικότερα χρησιμοποιεῖται ἀπό τήν ἰδιωτική ἐπιχειρηματική δράση. Καί φυσικά πρόκειται γιά συνηθισμένο φαινόμενο στίς ἐλεύθερες οἰκονομίες τῆς Δύσης. Γιατί ἄραγε τόση κακία γιά τούς ἀξιωματικούς Λ.Σ.; Γιατί ἄραγε αὐτή ... διάκριση; Ὁ λόγος ὅμως δέν εἶναι αὐτός πού τόσο ἀπροβλημάτιστα ἐπικαλοῦνται οἱ πολιτικοί ὑπάλληλοι. Εἶναι ἡ ἀνάγκη τοῦ ἰδιωτικοῦ φορέα νά ἐπωφεληθεῖ ἀπό τήν ὀργανωτική καί ἐπαγγελματική πεῖρα στελεχῶν τοῦ δημοσίου. Καί τό λιμενικό Σῶμα ἔχει ἀναδείξει τέτοια στελέχη πού καταξιώθηκαν στό ἑλληνικό καί διεθνή ναυτιλιακό χῶρο μέ τή γνώση τους πάνω σέ ναυτιλιακά θέματα. Ἀλλά ὑπάρχει καί ἡ ἄλλη ὄψη τοῦ νομίσματος. Η πρόωρη ἀποβολή στελεχῶν ἀπό τόν παραγωγικό μηχανισμό δημιουργεῖ τή βιολογική ἀνάγκη ἐξεύρεσης μιᾶς κάποιας θέσης στόν ἰδιωτικό τομέα πού δικαιωματικά τούς ἀνήκει γιά νά συνεχίσουν νά προσφέρουν τίς ὑπηρεσίες τους στήν κοινωνία. Καί γιατί ὄχι, καί στήν οἰκογένειά τους ὅταν ἐπιβάλλονται συμπληρωματικοί πόροι τούς ὁποίους στερήθηκαν ἀπό τό Δημόσιο τό ὁποῖο τούς ἀπέβαλε πρόωρα καί πολλές φορές χωρίς κανένα λόγο. Ἀλήθεια ποιός θά μποροῦσε νά στερήσει ἀπό τούς ἀπόστρατους ἀξιωματικούς αὐτό τό ἀναφαίρετο γιά κάθε ἐλεύθερο ἄτομο δικαίωμα; Ποιός θά μποροῦσε νά καταδικάσει — γιατί περί αὐτοῦ πρόκειται — ἕνα ἄτομο ἀπό τά 50 χρόνια τῆς ἡλικίας του; Καί μήν μᾶς ποῦν μερικοί ὅτι οἱ ἀπόστρατοι λιμενικοί καταλαμβάνουν θέσεις στόν ἰδιωτικό τομέα πού δικαιωματικά ἀνήκουν σέ ἄνεργους νέους. Ἐμεῖς θά εὐχόμαστε νά ἦταν ἔτσι τά πράγματα γιά νά περιοριζόταν ὁ ἀριθμός τῶν νέων πού στεροῦνται ἀπασχόλησης. Δυστυχῶς δέν εἶναι ἔτσι. Ὁ ἰδιωτικός τομέας πού ξέρει πολύ καλά νά κάνει τή δουλειά του θ' ἀναζητοῦσε τέτοια στελέχη ὄχι στό χῶρο τῆς ἀνεργίας, ἀλλά κάπου ἀλλοῦ.

Ὅπως εἶναι γνωστό, παρόμοια προσπάθεια διαχωρισμοῦ τοῦ φορέα τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήθηκε καί ἀπό τή δικτατορική κυβέρνηση μέ τή μεταφορά ὁρισμένων διευθύνσεων σ' ἄλλα ὑπουργεῖα. Μέ τά ἴδια ἐπιχειρήματα. Μάλιστα περιβλήθηκε καί μέ τό σχῆμα νόμου. Σ' ἐποχή ὅμως πού δέν ἦταν δυνατή ἡ διατύπωση ἀντιρρήσεων, ἀλλά καί ὁ διάλογος ἀκόμη. Ἡ διαφορά εἶναι ὅτι οἱ ἀξιωματικοί ΛΣ σήμερα εἶναι βουβοί ἐνῶ τότε φιμωμένοι. Φυσικά ἡ προσπάθεια ἐκείνη ἔπεσε στό κενό. Ἀκριβῶς λόγω ἀνυπαρξίας ἤ ἔστω ἀπροθυμίας κατάλληλων καί ἐξειδικευμένων στελεχῶν. Ἡ κατακραυγή δέ ἀπό τίς ἐνδιαφερόμενες πλευρές καί πρός τήν ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν καί τῶν πλοίων, ἀνάγκασε τό καθεστώς ν' ἐπαναφέρει τίς ὑπηρεσίες του ΥΕΝ στή φυσική τους θέση.

Τά περί ἀναβάθμισης τοῦ ΛΣ καί ἀνάθεσης σ' αὐτό καθηκόντων καθαρῶς «Ἀκτοφυλακῆς» κατά τό πρότυπο τῆς U.S. Coast Guard ὁπωσδήποτε δέν μποροῦν νά γίνουν πιστευτά. Πρόκειται γιά «ὄνειρο θερινῆς νυκτός». Γιατί εἶναι βέβαιο πώς τό Πολεμικό Ναυτικό πού ἔχει τήν ἀποστολή αὐτή δέν εἶναι διατεθειμένο νά παραχωρήσει τό παραμικρό ἀπό τίς ἁρμοδιότητές του. Ἔτσι, ὁ περιορισμός τοῦ ΛΣ μόνο στ' ἀστυνομικά του καθήκοντα θά ὁδηγήσει μέ μαθηματική ἀκρίβεια πολύ σύντομα στή διάλυσή του, ἤ στήν ἀφομίωσή του ἀπό τήν Ἑλληνική Ἀστυνομία, γιατί τότε ἡ ὕπαρξη δύο ἀστυνομικῶν σωμάτων δικαιολογημένα θά θεωρηθεῖ πολυτέλεια. Σημειωτέο ὅτι ἡ Λιμενική Ἀστυνομία παραχωρήθηκε στό ΛΣ γιά νά μπορέσει αὐτό νά ἐκπληρώσει τή βασική ἀποστολή του, ἡ ὁποία εἶναι ἡ διοίκηση τοῦ ΕΝ. Ἂς ἔχουν λοιπόν ὑπόψη τους ἐκεῖνοι πού κρατοῦν στά χέρια τους τίς τύχες τοῦ ΛΣ ὅτι αὐτή καί ἄλλες παρόμοιες ὑποσχέσεις ἐκτοξεύονται στόν ἀέρα γιά λόγους ἐσωτερικῆς κατανάλωσης (home consumption policy).

Τό περίεργο εἶναι ὅτι μέσα σ' αὐτό τό θόρυβο πού γίνεται γύρω ἀπό τήν πολιτικοποίηση, τό Π.Ν. ὄχι μόνο δέν ἀντέδρασε ὅπως θά ὄφειλε, ἀλλά δέν ἔχει πάρει καμμία θέση. Καί εἶχε λόγους τό Ναυτικό νά θέλει τή διατήρηση τοῦ σημερινοῦ σχήματος τοῦ ΥΕΝ καί τοῦ ΛΣ εἰδικώτερα. Σ' ὅλους εἶναι γνωστό πώς ἀπό τόν καιρό τῆς εἰρήνης ὑπάρχει καί προετοιμάζεται ἕνα δεύτερο — ἔστω μικρό — ναυτικό Σῶμα τό ὁποῖο θά προσφέρει τίς πολύτιμες ὑπηρεσίες ὑποστήριξης τοῦ Π.Ν. σέ περίοδο πολέμου. Τά γεγονότα τοῦ τελευταίου πολέμου ἐπιβεβαιώνουν «τοῦ λόγου τό ἀληθές».

Σκέψη γιά ἀντικατάσταση τοῦ σημερινοῦ σχήματος τοῦ ΥΕΝ θά δικαιολογεῖτο ἴσως, ἄν ἡ σημερινή δομή καί ἀπόδοση τοῦ ὑπουργείου εἶχε ὁδηγήσει σέ χρεωκοπία τήν ὑπόθεση τῆς μεγάλης ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ὅμως κατ' ἀντικειμενικές κρίσεις καί κοινή ὁμολογία τό ΥΕΝ ἀνήκει στούς ἀποδοτικώτερους κρατικούς φορεῖς γιά τό λόγο ὅτι εἶναι ἐπανδρωμένο κατά βάση μέ προσωπικό Λ.Σ. Καί εἶναι γεγονός πώς τό ΥΕΝ ἀποτελεῖ παράδειγμα πρός μίμηση γιά τήν ἑλληνική πραγματικότητα, ὅπως προαναφέρουμε. Πανηγυρικά ἀναγνωρίζεται τοῦτο καί ἀπό τήν ἐπιστημονική μελέτη τοῦ Γραφείου ΔΟΞΙΑΔΗ, γιά τό 5ετές πρόγραμμα ἀνάπτυξης τῆς ναυτιλίας καί τῶν λιμανιῶν. Ἡ μελέτη αὐτή ἀποτελεῖ ἴσως τήν πιό ἀμερόληπτη ἀπάντηση στίς ἀνακρίβειες καί τίς συκοφαντίες μερικῶν ὑπαλλήλων τοῦ ΥΕΝ καί ἐκείνων πού κρύβονται πίσω ἀπ' αὐτούς. Παραθέτουμε στή συνέχεια τό κείμενο τῆς παραγρ. 63 τῆς σχετικῆς μελέτης ΔΟΞΙΑΔΗ χωρίς σχόλια, τά ὁποῖα νομίζουμε πώς περιττεύουν:

«Τά πράγματα διευκολύνονται ἀπό τήν ἐπάνδρωση τοῦ Ὑπουργείου. Γιατί τό ΥΕΝ ἔχει καί τούτη τήν ἰδιοτυπία: διαθέτει τό Λιμενικό Σῶμα, ἕνα ἀπό τά λίγα ὀργανωμένα σώματα πού ὑπάρχουν στήν ἑλληνική διοίκηση. Ἐδῶ καί 65 χρόνια (ἱδρύθηκε τό 1919), τό Λιμενικό Σῶμα ἔχει δείξει ὅτι εἶναι ἱκανό νά ἀνταποκριθεῖ στήν ἀποστολή του. Ἐπανδρωμένο μέ στελέχη διαφόρων κατηγοριῶν, ἀπό τόν λιμενοφύλακα ὡς τόν εἰδικό τεχνικό καί τόν ἀνώτατο ἀξιωματικό γενικῆς εὐθύνης, καί ὀργανωμένο στρατιωτικά, καλύπτει τίς ἀνάγκες καί εὔκολα μπορεῖ, ἐφόσον ἡ κυβέρνηση θελήσει νά τό πλαισιώσει καί ἐνισχύσει κατάλληλα, νά καλύψει τίς αὐξημένες ὑποχρεώσεις πού θά τοῦ ἐπιβάλλει ὁ διευρυμένος ρόλος του. Τόν τόνο στό Λιμενικό Σῶμα δίνουν οἱ 450 περίπου ἀξιωματικοί γενικῶν ὑπηρεσιῶν, οἱ

ὁποῖοι, κάτοχοι διπλώματος ἀνωτάτης σχολῆς καί μιᾶς τουλάχιστον ξένης γλώσσας, εἰσάγονται στό Σῶμα μετά ἀπό 18μηνη φοίτηση στήν ἐξειδικευμένη ἐπαγγελματική σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων. Ὅταν ξέρουμε πόσο ἡ ἑλληνική διοίκηση πάσχει ἀπό τήν ἐλλιπή προετοιμασία τῶν ὑπαλλήλων γιά νά ἀνταποκριθοῦν στά καθήκοντά τους, ἡ ὕπαρξη ἑνός ἐξειδικευμένου σώματος στούς κόλπους της πρέπει νά χαιρετισθεῖ καί νάγίνει ὅτι πρέπει γιά νά αὐξήσει τήν ἀπόδοσή του. Ἂς μή ξεχνᾶμει ὅτι σέ προηγμένες χῶρες, στή Γαλλία π.χ., ἡ ἀπόδοση τῆς διοίκησης ὀφείλεται σέ μεγάλο ποσοστό στό ὅτι ὑπάρχουν καί λειτουργοῦν πολλά τέτοια ὀργανωμένα διοικητικά σώματα, ὅπως τό Λιμενικό Σῶμα ἐδῶ. Ἡ πρόσθετη παρατήρηση ὅτι τό Λιμενικό Σῶμα, ἰδίως λόγω τῆς στρατιωτικῆς του ὀργάνωσης, ἔχει λιγότερο προσβληθεῖ ἀπό τή χαλάρωση πού χαρακτηρίζει, δυστυχῶς, τήν ἑλληνική διοίκηση στό σύνολό της, ὁδηγεῖ στό συμπέρασμα ὅτι τό ΥΕΝ εἶναι ἕνα ξεχωριστό ὑπουργεῖο ἀπό τήν πλευρά αὐτή. Ἡ διεύρυνση τῶν ὑποχρεώσεών του πρέπει νά εἶναι ἡ φυσική ἐξέλιξή του».(Δοξ. — Ελλ. -Α927 21).

Ἡ διατήρηση τῆς σημερινῆς ἀβεβαιότητας στό ΥΕΝ προφανῶς βασίζεται στήν πρόθεση ἐλεύσεως καλύτερων ἡμερῶν γιά τήν ὁλοκλήρωση τῆς περίφημης πολιτικοποίησης. Πρός τό παρόν ἐφαρμόζεται «ἡ μέθοδος τοῦ σαλαμιοῦ», μ' ἐπιτυχία μέχρις ἑνός σημείου. Γιατί ποιά ἄλλη ἔννοια ἔχουν οἱ συνεχεῖς «βαθειές τομές» πού γίνονται στό Λ.Σ., καί ἀπομακρύνονται πρόωρα ἄξια καί ἱκανά στελέχη. Ποιά ἄλλη σημασία ἔχει ὁ παραγκωνισμός ἱκανοτάτων στελεχῶν καί ἡ προώθηση ἄλλων ἀκαταλλήλων κατ' ἐπιεική χαρακτηρισμό — εἴτε αὐτοί ἀνήκουν στό προσωπικό Λ.Σ. εἴτε στούς πολιτικούς ὑπαλλήλους ἤ συμβούλους; Βέβαια πρόκειται γιά λίγα ἐπικίνδυνα ἄτομα πού ἀρκοῦν ὅμως νά προκαλέσουν ζημιά στήν εὔρυθμη λειτουργία τῆς ὑπηρεσίας. Καί ὅλα αὐτά πρός δόξαν τῆς ἀξιοκρατίας. Τέτοια περιστατικά πού ἀποδεικνύουν ὅτι ὁ διοικητικός φορέας τῆς ναυτιλίας ὁδηγεῖται πρός τήν κατεύθυνση τῆς πολιτικοποίησης ἔχουν σημειωθεῖ ἀρκετά. Εἶναι δέ γνωστά καί γιαυτό περιττεύει ἡ παράθεσή τους ἐδῶ.

Καιρός εἶναι νομίζουμε νά διαμηνυθεῖ στούς διαφόρους Συλλόγους τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων ΥΕΝ νά συστήσουν στά μέλη τους ν' ἀφήσουν ἥσυχα τά στελέχη τοῦ Λ.Σ., ἀπερίσπαστα στό δυσχερές γιά τίς σημερινές συνθῆκες τῆς ναυτιλίας ἔργο τους, πού ἀνέθεσε ἡ Πολιτεία. Καί ἂς ἀσχοληθοῦν οἱ πολιτικοί ὑπάλληλοι μέ τά καθήκοντά πού τούς ἀνέθεσε ἡ πολιτεία καί τά ὁποῖα τούς ἦταν ἀπόλυτα γνωστά ὅταν ἐπιδίωξαν τήν πρόσληψή τους στό ΥΕΝ.

Δέν ἔχουμε τίποτα τό ὁποῖο νά μᾶς χωρίζει μέ τήν πλειονότητα τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων τοῦ ΥΕΝ. Γιατί ἐκπροσωποῦν μιά συμπαθῆ τάξη ἐργαζομένων, μέ τούς ὁποίους μόνο δεσμοί φιλίας, πολυετοῦς συνεργασίας καί κοινές ἐμπειρίες μᾶς συνδέουν.

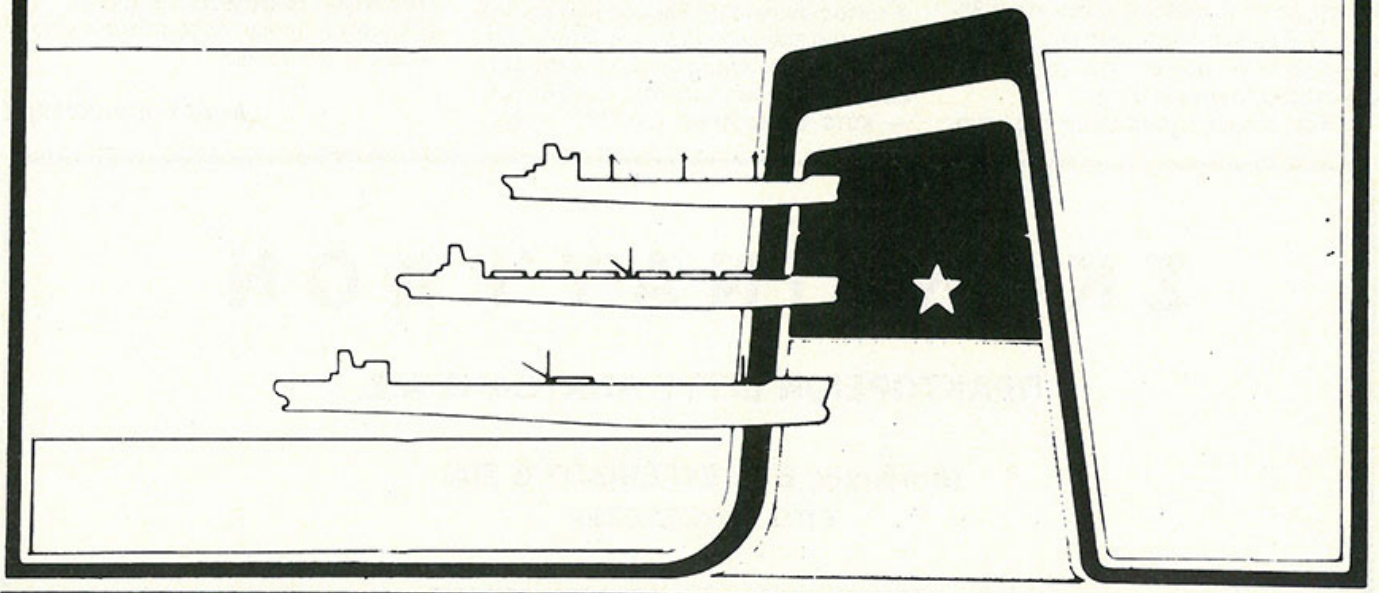
Προσωπικά ὀφείλω νά ὁμολογήσω ὅτι ὑπηρέτησα σάν Προϊστάμενος σ' ἐπιτελικές καί περιφερειακές ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ, στίς ὁποῖες ἡ σύνθεση τοῦ προσωπικοῦ ἦταν μικτή, δηλαδή συνεκροτεῖτο ἀπό στρατιωτικό προσωπικό Λ.Σ. καί πολιτικούς ὑπαλλήλους. Ἡ συνεργασία μου δέ μεταξύ τοῦ προσωπικοῦ αὐτοῦ κατά κοινή ὁμολογία ἦταν ἁρμονική καί ἡ ἀπόδοση τῆς ὑπηρεσίας ἄριστη. Γιατί δέν ὑπῆρχαν τότε προβλήματα.

Καί θά πρέπει νά ἐπισημάνουμε ἐδῶ μέ ἰδιαίτερη ἔμφαση ὅτι στό καίριο θέμα τοῦ διοικητικοῦ φορέα τῆς ναυτιλίας εἶναι ἀδιανόητη ἀνάπτυξη ἀντιθέσεων μεταξύ τῶν στελεχῶν (στρατιωτικῶν — πολιτικῶν ὑπαλλήλων) πού ἔχουν κοινό στόχο τή διοίκηση τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Βέβαια, ὅπως κάθε διοικητικός φορέας, ἔτσι καί αὐτός τῆς ναυτιλίας παρουσιάζει ἀδυναμίες καί προβλήματα πού εἶναι δυνατό νά θεραπευθοῦν, ὄχι μέ τήν ἀπομάκρυνση τῶν στελεχῶν τοῦ Λ.Σ., ἀλλά μέ τήν ἀναδιοργάνωση ὅπου χρειάζεται πάνω στίς σύγχρονες ἀπαιτήσεις τῶν καιρῶν. Γιατί δέν εἶναι «πονάει δόντι κόψει κεφάλι» ὅπως λέει ὁ λαός.

Τά αἴτια αὐτῆς τῆς πραγματικότητας πρέπει ν' ἀναζητηθοῦν ἀλλοῦ. Ἐκτός ἀπό τίς ἐνδογενεῖς ἀδυναμίες τοῦ Λ.Σ., ἡ σημερινή κατάσταση πῆρε διαστάσεις ἀπό τότε πού ἄρχισε ὁ θόρυβος γύρω ἀπό τήν περίφημη «πολιτικοποίηση». Καί

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

εἶναι ἀπότοκη τῆς τακτικῆς πού ἀκολουθήθηκε τά τελευταῖα χρόνια καί τοῦ κλίματος πού καλλιεργήθηκε γύρω ἀπό τό πείραμα αὐτό.

Κατ' ἀρχή, τό ΥΕΝ καί εἰδικώτερα τό ΛΣ, πού βασικά φέρνει τό βάρος τῆς ἐπιτελικῆς καί ἐκτελεστικῆς ἐξουσίας, εἶναι ὑποχρεωμένο ν' ἀντιμετωπίζει τήν ἀποστολή του ὑπό διπλή καί ἀντιφατική πολλές φορές ἰδιότητα. Δηλαδή τῆς μεγάλης παραδοσιακῆς ναυτιλιακῆς χώρας κατά πρῶτο λόγο καί τῆς παράκτιας χώρας μέ 3.000 νησιά καί 16.000 χλμ. ἀνάπτυγμα ἀκτῶν κατά δεύτερο λόγο. Ἡ πρώτη ἀπό τίς δύο αὐτές ἰδιότητες ἐπέβαλε ἰδιαίτερη εὐαισθησία καί λεπτούς χειρισμούς ἀπό μέρους τῶν στελεχῶν τοῦ σώματος, γιατί πολλές φορές βρισκόταν ἀνάμεσα σέ συμπληγάδες πέτρες. Θάπρεπε δηλαδή νά συμπεριφέρεται ἔτσι ὥστε, νά προσελκύει τό ἑλληνόκτητο πλοῖο στό ἐθνικό νηολόγιο ἀπό τή μιά πλευρά καί νά ἐφαρμόζει φιλεργατική ναυτική πολιτική ἀπό τήν ἄλλη, κάτω ἀπό πραγματικές συνθῆκες ἀδυναμίας χρηματοδότησης τοῦ πλοίου καί ἐξασφάλισης ἐθνικῶν μεταφορῶν γι αὐτό. Ὅπως εἶναι φυσικό, πιθανό νά μή τά κατάφερε πάντοτε νά παίξει καί τούς δύο αὐτούς ρόλους μ' ἐπιτυχία, μ' ἄμεση συνέπεια τή δυσαρέσκεια τῆς μιᾶς ἤ τῆς ἄλλης ἀπό τίς ἐνδιαφερόμενες πλευρές.

Κατά τήν γνώμη μου, μιά γενέα μελοντική ἀναδιοργάνωση τοῦ ΥΕΝ καί τοῦ Λ.Σ. ἐπιβάλλεται χωρίς καθυστέρηση. Θά πρέπει δέ νά στοχεύει μακροπρόθεσμα στή ριζική βελτίωση στό μέγιστο δυνατό τῆς παραγωγικότητας καί ὑπευθυνότητας τοῦ διοικητικοῦ φορέα τῆς ναυτιλίας. Ὁ στόχος ὅμως αὐτός δέν μπορεῖ νά ὑλοποιηθεῖ παρά μόνο μέ ρεαλιστική καί ἐθνική πολιτική (ὄχι κομματική), μέ σταδιακά καί προσεχτικά βήματα. Οἱ βασικές προτάσεις πού θά μποροῦσα νά κάνω πάνω στό θέμα αὐτό ἔχουν περιληπτικά ὡς ἑξῆς:

— Κατ' ἀρχή ἡ ἐξασφάλιση τῆς κανονικῆς ἐξέλιξης τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων τοῦ ΥΕΝ, μέ βάση τά τυπικά καί οὐσιαστικά τους προσόντα καί ἡ ἐξάλειψη τῆς νοοτροπίας ἐπιβολῆς διακρίσεων μεταξύ αὐτῶν καί στρατιωτικοῦ προσωπικοῦ Λ.Σ. ἀποτελοῦν τήν πεμπτουσία γιά τήν ἁρμονική συνύπαρξη στό ἴδιο ὑπουργεῖο, πρός ἐπίτευξη τοῦ κοινοῦ στόχου πού εἶναι ἡ ἐξυπηρέτηση τοῦ πλοίου καί τῶν ναυτικῶν μας. Παράλληλα ἐπιβάλλεται ἡ τήρηση τῶν στελεχῶν, εἴτε αὐτά εἶναι στρατιωτικοί Λ.Σ. εἴτε πολιτικοί ὑπάλληλοι, μακριά ἀπό κάθε πολιτική κατάσταση κατά τήν ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων τους, ὅπως ἐπιτάσσει τό σύνταγμα.

— Ἡ βασικώτερη ἀπό τίς ἐνδογενεῖς ἀδυναμίες τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἶναι ἀπόρροια τοῦ μωσαϊκοῦ πού τό συνθέτει. Ἡ διαφορετική δηλαδή προέλευση τῶν ἀξιωματικῶν (πτυχιούχων ἀνωτάτων σχολῶν, ἀξιωματικῶν Ε.Ν. προέλευσης ΑΔΣΕΝ καί τεχνικῶν ἀπευθείας κατάταξης). Γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ὁμοιογενείας τῶν ἀξιωματικῶν καί τήν ἐξάλειψη τῶν διακρίσεων ἀπαιτεῖται ἡ καθιέρωση ἐνιαίας προέλευσης μέ 4ετή φοίτηση στή Σχολή Ναυτικῶν Δοκίμων καί μέ τήν ἴδια δυνατότητα ἐξέλιξης μέχρι καί τό βαθμό τοῦ Ἀρχηγοῦ Λ.Σ. Ἀποτελεῖ κοινή συνείδηση πιά, πώς τό πτυχίο τῆς Ἀνωτάτης Σχολῆς δέν φτάνει μόνο του. Ὅπως δέν ἐπαρκεῖ καί τό δίπλωμα Γ' τάξεων πλοιάρχων ἤ μηχανικοῦ Ε.Ν. Ἡ ἀπόκτηση πτυχίου ἀνώτατης σχολῆς ἀπό ἀξιωματικό Λ.Σ. προέλευσης ΑΔΣΕΝ ἤ καί ἀντίστροφο, ὁπωσδήποτε δέν εἶναι ἐκεῖνο πού ἐννοοῦμε ἐδῶ, γιατί δέν ἀποτελεῖ λύση.

— Ἡ δημιουργία **κλάδων ἤ εἰδικοτήτων** γιά τούς ἀξιωματικούς καριέρας ἀπό ἕνα βαθμό καί πάνω καί γιά τό λοιπό προσωπικό ἀνεξαρτήτως βαθμοῦ εἶναι ὁ τρίτος ἀναγκαῖος θεσμός πού ἐπιβάλλεται γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τῆς κρατικῆς μηχανῆς. Χωρίς ὅμως νά ἐξασφαλισθεῖ ἐξειδίκευση στά κατώτερα ὄργανα — κατά τό πρότυπο τοῦ Π.Ν. — κάθε προσπάθεια πού θά περιορισθεῖ στούς ἀξιωματικούς καριέρας πιστεύουμε ὅτι θά πέσει στό κενό.

— Ἡ μετεκπαίδευση καί ἡ συνεχής ἐπιμόρφωση τοῦ προσωπικοῦ Λ.Σ. ὥστε νά μπορέσει αὐτό ν' ἀνταποκριθεῖ στίς σύγχρονες ἀπαιτήσεις τῆς ναυτιλίας, εἶναι ἕνα μεγάλο κεφάλαιο στό ὁποῖο θά πρέπει νά δοθεῖ ἰδιαίτερη ἔμφαση.

— Περισσότερη ναυτικότητα στό Σῶμα, ὄχι μόνο δέν βλάπτει, ἀλλά συμβάλλει σημαντικά στήν κατανόηση τῶν προβλημάτων τῶν ναυτικῶν καί τοῦ πλοίου. Παράλληλα ἡ γνώση τῆς ἀγγλικῆς θεωρεῖται σήμερα τό «ἥμισυ τοῦ παντός» γιά τήν σωστή ἐκτέλεση τῆς ἀποστολῆς τοῦ Λιμενικοῦ Ἀξιωματικοῦ.

— Τέλος, εἶναι σημαντική καί ἀναγκαία ἡ ἀναβάθμιση τοῦ ΥΕΝ σέ καλλίτερη θέση μεταξύ τῶν ἄλλων ὑπουργείων ἀπό πλευρᾶς σημασίας γιά τήν ἐθνική οἰκονομία, ὅπως κατ' ἐπανάληψη ἔχει τονισθεῖ τοῦτο ἀπό τίς στῆλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Γιά ὅλους τούς παραπάνω λόγους, θεωροῦμε ἐπιτακτική τήν ἀνάγκη τῆς ἄμεσης ἀποκαταστάσεως τῆς γαλήνης στίς ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ. Ὁ στόχος αὐτός ἐπιβάλλει νά πᾶμε λίγα χρόνια πρίν. Νά ξεκινήσουμε δηλαδή ἀπό τό σημεῖο ἐκεῖνο πού ἐμφανίστηκαν τά πρῶτα συμπτώματα τῆς νόσου. Ἀπό ἐκεῖ καί πέρα δέν θά χρειασθεῖ πολύ δουλειά, γιά νά διορθωθοῦν τά κακῶς κείμενα. Καί πρῶτα ἀπ' ὅλα εἶναι ἀνάγκη νά σταματήσει ἡ συνέχιση τῶν πειραματισμῶν, γιατί δοκιμάστηκαν καί ἀπέτυχαν. Μιά τέτοια διαπίστωση δέν ἀποτελεῖ ἀδυναμία ἀλλά ἀντίθετα, φανερώνει σοβαρότητα καί ὑπευθυνότητα. Τό πρόσφατο παράδειγμα τῆς γαλλικῆς κυβέρνησης ἡ ὁποία ἀπέσυρε τό ἐπίμαχο νομοσχέδιο γιά τήν παιδεία **ἐπιβεβαιώνει «τοῦ λογου τό ἀληθές».** Ἐπιτέλους, ἐπιβάλλεται ἡ ἀποκατάσταση τῆς τάξης σ' αὐτό τό Ὑπουργεῖο.

ΑΝΑΣΤ. ΔΗΜΑΡΑΚΗΣ

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)



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ἱδρύθη ὑπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν:

  «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD,LONDON» καί «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»

  εἰς τούς ὁποίους εἶναι ἠσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 18.000.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δεοκτώ δισεκατομμύρια Δολλάρια).

- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπό Ἕλληνας ἐφοπλιστάς.

- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.

- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καί τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.

- Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὀργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος 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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΟΥ 1986

Τοῦ Δρα Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

Οἱ νομοθετικές ἐξελίξεις πού σημειώθηκαν κατά τήν διάρκεια τοῦ 1986 στό τομέα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου δέν εἶναι δυνατόν νά θεωρηθοῦν ἀξιόλογες:

Τρεῖς κυρωτικοί νόμοι Διεθνῶν Συμβάσεων καί πέντε Προεδρικά Διατάγματα ὄχι σπουδαίας σημασίας ἀπετέλεσαν ὅλο τό νομοθετικό ναυτιλιακό ἔργο τοῦ χρόνου πού πέρασε μαζύ μέ ἕνα ἀριθμό Ὑπουργικῶν Ἀποφάσεων.

Φαίνεται, ὅτι τήν φτώχεια τῆς ναυτιλίας ἀκολούθησε κάι ἡ πενιχρότητα τῆς νομοθετικῆς παραγωγῆς.

Οἱ Ἀποφάσεις τῶν Δικαστηριων πού ἐκδόθηκαν κατά τό 1986 στόν ναυτιλιακό τομέα σέ σύγκριση μέ τό περασμένο ἔτος 1985 δέν παρουσιάζουν ἰδιαίτερο ἐπιστημονικό ἐνδιαφέρον ἐπίσης.

Ἐνδιαφέρον ἀπό ἄποψη πρακτικῶν συνεπειῶν στήν ναυτιλία παρουσίασαν μόνον οἱ ἀποφάσεις οἱ σχετικές μέ τήν νομιμότητα τῶν ἀπεργιῶν πού κηρύχθηκαν κατά τήν διάρκεια τοῦ 1986.

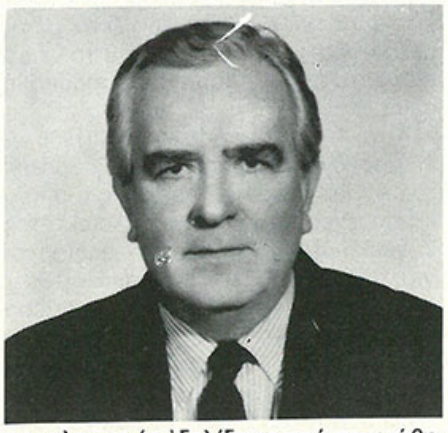
Ἦταν πυκνές οἱ ἀπεργιακές κινητοποιήσεις τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ κατά τόν χρόνο πού πέρασε, πολλές τῶν ὁποίων ἦσαν τοπικοῦ χαρακτῆρος, ὅπως π.χ. Κέρκυρα — Ἠγουμενίτσα, Ρίο Ἀντίρριο κλπ.

Ὅλες οἱ Ἀποφάσεις τῶν Δικαστηρίων πού ἐκδόθηκαν κατά τό 1986 κατά τήν διαδικασία τῶν ἀσφαλιτικῶν μέτρων, πλήν μιᾶς Ἀποφάσεως, χαρακτήρισαν τίς κηρυχθεῖσες ἀπεργίες ὡς παράνομες κάι καταχρηστικές.

Κοινό σκεπτικό περίπου ὅλων τῶν Ἀποφάσεων πού χαρακτήρισαν παράνομες τίς ἀπεργίες, ὅπως ἡ 736/1986, ἡ 1931/1986 ἡ 1932/1986 ἡ 1933/1986 Πρωτοδικείου Πειραιῶς εἶναι: ὅτι ὅλα τά προβληθέντα αἰτήματα κατά τόν κύριο κορμό τους, εἶχαν ἀναντίρρητα οἰκονομικό περιεχόμενο κάι χαρακτήρα. Κυρίως, τονίστηκε στίς Ἀποφάσεις αὐτές ὅτι οἱ αἰτούμενες μισθολογικές αὐξήσεις, εἶναι ἀντίθετες μέ τίς ἀπαγορεύσεις πού ἔχουν θεσπισθεῖ μέ τήν πράξη Νομοθετικοῦ περιεχομένου τῆς 18.10.1985 ἡ ὁποία ἀργότερα κυρώθηκε μέ τόν Νόμο 1584/1986.

Ἐξαίρεση ἀπετέλεσε ἡ 3135/1986 Ἀπόφαση τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐκδοθεῖσα καί αὐτή κατά τήν διαδικασία τῶν ἀσφαλιστικῶν μέτρων μέ τήν ὁποία κρίθηκε νόμιμη ἡ κηρυχθεῖσα ἀπό τήν ΠΝΟ ἀπεργία τῆς 1/12/86. Βέβαια ἡ Ἀπόφαση αὐτή μετά ἀπό λίγες ἡμέρες οὐσιαστικά ἀνακλήθηκε μέ τήν 1485/86 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς πού ἐκδόθηκε σέ τακτική δικάσιμο, ἀφοῦ βεβαίως ἡ ἀπεργία εἶχε πραγματοποιηθεῖ.

Ἔτσι οἱ εἰδικότερες νομοθετικές καί



νομολογιακές ἐξελίξειες πού σημειώθηκαν κατά τό 1986 ἔχουν ὡς ἑξῆς:

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Νομοθεσία

— Στό ΦΕΚ 65Α τήν 19.5.86 δημοσιεύτηκε ὁ Νόμος 1594/1986 μέ τόν ὁποῖο κυρώθηκε ἡ 133 Διεθνής Σύμβασης Ἐργασίας «γιά τήν ἐνδιαίτηση τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις).

— Στό ΦΕΚ 107/Α τῆς 18.7.86 δημοσιεύτηκε ὁ Νόμος 1637/1986 μέ τόν ὁποῖο κυρώθηκε ἡ 92 Διεθνής Σύμβαση Ἐργασίας» γιά τήν ἐνδιαίτηση τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων (ἀναθεωρητική τοῦ 1949).

— Στό ΦΕΚ 109/Α τῆς 18/7/86 δημοσιεύτηκε ὁ Νόμος 1639/1986 μέ τόν ὁποῖο κυρώθηκε ἡ 71 Διεθνής Σύμβαση Ἐργασίας γιά τίς συντάξεις τῶν ναυτικῶν».

— Στό ΦΕΚ 5Α τῆς 22.1.86 δημοσιεύτηκε τό Π.Δ. 12/1986 μέ τό ὁποῖο συμπληρώνεται τό ἄρθρο 2 τοῦ ΠΔ 417/1978 ΦΕΚ 84Α/1978 «περί συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητας ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόρων.

Στό ΦΕΚ 33Α τῆς 26.3.1986 δημοσιεύτηκε τό Π.Δ. 95/1986 «γιά τήν ὀργανωτική σύνθεση τοῦ πληρώματος τοῦ Ὠκεανογραφικοῦ πλοίου «ΑΙΓΑΙΟΝ» τοῦ Ἰνστιτούτου Ὠκεανογραφικῶν καί Ἁλιευτικῶν Ἐρευνῶν.

— Στό ΦΕΚ 289Β τῆς 24.4.1986 δημοσιεύτηκε ἡ ὑπ' ἀριθ. 70003/1639/1986 Ἀπόφαση ΥΕΝ «καθορισμός συνθέσεως Φ/Γ πλοίων ἀνεπάνδρωτου μηχανοστασίου UMS - ACCU κλπ. ὁλικῆς χωρητικότητος 500 - 3.000 κόρων.

— στό ΦΕΚ 59Β τῆς 21.2.1986 δημοσιεύτηκε ἡ ὑπ' ἀριθ. 70003/75/1986 Ἀπόφαση ΥΕΝ «Καθορισμός Ὀργανικῆς συνθέσεως αὐτοματοποιημένων φορτηγῶν ποντοπόρων πλοίων ἄνω τῶν 3.000 κοχ.

Στό ΦΕΚ 83Β τῆς 25.6.86 δημοσιεύτηκε τό Π.Δ. 202/1986 Ὀργανική σύνθεση τοῦ πληρώματος τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου «Εὐγένιος Εὐγενίδης».

Κατά τήν διάρκεια τοῦ 1986 ὑπογράφηκαν καί κυρώθηκαν οἱ πιό κάτω Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικῆς Ἐργασίας.

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας κάι ἀμοιβῶν πληρωμάτων πορθμείων ἐσωτερικοῦ πού ἐκτελοῦν πλόες μέχρι ἀπόστασης 30 ναυτικῶν μιλίων (κύρωση μέ τήν 70114/3993/4.9.86 Ἀπόφ. ΥΕΝ.).

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Ἐπιβατηγῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Πλοίων (κύρωση μέ τήν 70114/3991/4.9.86 Ἀπόφαση ΥΕΝ).

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων ποντοπορων φορτηγῶν πλοίων 4.500 τόννων d.w. καί ἄνω. (Ἔγκριση αὐξήσεων μέ τήν 70114/5306/28.11.86 Ἀπόφαση ΥΕΝ).

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πλοιαρχων Φορτηγῶν Πλοίων 4.500 τον. d.w. καί ἄνω (κύρωση μέ τήν 70114/5424/28.11.86 Ἀπόφαση ΥΕΝ).

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας πληρωμάτων Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων ἀπό 81-4.500 τον. d.w. (ἔγκριση αὐξήσεων μέ τήν 70114/5425/1.12.86 Ἀπόφαση ΥΕΝ.).

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Πορθμείων Ἐσωτερικοῦ πού ἐκτελοῦν πλόες μέχρι ἀπόστασης 30 ναυτικῶν μιλίων (Κύρωση μέ τήν 70114/3993/4.9.86).

— Συλλογική Σύμβαση Πλοιάρχων Μεσογειακῶν καί Τουριστικῶν Ἐπιβατηγῶν πλοίων. (κύρωση μέ τήν 70114/3990/4.9.1986 Ἀπόφαση. ΥΕΝ).

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Ἐπιβατηγῶν Μεσογειακῶν καί Τουριστικῶν πλοίων (κύρωση μέ τήν 70114/3992/4/.9.86 Ἀπόφαση ΥΕΝ).

Νομολογία

ΚΑτά τήν ὑπ' ἀριθ. 174/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς εἶναι ἔγκυρη ἡ συμφωνία γιά παροχή ἐργασίας ἀπό ναυτικό, περισσοτέρων τῆς μιᾶς εἰδικοτήτων, μέσα στά νόμιμα χρονικά ὅρια. Ἐάν οἱ ἐργασίες πού ἐκτελεῖ ὁ ναυτικός εἶναι αὐτοτελεῖς καί διαφορετικές ἡ μία ἀπό τήν ἄλλη ὁ ναυτικός δικαιοῦται κατ' ἐλάχιστο ὅριο τίς πλήρεις νόμιμες ἀποδοχές ὅλων τῶν ἐργασιῶν καί ἄν ἀκόμη δέν παρέχονται κατά τρόπο πλήρη, γιά λόγους πού ἀφοροῦν τόν ἐργοδότη ἐφ' ὅσον ὁ ναυτικός ἔθεσε στήν διάθεση τοῦ πλοίαρχου τίς ἐργασίες πού ἀνέλαβε.

Στή σχετική Ἀπόφαση περαιτέρω το-

νίζεται ὅτι ἐάν ὑπάρχει ὑποαπασχόληση στήν ἐκτέλεση τῶν ἐργασιῶν μιᾶς τῶν εἰδικοτήτων, γίνεται μείωση τῶν ἀποδοχῶν μόνον ὅταν ἡ ὑποαπασχόληση ὀφείλεται σέ ἀνωτέρα βία ἤ συμφωνήθηκε μέ ρήτρα ὑποαπασχόλησης. Ἔτσι ἡ πλημμελής ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων τῆς μιᾶς εἰδικότητας, δέν ἀναιρεῖ τήν ἀξίωση πού ἔχει ὁ ναυτικός ἐπί τῶν πλήρων καί χωρίς περικοπή ἀποδοχῶν αὐτῆς.

Ἡ περίπτωση ἀφορᾶ σέ ναυτολόγηση ναυτικοῦ μέ δύο εἰδικότητες, μαγείρου καί θαλαμηπόλου, (μαγειροκαμαρῶτος) καί κατά τήν σύμβαση ναυτολογήσεως μέ πλήρεις ἀποδοχές, ὅρους καί καθήκοντα τῶν δύο εἰδικοτήτων.

Σύμφωνα μέ τήν Ἀπόφαση, ἡ ἔννοια τῆς πλήρους παροχῆς καί τῶν δύο ἐργασιῶν μαγείρου καί θαλαμηπόλου προκύπτει μέ καλόπιστη ἑρμηνεία τῆς σχετικῆς συμβάσεως καί σύμφωνη μέ τά συναλλακτικά ἤθη.

Τέλος, στήν αὐτή Ἀπόφαση τονίζεται ὅτι τό ἐπίδομα ψυγείου πού παρέχεται στόν θαλαμηπόλο, προϋποθέτει ἐκτέλεση τῆς ἐργασίας καί δέν ἀποτελεῖ τακτικό μηνιαῖο ἐπίδομα.

Ἐπίσης τό ἐπίδομα ἀρτοποιΐας δέν καταβάλλεται στόν μάγειρο ἄν τό πλοῖο ἔχει μηχανικό ζυμωτήριο.

— Σύμφωνα μέ τήν 882/1985 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας συνάπτονται μεταξύ τῶν περισσότερο ἀντιπροσωπευτικῶν ὀργανώσεων ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν πού κρίνονται ἔτσι, ἐλεύθερα ἀπό τόν Ὑπουργό Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Οἱ Συλλογικές Συμβάσεις μετά τήν κύρωση καί δημοσίευσή τους στό ΦΕΚ προσλαμβάνουν χαρακτήρα κανονιστικῆς Διοικητικῆς Πράξεως καί δεσμεύουν γιά τήν κατηγορία τῶν πλοίων πού ἀναφέρονται σ' αὐτές πέραν ἀπό τίς συμβαλλόμενες ὀργανώσεις καί τις ἄλλες πού δέν ἔχουν συμβληθεῖ.

Κατόπιν τούτου, ἡ Συλλογική Σύμβαση πού ἔχει συναφθεῖ μετά τῆς Ε.Ε.Ε. καί τῆς Π.Ν.Ο. γιά τίς ὑπαγόμενες στήν δύναμη τίς ὀργανώσεις πλήν τῆς ΠΕΜΕΝ καί τῆς ΠΕΝΕΝ τίς ὁποῖες δέν ἐκπροσωποῦσε κατά τήν σχετική σύναψη, ἰσχύει καί γιά τίς ὀργανώσεις αὐτές.

Τέλος, ἰσχύει, γιάὅλους τούς Ἕλληνες ναυτικούς ὁποιασδήποτε εἰδικοτητας πού ὑπηρετοῦν στά πλοῖα τῆς κατηγορίας πού ἀναφέρεται ἡ Συλλογική Σύμβαση.

— Κατά τήν 12/1986 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς στόν «κλειστό μισθό» περιλαμβάνονται οἱ αὐξήσεις τῶν μεταγενεστέρων Συλλογικῶν Συμβάσεων ἐπί τοῦ βασικοῦ μισθοῦ καί τῶν καθιερουμένων ἐπιδομάτων ὡς καί τά ἐπιδόματα πού γιά πρώτη φορά καθιερώνονται μέ τίς νέες Συλλογικές Συμβάσεις ἐφ' ὅσον τό σύνολον τῶν καταβαλλομένων ἀποδοχῶν ἐξακολουθεῖ νά μήν εἶναι κατώτερο τῶν νομίμων μέ τά νέα ἐπιδόματα καί δέν ὑπάρχει ἀντίθετη συμβατική ρύθμιση μέ τήν ἀτομική συμφωνία.

Ἐπιμίσθιο καλῆς ἀποδόσεως τακτικά παρεχόμενο ἀποτελεῖ μέρος τῶν τακτικῶν ἀποδοχῶν καί συμψηφίζεται μέ τίς μεταγενέστερες αὐξήσεις καί τά νέα ἐπιδόματα ὑπό τίς παραπάνω προϋποθέσεις.

Κατά τήν αὐτήν ἀπόφαση 12/1986 εὐθύνεται ὁ Πλοίαρχος κατά τό ἄρθρο 651 τοῦ ΑΚ καί γιά τίς ἐξ ἀμελείας του προξενούμενες ζημίες στούς πλοιοκτῆτες. Συγκεκριμένα εὐθύνεται ὁ πλοίαρχος γιά τόν μή καταλογισμό ἀπό ἀμέλεια στίς ἀποδοχές τοῦ Ναυτικοῦ ἐμβάσματος πού ἔστειλε ὁ ἴδιος ὁ Πλοίαρχος κατ' ἐντολή τοῦ Ναυτικοῦ στήν οἰκογένειά του.

Τό ποσόν αὐτό εἶναι νόμιμο νά παρακρατηθεῖ ἀπό τίς ἀποδοχές τοῦ Πλοιάρχου καί νά συμβηφισθεῖ.

— Κατά τήν 487/1986 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἡ εἰδική Συλλογική Σύμβαση τοῦ ἔτους 1976 γιά πλόες στό Λίβανο προβλέπει ἕκτακτο ἐπίδομα γιά τίς προσεγγίσεις σέ λιμάνια τοῦ Λιβάνου.

Ἡ εἰδική αὐτή Συλλογική Σύμβαση ἐφαρμόζεται μόνο σέ ἐμπορικά φορτηγά πλοῖα καί ὄχι σέ ἐπιβατηγά.

Δέν χωρεῖ ἀναλογική ἐπέκταση καί ἐφαρμογή.

Οἱ Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικῆς Ἐργασίας εἶναι ὑποχρεωτικές μόνο στά πλοῖα τίς προβλεπόμενες ἀπό αὐτές κατηγορίας.

Τά μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ Ε/Π — Ο/Γ τουριστικοῦ πλοίου πού προσεγγίζει στό Λίβανο δέν δικαιοῦνται τό ἕκτακτο ἐπίδομα καί ἔτσι ἡ μή καταβολή του δέν συνιστᾶ βαρειά παράβαση καθηκόντων κατά τό ἄρθρο 74 τοῦ ΚΙΝΔ.

Ἔτσι πλόες Ε/Π — Ο/Γ τουριστικοῦ πλοίου σέ ἐμπόλεμη περιοχή τοῦ Λιβάνου χωρίς τήν συναίνεση τοῦ Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ λόγο καταγγελίας τῆς Συμβάσεως σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 84 τοῦ ΚΙΝΔ καθόσον δέν ἔχει ὑποχρέωση ὁ Ναυτικός νά ἐκτεθεῖ σέ κινδύνους πολεμικῶν ἐνεργειῶν χωρίς τήν ρητή ἤ σιωπηρή συναίνεσή του.

Ἔτσι ὁ ναυτικός πού ἀπολύεται κατ' αὐτόν τόν τρόπο καί συνεπῶς ἀπό ὑπαιτιότητα τοῦ πλοίου δικαιοῦνται τό μισθό ὁλοκλήρου τοῦ μήνα.

— Κατά τήν αὐτήν 487/1986 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς οἱ σχετικές μέ τήν σύνθεση τοῦ Πληρώματος καί τήν ἀναπλήρωσή τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ διατάξεις τῶν ἄρθρων 87 καί 88 τοῦ ΚΔΝΔ ἀνάγονται στό Δημόσιο Δίκαιο.

Ἐφαρμόζονται οἱ διατάξεις αὐτές ὡς καί ἐκεῖνες τοῦ ΠΔ 177/74 γιά τήν ὀργανική σύνθεση πληρωμάτων ἐπιβατηγῶν πλοίων ὡς καί τοῦ Ν.Δ. 2651/53 γιά τήν σύνθεση πληρωμάτων Ἑλληνικῶν πλοίων, μόνο στά πλοῖα ὑπό Ἑλληνική Σημαία.

Εἶναι δυνατή ἡ ἐφαρμογή τῶν ἀνωτέρω διατάξεων καί σέ πλοῖα ὑπό ξένη σημαία μόνο μέ εἰδική συμβατική πρόβλεψη.

Γενική καί ἀόριστη συμφωνία περί ἐφαρμογῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ Νόμου καί τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων κατ' ἀποκλεισμό τῆς Ξένης Νομοθεσίας, δέν εἶναι ἀρκετή οὔτε μπορεῖ νά θεμελιώσει ἀξίωση για μισθό ἐλλείποντος.

Οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ἐργασίας κατά τήν 10/9/1986 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐφαρμόζονται στούς Ἕλληνες καί ἀλλοδαπούς ναυτικούς πού ἐργάζονται σέ ἑλληνικά πλοῖα.

Τό Ἑλληνικό ὡς ἁρμόζον δίακον κατά τό ἄρθρο 25 τοῦ Α.Κ. πού διέπει τήν σύμβαση ναυτολογήσεως διεθνοῦς χαρακτήρα ἐφαρμόζεται ὅταν προκύπτει ἀπ' ὅλες τίς εἰδικές συνθῆκες.

Γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ Ἑλληνικοῦ δικαίου σέ πλοῖα ὑπό ξένη σημαία πρέπει νά θεωρηθοῦν ὡς εἰδικές συνθῆκες, ὅλα τά στοιχεῖα τῆς σύμβασης καί ἀντικειμενικές κάι ὑποκειμενικες περιστάσεις πού συνδέονται μέ ὁποιοδήποτε τρόπο μέ τήν σύμβαση ἀλλά καί τά συμβαλλόμενα μέρη.

Γιά την ὑπαγωγή συμβάσεως ἀλλοδαπῶν ναυτικοῦ στό Ἑλληνικό δίκαιο ἐφ' ὅσον ὑπηρετεῖ σέ πλοῖο ὑπό ξένη σημαία δέν ἀρκεῖ τό γεγονός ὅτι ἡ κατάρτιση τῆς συμβάσεως ἔγινε στόν Πειραιᾶ καί ἡ συμφωνία τῶν ἀποδοχῶν σέ δραχμές.

Ἐπίσης μέ τήν αὐτή Ἀπόφαση 162/1986 τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς διευκρινίστηκε ὅτι ἡ τυποποιημένη ἐκκαθαριστική ἐξοφλητική δήλωση λογαριασμοῦ μισθοδοσίας δέν ἔχει τήν ἔννοια παραιτήσεων ἤ ἀφέσεως χρέους ἀπό τίς ἐνδικες ἀξιώσεις γιά διαφορές ἀποδοχῶν.

Ὁ ὅρος ἀποδοχές διαλαμβάνει τήν ἀποζημίωση ἀδείας καί ἀπολύσεως στίς ὁποῖες δέν γίνεται συγκεκριμένη ἀναφορά καί πάντως ἡ δήλωση αὐτή ἀναφερόμενη σέ νόμιμες ἀποδοχές θά ἦταν ἄκυρη.

— Σύμφωνα μέ τήν 858/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας πού καταρτίστηκαν νόμιμα, καταλαμβάνουν καί τίς πρό αὐτῶν, ἀτομικές συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας, οἱ ὁποῖες ἀπό τῆς ἰσχύος τῆςΣυλλογικῆς Συμβάσεως, θεωροῦνται ὅτι περιέχουν αὐτοδικαίως τούὅρους αὐτῆς.

Ἔτσι ἡ σχετική διάταξη τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, περί ἀναδρομικῆς ἰσχύος των καί ἐπί τῶν ἀτομικῶν συμβάσεων, εἶναι ἔγκυρη καί ἰσχυρή.

Ἐπίσης στή σχετική Ἀπόφαση τονίζεται ὅτι οἱ Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικῆς Ἐργασίας, θέτουν κανόνες δικαίου, πού δεσμεύουν, ὄχι μόνο τίς συμβαλλόμενες ὀργανώσεις, ἀλλά καί τίς ἄλλες πού δέν ἔχουν συμβληθεῖ, γιά τά πλοῖα τῆς κατηγορίας πού προβλέπουν.

— Σύμφωνα μέ τήν 778/1986 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς στηριζομένη στίς διατάξεις τῶν Δ.Σ. 23 πού κυρώθηκε μέ τόν νόμο 1130/1981, τά ἔξοδα παλιννοστήσεως δέν μποροῦν νά ἐπιβαρύνουν τόν ναυτικό, ἐφ' ὅσον ἀπολύεται γιά ὁποιασδήποτε αἰτία, πού δέν καταλογίζεται σ' αὐτόν.

'Η ἀνωτέρω διάταξη ὑπερισχύει κάθε ἀντίθετης διάταξης καί ἐκείνης τοῦ ἄρθρου 78 τοῦ ΚΙΝΔ παρ. 2 κατά τήν ὁποία, ὁ ναυτικός δέν ἔχει δικαίωμα παλιννοστήσεως ἄν στήν περίπτωση τοῦ ἄρθρου 73 τοῦ ΚΙΝΔ λύεται ἡ σύμβαση πρίν ἀπό τήν συμπλήρωση ἔτους.

Κατά τήν 'Απόφαση οἱ διατάξεις γιά τήν παλιννόστηση εἶναι δημοσίας τάξεως καί ἡ ἰδιωτική βούληση δέν μπορεῖ νά ἀποκλείσει τήν ἐφαρμογή τους ἤ νά τήν τροποποιήσει σέ βάρος τοῦ ναυτικοῦ. Ὅμως στή συγκεκριμένη περίπτωση ὑπάρχει πρόωρη καί ἀδικαιολόγητη καταγγελία τῆς συμβάσεως ἀπό τόν ναυτικό, μέ ἔγγραφη παραίτηση γιά δῆθεν «οἰκογενειακούς λόγους» ὁπότε ἡ αἰτία λύσεως τῆς συμβάσεως καταλογίζεται στό ναυτικό ὁ ὁποῖος στήν περίπτωση αὐτή στερεῖται παλοννοστήσεως.

Συναφῶς τονίζεται στήν ἴδια 'Απόφαση ὅτι γιά νά καταλογισθοῦν στόν ναυτικό πού κατήγγειλε πρόωρα τήν σύμβαση ναυτολογήσεως καί ἔξοδα ἀντικαταστάτη, πρέπει νά ἀποδειχθεῖ ἡ ἀποστολή ἀντικαταστάτη.

— Σύμφωνα μέ τήν 162/1986 'Απόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἡ Σύμβαση ναυτολογήσεως κάθε ναυτικοῦ, ἐκτός τῆς συμβάσεως τοῦ πλοιάρχου, καταρτίζεται μόνο μέ τόν πλοίαρχο τοῦ πλοίου, πού λαμβάνει ὑπόψη του, τίς ὁδηγίες τοῦ πλοιοκτήτη ἤ τοῦ ἀντιπροσώπου του.

Τό Συμφωνητικό προσλήψεως ἤ ναυτολογήσεως πού συνάπτεται ἀπό τόν ναυτικό καί τόν πλοιοκτήτη ἤ ἀντιπρόσωπό του γιά τήν μέλλουσα ναυτολόγηση τοῦ πρώτου καί μέ τό ὁποῖο ἀναλαμβάνονται ὑποχρεώσεις, ἀποτελεῖ ἰδιότυπη σύμβαση κατά τό ἄρθρο 361 τοῦ Α.Κ γιά τήν ὁποία δέν ἀπαιτεῖται τήρηση τύπου οὔτε καταχώρηση στό ναυτολόγιο.

Τό συμφωνητικό αὐτό παράγει τά ἠθελημένα ἀπό τά μέρη ἀποτελέσματα. Στήν 'Απόφαση αὐτή τονίζεται ἀκόμη ὅτι δέν συντρέχει ἔλλειψη διεθνοῦς δικαιοδοσίας καί ἐφαρμοστέου δικαίου διότι τοῦτο ἐξαρτᾶται ἀπό τήν πραγματική ἕδρα τῆς ἀλλοδαπῆς ἑταιρίας, καθώς καί τόν τόπο καταρτίσεως, τοῦ συμφωνητικοῦ προσλήψεων πού εἶναι καί στην μιά καί στήν ἄλλη περίπτωση ὁ Πειραιᾶς.

Πάντως τό ἐφαμοστέο δίκαιο στήν σύμβαση ναυτολογήσεως εἶναι τό κατά τό ἄρθρο 25 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικα συμφωνημένο ἤ ἁρμόζον ἀπ' ὅλες τίς συνθῆκες.

— Ναύτης ἀλλοδαπός πού ὑπηρετεῖ σέ πλοῖο ὑπό ξένη σημαία, ἐφ' ὅσον ἐφαρμόζεται τό ἑλληνικό δίκαιο, καί ἔχει διετή προϋπηρεσία δικαιοῦται κατά τήν 519/1986 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς τόν ηὐξημένο μισθό τοῦ προσοντούχου ναύτη πού προβλέπουν οἱ Συλλογικές Συμβάσεις τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων σύμφωνα μέ τήν 519/1986 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς.

Κατά τήν 'Απόφαση αὐτή δέν ἀπαιτεῖται προηγούμενη γνωστοποίηση τῆς προϋπηρεσίας.

'Η διαπίστωση τῆς προϋπηρεσίας ἀνήκει στήν ἐπιμελῆ διαχείρηση τοῦ πλοιοκτήτη ἤ ἐφοπλιστή καί τῶν ὀργάνων του, πού ὑποχρεοῦνται στήν καταβολή τῶν νομίμων ἀποδοχῶν. Μόνον ἄν ὑπάρχει δόλια ἀπόκρυψη τῆς προϋπηρεσίας του ἀπό τόν ναυτικό κατά τήν δύναμη καί κατά τήν διάρκεια τῆς συμβάσεως καθίσταται καταχριστική ἡ ἀξίωση γιά ηὐξημένο μισθό.

— Τέλος, μέ τήν ἴδια 'Απόφαση Πρωτ. Πειραιῶς ὑπ' ἀριθ. 146/1986, καθορίζεται ἡ ἔννοια τοῦ ὅρου «κλειστός μισθός» ἔτσι ὁ «κλειστός μισθός» περιλαμβάνει: Τόν βασικό μισθό, τό ἐπίδομα Κυριακῆς, ὑπερωριακή ἀμοιβή καί ἐπιδόματα. Δέν ὑπάρχει ἀξίωση γιά ἐπιπλέον ἀποδοχές, ἐκτός ἐάν ὁ κλειστός μισθός πού συμφωνήθηκε δέν καλύπτει τά ἐλάχιστα νόμιμα ὅρια τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων. 'Επίσης, ὁ κλειστός μισθός δέν περιλαμβάνει τήν ἀποζημίωση ἀδείας καί ἄν ἀκόμη ἔχει συμφωνηθεῖ, γιατί ἡ συμφωνία τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς αὐτούσιας ἀδείας, μέ τήν ἀποζημίωσή της εἶναι ἄκυρη καί δέν δεσμεύει.

— Κατά τήν αὐτήν ὡς ἄνω 'Απόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς 146/1986. ἀποτελεῖ σύμβαση ναυτολογήσεως ὁρισμένου χρόνου καί ἡ σύμβαση πού καταρτίστηκε γιά ἕνα ταξίδι πρός παράδοση τοῦ πλοίου σέ ἀγοραστές, χωρίς νά προσδιορισθεῖ μέ ἡμερολογιακή ἀκρίβεια ἡ λήξη της, ἀλλά κατά προσέγγιση. Στή περίπτωση αὐτή οἱ ναυτικοί δέν ἔχουν δικαίωμα ἀποζημιώσεως.

— Κατά τήν 146/1986 'Απόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας, δεσμεύουν μόνο τούς Ἕλληνες πλοιοκτῆτες καί τά ὑπό ἑλληνική σημαία πλοῖα τους. Πέραν τούτου, κατά τήν ἐπικρετέστερη ἄποψη οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας συμπεριλαμβάνοντας στό κατά τό ἄρθρο 25 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικα ἐφαρμοστέο Δίκαιο ἐπί πλοίων ὑπό ξένας σημαίας καί εἰδικότερα μετά τήν ἐπικύρωσή τους καί δημοσιευσή τους στήν ἐφημερίδα Κυβερνήσεως, ἐπέχουν ἰσχύν οὐσιαστικοῦ νόμου.

— Σύμφωνα μέ τήν 203/1986 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς οἱ αὐξημένες ἀποδοχές στόν προσοντοῦχο ναύτη πού προβλέπουν μέ τόν ἐνδεικτικό ἀστερίσκο οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικῆς ἐργασίας τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων, καταβάλλονται ἀπό τότε πού ἀποκτήθηκε τό προσόν.

Συγκεκριμένα οἱ μέ ἀστερίσκο σημειούμενοι μισθοί, στίς Συλλογικές Συμβάσεις, καταβάλλονται στούς κατόχους πτυχίου ἤ ἀδείας ναυτικῆς ἱκανότητος, ἤ σ' αὐτούς πού ἔχουν θαλάσσια ὑπηρεσία πού παρέχει δικαίωμα γιά τήν ἀπόκτηση τῶν παραπάνω ἀποδεικτικῶν. Ἔτσι, κρίθηκε ὅτι δέν καταβάλλονται οἱ αὐξημένες ἀποδοχές ἀπό τόν χρόνο ὑποβολῆς τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

στόν ἐργοδότη ἤ τῆς γνωστοποιήσεως αὐτῶν, γιατί οἱ Συλλογικές Συμβάσεις δέν θεσπίζουν τέτοια προϋπόθεση, ὅπως ἀντίθετα καθορίζεται στήν χερσαία ἐργασία.

Ὁ ναυτικός πού ἔχει τό προβλεπόμενο προσόν κατά τήν δύναμη τῆς συμβάσεως δικαιοῦται ἀπό τήν ναυτολόγηση τίς αὐξημένες ἀποδοχές, ἀκόμη καί ἄν συμφωνήθηκε μέ τήν σύμβαση ὁ κατώτερος μισθός τοῦ ἁπλοῦ μή προσοντούχου ναύτου. Ἡ συμφωνία αὐτή, ἀφορᾶ καταβολή μικρότερου μισθοῦ καί εἶναι ἄκυρη. Τέλος τά παραπάνω ἰσχύουν καί γιά τούς ἀλλοδαπούς ναυτικούς.

— Μέ τήν 293/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἔγινε δεκτό ὅτι ἡ ἀμοιβή τῆς 8ωρης ἐργασίας κατά Σάββατο καί ἡμέρα ἀργίας εἶναι ἁπλή ὑπερωριακή, ὅπως προβλέπεται ἀπό τίς Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικῆς Ἐργασίας 1982 καί 1983. Διπλή ὑπερωριακή ἀμοιβή καταβάλλεται μετά 12ωρη συνεχή ἐργασία καί ἐφ' ὅσον συντρέχει ἔκτακτη ἀνάγκη γιά τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καί τῶν ἐπιβαινόντων.

— Σύμφωνα μέ τήν 668/1986 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ὁ πλοίαρχος τοῦ Γραφείου τῆς Ναυτιλιακῆς ἑταιρίας διέπεται μέ σύμβαση ἐξαρτημένης χερσίας ἐργασίας. Προσλαμβάνεται συνήθως γιά τήν παροχή ἀνάλογης πρός τήν εἰδικότητά του ἐργασία στά γραφεῖα τῆς Ἑταιρίας καί γιά τίς ἐπιθεωρήσεις καί παρακολουθήσεις τῶν φορτοεκφορτώσεων τῶν πλοίων τῆς Ἑταιρίας στά διάφορα λιμάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Δέν θεωρεῖται Διευθύνων Ὑπάλληλος ἐφ' ὅσον παρέχει τίς ὑπηρεσίες του σύμφωνα μέ τίς ὁδηγίες τοῦ Γραφείου καί χωρίς νά ἀναπτύσσει ἰδιαίτερες πρωτοβουλίες. Ὑπόκειται στά χρονικά ὅρια ἐργασίας καί δικαιοῦται ὑπερωριακή ἀμοιβή.

Σχετική καταγγελία τῆς συμβάσεως του πρίν ἀπό τήν συμπλήρωση διμήνου μέ τέλεξ εἶναι νόμιμη καί στήν περίπτωση αὐτή δέν καταβάλλεται ἀποζημίωση.

— Κατά τήν 757/86 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς, εἶναι δυνατός δικαστικός καί ἐξώδικος συμβιβασμός σέ ναυτεργατικές ἀπαιτήσεις.

Ὁ συμβιβασμός αὐτός γίνεται σέ κάθε στάση τῆς δίκης, ἐφ' ὅσον συντρέχουν οἱ προϋποθέσεις τοῦ οὐσιαστικοῦ Δικαίου εἴτε μέ δήλωση ἐνώπιον ἐντεταλμένου Δικαστοῦ ἤ συμβολαιογράφου καί ἐπιφέρει αὐτοδίκαη κατάργηση τῆς δίκης.

Μέ τό συμβιβασμό τοῦ ἄρθρου 871 τοῦ Α.Κ. ὁ ὁποῖος φέρει χαρακτήρα ἀμφοτεροβαρούς συμβάσεως διαλύεται μέ ἀμοιβαῖες ὑποχρεώσεις κάθε ἔριδα ἤ ἀβεβαιότητα γιά κάποια ἔννομη σχέση, περατώνεται ἡ διαφορά καί γεννιέται ἀνατρεπτική ὑπέρ ἑκάστου τῶν μερῶν ἔνσταση.

Μετά τήν πρόταση καί ἀπόδειξη τῆς ἐνστάσεως τό Δικαστήριο ὀφείλει νά ἐκδόσει ἀπόφαση σύμφωνη μέ τό περιεχόμενο τοῦ συμβιβασμοῦ.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Νομοθεσία

Στό ΦΕΚ 63Α τῆς 15.5.1986 δημοσιεύτηκε τόΠ.Δ. 169/1986 χορήγηση χρηματικῆς ἐνίσχυσης γιά τίς ἑορτές τοῦ Πάσχα σέ ὁρισμένες κατηγορίες ναυτικῶν.

Στό ΦΕΚ 537Β τῆς 1.8.1986 δημοσιεύτηκε ἡ 29/1882/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ὑπ. Υγ Πρ. Κ. Ἀσφ. γιά τόν ἀνακαθορισμό τῶν σύντάξεων τοῦ ΤΑΝΠΥ καί τῶν κατωτάτων ὁρίων αὐτῶν.

Νομολογία

— Σέ ἐργατικό ἀτύχημα στή ναυτική ἐργασία κατά τήν 623/1986 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς εἶναι δυνατός συμβιβασμός σέ ἀπαιτήσεις ἀπο τό ὡς ἄνω ἀτύχημα μέ πρακτικό Εἰρηνοδίκη.

Δέν εἶναι ἀπαραίτητο οἱ ἀμοιβαῖες ὑποχωρήσεις νά εἶναι ἴσης ἀξίας οὔτε ἀπόλυτα ἀνάλογες.

Ὁ συμβιβασμός αὐτός ἀποτελεῖ ἀμφοτεροβαρή σύμβαση. Προσβολή λόγω πλάνης τοῦ συμβιβασμοῦ αὐτοῦ μπορεῖ νά γίνει μόνον ἐάν εἶναι ἡ πλάνη οὐσιώδης καί δέν ἀναφέρεται στή διαφορά δηλαδή στά ἀβέβαια καί ἀμφισβητούμενα γεγονότα π.χ. ἔκταση ἀπαιτήσεως ποσοστό ἀνικανότητος κλπ.

Ἀλλά καί μέ βάση νεώτερα γεγονότα, καθορισμός ποσοστοῦ ἀνικανότητος βελτίωση καταστάσεως ὕστερα ἀπό θεραπεία κλπ. δέν εἶναι νόμιμη ἡ προσβολή τοῦ συμβιβασμοῦ λόγω πλάνης καί αἰσχροκερδίας.

— Ἡ ἐπιδείνωση χρόνιας νεφρικῆς ἀνεπάρκειας κατά τήν 93/1986 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειαιῶς δέν ἀποτελεῖ Ἐργατικό ἀτύχημα. Συγκεκριμένα, χρόνια νεφρική ἀνεπάρκεια μή γνωστή στόν πλοίαρχο καί μή διαγνωσθεῖσα κατά τήν διάρκεια ναυτολογήσεως, παρά τις ἐπανειλημμένες ἐπισκέψεις τοῦ ἀσθενοῦς στούς γιατρούς στά διάφορα λιμάνια.

Μετά τις ἰατρικές ἐξετάσεις ἐξακολουθοῦσε τήν ἐργασία του ὁ ναυτικός μέ τίς ἴδιες ὅπως καί πρῶτα κανονικές συνθῆκες μέχρις ὅτου ἐπιδεινώθηκε ἡ ἀσθένεια καί ἔφθασε στό στάδιο τῆς νεφρικῆς ἀνεπάρκειας.

Κατά τήν κρίση τοῦ Δικαστηρίου ἤ μή διάγνωση τῆς ἀσθένειας καί ἀπόλυση νωρίτερα ἀπό τόν πλοίαρχο, δέν συνιστᾶ παράβαση τῶν εἰδικῶν ὅρων ἀσφαλείας καί Ὑγιεινῆς, διότι δέν μπορεῖ νά ἀπαιτηθεῖ ἀπό τόν Πλοίαρχο ἐκεῖνο πού δέν κατόρθωσαν οἱ γιατροί.

Τέλος δικαίωμα ἔχει ὁ ἀσθενής ναυτικός εἰς τούς μισθούς ἀσθενείας μέχρι 2 μηνῶν.

— Ἀτύχημα πού ἔλαβε χώρα ἐκτός πλοίου καί χρόνου ὑπηρεσίας καί κατά τήν ἀποχώρηση τοῦ ναυτικοῦ ἀπό κέντρο διασκεδάσεως θεωρήθηκε μέ τήν 719/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιᾶ ὡς ἐργατικό ἀτύχημα.

Εἰδικώτερα, ὁ ναυτικός τραυματίστηκε ἀπο γλίστρημα στήν σκάλα κατά τήν ἀποχώρηση ἀπό κέντρο διασκεδάσεως καί ἔπαθε ἐγκεφαλική διάσειση.

Κατά τήν κρίση τοῦ δικαστηρίου, δέν ὑπάρχει μέν ἄμεση συνέπεια τῆς ἐκτέλεσης τῆς ἐργασίας καί τοῦ ἀτυχήματος, συνδέεται ὅμως μέ αὐτή, μέ σχέση ἰδίου καί ἀποτελέσματος, γιατί ἀπό τήν ἐργασία δημιουργήθηκαν οἱ ἰδιαίτερες καί ἀναγκαῖες πραγματικές συνθῆκες γιά ψυχαγωγία, ἀλλά καί τήν ἐκτέλεση τοῦ ἀτυχήματος.

Πάντως, θεωρήθηκε χωρίς σημασία τό γεγονός τῆς πιθανῆς ἐξόδου τοῦ παθόντος καί ἄλλη φορά γιά ψυχαγωγία στήν πόλη κατά τήν διάρκεια παραμονῆς τοῦ πλοίου στό λιμάνι.

— Μέ τήν 782/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς κρίθηκε ὅτι ἡ χρηματική ἱκανοποίηση γιά ἐργατικό ἀτύχημα, ἀποτελεῖ αὐτοτελῆ ἀξίωση σέ σχέση μέ τήν ἀποζημίωση τοῦ Νόμου 551/1915. Δέν ταυτίζεται μ' αὐτήν καί δέν δημιουργεῖ δεδικασμένο προηγούμενη ἀγωγή γιά τήν ἀποζημίωση τοῦ Ν. 551/1915.

Σχετική ἀξίωση παράγεται μόνον ὅταν τό ἀτύχημα ὀφείλεται σέ ὑπαιτιότητα τοῦ ἐργοδότη ἤ τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων προσώπων.

Ἡ περίπτωση ἀφορᾶ σέ ἐργατικό ἀτύχημα ἄπειρου δοκίμου μηχανικοῦ καί ὀφείλεται στήν παράλειψη τοῦ Β' μηχανικοῦ νά τοῦ ὑποδείξει ἀλλά καί νά τόν ἀναγκάσει νά ἀκολουθήσει τόν σωστό δρόμο πρός τήν ἔξοδο, κατά τήν διάρκεια πυρκαϊᾶς στό πλοῖο.

Ἐπίσης σημειώθηκαν καί παραλείψεις τοῦ πλοιάρχου καί τοῦ Α' μηχανικοῦ στήν λήψη μέτρων γιά τήν ἄμεση κατάσβεση τῆς πυρκαϊᾶς.

— Κατά τήν 454/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς σέ περίπτωση ἀσθενείας ναυτικοῦ καί ἄν ἀκόμη ἡ ναυτολόγησή του διήρκεσε λιγότερο ἀπό μῆνα, δικαιοῦται συγχρόνως, μισθούς ἀσθενείας 4 μηνῶν, νοσήλεια καί ἕνα πλήρη μηνιαῖο μισθό.

Οἱ ἀξίωσεις τοῦ ναυτικοῦ γιά τούς μισθούς ἀσθενείας κάι τόν μισθό τοῦ ἑνός μηνός συρρέουν, πλήν ὅμως ἡ μικρότερη καταλογίζεται στήν μεγαλύτερη.

Κατά τήν κρίση τοῦ δικαστηρίου ὁ καταλογισμός ἐπιβάλλεται γιά νά ἀποφευχθεῖ ὁ πλουτισμός τοῦ ναυτικοῦ τόν ὁποῖον δέν ἐπιτρέπει ὁ νόμος.

Στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία, ὁ ἐργοδότης - πλοιοκτήτης ἰσχυρισθεῖ ὅτι ὁ ναυτικός ἦταν ἀσθενής πρό τῆς ναυτολογήσεώς του πρέπει νά τό ἀποδείξει.

Ἐπίσης ὁ ναυτικός γιά νά τύχει τῆς προστασίας τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ ΚΙΝΔ πρέπει νά ἐπικαλεσθεῖ καί νά ἀποδείξει ὅτι ἡ ἀσθένεια εἶναι ἀπότομος τῆς ἀπό τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ.

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE
II 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. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 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

Ἐάν ἡ ἀσθένεια ὀφείλεται σέ πταῖσμα δόλο ἤ βαρεῖα ἀμέλεια τοῦ ναυτικοῦ δέν ὀφείλονταν μισθοί ἀσθενείας καί ἀποζημίωση. Στή περίπτωση αὐτή ὑπάρχει δικαίωμα μόνον σέ νοσήλεια.

— Δικαιοῦται τήν ἀποζημίωση τοῦ Νόμου 551/1915 ἀσφαλισμένος στό ΙΚΑ μηχανικός πλοίου πού εἶχε προσληφθεῖ μέ σύμβαση ἐργασίας γιά ἐπισκευές καί ὑπέστει ἀτύχημα στό ἐξωτερικό, ἔκρινε μέ τήν 395/1986 Ἀπόφασή του, τό Ἐφετεῖο Πειραιῶς.

Ὁ μηχανικός εἶχε προσληφθεῖ μέ σύμβαση ἐργασίας ἀπό τήν ἑδρεύουσα στόν Πειραιᾶ πλοιοκτήτρια ἀλλοδαπή ἑταιρία γιά ἐπισκευαστικές ἐργασίες σέ πλοῖο εὑρίσκόμενο σέ λιμάνι τῆς Ὁλλανδίας. Ὁ ἀνωτέρω μηχανικός κατά τήν διάρκεια τῶν ἐργασιῶν ὑπέστη ἀτύχημα (κάταγμα δεξιοῦ χεριοῦ).

Πέραν τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ Νόμου 551/1915 γιά τήν ἐργασία του στό ἐξωτερικό ὑπάγεται ὁ παθών στήν ἀσφάλιση τοῦ ΙΚΑ ὄχι αὐτοδικαίως ἀλλά ὑπό ὅρους καί προϋποθέσεις.

— Κατά τήν 504/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς στήν ἀσφάλιση τοῦ ΝΑΤ ὑπάγονται οἱ Ἕλληνες ναυτικοί πού ἔχουν ναυτολογηθεῖ σέ ὀργανική θέση, σέ πλοῖο μέ συγκροτημένο πλήρωμα δηλαδή ἐφοδιασμένο μέ ναυτολόγιο καί ἐφ' ὅσον εἶναι ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί.

Δέν ὑπάγονται ἀμέσως στήν ἀσφάλιση τοῦ ΝΑΤ οἱ μή ἀπογεγραμμένοι Ἕλληνες ναυτικοί πού ἔχουν ναυτολογηθεῖ ὅπως παραπάνω. Ὀφείλουν ὅμως εἰσφορές καί μποροῦν νά συνυπολογίσουν τήν ὑπηρεσία αὐτή ὡς χρόνο ἀσφαλίσεως ἄν ἔχουν καταβληθεῖ οἱ εἰσφορές καί ἀπογραφοῦν μεταγενέστερα.

Δέν ὑπάγονται στην ἀσφάλιση τοῦ ΝΑΤ οἱ ἀλλοδαποί ναυτικοί ἐκτός ὁρισμένων ἐξαιρέσεων γιά τούς ὑπηκόους τῆς ΕΟΚ ἀσχέτως ἄν αὐτοί ὑποχρεοῦνται σέ εἰσφορές ἤ ὄχι.

Ὑπόχρεοι γιά τήν πληρωμή τῶν εἰσφορῶν ἐργατικῶν καί ἐργοδοτικῶν γιά τό σύνολο τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος καί ἀνεξαρτήτως ἀπό τό γεγονός ἄν οἱ ναυτικοί ὑπάγονται στήν ἀσφάλιση εἶναι οἱ πλοιοκτῆτες ἤ ἐφοπλιστές.

Ἐάν οἱ ὑπόχρεοι πλοιοκτῆτες δέν καταβάλουν εἰσφορές τοῦτο δέν ἐπηρεάζει τά δικαιώματα τῶν ἠσφαλισμένων Ἑλλήνων ναυτικῶν γιά ὅτι ἀφορᾶ τίς ἀσφαλιστικές παροχές καί δέν γεννᾶ ἀξιώσεις ἀποζημιώσεώς τους, ἐκτός φυσικά ἐάν ἐπέρχεται πραγματική ζημία π.χ. καθυστέρηση συνταξιοδοτήσεώς τους ἤ μείωση συντάξεώς τους. Ἀκόμη καί ἐάν συντρέχουν οἱ ὅροι τῆς ἀδικοπραξίας ἤ ὁ ὑπόχρεος πλοιοκτήτης ἀνέλαβε ἀπέναντι στόν ἠσφαλισμένο ναυτικό ὑποχρέωση μέ τή σύμβαση ναυτολογήσεώς του τήν καταβολή τῶν ἐργατικῶν εἰσφορῶν στό ΝΑΤ ὁπότε ἡ μή καταβολή συνιστᾶ ἀθέτηση συμβατικῆς ὑποχρεώσεως.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Νομολογία

— Κατά τήν 738/1986 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ εὐθύνη γιά τήν πληρωμή τοῦ ναύλου καί τῶν λοιπῶν παροχῶν σέ περίπτωση ὑπεραναμονῆς ἤ χρονοτριβῆς τοῦ πλοίου κλπ. βαρύνει τόν ναυλωτή καί μόνο ἀπό τῆς παραλαβῆς τοῦ φορτίου καί τόν παραλήπτη σέ ὁλόκληρο μέ τόν ναυλωτή.

Ἐάν δέν καταβληθεῖ ὁ ναῦλος, ἔχει δικαίωμα ὁ ἐκναυλωτής μόνο σέ δικαστική μέ ἐγγύηση καί ὄχι ἐπίσχεση ἤ ἐκποίηση τοῦ φορτίου, ἐκτός ἐάν εἶχε συμφωνηθεῖ.

Ἄν ἡ ὅλη σχέση διέπεται ἀπό τό ἑλληνικό δίκαιο ἡ διαλαμβανομένη στό ναυλοσύμφωνο ἤ τήν φορτωτική ρήτρα LIEN (προνόμιο) δέν παρέχει τό δικαίωμα ἐπισχέσεως, ἀλλά μόνον δικαστικῆς μεσεγγυήσεως.

Ἀσφαλιστικά μέτρα λαμβάνονται καί γιά δικαίωμα ὑπό αἵρεση ἡ προθεσμία, ἀρκεῖ νά ἔχουν συντρέξει ὅλοι οἱ νόμιμοι ὅροι γιά τήν δημιουργία τοῦ δικαιώματος.

— Κατά τήν 161/1986 ἐνδιαφέρουσα Ἀπόφαση τοῦ Εἰρηνοδίκου Χανίων εἶναι δυνατή ἡ λύση Συμβάσεως Ναυλώσεως λόγω ἀδυναμίας τοῦ ἐκναυλωτῆ νά συνεχίσει τόν πλοῦν γιά αἰτία πού ἀφορᾶ σ' αὐτόν.

Συγκεκριμένα τό πλοῖο μέ τό ὁποῖο διενεργεῖτο ἡ μεταφορά συνελήφθει μετά τόν ἀπόπλουν του σέ ἐνδιάμεσο λιμάνι καί ἐκρατήθει ἀπό τίς ἀρχές ἀφοῦ προφυλακίστηκε ὁ Πλοίαρχος καί ὁ Α' Μηχανικός γιά παράνομη μεταφορά ὅπλων κατά παράβαση τοῦ Ν. 495/1976.

Ἡ κράτηση τοῦ πλοίου εἶναι νόμιμη σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 157 τοῦ ΚΙΝΔ καί συνεπῶς ἐπέρχεται διάλυση τῆς Ναυλώσεως.

Τό Δικαστήριο ὕστερα ἀπό δήλωση τοῦ τρίτου κομιστή τῆς φορτωτικῆς ὅτι ἀξιώνει τήν παράδοση τοῦ φορτίου γιά μεταφόρτωση σέ ἄλλο πλοῖο καί συνέχισή του πλοῦ ἔκρινε ὅτι ὑπάρχει προσβολή τῆς νομῆς τοῦ φορτίου.

Τέλος τό Δικαστήριο διέταξε τήν ἐκφόρτωση καί ἀπόδοση εὐπαθοῦς φορτίου πρός μεταφόρτωση καί συνέχιση τῆς μεταφορᾶς.

— Κατά τήν 318/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς εἶναι νόμιμη ἡ πρακτορειακή ἀμοιβή πού καταβλήθηκε στόν πράκτορα ὕστερα ἀπό συμφωνία μέ τόν παραλήπτη τοῦ φορτίου γιά τήν ἄμεση χορήγηση διατακτικῆς παραλαβῆς χωρίς τό πρωτότυπο τῆς φορτωτικῆς καί ἐπιτάχυνση τῶν ἐνεργειῶν γιά τήν ἐκφόρτωση καί παράδοση τοῦ φορτίου.

Τό θέμα δημιουργήθηκε καθ' ὅσον ὁ παραλήπτης τοῦ φορτίου δέν ὑποχρεοῦται στην καταβολή πρακτορειακῆς ἀμοιβῆς ἐφ' ὅσον ἀκολουθεῖται ἡ συνήθης παράδοση φορτίου.

Μεταξύ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἐκναυλωτή κατά τήν συνήθη παράδοση τοῦ φορτίου εἶναι σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῶν ἄρθρων 127-134 τοῦ ΚΙΝΔ ἡ ἐναπόθεση τοῦ φορτίου στήν προκυμαία, ἡ τήρηση τῶν συναφῶν λιμενικῶν τελωνεικαῶν κλπ. διατυπώσεων καί ἡ εἰδοποίηση τοῦ παραλήπτη γιά τήν ἄφιξη τοῦ πλοίου καί ἑτοιμότητα ἐκφορτώσεως.

In Japan

A. DERTILIS

MARINE CONSULTANT ENGINEER

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΗ

Νομολογία

Σύμφωνα μέ τήν παραπάνω 2052/1986 ἀπόφαση Πρωτοδικείου Πειραιῶς εὐθύνεται ὁ ἀποκτῶν πλοῖον ὡς περιουσία καί ὡς ἐπιχείρηση γιά τά χρέη σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 479 τοῦ Α.Κ. Στή συγκεκριμένη περίπτωση ἡ γνώση τοῦ ἀποκτῶντος ὅτι τό πλοῖο ξένης Ναυτιλιακῆς Ἑταιρίας ἀποτελοῦσε τό σύνολο τῆς περιουσίας της, ἐνισχύεται καί ἀπό τό γεγονός ὅτι ὅλες οἱ συνιστώμενες ξένες ναυτιλιακές ἑταιρίες ἔχουν στήν κυριότητά τους ἕνα μόνον πλοῖο.

Ἡ ὕπαρξη καί ἡ ἔκταση τῆς εὐθύνης κρίνεται ἀπό τό δίκαιο πού διέπει τήν σύμβαση μέ τήν ὁποίαν ἀναλαμβάνεται ἡ ὑποχρέωση γιά μεταβίβαση.

Μέ τήν 2052/1986 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἐξ ἀφορμῆς συμφωνίας ὑπαγωγῆς στό Ἀγγλικό δίκαιο πρός ἀποφυγή ἐφαρμογῆς τοῦ ἑλληνικοῦ δικαίου καί εἰδικότερα τῆς εὐθύνης τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ Α.Κ., καθορίζεται ἡ ἔκταση τῆς δυνατότητος αὐτῆς.

Συγκεκριμένα ἡ περίπτωση ἀφορᾶ σέ μεταβίβαση πλοίου.

Ἔτσι, κατά τήν ὡς ἄνω Ἀπόφαση, ἡ αὐτονομία τῆς ἰδιωτικῆς βουλήσεως στήν ἐπιλογή τοῦ κατά τό ἄρθρο 25 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικα ἐφαρμοστέου Δικαίου, περιορίζεται στά Δίκαια ἐκεῖνα τῶν χωρῶν μέ τά ὁποῖα ἡ σύμβαση ἐμφανίζει κάποιο σύνδεσμο νομικοῦ ἤ πραγματικοῦ χαρακτήρα.

Στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία τό Δίκαιο πού ἔστειλαν τά συμβαλλόμενα μέρη δέν ἐμφανίζει καθ' ὁλοκληρία οὐσιώδη σύνδεσμο μέ τή ρυθμιστέα σχέση, θεωρεῖται ὅτι τά μέρη δέν ἔκαναν καμμία ἐκλογή καί τό Δικαστήριο ὀφείλει νά καθορίσει τό ἐφαρμοστέο Δίκαιο κατά τίς διατάξεις τοῦ Ἄρθρου 25 παρ. 2 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικα.

Κατά τήν κρίση τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου ὑπάρχει καταστρατήγησει τοῦ ἰδιωτικοῦ Διεθνοῦς Δικαίου, ὅταν ἐκτοπίζεται ἐντεχνα ὁλόκληρο τό Δίκαιο μιᾶς χώρας γιά νά προτιμηθεῖ τό Δίκαιο ἄλλης καί ἀκόμη, ὅταν, ἐκτοπίζεται ἐφαρμοστέος κανόνας Ἰδιωτικοῦ Διεθνοῦς Δικαίου, γιά νά προτιμηθεῖ ἄλλος, πού προβλέπει ἐφαρμογή διαφορετικοῦ οὐσιαστικοῦ Δικαίου.

Ἔτσι λοιπόν, ἀνεξάρτητα ἐάν ὑπάρχει σύμφωνία ἤ ὄχι, τό Δικαστήριο λαμβάνει ὑπόψη ἀντεπάγγελτα τόν καθορισμό τοῦ ἐφαρμοστέου Δικαίου κατά τό ἄρθρο 25 τοῦ Α.Κ. γιά νά ἀποτραπεῖ ἡ καταστρατήγηση.

Σύμφωνα μέ τήν 516/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἡ εὐθύνη τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου γιά ἀπαιτήσεις τρίτων προερχόμενες ἀπό τόν ἐφοπλισμό, παύει μέ τήν μεταβίβαση τοῦ πλοίου: Ὁ νέος κύριος δέν εὐθύνεται οὔτε κατά τό ἄρθρο 479 τοῦ Α.Κ.

Εἰδικώτερα ἡ εὐθύνη, τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου δέν εἶναι ἐνοχική, περιορίζεται στήν ὑποχρέωση νά ὑπομείνει ἀναγκαστική ἐκτέλεση στό πλοῖο γιά τίς ἀπαιτήσεις αὐτές.

Ἡ εὐθύνη αὐτή εἶναι ἀντικειμενική καί πραγματοπαγής καί ἡ διάταξη τοῦ ἄρθρου 106 ἐδ. 2 τοῦ ΚΙΝ πού τήν θεσπίζει εἶναι δημοσίας τάξεως. Ὑπάρχει εὐθύνη ἐφ' ὅσον τό πλοῖο ἀνήκει στόν κύριο πού δημιούργησε τίς ἀπαιτήσεις τῶν τρίτων καί παύει ἀπό τήν μεταβίβαση τοῦ πλοίου σέ ἄλλον, ὁπότε οἱ δανειστές πού ἔχουν τίς ἀπαιτήσεις ἀπό τόν ἐφοπλισμό, ἐκτός ἐκείνων πού ἔχουν ναυτικό προνόμιο, δέν μποροῦν νά ἐπιληφθοῦν τοῦ πλοίου, οὔτε στά χέρια τοῦ νέου κυρίου. Μετά τήν μεταβίβαση τοῦ πλοίου δέν μποροῦν νά στραφοῦν οἱ δανειστές κατά τοῦ νέου κυρίου οὔτε μέ τό ἄρθρο 479 τοῦ Α.Κ. γιατί τοῦτο προϋποθέτει ἐνοχική ὀφειλή καί προσωπική εὐθύνη τοῦ μεταβιβάζοντος.

Ἔτσι ἀγωγή ναυτικοῦ γιά ὀφειλόμενες ἀποδοχές κατά τοῦ κυρίου τοῦ πλοίου μετά τήν πώλησή του καί μέ τό ἄρθρο 479 κατά τοῦ ἀγοραστοῦ δέν εἶναι νόμιμη.

— Σύμφωνα μέ τήν 364/1986 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν προκειμένου κάποιο πρόσωπο νά κηρυχθεῖ σέ κατάσταση πτώχευσης ἀπαιτοῦνται δύο στοιχεῖα.

α) νά ἔχει τήν ἰδιότητα τοῦ ἐμπόρου καί

β) Νά παύσει τίς πληρωμές, δηλαδή ἡ εἰδική κατάσταση στήν ὁποία ἔχει περιέλθει ἡ περιουσία του νά μή ἐπιτρέπει νά ἀνταπεξέλθει στήν πληρωμή τῶν ἐμπορικῶν του χρεῶν, κατά τήν λήξη τῆς προθεσμίας πού ἔχει ταχθεῖ.

Οἱ ἐφοπλιστές διενεργοῦν ἐμπορικές πράξεις καθ' ὅσον ἐκμεταλλεύονται μέ κέρδος ξένα πλοῖα ἐνεργώντας ναυλώσεις ἐκμισθώσεις, ἀγορά καυσίμων καί λοιπές ναυτικές ἐργασίες καί ὡς ἐκ τούτου εἶναι ἔμποροι.

Ἔμπορος ὅμως εἶναι καί κάθε τρίτο πρόσωπο φυσικό ἤ νομικό τό ὁποῖο χρησιμοποιεῖται ὡς «ἀχυράνθρωπος» καί συγκαλύπτει μέ τις ἐνέργειες του, τήν ἐφοπλιστική δραστηριότητα ἄλλου προσώπου, φυσικοῦ ἤ νομικοῦ. Στή συγκεκριμένη περιπτωση κηρύχθηκε σέ πτώχευση ἐφοπλιστής γιά μή ἀπόσοση στήν Τράπεζα σημαντικοῦ ναυτοδανείου πού ἔλαβε ἡ ἀλλοδαπή ναυτιλιακή ἑταιρία του πού τήν χρησιμοποιοῦσε ὡς «ἀχυράνθρωπο» πρός συγκάλυψη τῶν ἐφοπλιστικῶν δραστηριοτήτων του.

Τό δάνειο τό εἶχε ζητήσει γιά τήν ἑταιρία αὐτή καί εἶχε ἐγγυηθεῖ προσωπικά ὁ ἴδιος.

Ἔτσι καί ὁ ἐφοπλιστής καί ἡ ἑταιρία «ἀχυράνθρωπος» κηρύχθηκαν σέ πτώχευση.

— Σύμφωνα μέ τήν 841/1986 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, συνιστᾶ ρυμούλκηση καί ὄχι ἐπιθαλάσσιο ἀρωγή ἤ πρόσδεση μέ κάβο θαλαμηγοῦ ἀπό Ρυμουλκό πλοῖο, χωρίς νά ὑπάρχει ἄμεσος κίνδυνος, μέ καλές καιρικές συνθῆκες καί μέ δυνατότητα πλεύσεως τῆς θαλαμηγοῦ μέ μικρό φλόκο.

Ἡ παρόμοια ρυμούλκηση δέν προϋποθέτει κίνδυνο τοῦ ρυμουλκούμενου σκάφους ὅπως ἡ ἐπιθαλάσσια ἀρωγή πού προϋποθέτει πραγματικό κίνδυνο, ἔστω καί μή ἄμεσο, ἀλλά μέ πιθανότητα ἀναμενόμενο.

Ἡ ἀξίωση ἀμοιβῆς γιά τήν ρυμούλκηση ἀπορρέει ἀπό μίσθωση ἔργου, ἄν τό ρυμουλκούμενο σκάφος δέν ἀκολουθεῖ τό ρυμουλκό ὡς ἀδρανές σῶμα, ἀλλιῶς ἀπορρέει, ἀπό ναύλωση.

ΛΙΜΑΝΙΑ

Νομοθεσία

Στό ΦΕΚ 6 Α τῆς 22.1.1986 δημοσιεύτηκε τό Π.Δ 11/1986 «Ἵδρυση Ὑπολιμεναρχείου Κυλλήνης, καθορισμός τῆς περιφέρειας δικαιοδοσίας του καί τροποποίηση τῆς περιφέρειας δικαιοδοσίας τοῦ ὑπολιμεναρχείου Κατακώλου.

Στό ΦΕΚ 93Β τῆς 7/3/1986 δημοσιεύτηκε ἡ 698/1986 Ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ ἔγκριση τοῦ εἰδικοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Λιμένος Πειραιῶς ὑπ' ἀριθ. 147 «διά τούς πλωτούς γερανούς».

ΣΤό ΦΕΚ 11Β τῆς 23.1.1986 δημοσιεύτηκε ἡ 7906/1986 Ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ, ἔγκριση τοῦ Κανονισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ὑπ' ἀριθ. 144 διά τίς ἄδειες τῶν Λαντζῶν».

ΣτόΦΕΚ 289Β τῆς 24.4.1986 δημοσιεύτηκε ἡ 2386/1986 Ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ ἔγκριση τοῦ Κανονισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς 148 «ἀποσκωρίαση πλοίων».

Στό ΦΕΚ 426 Β τῆς 25.6.86 δημοσιεύτηκε ἡ 283/1986 Ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ ἔγκριση τοῦ Κανονισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ἀριθ. 145 «γιά τά ταχύπλοα σκάφη τήν διενέργεια θαλάσσιου σκί καί ἀλεξιπτώτου.

Νομολογία

— Κατά τήν 228/86 ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ὁ ΟΛΠ μπορεῖ νά ἀνάθέτει τήν εἴσπραξη τῶν δικαιωμάτων του ἀπό τήν μεταφορά ἐπισκευῶν ἐπιβατῶν, στούς πλοιοκτῆτες ἐφοπλιστές ἤ διαχειριστές γενικούς πράκτορες ἤ καί σέ ἄλλους οἱ ὁποῖοι ὑποχρεοῦνται σέ ἀπόδοση ἐντός ἑνός μηνός.

Ὅλοι οἱ ἀνωτέρω ἐνεργοῦν κατά τήν εἴσπραξη ὡς ἄμεσοι ἀντιπρόσωποι τοῦ ΟΛΠ. Ἡ παρακράτηση τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν τοῦ ΟΛΠ ἀποτελεῖ ὑπεξαίρεση σέ βάρος τούτου.

Τέλος ἡ καταβολή τῶν δικαιωμάτων ἀπό τούς ἐπιβάτες στούς ἀντιπροσώπους συνεπάγεται τήν ἀπόσβεση τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ ΟΛΠ. Ἄν ἡ καταβολή ἔγινε ἀχρεωστήτως ὑποχρεοῦνται ὁ ΟΛΠ σέ ἐπιστροφή.

— Κατά τήν 378/1986 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἐφ' ὅσον τό Ναυάγιο εὑρίσκεται εἰς τήν κατά νόμον Θαλάσσια περιοχή τοῦ ΟΛΠ οἱ πλοιοκτῆ-

τες ἤ ἐκεῖνοι στούς ὁποίους ἔγινε παραχώρηση ἤ ἐγκατάλειψη τῆς κυριότητος τοῦ ναυαγίου ὑποχρεοῦνται μετά προηγούμενη εἰδοποίηση τοῦ ΟΛΠ νά προβοῦν στήν ἀνέλκυση τούτου μέσα στήν ὁριζόμενη προθεσμία. Σέ ἀντίθετη περίπτωση προβαίνει ὁ ΟΛΠ στήν ἀνέλκυση καί ἀξιώνει ἀποζημίωση γιά τίς δαπάνες ἀπό τούς παραπάνω ὑπόχρεους.

Ὁ ἐνδιαφερόμενος ὑποβάλλει αἴτηση γιά τήν ἀνέλκυση καί ὁ ΟΛΠ καθορίζει μέ ἀπόφαση τούς ὅρους καί τόν εὔλογο χρόνο τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου. Ὁ ΟΛΠ δέ μπορεῖ νά ἀρνηθεῖ τήν ὑποβολή τῆς αἰτήσεως ἀπό τόν ἐνδιαφερόμενο.

Τά δικαιώματα ἐπί τῶν ναυαγίων τοῦ ΟΛΠ ὑπολογίζονται γιά κάθε ἡμέρα παραμονῆς τῶν ναυαγίων στή θαλάσσια περιοχή του καί ἀνά κ.ο.χ.

Ὁ σκοπός θεσπίσεως τῶν δικαιωμάτων αὐτῶν τοῦ ΟΛΠ εἶναι ἡ κατά τό δυνατόν γρηγορότερη ἀπομάκρυνση τῶν ναυαγίων γιά τήν εὔρυθμη λειτουργία τοῦ λιμένος καί δέν εἶναι ταμιευτικός.

Ἡ ὑποβολή αἰτήσεως γιά την ἀνέλκυση εἶναι δυνατή ἀπό τήν ἑπόμενη ἡμέρα τῆς κτήσεως τοῦ ναυαγίου σέ πλειστηριασμό δέν χρεώνονται δικαιώματα τοῦ ΟΛΠ ἀπό τήν ἡμέρα αὐτή μέχρι ἀποπερατώσεως ἤ διαλύσεως τοῦ ναυαγίου.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Νομολογία

— Μέ τήν 584/1986 ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας διευκρινίζεται ἡ διαδικασία βεβαιώσεως καί εἰσπράξεως τῆς εἰσφορᾶς πλοίου.

Ἔτσι στή σχετική ἀπόφαση τονίζεται ὅτι ἡ διαδικασία βεβαιώσεως καί εἰσπράξεως τῆς κατά τό ἄρθρο 10 τοῦ Ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων κλπ» εἰσφορᾶς πλοίου διέπεται ἀπό τίς διατάξεις γιά τήν φορολογία εἰσοδήματος, ἡ δέ διαδικασία τῶν ἐνδίκων ἀπό τόν Κ.Φ.Δ.

Εἰδικότερα γιά τήν ἀκύρωση ἤ τροποποίηση ὁριστικοῦ Φύλλου Ἐλέγχου εἰσφορᾶς καί γενικά Φόρου Εἰσοδήματος πού κατέστει ὁριστικό λόγω παρελεύσεως τῆς προθεσμίας γιά τήν ἄσκηση προσφυγῆς ἤ εἰλικρινοῦς δηλώσεως, δέν ἐπιτρέπεται αἴτηση προσωρινῆς ἀκυρώσεως ἤ τροποποιήσεως ἐνώπιον τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Πρωτοδικείου.

Νεώτερη Νομοθεσία καθορίζει νέα ἐπιεικέστερη διαδικασία.

— Κατά τήν 576/1986 Ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, γιά τήν φορολογία τῶν κερδῶν, τῶν ναυπηγικῶν ἤ μηχανουργικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπό κατασκευές ἤ ἐπισκευές πλοίων, προβλέπεται εἰδική ἔκπτωση δαπανῶν ἀπό τά ἀκαθάριστα ἔσοδα, χωρίς δικαιολογητικά, ἀνεξάρτητα ἀπό τήν ἑλληνική ἤ ξένη σημαία τῶν πλοίων. Προϋπόθεση γιά τήν εἰδική ἔκπτωση αὐτή εἶναι, ἡ ἐγγραφή τῶν δαπανῶν στά βιβλία τῆς ἐπιχειρήσεως.

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Νομολογία

— Κατά τήν 986/86 ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς δέν ἀπαιτεῖται πιστοποιητικό ἐξοφλήσεως τοῦ Δημοσίου ἤ τοῦ ΝΑΤ ἤ τοῦ ΟΤΕ σέ περίπτωση διαγραφῆς τοῦ πλοίου ἀπό Νηολόγηση κατά τό ἄρθρο 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 λόγω κατακυρώσεως τοῦ πλοίου σέ ἀλλοδαπούς καί ἀλλαγή σημαίας.

Ἡ ἀπόδοση τῆς ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς πού κατατέθηκε γιά τήν διαγραφή ἀπό τόν ὑπερθεματιστή δέν μπορεῖ νά διαταχθεῖ ὡς ἀσφαλιστικό μέτρο γιατί συνιστᾶ ἱκανοποίηση τοῦ ἀσφαλιστέου δικαιώματος.

Μπορεῖ ὅμως νά ἀπαγορευτεῖ προσωρινά ἡ εἴσπραξή της ἀπό τό Δημόσιο, τό ΝΑΤ ἤ τόν ΟΤΕ, μέχρι νά ἐκδοθεῖ ἡ ἀπόφαση στήν ἀγωγή πού ἔχει ἀσκηθεῖ γιά τήν ἀναγνώριση ὅτι δέν ὑπάρχει ὀφειλή.

Τέλος στήν σχετική ἀπόφαση τονίζεται ὅτι ἡ λήψη ἀσφαλιστικῶν μέτρων προϋποθέτει γεγενημένο δικαίωμα, ἀκόμα κι ἄν αὐτό τελεῖ ὑπό αἵρεση καί προθεσμία.

(Γνῶμες πού τυχόν διατυπώνονται στό παρόν κείμενο ἀποτελοῦν ἀπόψεις τοῦ γράφοντος καί μόνον.

ΕΥΑΓ. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

A "HEALTHIER" 1987

MICHAEL G. JOLLIFFE

MANLEY HOPKINS SON AND COOKES LTD

93, Kolokotroni Str.,
Piraeus 185 35
Greece
Phone: 4133902
Telex: 212735 - 211972 MHSC GR

HEALTH WEALTH & HAPPINESS

DENIS BERNARDOS

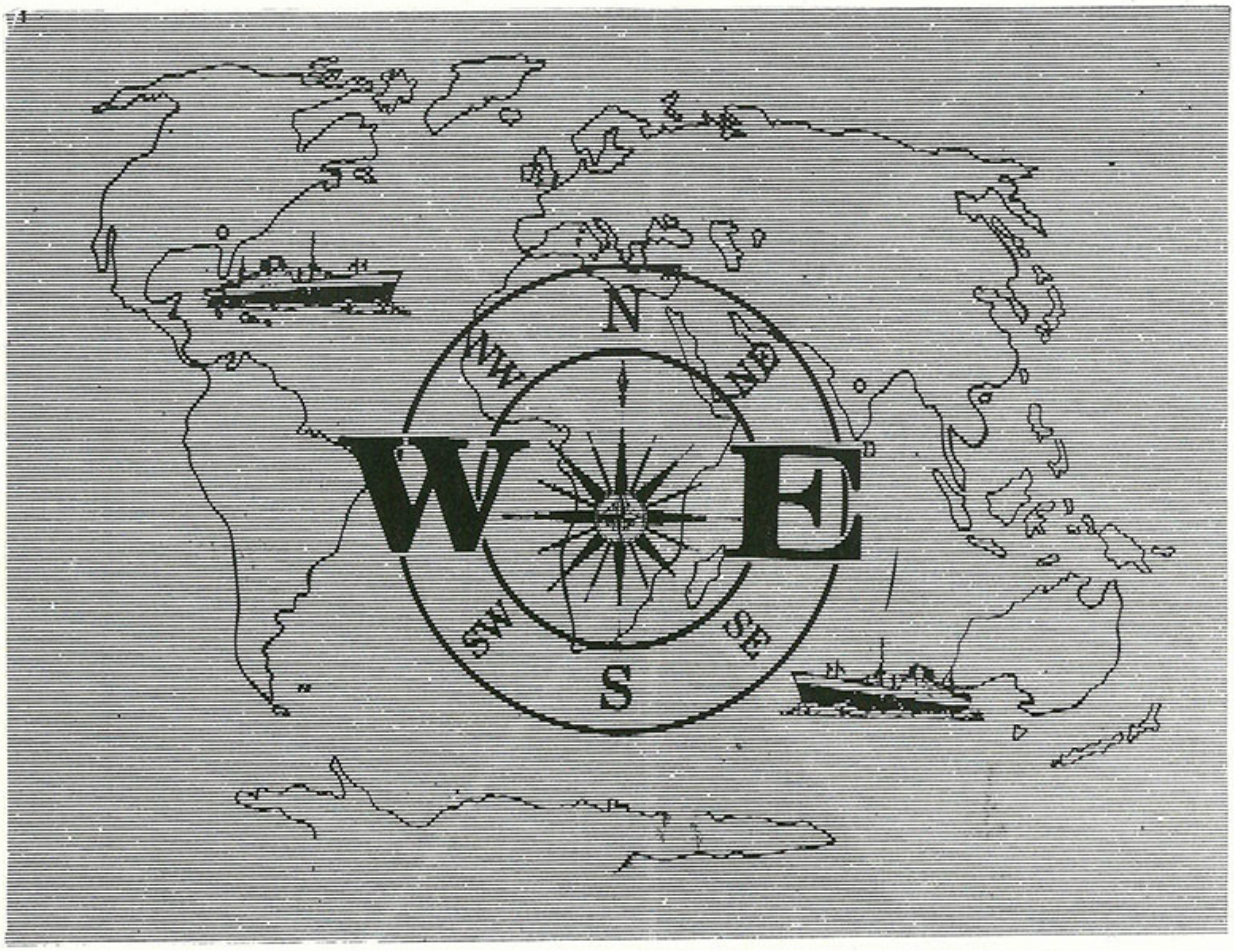
S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Str.,
Piraeus 185 35
Greece
Phone: 4124661
Telex: 212282 SSRS GR

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

- Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας
- 'Η κατά σημαία δύναμη τῆς Ναυτιλίας μας
- Τό ὑπό ναυπήγηση ἑλληνόκτητο τοννάζ
- Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου
- 'Ανασκόπιση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν τοῦ 1986
- 'Ανασκόπιση τῆς Παγκόσμιας Ναυτιλίας

HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

OF CONTINUOUS SERVICE IN THE BUNKERING WORLD, ALWAYS GUARANTYING TOP QUALITY, EFFICIENCY, PROMPTNESS

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A.
Marine Building
1, Skouze Str.,
Piraeus 185 35

Tel: 4183875-6/4514664
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

ΜΕΙΩΝΕΤΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.546 ποντοπόρα πλοῖα 45.104.350 τον. γκρός

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΟ 53% ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ἡ μείωση τῆς δυνάμεως τῆς ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας πού εἶχε ἐπισημανθεῖ κατά τά προηγούμενα χρόνια συνεχίσθηκε καί κατά τό 1986, ἡ μείωση ὅμως αὐτή ἀφορᾶ κυρίως τόν ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλο, ὁ ὁποῖος στή διάρκεια τοῦ ἀνασκοπουμένου ἔτους μειώθηκε κατά 339 πλοῖα καί κατά 3,5 ἑκατομμύρια τόν. γκρός περίπου σέ χωρητικότητα. Στό σύνολό της ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία μειώθηκε κατά 254 πλοῖα καί μόνο κατά 1,8 ἑκατομμύρια τόν. γκρός σέ χωρητικότητα καί ἐπ' αὐτοῦ εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι ἐνῶ μεταξύ τέλους τοῦ 1981 καί τέλους τοῦ 1986 ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 1.739 πλοῖα περίπου, τό σύνολο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μειώθηκε μόνο κατά 1.024 πλοῖα περίπου καί ἐνδεχομένως κατά ἀκόμη λιγότερα δεδομένου ὅτι δέν ὑπῆρξε δυνατή ἡ καταγραφή ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαῖες.

Ὑπενθυμίζουμε ὅτι ἀπό τό προηγούμενο ἔτος καθιερώθηκε μία καινοτομία στή στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας: Ὑπολογίζονται μόνο τά πλοῖα ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου (φορτηγά, μπάλκερς καί δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός καί παραλείπονται τά πλοῖα τῶν ἰδίων κατηγοριῶν 100-1.000 τόν. γκρός, τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας.

Ἡ καινοτομία αὐτή κρίθηκε ἀναγκαία, πρῶτο, γιά νά ἀποφεύγονται οἱ συγχύσεις πού ἀναπόφευκτα προκαλεῖ ὁ συνυπολογισμός στή δύναμη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μικρῶν πλοίων καθώς καί τῶν πλοίων εἰδικῶν κατηγοριῶν ὅπως εἶναι τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά πλοῖα (ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, ἁλιευτικά κ.λπ.) καί, δεύτερο γιά νά γνωρίζουμε κάθε στιγμή τήν πορεία τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἡ ὁποία εἴτε τό θέλουμε, εἴτε ὄχι, πρέπει νά μᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερο καί γιά εἰδικούς ἀλλά καί γιά γενικότερους λόγους, οἱ ὁποῖοι εἶναι γνωστοί στούς ἀναγνῶστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί γι' αὐτό δέν χρειάζεται νά ἀναλυθοῦν ἐκτενῶς τή στιγμή αὐτή.

Κατά τή στατιστική διακρίβωση τῶν μεγεθῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν κατά τήν διάρκεια τοῦ 1986 κατεβλήθη, ὅπως πάντοτε, ἡ ἴδια ἐπίμονη προσπάθεια. Δέν ἀποκρύπτουμε ὅμως ὅτι λόγω τῆς μυστικότητας πού κρατήθηκε σέ πολλές περιπτώσεις ἀγορᾶς πλοίων τά ὁποῖα διατηρήθηκαν ὑπό τίς ξένες σημαίες τίς ὁποῖες ἔφεραν καί ἀκόμη καί ὑπό τό αὐτό ὄνομα γιά νά ἀποφευχθοῦν δαπάνες πού θά μποροῦσαν νά ἀποφευχθοῦν δέν ἀποκλείεται ἕνας ἀριθμός πλοίων νά μᾶς διαφεύγει.

Εἰδικώτερα, κατά τό 1986 προστέθηκαν στόν ἑλληνόκτητο στόλο 15 νεότευκτα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 319.375 τον. γκρός καί 275 πλοῖα «ἀπό δεύτερο χέρι» συνολικῆς χωρητικότητας 8.581.788 τον. γκρός.

Κατά τό ἴδιο ἔτους πουλήθηκαν σέ ἀλλοδαπούς 287 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 4.584.104 τον. γκρός, ὁδηγήθηκαν στά διαλυτήρια ἄλλα 264, συνολικῆς χωρητικότητας 5.239.074 τον. γκρός καί τέλος χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες 26 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 808.134 τον. γκρός.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σέ 15 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 319.375 τον. γκρός, ἀνῆλθαν τά νεότευκτα σκάφη, (πού παραδόθηκαν στούς πλοιοκτῆτες κατά τό 1986) ἔναντι 34 σκαφῶν, 781.354 τον. γκρός τό 1985, 43 σκαφῶν, 942.672 τον. γκρός τό 1984, 54 σκαφῶν, 1.320.671 τον. γκρός τό 1983, 43 σκαφῶν, 977.815 τον. γκρός τοῦ 1982, 48 σκαφῶν, 955.325 τον. γκρός τοῦ 1981 καί 28 σκαφῶν, 524.214 τον. γκρός τοῦ 1980.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1979, 1978 καί 1977 ἦταν 30 σκάφη, 641.429 τον. γκρός, 56 σκάφη, 756.030 τον. γκρός καί 151 σκάφη, 2.397.118 τον. γκρός.

Ἀπό τό σύνολο τῶν 275 πλοίων πού ἀγοράσθηκαν τό 1986, μόνο τά 79 (ποσοστό 28,7%) γράφηκαν στά ἑλληνικά νηολόγια, πέρυσι τό ἀντίστοιχο ποσοστό ἦταν 32,5% καί τό 1984 50%. Ἀπό τά ὑπόλοιπα, 28 πλοῖα 1.078.704 τον. γκρός νηολογήθηκαν στή Λιβερία, 36 πλοῖα 798.394 τον. γκρός στόν Παναμᾶ, 110 πλοῖα 3.226.388 τον. γκρός προτίμησαν τό Κυπριακό νηολόγιο, 6 πλοῖα 57.930 τον. γκρός γράφηκαν στή Μάλτα, 6 πλοῖα 100.667 τον. γκρός στήν Βρεταννική σημαία, 2 πλοῖα 194.867 τον. γκρός στό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας, 2 πλοῖα 47.691 τον. γκρός στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων, 2 φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητας 16.461 τον. γκρός στό Λίβανο, 3 πλοῖα 18.823 τον. γκρός στό νηολόγιο τῆς Ὁνδούρας καί ἕνα μπάλκ κάρριερ χωρητικότητας 17.399 τον. γκρός στό νηολόγιο τῆς Κεϋλάνης.

Ἀπό τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν στή δύναμη τῶν ἄλλων σημαιῶν πού καλύπτουν κυρίως τά ἑλληνικά συμφέροντα ἀξίζει νά σημειωθεῖ ἡ μείωση πού ὑπέστησαν οἱ παραδοσιακές «σημαίες εὐκαιρίας» πού χρησιμοποιοῦνται ἀπό τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

Ἔτσι ἡ Λιβερία ἔχασε 16 πλοῖα καί 813.538 τον. γκρός, ὁ Παναμᾶς 26 πλοῖα καί 384.157 τον. γκρός καί ἡ Μάλτα 15 πλοῖα καί 135.008 τον. γκρός.

Ἀντίθετα, οἱ «μικρές» σημαῖες παρουσίασαν σταθερή εἰσροή ἑλληνόκτητων πλοίων (Ὁνδούρα 8. Μπαχάμας 9, Λίβανος 4, Ἀγγλία 7 πλοῖα) ἐνῶ ἐντυπωσιακή ἡ παρουσία τοῦ Κυπριακοῦ νηολογίου πού αὔξησε τήν ἑλληνόκτητη δύναμή του κατά 110 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 3.002.239 τον. γκρός. Τό Κυπριακό νηολόγιο μέ συνολική ἑλληνόκτητη χωρητικότητα 8.073.229 τον. γκρός ἀναδεικνύεται σέ σοβαρό ἀνταγωνιστή τῶν ἄλλων σημαιῶν εὐκαιρίας καί σέ ἐπιτυχημένο διεκδικητή τῶν πλοίων που μέχρι τώρα ὑπέστελαν ἤ ἐξακολουθοῦν νά ὑποστέλλουν τήν Ἑλληνική σημαία.

Ἡ δύναμη τοῦ ὑπό τήν κυανόλευκο στόλου μειώθηκε τό δωδεκάμηνο πού πέρασε κατά 339 πλοῖα καί 3.582.040 τον. γκρός, οἱ ἀπώλειες δηλαδή ἦταν στά ἴδια ἐπίπεδα μέ αὐτές τοῦ 1985 (-369 σκάφη, 4.846.075 τον. γκρός) καί πολύ μεγαλύτερες ἀπό αὐτές τοῦ 1984 (-205 πλοῖα, 1.926.301 τον. γκρός).

Ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος (πλοῖα ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός) περιελάμβανε στά τέλη Δεκεμβρίου 1.209 σκάφη, φορτηγά καί δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητας 24.183.381 τον. γκρός.

Μετά τίς μεταβολές πού ἐπῆλθαν στή διάρκεια τοῦ 1986 ἡ δύναμη τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας (ὑπολογιζομένων μόνον τῶν πλοίων ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός), ἀνέρχεται σέ 2.546 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 45.104.350 τον. γκρός.

Ἡ λεπτομερέστερη ἀνάλυση τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν στή διάρκεια τοῦ 1986 ἔχει ὡς ἑξῆς:

Παρατηρήθηκε δηλαδή σημαντική μείωση κατά 19 σκάφη ἔναντι τῶν πλοίων που εἶχαν παραδοθεῖ ἀπό τά ναυπηγεῖα κατά τό 1985 μέ παράλληλη μείωση τῆς νεότευκτης χωρητικότητας κατά 461.979 τον. γκρός. Ἀπό τά σκάφη αὐτά 6 πλοῖα, 153.335 τον. γκρός ἦταν μπάλκ κάρριερς, 3 σκάφη, 38.889 τον. γκρός ἦταν φορτηγά καί 6 σκάφη 127.151 τον. γκρός ἦταν δεξαμενόπλοια. Ἡ πλειονοψηφία τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν ἐνεγράφη στό Ἑλληνικό νηολόγιο, σύγκεκριμένα ποσοστό 86,87%. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1985, 1984, 1983, 1982, 1981 καί 1980 ἦταν 100%, 95% 83,3%, 79,8%, 84,7% καί 94,6%.

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4	96.442	3	38.889	6	127.151
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	22.273	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	34.620	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	6	153.335	3	38.889	6	127.151

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά άγορασθέντα άπό τήν άλλοδαπή μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά καί δεξαμενόπλοια άνήλθαν σέ 275, συνολικής χωρητικότητας 8.581.788 τον. γκρός. Τό χρονικό διάστημα δηλαδή πού έξετάζουμε παρατηρήθηκε αΰξηση στόν άριθμό τών σκαφών πού άγοράσθηκαν άπό Έλληνες καί παράλληλα ή συνολική άγορασθεΐσα χωρητικότητα αύξήθηκε κατά 2.081.428 τον. γκρός. Οί άγορές τών μπάλκ κάρριερς σημείωσαν αΰξηση (138 τό 1986 ἔναντι 114 τό 1985 καί 131 τό 1984), ἐνώ αὐτές τών φορτηγῶν μικρή μείωση (60 τό 1986, 64 τό 1985 καί 135 τό 1984). Τά δεξαμενόπλοια παρέμειναν στά ἴδια ἐπίπεδα (77 τό 1986, 76 τό 1985, 56 τό 1984).

Ή κατανομή αὐτῶν τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν κατ' εἶδος καί σημαίες ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	41	1.225.165	16	152.514	22	1.646.785
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	20	603.519	3	32.383	5	442.802
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	14	296.251	8	54.676	14	447.467
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	55	1.095.404	22	148.742	33	1.982.242
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	5	13.823	1	44.107
ΑΓΓΛΙΚΗ	4	90.362	2	10.305	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	34.447	—	—	1	160.420
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	1	43.867	1	3.824	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	—	—	2	16.461	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	1	14.852	1	1.133	1	2.838
ΚΕΪΛΑΝΗΣ	1	17.399	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	138	3.421.266	60	433.861	77	4.726.661

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σέ ἀλλοδαπούς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, σκάφη ἀνῆλθαν σέ 287, συνολικῆς χωρητικότητος 4.584.104 τον. γκρός καί ἦταν περισσότερα ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους κατά 11 σκάφη ἐνῶ τό τονάζ τῶν πωλήσεων παρέμεινε στά αὐτά ἐπίπεδα μέ τοῦ 1985 (4.570.356 τον. γκρός).

Ή κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαίες ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	76	1.592.740	112	793.864	12	656.397
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	12	263.205	2	9.792	3	92.769
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	7	203.270	20	139.989	5	113.103
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	10	209.454	16	69.807	7	231.695
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	3	18.285	—	—
ΑΓΓΛΙΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	29.314	—	—	1	160.420
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΣ	—	—	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΚΕΪΛΑΝΗΣ	—	—	—	—	—	—
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	106	2.297.983	153	1.031.737	28	1.254.384

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Μείωση παρουσίασαν οἱ διαλύσεις κατά τό 1986. Τά σκάφη πού ἐπωλήθησαν πρός διάλυση ἀνῆλθαν σέ 264, συνολικῆς χωρητικότητας 5.239.074 ἔναντι 28, συνολικῆς χωρητικότητας 6.133.358 τον. γκρός τό 1985. Ή κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαία ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	56	1.191.763	57	413.466	18	971.480
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	14	340.696	3	21.838	5	447.128
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	14	302.590	11	86.665	4	96.144
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	17	364.624	20	156.900	2	252.486
ΜΑΛΤΑΣ	13	281.619	20	159.714	2	66.475
ΑΓΓΛΙΑΣ	3	39.418	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	2	30.914	2	10.742	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	1	4.412	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	119	2.551.624	114	853.737	31	1.833.713

Ή πορεία τών διαλύσεων άπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970 ...	διελύθησαν	33	σκάφη	543.499 τ.γκρός
»	1971 ...	»	105	»	688.406 »
»	1972 ...	»	125	»	923.768 »
»	1973 ...	»	112	»	734.820 »
»	1974 ...	»	112	»	845.532 »
»	1975 ...	»	107	»	1.515.179 »
»	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 »
»	1985 ...	»	286	»	6.133.358
»	1986...	»	264	»	5.239.074 »

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά τό ὑπό ἐξέταση διάστημα τά σκάφη πού διεγράφησαν ἀπο τήν δύναμη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας λόγω βύθισης ἤ ὁλικῆς ἀπώλειας ἀνῆλθαν σέ 26 συνολικῆς χωρητικότητας 808.134 τον. γκρός.

Ή σημαντική αὔξηση, σέ σύγκριση μέ τό 1985 (21 σκάφη, 311.336 τον. γκρός) καί τό 1984 (20 σκάφη, 228.833 τον. γκρός) ὀφείλεται κυρίως στήν ἀπώλεια μεγάλων δεξαμενοπλοίων που ἐβλήθησαν στόν πόλεμο τοῦ Περσικοῦ.

Ή κατανομή τῶν ἀπωλεσθέντων κατ' εἶδος καί σημαία ἀκολουθεῖ:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός	Πλοία	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7	224.693	5	33.193	1	12.377
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	48.559	—	—	2	348.200
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	3	62.710	1	7.925	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	4	17.876	2	52.601
ΣΥΝΟΛΟΝ	11	335.962	10	58.994	5	413.178

Ή πορεία τῶν ἀπολεσθέντων ἀπό διάφορα ἀτυχήματα σκαφῶν, ἀπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970.....	σκάφη	33	τον.γκρός	181.990
»	1971.....	»	40	»	234.228

Έτος	1972.....	σκάφη	35	τον.γκρός	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
»	1985.....	»	21	»	311.336
»	1986	»	26	»	808.134

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οί αύξομειώσεις έξ άλλου κατά σημαίες κατά τό λήξαν έτος έν συγκρίσει μέ τό 1985, στήν έλληνόκτητη δύναμη έμφανίζονται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1986 ΕΝΑΝΤΙ 1985 (ΠΛΟΙΑ)	ΤΟΝ/ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	- 339	- 3.582.040
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 16	- 813.538
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ.....	- 26	- 384.157
ΚΥΠΡΙΑΚΗ.....	+ 110	+ 3.002.239
ΜΑΛΤΑΣ.....	- 15	- 135.008
ΑΓΓΛΙΑΣ.....	+ 7	+ 112.208
ΜΠΑΧΑΜΑΣ.....	+ 9	+ 296.066
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	+ 2	+ 49.962
ΛΙΒΑΝΟΥ.....	+ 4	+ 45.044
ΟΝΔΟΥΡΑΣ.....	+ 8	+ 35.946
ΚΕΪΜΑΝΗΣ.....	+ 1	+ 17.399
ΜΑΛΑΝΤΙΒΩΝ.....	+ 1	+ 1.354
ΣΥΝΟΛΟ.....	- 254	- 1.354.525

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Ή χωρητικότητα τών 13 σημαιών στό τέλος τοῦ 1986.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ	24.183.381
ΛΙΒΕΡΙΑΣ	7.401.920
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	4.544.337
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	8.073.229
ΜΑΛΤΑΣ	359.271
ΑΓΓΛΙΑΣ	112.208
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	361.310
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	143.684
ΛΙΒΑΝΟΥ	243.902
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	57.077
ΚΕΪΜΑΝΗΣ	17.399
ΜΑΛΑΝΤΙΒΩΝ	4.323
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	52.309
ΣΥΝΟΛΟΛΟ ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ	45.104.350

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 53,62% τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, ὑπό τίς σημαῖες τίς ὁποῖες ἀνασκοποῦμε καλύπτει ἡ κυανόλευκος. Ἡ συμμετοχή τῶν ὑπολοίπων σημαιῶν εἶναι 16,41% γιά τή Λιβεριανή, 10,8% γιά τήν Παναμαϊκή, 17,90 γιά τήν Κυπριακή, 0,8% τῆς Μάλτας, τῶν Μπαχάμας 0,8%, τοῦ Λιβάνου 0,5% ἐνῶ τῶν ὑπολοίπων κυμαίνεται σέ ἀκόμη χαμηλότερα ἐπίπεδα (κάτω τοῦ 0,2%).

Τά ποσοστά αὐτά ἀναφέρονται σέ ποντοπόρα πλοῖα, ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός.

Ἀναλυτικώτερα οἱ μεταβολές στήν κυανόλευκο ἔχουν ὡς κατωτέρω:

Ἐνεγράφησαν κατά τό ὑπό ἀνασκόπηση ἔτος 190 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 5.219.015 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	4	τ.γκρός	96.442
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85.....	49	»	1.257.565
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	27	»	670.216
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	1	»	10.383
Φορτηγά νεότευκτα.....	3	»	38.889
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85.....	11	»	115.177
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	43	»	360.039
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	9	»	32.329
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	6	»	127.151
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85.....	11	»	1.254.329
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	20	»	1.208.731
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	6	»	47.764
Σύνολο σκάφη.....	190		5.219.015

Διεγράφησαν ἐξ ἄλλου κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα 529 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 8.801.055 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-86.....	47	τ.γκρός	1.074.674
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	126	»	2.879.234
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	30	»	483.069
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85.....	47	»	402.445
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	149	»	1.173.601
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	83	»	513.325
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85.....	8	»	439.405
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	27	»	1.594.033
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	12	»	241.269
Σύνολο σκάφη.....	529		8.801.055

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν στό ἑλληνικό νηολόγιο:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κώστας Ν. Πατέρας.....	24.636	Οὐλσάν
Οἰνούσσιαν Γιούνιτυ.....	24.253	Οὐλσάν
Οἰνούσσιαν Πράϊντ.....	24.253	Οὐλσάν
Ἀντζελίνα δή Γκρέϊτ Ν.....	23.300	Μιζουσίμα
Σκάφη 4.....	96.442	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Γιούνιον.....	21.427	πρ. «Kepbreeze»
Ἀτλάντικα.....	14.582	πρ. «Voyager»
Γκούντ Στρέητ.....	14.592	πρ. «Torres Strait»
Δέσποινα.....	64.785	πρ. «Troja»
Δημήτριος.....	62.565	πρ. «Mermaid Jupiter»
Μπάλκ Τρέϊντερ.....	32.129	ὑπέστειλε κυπριακή
Ἄλφα Φλέϊμ.....	32.320	πρ. «Deborah L»
Ἀναγγελ Ντίγκνιτυ.....	24.643	πρ. «Sun Ray»
Ἀναγγελ Σαξές.....	24.643	πρ. «Sun Crest»
Ἀνάμελι.....	14.584	πρ. «Salamis»
Ἰωάννης Ζαφειράκης.....	18.610	πρ. «Brazil Venture»
Μοντόμπα.....	18.011	πρ. «Kildoman Venture»
Πίνδος.....	15.825	πρ. «Γιάννης Κ.»
Τράϊντεντ Βέντσιουρ.....	17.210	ὑπέστειλε λιβεριανή
Τράϊντεντ Μάρινερ.....	17.210	ὑπέστειλε λιβεριανή
Φανή Ἄννα.....	11.049	πρ. «Cairnshope»
Χλόη.....	36.202	πρ. «Sycee»
Χόεγκχ Δαναός.....	14.103	πρ. «Δαναός»

Δανάκος	20.608	πρ. «Cavallier Bulker»
Δημητρός Κρητικός	21.426	πρ. «Kepbrave»
Έλεν	37.811	πρ. «Sir John Fisher»
Άηγιάννης	30.427	πρ. «Thamesfield»
Γουώτερπριντ	16.278	πρ. «Τζών Άλεξάκης»
Σάν Βίλ	19.742	πρ. «Clio»
Έγνουσσιώτης	18.080	πρ. «Ώκεανίς»
Έλλεσποντ Βάνγκουαρντ	22.135	ύπέστειλε παναμαϊκή
Τόν Χίλ	19.211	πρ. «Caliope»
Κάπταιν Σαράντης	20.781	πρ. «Cainrsmore»
Μπρήμ	25.227	ύπέστειλε λιβεριανή
Άμεθυστ	13.889	παρέμεινε στή δύναμη
Γιάννης Νικολός	19.284	παρέμεινε στή δύναμη
Έλπίς	35.561	πρ. «Bulk H.»
Έντερπράϊζ	22.208	ναυπηγ. Ναγκασάκι
Καπετάν Γιάννης	15.819	πρ. «Violetta»
Λώρενς Μ	42.105	πρ. «Jarama»
Μάργκριθ Έμμ	59.396	πρ. «Kepwave»
Πόρος	13.598	ναυπηγ. Τόκυο
Σάν Μπίν	19.742	πρ. «Σάν Βίλ»
Σάν Π	35.522	πρ. «Άναγγελ Σάν»
Θαλασσινή Αύρα	59.397	πρ. «Kepwave»
Καπετάν Χάλαρης	9.918	ύπέστειλε κυπριακή
Όλύμπικ Γκάλαξυ	35.417	πρ. «Ikan Bawal»
Πετριάνα	31.624	πρ. «Ikan Kerapu»
Ρίκι	25.520	παραμένει στή δύναμη
Λία	33.191	πρ. «Μάουντ Πήλιον»
Σάν Βίλ	19.742	πρ. «Σάν Μπίν»
Άναγγελ Ήγκλ	20.433	πρ. «Λιμπεξπόρτ»
Άναγγελ Πάουερ	19.343	πρ. «Λιμπεξπρές»
Δημήτρης Α	35.911	πρ. «Norman Maas»
Σκάφη 49	1.257.565	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άουρέλια	23.412	πρ. «Ryoko Maru»
Άντρια	19.276	πρ. «Hai Keum»
Έλένη	16.421	πρ. «Χλόη»
Μάγδα Π	21.755	πρ. «Saqr al Dammam»
Μελέτη	35.516	ναυπ. Σάντερλαντ
Μοντάνα	19.818	πρ. «Federal Hudson»
Άγιος Μακάριος	25.432	πρ. «Άκουαγκλόρυ»
Μάουντ Ύμηττός	16.307	πρ. «Κεντάκυ Χόουμ»
Φλάγκ Έπος	21.374	πρ. «Ήφαιστος»
Άρης	15.119	πρ. «Άκμων»
Άπηλιώτης	25.716	πρ. «Barnworth»
Καλομοίρα	38.598	πρ. «Carina»
Πήγασος	13.275	πρ. «Sundancer»
Σταμίνα	13.942	πρ. «Γλυφάδα»
Τζίνι ΙΙ	16.229	πρ. «Άτλάντικ Χώκ»
Άγιος Κυπριανός	10.469	πρ. «Άντζεΐντιαν»
Άγιος Φανούριος	14.029	άγορά άπό Έλληνες
Θείτσα Είρήνη	25.131	πρ. «Λύρα»
Μπουγκανβίλ	16.704	ύπέστειλε παναμαϊκή
Περικλής Γ.Κ	36.914	πρ. «Zeebrugge»
Κάρμεν Καρίνα	14.212	πρ. «Biscay»
Ροδάνθη	16.229	πρ. «Άτλάντικ Χέριτέϊτζ»
Τίγρις	67.904	πρ. «Shinrei Maru»
Στάνταρντ Βέρτσιουρ	32.510	πρ. «Florence Virginia»
Όμπο Τρέϊντερ	54.687	πρ. «Έλευθερία»
Γουέστερν Τριάς	23.010	πρ. «Stove Transport»
Άρμενιστής	16.227	πρ. «Ίωάννης Ζαφειράκης»
Σκάφη 27	670,216	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλίνε	10.383	παρέμεινε στή δύναμη
Σκάφος 1	10.383	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κρήτη Άμπέρ	12.963	Σιμονοσέκι
Κρήτη Σίλβερ	12.963	Σιμονοσέκι
Κρήτη Γκόλντ	12.963	Σιμονοσέκι
Σκάφη 3	38.889	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εύβοια Λάκ	11.321	ύπέστειλε παναμαϊκή
Βούλκαν	9.989	πρ. «Άριστογένης»
Ίρβις	12.498	πρ. «Αίγίς Ίόνικ»
Σέρ Τζών	10.995	πρ. «Amex»
Πλούτο	8.845	πρ. «Marabou»
Γουαδελούπη	11.503	Πρ. «Φάμιλυ Άντονυ»
Άλς Τράστ	13.911	πρ. «Σίλβερ Χάπινες
Άντζάκ	12.498	πρ. «Αίγίς Άθήνικ»
Νεπτούνα	9.477	πρ. «Φάμιλι Άϊβορυ»
Βίκτωρ	9.960	πρ. «Άριστάγγελος»
Άλίας	4.180	πρ. «Yuksel Guler»
Σκάφη 11	115.177	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βόγιατζερ	2.602	ύπέστειλε κυπριακή
Έλένη Κ	4.050	πρ. «Άθέρας»
Κάρμεν Μάρε	13.017	πρ. «Πασσέρο»
Μαλβίνα	8.647	πρ. «Σάμμερ Στάρ»
Μπιάνκα Λ	9.771	πρ. Almut Bornhofen»
Βάλιαντ	11.076	πρ. «Atlantic Prelude»
Μαριγώ Κ	9.800	πρ. «Salland»
Μυριάντ	12.498	πρ. «Άλφα Μύστικ»
Όλυμπία	4.999	πρ. «Ίολοί»
Ρήτζεντ Σκάϋ	17.769	πρ. «Margaret Johnson»
Προμηθεύς	8.016	πρ. «Med Tradition»
Φρημάρ	3.974	πρ. «Άνδριατική Φρήζερ»
Αϊβαλί	8.898	πρ. «Άνατολή»
Μπαλμάρ	6.680	πρ. «Εύρώπη Φρήζερ»
Τσίλλυ	6.680	πρ. «Αύστράλια Φρήζερ»
Φρόστυ	6680	πρ. «Ώκεανία Φρήζερ»
Βίλλ ντέ Μιστρά	13.098	πρ. «Κάρμεν Φοντάνα»
Όράϊον VI	9.111	πρ. «Ρίο»
Άντζελμάρ	6.666	πρ. «Άμέρικα Φρήζερ»
Παρασκευή	8.960	πρ. Στεφανίς
Δώρα	6.842	πρ. «Κόνδωρ»
Λάκ Π	9.118	πρ. «Άναγγελ Λάκ»
Ντίλιντζενς Π	9.049	πρ. «Άνναγγελ Ντίλιλντζενς»
Φρίο Μέξικο	5.537	πρ. «Πόλαρ Παραγουάη»
Άγία Γαλήνη	8.243	πρ. «Ζέα»
Ζίμ Τριέστη	11.856	πρ. «Κάρμεν Φορτούνα»
Καββαδίας Ν	9.810	πρ. «Σή Τάϊντ»
Νήσος Σκιάθος	6.702	πρ. «Antarctic»
Νήσος Σκόπελος	6.691	πρ. «Alaska»
Βίλλ ντέ Ζενίθ	13.011	πρ. «Κάρμεν Μάρε»
Παλόμα	9.305	πρ. «Σίλβερ Μπαίη»
Ζίμ Πειραιάς	11.856	πρ. Κάρμεν Βήτα
Λυδία ΙΙ	10.008	πρ. «Μεσσαριά»
Λίτσα Τ	2.994	πρ. «Νιμπάλ»
Λυδία ΙΙ	8.740	πρ. «Stork I»

Μύρνα	9.711	πρ. «Ἄϊρηνς Μέντ»
Σάμ Λοΰϊς	2.144	πρ. «Ocean Endeavour»
Ἁγία Μαρίνα	12.474	ὑπέστειλε σημαία Μάλτας
Μακρήφερ	8.065	ὑπέστειλε σημαία Λιβεριανή
Μακφρόστ	8.064	ὑπέστειλε σημαία Λιβεριανή
Λήγουαρντ	14.212	πρ. «Leeward»
Τροπικάνα	1.580	ὑπέστειλε σημαία Μάλτας
Νορέζια Κάρστεν	14.212	πρ. «Isar Express»
Σκάφη 43	360.039	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πετρόλα 141	1.593	παρέμεινε στή δύναμη
Πετρόλα 142	1.594	παρέμεινε στή δύναμη
Πετρόλα 143	1.594	παρέμεινε στή δύναμη
Πετρόλα 144	1.594	παρέμεινε στή δύναμη
Πετρόλα 145	1.594	παρέμεινε στή δύναμη
Κένταυρος Στάρ	3.831	πρ. «Ιονιαν Κάπ»
Σίτυ	10.631	πρ. «Σίλβερ Σίτυ»
Ἐλπίδα	1.554	πρ. «Παναγιώτης Γ.»
Μαριέττα	8.344	πρ. «Port Albany»
Σκάφη 9	32.329	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κρήτη Ἄρτ	24.233	Ναγκασάκι
Κρήτη Ἀκτή	24.233	Ναγκασάκι
Βελοπούλα	17.612	Καβαχίρι
Ἀντίπαρος	18.000	Νταλιάν
Κρήτη Πάλμ	25.874	Ναγκασάκι
Γουόρλντ Πρόντιζυ	17.199	Σκαραμαγκά
Σκάφη 6	127.151	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄξιος	19.463	πρ. «Gemma Tokyo»
Κρήτη Ρόκ	18.250	πρ. «Cape Thistle»
Κρήτη Μάουντενς	18.250	πρ. «Eastern Thistle»
Ἑλλάς Φῶς	254.076	πρ. «Sea Brilliance»
Παρθενών	198.163	πρ. «Nanny»
Πάρις	198.163	πρ. «Sea Scope»
Νήσος Δήλος	64.631	πρ. «Liwo Venture»
Ἀκρόπολις	198.764	πρ. «Prairial»
Ὀλύμπιαν Σπίριτ	178.808	πρ. «Sea Saga»
Παλλάς Ἀθήνα	81.106	πρ. «Μαργκώ»
Ἄναγγελ Ἰντέλλιτζενς	24.655	πρ. «Award»
Σκάφη 11	1.254.329	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀτλάντικ Ἔμπερορ	128.399	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ἑλλεσποντ Καρέϊτζ	45.000	πρ. «Canadian Owl»
Ὀλύμπικ Ἀβέντζερ	106.123	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ὀλύμπικ Ἀσπιρέϊσον	106.123	ὑπέστειλε λιβεριανή
Φρήντομαιπ Λ	132.999	πρ. «Esso Bilbao»
Οὐάντρες	17.485	πρ. «Μεσ. Δόξα»
Αἰτωλός	1.599	πρ. «Niger Niver»
Γουέλκομερ	17.485	πρ. «Μεσ. Ἀναγέννησις»
Δάφνη	48.473	πρ. «Χαβάϊαν Σή»
Θεομήτωρ	99.169	πρ. «Perch»
Κατερίνα Τ	2.376	πρ. «Cathy»
Κίρκη	44.954	πρ. «Ἀλεντέϊλ»
Τιτάν	51.281	πρ. «Sea Rover»
Λητώ	71.764	πρ. «Kaiko Maru»
Ἔλιξ	1.553	πρ. «Helice»
Φοῖνιξ	76.142	πρ. «Ὀρλεάνη»
Νικόλας	56.960	πρ. Σκόπελος»
Φοῖνιξ	76.142	πρ. Ὀρλεάνη»
Μπονίτο	62.357	πρ. «Tiiskeri»
Γκόλντ Στάρ	65.347	πρ «Ν.Ι.Βαρδινογιάννης»
Σκάφη 20	1.208.731	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαζάλ	1.493	πρ. «Port Gentil»
Μαζάλ ΙΙ	2.676	πρ. «Saint Mitre»
Μπλού Ἄϊς	1.389	πρ. «Θήτα Τρίαινα»
Πολύμνια	31.768	πρ. «Ζωή Χριστίνα»
Τζουσσάμα	9.143	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Φάλκον	1.295	πρ. «Falcon I.»
Σκάφη 6	47.764	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-86

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζοάννα	19.253	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φωτεινή	19.253	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μάουντ Πάρνις	33.500	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Μάουντ Ταΰγετος	32.300	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τζών Ἀλεξάκης	16.278	μετ. «Γουόρπριντ» (ε)
Μπάλκ Τρέϊντερ	32.129	ὕψωσε κυπριακή
Ἄστορ	29.860	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βιολέττα	16.500	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄναγγελ Σάν	35.522	μετ. «Σάν Π.» (ε)
Ἀφροδίτη	19.253	ἐπωλήθη
Κάσος	14.983	μετ. «Ἄννα» (κ.)
Ρίκι	25.520	μετ. «Alysia Bay» (μ)
Σάν Βίλ	19.742	μετ. «San Bin» (ε.)
Φάδερ	17.745	ἐπωλήθη
Ἀλέξανδρος Φ	60.653	βυθίσθηκε 8/5
Ἄντωνυ ΙΙΙ	38.515	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κανάρης	19.037	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κλεάνθης	16.366	ὕψωσε παναμαϊκή
Μάουντ Ἄθως	12.526	ὕψωσε Λιβεριανή
Μάουντ Ὄλυμπος	17.149	ὕψωσε λιβεριανή
Μάουντ Πήλιον	33.191	ὕψωσε λιβεριανή
Μάουντ Ὑμηττός	16.307	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πάτριος	25.000	διαγράφεται
Ἀλκυονίς	30.277	ὕψωσε παναμαϊκή
Μάουντ Πάρνας	19.742	ὕψωσε λιβεριανή
Σάν Μπίν	19.742	μετ. «Σάν Βίλ» (ε)
Σησπήντ Ἀμέρικα	14.484	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βασίλης	16.432	μετ. «Dynamic» (π)
Γιάννης Κ	1.500	ἐπωλήθη
Λίμπεξπορτ	19.343	μετ. «Ἄνναγγελ Ἤγκλ» (ε.)
Λιμπεξπρές	19.337	μετ. «Ἄνναγελ Πάουερ» (ε.)

Λιμπερέϊτορ	75.134	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκόλντεν Λάκ	13.027	έπωλήθη
Γκόλντεν Πολυδύναμος	14.531	έπωλήθη
Γκόλντεν Τρέϊντερ	14.531	έπωλήθη
Μάργκριθ Έμμ	59.396	διαγράφεται
Άννα	16.438	έπωλήθη
Δαναός	14.103	μετ. «Χόεγκχ Δαναός» (ε)
Προτέκτωρ	15.716	ΰψωσε κυπριακή
Βασίλης Κατσίκης	16.794	έπωλήθη Σοβιετικούς
Γιάννης Δ	14.782	σημαία Μπαχάμας
Γκόλντεν Τσάλλεντζερ	14.800	διάλυση Πακιστάν
Γουώτερπριντ	16.278	σημαία Μπαχάμας
Θαλασσινή Άξία	16.794	έπωλήθη Σοβιετικούς
Μαρία Διαμάντω	10.108	ΰψωσε κυπριακή
Παντελής Α. Λαιμός	16.794	έπωλήθη Σοβιετικούς
Άντζελίνα δή Γκρέϊτ Ν	19.343	ΰψωσε κυπριακή
Σκάφη 47	1.074.674	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελική Η	13.443	ΰψωσε κυπριακή
Άφθορος	44.327	ΰψωσε παναμαϊκή
Γεώργιος Ξύλας	18.634	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κάριν Βάτης	23.688	βυθίσθηκε
Κέϊπ Ταίναρον	12.251	ΰψωσε κυπριακή
Μάρω	32.510	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νικολέττα Κ	11.434	μετ. «Ocean Voice» (κ.)
Όσεαν Ρέϊντζερ	14.675	μετ. «Πούμα» (κ.)
Φανυάν	14.617	διάλυση Ίαπωνία
Χλόη	16.421	μετ. «Έλένη» (ε.)
Άγιος Φανούριος	14.029	έπωλήθη
Αϊτζιαν Σή	57.761	ΰψωσε σημ. Μπαχάμας
Άργκονωτ	24.877	έπωλήθη
Γιάννης Μ	38.124	έπωλήθη
Έλάφι	19.495	μετ. «Γιάννης ΙΙ». (κ.)
Θεογεννήτωρ	25.477	διάλυση Ίαπωνία
Καπετάν Γιάννης	24.801	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάδερ	11.361	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νικόλας Γ. Παπαλιός	29.004	έπωλήθη
Νιόβη	21.427	ΰψωσε κυπριακή
Πήγασος	12.429	διάλυση Ίνδία
Στάμυ	30.315	έπωλήθη διάλυση
Τρέϊντλάϊτ	25.327	διάλυση Κίνα
Άναστασία Λ	53.448	μετ. «Μετάξια»
Άτλάντικ Χώκ	16.229	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκόλντεν Γκλόρυ	16.275	διάλυση Σαγκάη
Έλλάς ἰν Έτέρνιτυ	18.374	διάλυση Κίνα
Κάπταιν Νικόλας	13.531	ΰψωσε κυπριακή
Κάστλ Σήλ	26.537	μετ. «Άγιος Νικόλαος»
Κέϊπ Άντίμπες	14.651	ΰψωσε λιβεριανή
Κεντάκυ Χόουμ	16.307	μετ. «Μάουντ Ύμηττός» ε)
Μάουντ Όθρυς	18.525	έπωλήθη
Μπάρρυ	14.359	μετ. «Άσπεν Φώλλς» (βρ.)
Ναβιγκέϊτορ	20.199	έπωλήθη διάλυση
Νιόνιο	15.874	έπωλήθη διάλυση
Όσεαν Γουίνερ	59.636	ΰψωσε κυπριακή
Χαράλαμπος Φ	16.149	μετ. «Προσπέριτυ» (κ.)
Αϊηβον	14.383	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άνδρος Στόρμ	79.746	διάλυση Ν. Κορέα
Γουόρλντ Ναβιγκέϊτορ	22.817	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ντέκα Φρατέρνιτυ	14.342	μετ. «Waterow» (κ.)
Τρέϊντ Νομάντ	39.214	διάλυση Κίνα
Αϊολος Κ	40.787	ΰψωσε σημαία Μάλτας
Άσιαν Φόρεστ	17.458	διάλυση Κίνα
Γλυφάδα	13.942	μετ. «Σταμίνα» (ε.)
Έμμα Μεθενίτη	12.216	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φόρουμ Πράϊντ	11.825	έπωλήθη διάλυση
Άϊρηνς Ζέαλ	13.633	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άϊρηνς Ζέστ	13.942	διάλυση Ταϊβάν
Άϊρηνς Φάντασυ	13.388	διάλυση Ταϊβάν
Άντζεϊντιαν	10.469	μετ. «Άγ. Κυπριανός» (ε)
Άτλάντικ Χέλμσμαν	16.229	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βηταγουαίηβ	10.210	διάλυση Κίνα
Βητασάν	19.633	διάλυση Κίνα
Βυτίνα	15.11	έπωλήθη
Γαρδένια	28.373	διάλυση Κίνα
Γέωργιος Φ	10.544	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκόλντεν Άρροου	51.644	διάλυση Χουάγκπου
Λάκυ Ρηφάϊνερ	13.907	έπωλήθη άλοδαπούς

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελική Η	13.443	ΰψωσε κυπριακή
Άφθορος	44.327	ΰψωσε παναμαϊκή
Γεώργιος Ξύλας	18.634	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κάριν Βάτης	23.688	βυθίσθηκε
Κέϊπ Ταίναρον	12.251	ΰψωσε κυπριακή
Μάρω	32.510	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νικολέττα Κ	11.434	μετ. «Ocean Voice» (κ.)
Όσεαν Ρέϊντζερ	14.675	μετ. «Πούμα» (κ.)
Φανυάν	14.617	διάλυση Ίαπωνία
Χλόη	16.421	μετ. «Έλένη» (ε.)
Άγιος Φανούριος	14.029	έπωλήθη
Αϊτζιαν Σή	57.761	ΰψωσε σημ. Μπαχάμας
Άργκονωτ	24.877	έπωλήθη
Γιάννης Μ	38.124	έπωλήθη
Έλάφι	19.495	μετ. «Γιάννης ΙΙ». (κ.)
Θεογεννήτωρ	25.477	διάλυση Ίαπωνία
Καπετάν Γιάννης	24.801	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάδερ	11.361	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νικόλας Γ. Παπαλιός	29.004	έπωλήθη
Νιόβη	21.427	ΰψωσε κυπριακή
Πήγασος	12.429	διάλυση Ίνδία
Στάμυ	30.315	έπωλήθη διάλυση
Τρέϊντλάϊτ	25.327	διάλυση Κίνα
Άναστασία Λ	53.448	μετ. «Μετάξια»
Άτλάντικ Χώκ	16.229	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκόλντεν Γκλόρυ	16.275	διάλυση Σαγκάη
Έλλάς ἰν Έτέρνιτυ	18.374	διάλυση Κίνα
Κάπταιν Νικόλας	13.531	ΰψωσε κυπριακή
Κάστλ Σήλ	26.537	μετ. «Άγιος Νικόλαος»
Κέϊπ Άντίμπες	14.651	ΰψωσε λιβεριανή
Κεντάκυ Χόουμ	16.307	μετ. «Μάουντ Ύμηττός» ε)
Μάουντ Όθρυς	18.525	έπωλήθη
Μ[illegible]	14.359	μετ. «Άσπεν Φώλλς» (βρ.)
Ν[illegible]τορ	20.199	έπωλήθη διάλυση
Νιόνιο	15.874	έπωλήθη διάλυση
Όσεαν Γουίνερ	59.636	ΰψωσε κυπριακή
Χαράλαμπος Φ	16.149	μετ. «Προσπέριτυ» (κ.)
Αϊηβον	14.383	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άνδρος Στόρμ	79.746	διάλυση Ν. Κορέα
Γουόρλντ Ναβιγκέϊτορ	22.817	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ντέκα Φρατέρνιτυ	14.342	μετ. «Waterow» (κ.)
Τρέϊντ Νομάντ	39.214	διάλυση Κίνα
Αϊολος Κ	40.787	ΰψωσε σημαία Μάλτας
Άσιαν Φόρεστ	17.458	διάλυση Κίνα
Γλυφάδα	13.942	μετ. «Σταμίνα» (ε.)
Έμμα Μεθενίτη	12.216	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φόρουμ Πράϊντ	11.825	έπωλήθη διάλυση
Άϊρηνς Ζέαλ	13.633	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άϊρηνς Ζέστ	13.942	διάλυση Ταϊβάν
Άϊρηνς Φάντασυ	13.388	διάλυση Ταϊβάν
Άντζεϊντιαν	10.469	μετ. «Άγ. Κυπριανός» (ε)
Άτλάντικ Χέλμσμαν	16.229	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βηταγουαίηβ	10.210	διάλυση Κίνα
Βητασάν	19.633	διάλυση Κίνα
Βυτίνα	15.11	έπωλήθη
Γαρδένια	28.373	διάλυση Κίνα
Γέωργιος Φ	10.544	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκόλντεν Άρροου	51.644	διάλυση Χουάγκπου
Λάκυ Ρηφάϊνερ	13.907	έπωλήθη άλοδαπούς
Λύρα	41.914	έπωλήθη
Μύριαντ	12.498	έπωλήθη
Ούϊντερ ντέ Λίντεν	11.055	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σενάντοα	16.273	έπωλήθη άλλοδαπούς

Τζίμυ	13.847	ὁλική ἀπώλεια
Χαραπάν	12.463	διάλυση Κίνα
Ἀλιάκμων	16.229	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀτλάντικ Ὁρίζων	16.229	μετ. «Μαρκέλλα» (κ.)
Ἀτλάντικ Χέρο	16.229	ἐπωλήθη
Βασιλάκης	14.771	ὕψωσε παναμαϊκή
Γαλήνη	71.318	βυθίστηκε
Γαρμπῆς	36.038	διάλυση Κίνα
Εὐαγγελίστρια	12.757	διάλυση Κίνα
Καπετάν Μιχάλης	14.807	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λατίνι	27.165	διάλυση Κίνα
Πάφφιν Σπίριτ	11.801	ἐπωλήθη
Πρωτοστάτης	16.163	μετ. «Σῆ Χόρς»
Σαίντ Νίκολας	16.186	διάλυση Α. Ἀνατολή
Ἅγιος Μακάριος	25.432	ὕψωσε παναμαϊκή
Καλάβρια	24.309	διάλυση Κίνα
Καλομοίρα	38.598	διάλυση Ταϊβάν
Καρλόβα	29.314	σημαία Μπαχάμας
Μ.Γ. Τσαγκάρης	25.168	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μάριον	33.586	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μετάξια	48.106	διάλυση Ταϊβάν
Μπλούνστοουν	13.867	μετ. «Μπλού Στόουν» (κ.)
Πρωτόμαχος	16.191	ὕψωσε κυπριακή
Σάν Νίκολας	15.338	διάλυση Ἰαπωνία
Σίφνος	16.018	μετ. «Καπετάν Ἀντώνης ΙΙ. (κ.)
Ἅγιος Νικόλαος	26.537	διάλυση Κίνα
Ἅγιος Νικολαος ΙΙΙ	15.345	μετ. «Μιλενάκι»
Ἀθόλλ Φόρρεστ	17.418	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀκουαφαίηθ	24.341	μετ. «Manix II» (κ.)
Ἀτλαντίς Λάκ	20.354	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἕκτωρ	14.523	μετ. «Sun II» (π.)
Ἰόνιον	15.387	διάλυση Γκαντάνι
Ὀλύμπικ Πρόγρκες	15.688	ἐπωλήθη
Στρυμών	16.229	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀθανάσιος Κ	15.474	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀλκαῖος	11.284	ἐπωλήθη
Ἀμόλυντος	48.344	ἐπωλήθη
Ἀστυάναξ	38.611	ἐπωλήθη
Κάσσια	16.704	μετ. «Fox» (κ.)
Προκύων	32.576	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάμτζων Μάρινερ	29.260	ὕψωσε παναμαϊκή
Στέλλα	23.472	ἐπωλήθη διάλυση
Ἅγιοι Βίκτωρες	15.412	ὁλική ἀπώλεια
Ἀρχόντισσα Κατίγκω	42.253	μετ. «Ἀρχόντισσα» (Μηχ.)
Ἀτλάντικ Χέριταζ	16.229	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀτλαντίς Στάρ	10.182	διάλυση Ἰνδία
Εἰρήνη Πατέρα	23.814	ὁλική ἀπώλεια
Θείτσα Εἰρήνη	35.131	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάπταιν Τζώρτζ Λ	19.595	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπουγκανβίλ	16.704	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὁμέρικ Ντόουν	17.187	ὕψωσε κυπριακή
Ὅμπο Τρέϊντερ	54.687	μετ. «Ἁγία Εἰρήνη» (κ)
Πίνδαρ	20.045	ἐπωλήθη
Ποσειδών	18.656	διάλυση Ταϋλάνδη
Ροδόσι	15.362	διάλυση Καοσιούγκ
Βάντα	13.762	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκόλντεν Φλάγκ	43.479	ἐπωλήθη
Γουόρλντ Νομπίλιτυ	22.817	διάλυση Πακιστάν
Ἰωάννης Ζαφειράκης	16.227	μετ. «Ἀρμενιστής»
Κυριακούλα Δ. Λεμοῦ	20.516	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τάρπον Σηλεῖν	19.420	ἐπωλήθη
Τζασμίν	22.160	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τζών Λύρας	20.045	ἐπωλήθη
Σκάφη 126	2.879.234	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἰόνιαν Ναβιγκέϊτορ	10.420	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Κασκάντα	12.407	διάλυση Κίνα
Μαρίνα Λ	19.566	διάλυση Παρανάγουα
Τασία	14.150	διάλυση Κίνα
Σαίντ Νεκτάριος	14.493	διάλυση Κίνα
Αἴτζιαν Λάϊτ	13.184	διάλυση Κίνα
Γιάννης Μ	21.374	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γιουρόπιαν Μάστερ	16.561	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κέϊπ Καμάρι	11.416	μετ. «Σηφάλκον» (κ.)
Ἀριέττα	17.113	διάλυση Κίνα
Γκρήκ Φρέντσιπ	13.516	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἔβελύν	11.893	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θανίκ Ι	.9.516	διάλυση Ἰνδία
Σή Χάουντ	13.714	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φίλιππος	13.515	διάλυση Κίνα
Φλάγκ Ζαπλάϊερ	13.408	ἐπωλήθη διάλυση
Φλάγκ Φόρτσιουν	11.940	διάλυση Ἰνδία
Βασίλειος Μπακολίτσας	30.582	διάλυση Κίνα
Καρίμπιαν Κάρριερ	15.961	ὁλική ἀπώλεια
Κάρμεν	23.391	διάλυση Ταϊβάν
Κορινθιακός Γκάλφ	10.451	διάλυση Κίνα
Διογένης	13.393	διάλυση Κίνα
Τρέϊντ Μάστερ	21.381	διάλυση Κίνα
Ἀλβυών	13.122	ἐπωλήθη διάλυση
Ἐλόσεαν	17.847	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀννίτσα Λ	19.758	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαραθών	12.847	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φόρουμ Σάν	12.038	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀνδρέας Λεμός	13.638	ἐπωλήθη διάλυση
Θεομάνα	40.473	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 30	483.069	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βόερμαν Βαγκόνι	12.811	μετ. «Γιαχαρά» (π.)
Ἤζυ Ράϊντερ	4.617	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μούτσαινα	5.509	ὕψωσε λιβεριανή
Μπράδερ	9.087	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀριστάγγελος	9.998	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βασίλης Δ	3.827	ὕψωσε κυπριακή
Κονστελέϊσον Ἐντερπράϊζ	5.539	ἐπωλήθη
Αἰγίς Ἰόνικ	12.498	μετ. «Ἴρβις» (ε.)
Ἀριστογέννης	9.989	μετ. «Βούλκαν» (ε.)
Λάϊον ὀφ Παϊριούς	7.952	ὁλική ἀπώλεια
Σαρώνικ	5.801	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φάμιλλυ Φωτεινή	11.980	μετ. «Candelaria» (π.)
Μαραμπού	8.845	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τάννενβελς	12.958	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀγωνιστής	5.178	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ Βάλορ	1.587	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Ἀργώ Φαίηθ	1.579	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ Χόουπ	1.579	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μέντ Φελίσιτυ	9.969	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φάμιλυ Ἄντωνυ	11.500	μετ.«Γουαδελούπη» (ε)
Αἰγίς Ἀθήνικ	12.498	μετ. «Ἀντζάκ» (ε.)
Ἄκτιον	11.286	ὁλική ἀπώλεια
Κέϊπ Σύρος	8.890	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μερμπάμπου	12.598	διάλυση Ταϊβάν
Σάνσετ	9.864	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σίλβερ Χάππινες	13.750	μετ. «Ἄλς Τράστ» (ε.)
Φάμιλυ Ἄϊβορυ	9.477	μετ. «Νεπτούνια»
Φαναῖος	11.730	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀθηνᾶ Κ	11.980	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἴρβις	12.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Στάρλετ	9.861	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀλίκη ΙΙ	12.376	ἐπωλήθη
Ἀντζάκ	12.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ Γκλόρυ	1.587	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ Παϊονήρ	1.578	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ Σπίριτ	1.579	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ Τσάλλεντζ	1.587	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γουαδελούπη	11.503	ὕψωσε παναμαϊκή
Εὐαγγελία Θ	3.375	μετ. «Josefa» (μ.)
Εὔβοια Λάκ	11.321	ὕψωσε παναμαϊκή
Πλοῦτο	8.845	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς

Ἄλτενβελς	12.598	ὕψωσε κυπριακή
Δημήτρης Λεβεντάκης	6.597	μετ. «Ἀνεζίνα» (κ.)
Νεπτούνα	9.477	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φίλων	11.370	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κέϊπ Κορφού	9.862	ὕψωσε κυπριακή
Ρεγγίνα Σ.	9.417	ἐπωλήθη
Σκάφη 47	402.445	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλίκη	10.69	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἄλτις	2.605	ὕψωσε παναμαϊκή
Αὔρα	9.623	μετ. «Αὔρα Σή» (Μα.)
Ἀφρός	3.340	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δήμητρα	9.861	ἐπωλήθη
Ὄλγα Κ.	3.024	μετ. «Πρόγκρες Λάϊτ» (Μβ)
Οὔλτιμα	9.372	μετ. «Φιντέλιτυ» (κ.)
Σαμάρ Ἐξπρές	9.057	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάμμερ Μέλοντυ	7.005	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάμμερ Στάρ	8.647	μετ. «Μαλβίνα» (ε.)
Τρίβελς	11.644	ὕψωσε κυπριακή
Ὑμηττός Ἰώ	8.909	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φόρουμ Κράφτσμαν	10.219	ὕψωσε κυπριακή
Ἅγιος Κωνσταντῖνος	2.980	ἐπωλήθη
Ἀδριατική Φρῆζερ	4.231	μετ. «Φριμάρ»
Ἄθως	1.586	ἐπωλήθη
Αἰγαῖον Μπαίη	5.537	μετ. «Φρίο Μπαίη» (κ.)
Αἰγαῖον Πρόγκρες	5.527	μετ. «Φρίο Πρόγκρες» (κ.)
Αἰγαῖον Προσπέριτυ	4.838	ἐπωλήθη
Αἰγίς Φεῖμ	8.928	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀκτής	7.402	ὕψωσε κυπριακή
Ἄλφα Μύστικ	12.498	μετ. «Μύριαντ» (ε.)
Γκογκόλα	3.002	διάλυση Ἑλλάδα
Ἰολοί	4.999	μετ. «Ὀλυμπία» (ε)
Κυριακή	8.943	ἐπωλήθη διάλυση
Μπαρού Λάκ	9.859	ὕψωσε κυπριακή
Πόλαρ Μπραζίλ	5.537	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάμμερ	4.598	ἐπωλήθη διάλυση
Σάντα Μαῦρα	6.160	διάλυση Καοσιούνγκ
Χίαν Ἐντζινήαρ	10.121	μετ. «Ὠκεανίς» (κ.)
Ἀθήνιαν Ρῆφερ	7.594	μετ. «Γκόλντεν Ρῆφερ» (κ.)
Ἄϊρηνς Λότζικ	8.715	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀντζεκαρρίμπιαν	7.557	μετ. «Centaurus One» (λ.)
Αὐστράλια Φρῆζερ	6.680	μετ. «Τσίλλυ» (ε.)
Εὐρώπη Φρῆζερ	6.680	μετ. «Μπαλμάρ» (ε)
Ζέα	8.224	σημαία Μάλτας
Ζυγός	3.490	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάβο Γκροσσος	10.322	διάλυση Σαχάνα
Κέϊπ Μόντερέϋ	9.964	ὕψωσε κυπριακή
Κριός	7.028	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λέντγουορλντ	10.618	ὕψωσε κυπριακή
Μπράδερς Γιούνιον	8.955	διάλυση Ταϊβάν
Σάμμερ Μούν	5.951	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χίαν Σάν	10.016	μετ. «Sphinx» (κ)
Ὠκεανία Φρῆζερ	6.680	μετ. «Φρόστυ» (ε.)
Ἅγιος Γεράσιμος	8.309	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Αἰδηψός	9.369	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀρετή Λ.	9.343	ὁλική ἀπώλεια
Ἄττικα Ρῆφερ	7.594	μετ. «Σίλβερ Ρῆφερ» (κ.)
Ἤβη	2.865	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάπ Μπίστι	3.600	ὁλική ἀπώλεια
Καπετάν Λουκῆς	10.839	μετ. «Πήγασος» (Λιβ.)
Κάρμεν Φοντάνα	13.098	μετ. «Βίλλ ντέ Μιστρά» (ε.)
Κέϊπ Κένεντυ	9.868	ὕψωσε κυπριακή
Μαλβίνα	8.647	ὕψωσε κυπριακή
Ὄλγα	1.586	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πόρθος	1.585	μετ. «Χρυσάνθη Σ.» (κ.)
Ρίο	9.112	μετ. «Ὀράϊον VI» (ε.)
Σαρώνικ Ρῆφερ	4.281	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Φαίαξ	11.489	μετ. «Παρνασσός» (λιβ.)
Φάμιλυ Ἄρροου	10.046	μετ. «Carrier» (κ.)
Φορτούνα Ι.	1.444	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χίαν Ἄϊλαντ	0.016	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀμέρικα Φρῆζερ	6.680	μετ. «Angelmer»
Ἔνατον	9.548	διάλυση Πακιστάν
Κονστελέϊσον Φάρος	7.686	διάλυση Πακιστάν
Φάδερ Πάνος	9.266	διάλυση Κίνα
Αἰγίς Χάρβεστ	11.225	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄϊρηνς Μάτζικ	8.605	μετ. «Navigator Bay»
Ἀναγγελ Λάκ	9.118	μετ. «Λάκ Π.» (ε.)
Ἀναγγελ Ντίλιτζενς	9.049	μετ. «Ντίλιντζενς Π.»
Ἀντώνης	8.865	διάλυση Καοσιούγκ
Ἄπους	3.275	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄρκτος	9.778	διάλυση Κίνα
Γιούρκο Μπάννερ	9.038	μετ. «Banner» (μ)
Εὔνοια	10.006	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κόνδωρ	6.842	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κονστελέϊσον Γκάλαξυ	7.680	διάλυση Πακιστάν
Μελίτων	10.017	μετ. «Σάντα Ἄννα» (κ.)
Μπάρου Τράστ	8.677	διάλυση Ἰνδία
Πόλαρ Παραγουάη	5.523	μετ. «Φρίο Μέξικο» (ε.)
Σάμμερ Σή	5.963	μετ. «Seaman» (κ.)
Σιθωνία	10.106	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τρίτων	3.048	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φόρουμ Χόουπ	10.192	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χίαν Γουαίηβ	10.016	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χίαν Σέϋλορ	10.121	ἐπωλήθη
Αἰγίς Λοτζικ	12.498	μετ. «Miyama» (π.)
Αἰγίς Στόϊκ	11.208	μετ. «Ρηνιώ» (κ.)
Ἀκρίτας	9.848	σημαία Μπαχάμας
Ἄλφα Ἀτόμικ	12.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄλφα Κόσμικ	1.2498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄλφα Νταϋνάμικ	12.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄλφα Ντόρικ	12.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βόλος	6.952	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γιάννης	1.598	μετ. «Ἀναστασία Ἔνα» (κ.)
Γιούλα	9.717	μετ. «Golden Star I» (κ.)
Ὀδυσσεύς	2.999	διαγράφεται
Παπανικόλας	4.499	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σή Τάϊντ	9.810	μετ. «Καβαδίας Ν.» (ε.)
Ἄργος	9.842	μετ. «Sunray» (Μβ)
Καλυψώ	6.172	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάρμεν Μάρε	13.017	μετ. «Βίλλ ντέ Ζενίθ» (ε.)
Κώστας – Ἀντώνης	3.746	μετ. «Sandymar 1» (λιβ.)
Λίνκ Τάργκετ	9.118	ὕψωσε κυπριακή
Μαρία Κ.	9.069	ἐπωλήθη
Μελόϊ	8.887	μετ. «Παρίζα» (μ.)
Ὀράϊον VI	9.111	ὕψωσε παναμαϊκή
Πάνορμος	10.410	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ράνια	9.919	διάλυση Ἰνδία
Σάμμερ Ρέϊ	7.013	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σίλβερ Μπαίη	9.305	μετ. «Παλόμα» (ε.)
Τροπικάνα	1.580	σημαία Μάλτας
Φρίο Μέξικο	5.537	ὕψωσε παναμαϊκή
Χίαν Χίλλ	10.16	ἐπωλήθη Νιγηρία
Βαρδιάνοι	9.247	μετ. «Ἄτρωτος»
Κάριαν Ρῆφερ	4.390	διάλυση Ἱσπανία
Κάρμεν Βίτα	13.098	μετ. «Ζίμ Πειραιᾶς» (ε.)
Κρόνος	6.911	ἐπωλήθη ἀλλοδαπού
Λέσβος	8.915	ἐπωλήθη
Μύρτος	%.085	μετ. «Ἀνδρεῖος»
Τιμπεστί	1.599	μετ. «Πέλαγος» (κ.)
Τό Πρωτο	9.824	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χίαν Ζέφυρ	10.016	διάλυση Ταϊβάν
Ὠκεανίς	10.024	διάλυση Φορμόζα
Αἴολος	9.885	σημαία Μπαχάμας
Ἄϊρηνς Μέντ	9.710	μετ. «Μύρνα» (ε.)
Οὐαντάν	1.519	μετ. «Φισκέλα» (κ.)
Νιμπάλ	2.994	μετ. «Λίτσα Τ.» (ε.)
Παπαμάρκος	2.912	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Παπαναστάσης	2.902	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πύλος	10.244	ὕψωσε παναμαϊκή
Σάμμερ Ντιού	9.812	μετ. «Γκόλντεν Ντιού» (κ.)
Σάντο Βίκτωρ	9.983	ἐπωλήθη
Χίαν Σή	10.016	ἐπωλήθη
Ἀκαρνανία	9.044	μετ. «Τζούτ Ἐξπρές» (κ.)
Ἀκράτα	9.753	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀλίκη Ι.Π.	10.011	διάλυση Ταϊβάν

Ἀσώματος	9.466	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γιάννης	8.494	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκάντα Μές	1.436	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Ἐλισάβετ	9.111	μετ. «Ἐλίζαμπεθ Κ.» (κ.)
Ἐντερπράϊζ	13.687	μετ. «Ἐντερπράϊζ 1» (π.)
Εὐάγγελος Δ.	6.942	ἐπωλήθη
Κώστια Πεφάνης	2.296	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαριάνθη	9.767	διαλυση Καοσιούγκ
Κάπ Ἰτέα	4.960	μετ. «Trensberlin» (κ).
Κάπρικορν	12.059	ὕψωσε κυπριακή
Μύρνα	9.710	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 149.	1.173.601	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀρχάγγελος Γ.	10.142	διάλυση Βέλγιο
Ἐρδίκ Σέϋλορ	2.074	διάλυση Πέραμα
Θάντερ Φρόστ	4.626	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κεφαλλόνιαν Χάρις	5.250	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λαοδίκη	10.305	ἐπωλήθη διάλυση
Μυρτιδιώτισσα	9.345	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀρσενία Κ.	6.906	ἐπωλήθη
Βήταμπάλκ	9.269	διάλυση Τουρκία
Γκάλφ Ρῆφερ	7.669	διάλυση Μπαγκλαντές
Ἰόνιαν Ρῆφερ	8.002	μετ. «Ρῆφερ Τοῦρμπο«» (π.)
Πηνελόπη ΙΙ.	6.198	ἐπωλήθη διάλυση
Ρέα	4.275	διάλυση Ἑλλάδα
Σάϊζαλ Τρέϊντερ	7.706	ἐπωλήθη
Σουέρτε	4.803	διάλυση Κίνα
Ἀθῆναι	4.301	διάλυση Πακιστάν
Γκολεμί	5.836	διάλυση Καράτσι
Ἐλεΐστρια Ι.	10.652	μετ. «Ἄσπεν Σκάϋ» (βρ.)
Κύμα	7.758	ἐπωλήθη διάλυση
Μεντρόκ	8.999	διάλυση Πακιστάν
Νίκος Ι.	4.824	διάλυση Πακιστάν
Περικλῆς	6.134	ἐπωλήθη διάλυση
Σνόου Φρόστ	2.211	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σουάν	5.404	διάλυση Πακιστάν
Τουρκία	4.301	διάλυση Πακιστάν
Ἀπηλιώτης	9.733	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Ἀραμίλ	2.375	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Αὐλίς Ἔξπρές	3.476	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Διαμαντῆς	8.243	ἐπωλήθη διάλυση
Σάμος Χάρμονυ	1.599	ὕψωσε κυπριακή
Τρόϊενμπελς	9.255	ἐπωλήθη διάλυση
Ἅγιος Νεκτάριος	4.962	ἐπωλήθη
Ἅγιος Νικόλαος	2.414	ἐπωλήθη διάλυση
Ἄθενς Στάρ	7.311	διάλυση Τουρκία
Ἀθηνούλα	3.361	ἐπωλήθη διάλυση
Αἰτζίαν Ρῆφερ	7.995	μετ. «Μάρε Ι» (π.)
Ἀλάσκα 2	1.012	βυθίσθηκε Ἐρυθρά
Ἀττική	1.385	σημαία Μαλντιβῶν
Γρέγος	9.191	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαραθών Λέϊκ	8.967	μετ. «Βέγκα Στάρ» (μ.7
Νορθχάφεν	1.236	μετ. «Alexfay II» (κ.)
Ντομινίκ	1.197	ἐπωλήθη
Σχινιάς	10.115	διάλυση Νταλιάν
Τζων Π.	2.731	διάλυση Μανφρεντόνια
Αἴητζαξ	1.142	ἐπωλήθη
Ἀλλάρεν	6.125	διαγράφεται
Γεώργιος Α.	3.708	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γεώργιος Α.	1.699	διαγράφεται
Γεώργιος Γ.	1.581	ἐπωλήθη
Γιούνιτυ	4.734	ἐπωλήθη διάλυση
Γιούπιτερ	8.129	ἐπωλήθη διάλυση
Γιούρκο Ναυτίλους	5.977	ἐπωλήθη διάλυση
Γιώτα	10.163	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δημήτριος Γ.Κ.	2.823	ἐπωλήθη διάλυση
Ἔμπρες	8.186	ὕψωσε κυπριακή
Μαργαρίτα ΙΙΙ.	6.607	διαγράφεται
Μασσαλία	1.968	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σίλβερ Σίτυ	10.631	μετ. «Σίτυ» (ε.)
Στάρ Ι.	7.100	διάλυση Καράτσι
Τρίτων	11.056	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δέσποινα Α.Ιι.	10.085	ἐπωλήθη διάλυση
Κένταυρος Στάρ	3.831	σημαία Μάλτας
Κρίτων	7.158	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Παναγία Λουρίων	10.523	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Ρίβα	10.299	μετ. «Ἀλύσια Μπαίη» (μ)
Ψηλή	12.369	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀριστοτέλης	1.409	μετ. «Storm S.» (Μ.)
Κλειώ	8.791	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λάουρα	1.599	ὕψωσε Ὀνδουριανή
Πηνελόπη	6.299	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάπταιν Τζών	9.163	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κώστας Κ.	2.935	ἐπωλήθη διάλυση
Σίτυ	10.631	διάλυση Τσιταγκόγκ
Ἀρκάδιαν Σκάϋ	10.987	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀρκάδιαν Φαίηθ	11.334	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κυδωνία	2.025	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λυδία	6.547	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μόσχα Δ.	8.823	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πελασγός	1.012	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πλωτίνος	10.679	ἐπωλήθη διάλυση
Σωκράτης	8.584	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χριστίνα	8.369	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἰωάννης	3.199	ἐπωλήθη διάλυση
Οὐρανόπολις	1.597	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 83.	513.325	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαίρη	26.959	μετον. «Σαξέςς» (κ.)
Μαντωλύνα	31.951	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μεθώνη	32.723	μετ. «Μερίντα» (π.)
Λέων	32.995	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Εὔα	41.223	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κανάρια	151.225	διάλυση Ταϊβάν
Μαργκώ	81.106	μετ. «Παλλάς Ἀθηνά» (ε.)
Χριστίνα	41.223	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 8.	439.405	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στροφάδες ΙΙ.	39.135	διάλυση Κίνα
Δυναμικός	48.801	ἐπωλήθη διάλυση
Μεσολόγγι	61.172	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μεσ. Δόξα	17.485	μετ. «Οὐάντρες» (ε.)
Εἰρηνικός	48.687	διάλυση Ταϊβάν
Μεσ. Ἀναγέννησις	17.485	μετ. «Γουέλκομερ» (ε)
Ἀρχιπέλαγος	58.143	διάλυση Φορμόζα
Ἀτλάντικ Μαρκές	40.548	διάλυση Φορμόζα
Ζάντε	54.282	διάλυση Κίνα
Μπράσελς	14.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὀλύμπικ Ἀβένζερ	106.123	διάλυση Ν. Κορέα
Ἀλεντεῖλ	44.954	μετ. «Κίρκη» (ε.)
Ἐλεύθερος	48.748	ἐπωλήθη διάλυση
Ἕλλεσποντ Καρεῖτζ	45.000	ὕψωσε λιβεριανή
Ὀλύμπικ Ἀσπιρεῖσον	106.123	διάλυσηΝ. Κορέα
Ἁρμονικός	38.845	διάλυση Καοσιούγκ
Γουώρλντ Προτέκτορ	18.204	ἐπωλήθη
Ἔθνικ	125.947	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θεομήτωρ	99.169	διάλυση Ν. Κορέα
Ἄννα Ἀγγελικούση	115.925	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σειρήνα	14.948	μετ. «Καλλιόπη ΙΙ» (κ.)
Ὀρλεάνη	76.142	μετ. «Φοῖνιξ» (ε.)
Κρήτη Σαμαριά	14.923	διαγράφεται

Όρλεάνη	76.142	μετ. «Φοίνιξ» (ε)
Σκόπελος	56.980	μετ. «Νικόλας» (ε.)
Φρίσιπ Λ.	140.277	ξένα συμφέροντα
Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	65.347	μετ. «Γκόλντ Στάρ (ε.)
Σκάφη 27	1.594.033	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ροδόστο	20.416	διάλυση Μπαγκλαντές
Πετρόλα 36	26.467	διάλυση Τουρκία
Σταθερός	41.260	διάλυση Κίνα
Χατάν	12.377	ολική απώλεια
Δέλτα	7.864	διαγράφεται
Δημοσθένης Β.	16.277	διάλυση Τουρκία
Ζωή Χριστίνα	34.501	μετ. «Πολύμνια» 6ε.7
Άφρόεσσα	16.944	διάλυση Τουρκία
Λίττλ Νίκος	21.894	ύψωσε Παναμαϊκή
Έμούλι	20.590	επωλήθη αλλοδαπούς
Νυάλα	12.392	επωλήθη αλλοδαπούς
Στάρ	10.287	διάλυση Κίνα
Σκάφη 12	241.269	

Από τίς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση κατά 339 σκάφη καί συνολική άπωλεσθεΐσα χωρητικότητα 3.582.040 τον. γκρός, ή όποία μάς δίνει τήν σημερινή δύναμη ύπό τήν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σέ φορτηγά, μπάλκ κάρριερς καί δεξαμενόπλοια άνω τών 1.000 τον. γκρός άπό:

1.209 σκάφη, 24.183.381 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Μείωση παρατηρήθηκε στή δύναμη τοΰ νηολόγιου τής Μονρόβιας.

Οί έγγραφές άνήλθαν σέ 48 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.591.096 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση τών πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	20	τ.γκρός	512.925
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	14	»	388.493
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	2	»	15.381
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	5	»	75.324
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	6	»	573.470
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965	1	»	25.503
Σύνολο σκάφη	48		1.591.096

Οί διαγραφές έξ άλλου άνήλθαν σέ 64 σκάφη, 2.404.634 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	14	τ.γκρός	288.690
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	20	»	525.090
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1965	3	»	45.765
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	9	»	75.411
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965	3	»	18.685
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1976-85	2	»	322.665
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	12	»	1.117.094
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965	1	»	11.234
Σύνολο σκάφη	64		2.404.634

Ό όνομαστικός κατάλογος τών μεταβολών έχει ώς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντόρα	16.369	πρ. «Dora»
Σαίντ Δημήτριος	16.576	πρ. «Gemini Friendship»
Σαίντ Κωνσταντΐνος	16.576	πρ. «Bogasari Satu»
Σκάϋκρεστ	22.377	πρ. «Palmstar Sumida»
Άλφιός	30.747	πρ. «Yana»
Παντίας	21.426	πρ. «Kepbay»
Μάουντ Άθως	12.526	ύπέστειλε έλληνική
Μάουντ Όλυμπος	17.149	ύπέστειλε έλληνική
Μάουντ Πήλιον	33.191	ύπέστειλε έλληνική
Μάουντ Πάρνας	19.768	ύπέστειλε έλληνική
Ντόριαν	16.369	πρ. «Ντόρα»
Τρέϊντ Μπάννερ	18.953	πρ. «Μάουντ Έλικών»
Τρέϊντ Άμπάσσαντορ	18.953	πρ. «Μάουντ Όδρα»
Ζαρνάτα	69.338	πρ. «Brazilian Trader»
Γρέγος	30.326	πρ. «Vela»
Μίλητος	32.506	ναυπηγήθηκε Ίαπωνία
Τζίουελ 1	35.762	πρ. «Al Aziz»
Ανίτο	30.507	πρ. «Enard Hope»
Έξέκιουτιβ	19.253	πρ. «Melissa Mary»
Γουέμεα	34.253	πρ. «Sabodine Venture»
Σκάφη 20	512.925	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φέϊθ	15.216	πρ. «Mallow»
Άκοή	68.596	πρ. «Champlain»
Κέϊπ Άντίμπες	14.651	ύπέστειλε έλληνική
Γιουρόπα	54.610	πρ. «Άμπάσσαντορ»
Δάμων	20.712	πρ. «Trent»
Νίκκο Στάρ	31.982	πρ. «Nikko Maru»
Όράϊον	18.958	πρ. «Όρίων (κ.)
Λίντα	17.878	πρ. «Rossana»
Σή Χόρς	15.534	πρ. «Πρωτοστάτης»
Βέντσιουρ	37.722	πρ. «Venture Italia»
Τσάμπιον	52.765	πρ. «Navios Champion»
Ώγκουστ Στάρ	14.334	πρ. «Σιακί»
Νόμπλ Έβελυν	15.138	πρ. «Magic Sun»
Ήστ Γκλόρυ	10.397	πρ. «Ροζίτα»
Σκάφη 14	388.493	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μούτσαινα	5.509	ύπέστειλε έλληνική
Πέλωψ	9.872	πρ. «Alvina»
Σκάφη 2	15.381	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέϊπ Ρίον	9.542	πρ. «Pouza»
Ήστερ Μπαίη	1.2969	πρ. «Maritime Carrier»
Κέϊπ Κένεντυ	9.842	ύπέστειλε έλληνική
Γεώργιος Μ.	8.868	πρ. «Γεώργιος Μάτσας»
Καρίνα	34.103	πρ. «Νικόλαος Καρνέσσης»
Σκάφη 5	75.324	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χαβάη	176.053	πρ. «Brazilian Splendour»
Φάσσα	67.202	πρ. «Grey Hunter»
Στρέσα	111.171	πρ. «Σάνκο Στρέσα»
Γκάλφ Πρίνσες	9.286	πρ. «Gulf Princess»
Σαχάρα	164.758	πρ. «Sahara»
Έλλεσποντ Καρέϊτζ	45.000	ύπέστειλε έλληνική
Σκάφη 6	573.470	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πηνελόπη	25.503	πρ. «Almalaz»
Σκάφος 1	25.503	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Κόνκουεστ	22.893	ξένα συμφέροντα
Μπρήμ	25.227	ὕψωσε έλληνική
Γουέϋφεαρερ	20.588	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γουόριορ	19.555	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάουντ Άθως	12.526	μετ. «Όδηγήτρια» (κ.)
Μάουντ Έλικών	18.953	μετ.«Τρέϊντ Μπάννερ» (λ.)
Μάουντ Πήλιον	33.191	έπωλήθη
Μία	15.552	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μίλητος	35.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ντόρα	16.369	μετ. «Ντόριαν» (λ.)
Μάουντ Έτνα	16.650	Μετ. «Λάκυ Μάν» (κ.)
Μάουντ Όλυμπος	17.149	μετ. «Φόρουμ Πάϊονήρ» (κ.)
Μάουντ Πάρνας	19.678	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όσεαν Σήγκαλ	15.359	έπωλήθη Τούρκους
Σκάφη 14	288.690	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκμάν	27.985	διάλυση Κίνα
Άτλάντικ Λάϊον	48.559	ὁλική ἀπώλεια
Ίμα	27.989	έπωλήθη διάλυση
Μάλλοου	15.579	μετ. «Φέϊθ» (λ.)
Τρέϊντ Ντέαρινγκ	27.175	έπωλήθη
Μαίρη Π	10.797	διάλυση Ἰνδία
Μπλούμπερντ	10.398	διάλυση Μπουσάν
Άμπάσσαντορ	54.610	μετ. «Europa»
Δοτώ	35.191	διάλυση Ἰαπωνία
Άγία Μαρίνα	43.450	διάλυση Κίνα
Πλωτώ	35.191	διάλυση Ἰαπωνία
Άνδρος Κάστλ	21.420	διάλυση Φορμόζα
Δασάκι	14.334	μετ. «Siaki»
Άκουατζόϋ	25.433	έπωλήθη
Φάϊβ Άϊλαντ	15.768	διάλυση Ἰνδία
Άνδρος Μάρινερ	21.420	διάλυση Ν. Κορέα
Γουόρλντ Ναυτίλος	23.347	διάλυση Ταϊβάν
Άϊκον	27.958	έπωλήθη διάλυση
Γουόρλντ Νιούς	22.798	διάλυση Φορμόζα
Όλύμπικ Πίϊς	15.688	μετ. «Σίτυ όφ Μπέϊρουτ» (λιβ.)
Σκάφη 20	525.090	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Γεωργῆς	16.984	διάλυση Κίνα
Άστραλ	11.543	έπωλήθη
Μαριώ	17.238	έπωλήθη
Σκάφη 3	45.765	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρέϊντ Κουέστ	2.737	διάλυση Κίνα
Δελφίνι	9.564	διάλυση Καράτσι
Καλλίφημος	4.267	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπλού Μέντ	3.520	μετ. «Giovi» (π.)
Χάππυ Μέντ	3.279	μετ. «Πίτσα Ν.» (κ.)
Μέρρυ Μέντ	3.522	ὕψωσε Παναμαϊκή
Όρφεύς	5.525	έπωλήθη
Σή Κόνδωρ	8.894	μετ. «Ismail» (λ.)
Νικόλαος Καρνέσσης	34.103	μεσ. Καρίνα (λ.)
Σκάφη 9	75.411	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γαλάτεια	9.537	έπωλήθη διάλυση
Μπελμόντε	7.919	διαγράφεται
Φρῆντομ Ι	1.229	μετ. «Δημήτρης Μ.» (π.)
Σκάφη 3	18.685	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Έντερπράϊζ	150.518	διάλυση Φορμόζα
Μέδουσα	172.147	ὁλική ἀπώλεια
Σκάφη 2	322.665	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλάντικ Έμπερορ	128.398	ὕψωσε έλληνική
Όλύμπικ Άβεντζερ	106.123	ὕψωσε έλληνική
Όλύμπικ Άσπιρέϊσον	106.123	ὕψωσε έλληνική
Όλύμπικ Μπόντ	126.027	διάλυση Φορμόζα
Χαβάϊαν Σή	51.620	έπωλήθη
Σάνκο Στρέσσα	111.171	μετ. «Στρέσα» (λ.)

Ἀμβρόσιος	36.911	διάλυση Ταϊβάν
Ἀτλαντικός	122.348	διάλυση Ταϊβάν
Σάνκο Κρέστ	111.171	διαγράφεται
Χαβάη	176.053	ὁλική ἀπώλεια
Ἀμαζὼν Βέντσιουρ	31863	ξένα συμφέροντα
Γκάλφ Πρίνσες	9.286	ἐπωλήθη
Σκάφη 12	1.117.094	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νημερτής	11.234	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφος 1	11.234	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση 16 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητας 813.538 τον. γκρός ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1985 δύναμη μᾶς δίνει τή σημερινή δύναμη ὑπό τή ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ἀπό:

201 σκάφη, 7.401.920 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Μειωμένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό παναμαϊκό νηολόγιο καθώς οἱ ἐγγραφές ἦταν 75 σκάφη, 1.402.520 τον. γκρός καί οἱ διαγραφές 101, συνολικῆς χωρητικότητας 1.786.677 τον. γκρός.

Ἡ κατανομή τῶν ἐγγραφῶν κατά κατηγορίες πλοίων ἔχει ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	12	τ.γκρός	225.593
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	16	»	339.752
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	5	»	38.639
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	20	»	154.334
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	4	»	19.926
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	6	»	67.901
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	9	»	523.740
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	32.635
Σύνολο σκάφη	75		1.402.520

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	6	τ.γκρός	112.229
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	24	»	638.700
Μπαλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	10	»	143.485
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	3	»	33.663
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	28	»	217.832
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	15	»	80.537
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	19.016
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	8	»	458.300
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	6	»	82.915
Σύνολο σκάφη	101		1.786.677

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρων μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιαχαρά	38.322	πρ. «Βόερμαν Βαγκόνι»
Εὔπο Ἄγκνικ	15.356	πρ. «World Candour»
Πατρίτσια Ρ	17.879	πρ. «Ὀλύμπικ Πατρίτσια Ρ.»
Σάουθ Σή	17.541	πρ. «South Bridge»
Πλαστήρ	12.376	πρ. «Αἰγίς Ἰσπάνικ»
Κλεάνθης	15.756	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀλκυονίς	30.277	ὑπέστειλε ἑλληνική
Νταῦνάμικ	16.432	πρ. Ἄβασίλης
Εὔπο Ἄγκσα	15.355	πρ. «Silver Arrow»
Μπάσμα	20.480	πρ. «Triumph»
Εὔπο Ἀγεός	13.035	πρ. «Pine Ace»
Κρίσσα	12.784	πρ. «Kao Cheng»
Σκάφη 12	225.593	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄφθορος	38.780	ὑπέστειλε ἑλληνική
Τραμουντάνα	29.073	πρ. «Pacific Lady»
Ἁγία Μαρίνα	15.110	πρ. «Ἀντζεμπέρινγκ»
Φλάγκ Μυρσινίδη	37.310	πρ. «Mitsui Maru»
Βασιλάκης	14.771	ὑπέστειλε ἑλληνική
Καπετάν Ἀντώνης	11.716	πρ. «Bulknes»
Μιγιάμα	12.498	πρ. «Αἰγίς Λότζικ»
Ἁγία Θαλασσινή	8.349	πρ. «Sea Triumph»
Ἅγιος Μακάριος	25.432	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κεφαλονιά Χόουπ	16.682	πρ. «Norse Carrier»
Σάν ΙΙ	14.523	πρ. «Ἔκτωρ»
Σῆ Σπίριτ	48.864	πρ. «North Point»
Πύλος	10.244	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σάμτζων Μάρινερ	29.068	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ὑπαπαντή	15.948	πρ. «Ἀργώ ΙΙ»
Φλάγκ Ἀντριέν	11.384	πρ. «Kotkaniemi»
Σκάφη 16	339.752	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καντελάρια	11.579	πρ. «Φάμιλυ Φωτεινή»
Γουαδελούπη Ι	11.503	ὑπέστειλε ἑλληνική
Εὔβοια Λάκ	11.321	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φρίο Ἀδριάτικ	1.752	πρ. «Miho Maru»
Φρόστ Ὄλυμπους	2.484	πρ. «Frigo Europa»
Σκάφη 5	38.639	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅγιος Λουκάς	6.042	πρ. «Ἀλεξάντερ ΙΙ»
Ἀλίκη	9.943	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἄλφα Ἐρόϊκ	12.376	πρ. «Αἰγίς Ἐρόϊκ»
Φάμιλυ Κ	9.194	πρ. «Franz Xaver Koge»
Φρίο Ἀντάρκτικ	8.065	πρ. Φρίο Ἀντάρκτικο
Θεολόγος	4.827	πρ.«Τζών Κ.»
Γιώργος Ν	3.957	πρ. «Γιώργος Ν.»
Σωτήρας	11.452	πρ. «Σάντζων Μπαίη»
Τζιόβι	3.531	πρ. «Μπλού Μέντ»
Ἀθανάσιος Δ	4.507	πρ. «Compass Carrier»
Ἐσκόρπιο	6.042	πρ. «Ἅγιος Λουκᾶς»
Ὀράϊον VI	8.916	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φρίο Μέξικο	5.537	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φρίο Ἄρκτικ	9.339	πρ. «Durian»
Μέρρυ Μέντ	3.522	ὑπέστειλε λιβεριανή
Νικόλας Κ	5.997	πρ. «Τούξπαν»
Ἐστορίλ	9.162	πρ. «Port of Savannah»
Ἐντερπράϊζ 1	13.687	πρ. «Ἐντερπράϊζ»

Φρίο Αϊτζήαν	9.342	πρ. «Pisang»
Άλέγκρε	8.896	πρ. «Telfair Lady»
Σκάφη 20	154.334	

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αύλών	2.710	πρ. «Χλωρίς»
Μάρε Ι	7.995	πρ. «Αϊτζιαν Ρήφερ»
Δημήτρης Μ	1.226	πρ. Φρήντομ Ι
Ρήφερ Ρίο	7.995	πρ. «Μάρε Ι»
Σκάφη 4	19.926	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μερίνα	32.723	πρ. «Μεθώνη»
Σεμίραμις	19.016	πρ. «Καρίνα Ι»
Γκάζ Φιντέλιτυ	2.635	πρ. «Gaz Far East»
Γκάζ Καρίμπιαν	3.999	πρ. «Al Ghassani»
Γκάζ Νόρντσκ	4.764	άγορά Γερμαν. συμφ.
Γκάζ Πασίφικ	4.764	άγορά Γερμ. συμφ.
Σκάφη 6	67.901	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξία ΙΙ	6.183	πρ. «Golden Condor»
Όχάϊο	55.878	πρ. «Tamano Maru»
Σή Σκόουπ	178.515	πρ. «Sea Scape»
Άλάντια Τρέϊντερ	54.440	πρ. «Playa de Riazor
Γκάζ Τσάννελ	7.992	πρ. «Ocean Frost»
Γκάζ Άδριάτικ	1.973	πρ. «Pibiuno»
Στιλίκον	103.176	πρ. «Στέλιος»
Μπλουγουώτερ	53.226	πρ. «Maersk Angus»
Νόρδερν Ντάνσερ	62.357	πρ. «Murat M.»
Σκάφη 9	523.740	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζουσσάρα	9.143	πρ. «Tervi»
Γκάζ Σουέζ	1.598	πρ. «S.G. Tholstrup»
Λίττλ Νίκος	21.894	ύπέστειλε έλληνική
Σκάφη 3	32.635	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσπ. Βάνγκαρντ	22.135	ύψωσε έλληνική
Καπετάν Χάλαρης	9.918	ύψωσε κυπριακή
Όλύμπικ Πατρίτσια Ρ	17.879	σωστό όνομα «Πατρίτσια Ρ.»
Αϊγίς Ίσπάνικ	12.498	μετ. «Plastir» (π.)
Άντζεαδριάτικ	11.477	μετ. «Oriental Confidence»
Γιαχαρά	38.32	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 6	112.229	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκουαγκλόρυ	25.432	μετ. «Άγιος Μακάριος» (ε)
Άντζεατλάντικ	11.474	έπωλήθη
Άντζεμπέρινγκ	15.110	μετ. «Άγία Μαρίνα» (π.)
Βισσάνι	10.413	έπωλήθη διάλυση
Νέπτουν Κ	32.137	έπωλήθη διάλυση
Ριβιέρα Σκάϋ	30.371	βυθίσθηκε
Αϊγίς Μπρέϊβρυ	15.205	μετ. «Bravo» (κ.)
Άφρικα	25.785	διάλυση Ίαπωνία
Καποδίστριας	16.266	όλική άπώλεια
Κάρεν	16.301	διάλυση Ταϊβάν
Κρήταν Σκάϋ	54.793	διάλυση Ταϊβάν
Μπουγκανβίλ	16.704	ύψωσε έλληνική
Νύμφη Κ	22.260	έπωλήθη
Άϊρνης Όντισυ	15.800	διάλυση Πακιστάν
Ρέα Μπ	11.258	μετ. «Razorbill» (κ.)
Άκουαμπέλ	25.084	έπωλήθη
Έλευθερία	57.829	μετ. «Όμπο Τρέϊντερ» (ε.)
Σάουθ Κρός	39.444	έπωλήθη διάλυση
Σητεία Γκλόρυ	43.598	μετ. «Port Talbor» (π.)
Άϊρνης Γκάλαξυ	15.850	διάλυση Κίνα
Άλβυών	15.418	διάλυση Ίνδία
Πίλαρμαστ	90.757	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άργώ ΙΙ	16.207	μετ. «Ύπαπαντή»
Σκάφη 24	638.700	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνναμίνα	14.088	μετ. «Άμυνα» (Όνδ.)
Άσπύρ	9.636	διάλυση Ίνδία
Μπόννυ Κάρριερ	16.973	όλική άπώλειεα
Χελμέρ	10.595	έπωλήθη διάλυση
Σπεράντζα	12.758	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άμπυ	12.495	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ψαρά Φλάγκ	14.540	διαγράφεται
Νόρα	21.966	μετ. «Ώρα»
Σάνσε	15.405	διάλυση Χουάγκπου
Ρήνη	15.929	διάλυση Ίνδία
Σκάφη 10	143.485	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊγίς Μπάλτικ	12.498	έπωήθη
Άργολικός	10.003	μετ. «Άργολικός ΙΙ» (κ.)
Λακωνικός	11.162	μετ. «Λακωνικός ΙΙ» (κ.)
Σκάφη 3	33.663	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἰγίς Φρήντομ	9.241	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀλεξάνδρας Γκρέϊς	10.722	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀλεξάντερ ΙΙ	6.042	μετ. «Ἅγιος Λουκάς (π.)
Γκούντ Γουΐντ	11.525	διάλυση Πακιστάν
Γουέστφλοου	4.931	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Εὐριδίκη	10.900	μετ. «Sea Rose» (κ.)
Ντόλλυ ΙΙ	9.854	διάλυση Κίνα
Φρίο Ἀντάρκτικο	8.065	μετ. «Φρίο Ἀντάρκτικ» (π.)
Τζών Κ	5.393	μετ. «θεολόγος» (π.)
Γιώργος Ν	3.957	μετ. «Γιώργος Ν.» (π.)
Νινέτα	9.395	διάλυση Ταϊβάν
Σάντζων Μπαίη	11.452	μετ. «Σωτήρας» (π.)
ΣήΧέρον	11.379	διάλυση Μαντράς
Ἅγιος Λουκᾶς	6.042	μετ. «Escorpio» (π.)
Ἄλφα ΙΙΙ	9.350	ἐπωλήθη
Ἀτλάντικ Λήντερ	8.212	ἐπωλήθη
Γέωργιος Α	5.754	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπριζίτ	3.172	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πάνορμος	10.271	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σουζάνα	7.701	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄλφα Ἐρδίκ	12.376	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πόρτο Κορώνη	3.825	σημαία Λιβύης
Κόμπος	3.809	ἐπωλήθη διάλυση
Ἄτρωπος	9.078	διάλυσιν Πακιστάν
Τούξπαν	5.135	μετ. «Νικόλας Κ.» (π)
Ἀρκάδιαν Σάν	4.998	μετ. «Ἀρκάδιαν» (κ.)
Τζων Πέρο	10.618	διάλυση Φορμόζα
Ὑπαπαντή	4.635	ἐπωλήθη
Σκάφη 28	217.832	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιούνιτυ ΙΙΙ	1.911	μετ. «Στρέγκα» (Ὀνδ.)
Ἄθως	10.141	ἐπωλήθη
Ἀλκαζάρ	9.677	ἐπωλήθη
Χαδιώτης	7.925	ὁλική ἀπώλεια
Κάτλ Ἐξπρές	5.870	ἐπωλήθη
Ντιέγκο	7.833	διάλυση Τσιταγκόγκ
Νίκος Ι	1.148	μετ. «Χάρις» (Ὀνδ.)
Χίος Φρόστ	1.768	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βεγκεζάκ	3.143	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκράν Κανάρια	2.876	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καπετάν Ἀνδρέας	3.826	ἐπωλήθη
Σκόπελος Στάρ	4.414	ἐπωλήθη διάλυση
Τίνα Μπ	11.245	μετ. «Bello» (βρ.)
Γκάρντιαν	4.794	διάλυση Ἱσπανία
Προμηθεύς	3.966	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 15	80.537	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρίνα Ι	19.016	μετ. «Σεμίραμις» (π.)
Σκάφος 1	19.016	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀριζόνα	67.003	διάλυση Ταϊβάν
Σῆ Σκόουπ	178.515	μετ. «Ἀκρόπολις» (ε.)
Τζέμινι IV	9.842	μετ. «Νίγῆρ» (κ.)
Ὄσεαν Τρέϊντερ J	2.248	ἐπωλήθη
Ἀλεξία Β	12.994	ξένα συμφέροντα
Στέλλιος	103.176	μετ. «Στιλίκον» (π.)
Τρέϊντ Ρησόλβ	30.082	ξένα συμφέροντα
Ἀλάντια Τρέϊντερ	54.440	ξένα συμφέροντα
Σκάφη 8	458.300	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1986

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλνούρ	2.580	ἐπωλήθη διάλυση
Μαριβέρντα IV	13.339	μετ. «Al Nabila II» (Αἰγ.)
Τζουσσάρα	9.143	ὕψωσε ἑλληνική
Γκάζ Γιούνιτυ	4.137	ἐπωλήθη διάλυση
Μπελέμ	31.292	μετ. «Μπελστάρ» (κ.)
Ὄασις	222.424	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 6	82.915	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθαρή μείωση 26 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητας 384.157 τον. γκρός ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1985 δύναμη μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία ἀπό:

415 σκάφη, 4.544.337 τον. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό κυπριακό νηολόγιο. Τά ἐγγραφέντα πλοῖα ἀνῆλθαν σέ 222, συνολικῆς χωρητικότητας 5.155.524 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορίες ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	1	τ.γκρός	22.273
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	29	»	593.619
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	68	»	1.242.736
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	10.987
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	12	»	112.922
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	61	»	452.016
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	7	»	17.256
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	6	»	259.344
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	33	»	2.344.295
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	4	»	100.076
Σύνολο σκάφη	222		5.155.524

Τά διαγραφέντα κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα ἦταν 112, συνολικῆς χωρητικότητας 2.153.285 τον. γκρός καί κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	3	τ.γκρός	93.951
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	30	»	684.139
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	47.812
Φορτηγά ναυπηγήσεω 1976-85	2	»	21.906
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	35	»	226.552
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	23	»	107.130
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	3	»	163.648
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	11	»	735.855
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	72.292
Σύνολο σκάφη	112		2.153.285

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀντζελίνα δή Γκρέϊτ	22.273	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφος 1	22.273	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δ. Φορτουνέε	19.562	πρ. «Fortunee»
Σταρλάϊτ	22.893	πρ. «Έλλεσποντ Κονκουέστ»
Μπάλκ Τρέϊντερ	32.129	ύπέστειλε ἑλληνική
Γρηγορούσα	23.938	πρ. «Jupiter No. 1»
Σαίντ Βασίλειος	16.736	πρ. «Gemini Pioneer»
Άννα	15.111	πρ. «Κάσος»
Κανάρης	21.667	πρ. «Silver Carrier»
Πελοπίδας	21.666	πρ. «Wildcat»
Όδηγήτρια	12.526	πρ. «Μάουντ Άθως»
Λάκυ Μάν	16.650	πρ. «Μάουντ Έντα»
Σημπόνι	32.971	πρ. «Belgrano»
Πάτροκλος	11.498	πρ. «Milky Way»
Προτέκτωρ	15.701	ύπέστειλε ἑλληνική
Φόρουμ Πάϊονηρ	16.885	πρ. «Μάουντ Όλυμπος»
Άγαμέμνων Σ.Β	22.685	πρ. «New Star»
Άλικαρνασσός	9.875	πρ. «Silver Shinryu»
Άναμπέλλα Τού	19.451	πρ. «Anita Dan»
Άστορ	29.871	ύπέστειλε ἑλληνική
Έλμπέλλα IV	23.980	πρ. «Thames Maru»
Εὐρυδίκη	20.546	πρ. «Woko Maru»
Κίτσα	24.800	πρ. «Έλλεσποντ Κούρατζ»
Λασσία	23.966	πρ. «Suiko Maru»
Λήντερμαν	19.373	πρ. «Μάουντ Πάρνας»
Μαρία Διαμάντω	10.108	ύπέστειλε ἑλληνική
Ντίμαν	22.297	πρ. «Bunga Sripayi»
Σήσταρ II	18.173	πρ. «Sea Glory»
Στάρμαν	18.321	πρ. «Van Fort»
Τρέϊντ Κάρριερ	30.746	πρ. «Bunko Maru»
Σή Κουήν II	19.494	πρ. «Warrior»
Σκάφη 29	593.619	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κωνσταντῖνος V	20.328	πρ. «Abu Salama»
Λεντούδης Εὐάγγελος II	18.700	πρ. «Trophy»
Όσεαν Βόϊς	11.434	πρ. «Νικολέτα Κ.»
Πούμα	14.675	πρ. «Όσεαν Ρέϊντζερ»
Στέφανις	10.131	πρ. «Sea Pioneer»
Άγγελική Η	13.443	ύπέστειλε ἑλληνική
Άγάπη	19.691	πρ. «Czwartazy A1»
Άναστάσιος	16.629	πρ. «Cinchoma»
Γιάννης II	19.495	πρ. «Ἐλάφι»
Νιόβη	22.609	ύπέστειλε ἑλληνική
Νίκος Ν	10.363	πρ. «Dona Juana»
Ρόζα	24.893	πρ. «Άργκονώτ»
Σή Τρανσπόρτερ	13.907	πρ. «Kefalonia Wind»
Άντζελ Ν	15.412	πρ. «Γκόλντεν Πρίνς»
Γουώτεροου	14.342	πρ. «Ντέκα Φρατέρνιτυ»
Κάπταιν Νικόλας	13.532	ύπέστειλε ἑλληνική
Όσεαν Γουΐνερ	59.636	ύπέστειλε ἑλληνική
Προσπέριτυ	16.146	πρ. «Χαράλαμπος Φ.»
Άλεξ ΠΑ	10.237	πρ. «Korean Crystal»
Άρχων	16.349	πρ. «Arion»
Άξιον Έστίν	16.997	πρ. «Queen Sapphire»
Βιτάλι	15.941	πρ. «Van Qonqueror»
Γιουρολίμπερτυ	15.855	πρ. «Natasha»
Θεοδώρητος	16.276	πρ. «Eastern Maid»
Θέτις	20.432	πρ. «Bunga Chempaka»
Μπράβο	15.205	πρ. «Αἰγίς Μπρέϊβρυ»
Μυνίκα	11.651	πρ. «Μάϊ Νίκα»
Σόνια	30.340	πρ. «Bandak»
Τσαρνίκ	12.384	πρ. «Verena»
Λέρος Κάπταιν	14.720	πρ. «Βαπόρια»
Μπιούτυ Ε	16.161	πρ. «Elizas Grace»
Ρέϊζορμπιλλ	11.407	πρ. «Ρέα Μπ.»
Σήκουην	31.578	πρ. «Yakumokawa Maru»
Άργώ	11.041	πρ. «Φίφθ Άβενιου»
Έλλήσποντος	14.705	πρ. «Shinano Maru»
Μαρκέλλα	16.229	πρ. «Ἀτλάντικ Ὁρίζων»
Πάνορμος Σήμαν	11.185	πρ. «Αἰγίς Χάρβεστ»
Ρηνιώ	11.208	πρ. «Αἰγίς Στόϊκ»
Ρήτζεντ Σάν	15.932	πρ. «Axel Johnson»
Καπετάν Άντώνης II	1.6018	πρ. «Σίφνος»
Μπλού Στόουν	13.867	πρ. «Μπλούστοουν»
Πρωτόμαχος	16.191	ύπέστειλε ἑλληνική
Μάνιξ II	15.120	πρ. «Ἀκουαφαίηθ»
Λέο Οὐάν	10.194	πρ. «Donam Frontier»
Νίκος Καζαντζάκης	45.752	πρ. «Barauni»
Σημαίντ	11.188	πρ. «Γαρδένια»
Σημπή	29.827	πρ. «Κάπταιν Τζών»
Σησά/γκ	17.571	πρ. «Antonelli»
Σησπήντ	21.807	πρ. «Jinrei Maru»
Σηχόουπ	10.055	πρ. «Ἀλεξανδράκι»
Φόξ	16.411	πρ. «Κάσσια»
Κάρντιφ	9.206	ύπέστειλε. Φιλιππίνων
Κονκόρντ	19.961	πρ. «Ἀγάπη»
Όμέρικ Ντόουν	16.815	ύπέστειλε ἑλληνική
Ποντιακή Δόξα	16.268	πρ. «Agano Maru»
Τζίνα Σ	22.294	πρ. «Australia»
Άλέκο Μ	20.715	πρ. «Parana»
Άλθέα	20.445	πρ. «John Lyras»
Άστρον	12.252	πρ. «Ἀλέξης»
Γουέστερν Θέμις	22.997	πρ. «Aleppo»
Δημήτρης Π	19.419	πρ. «Wah Hing»
Έπος	16.247	πρ. «Anwar»
Κάπταιν Τζώρτζ	17.135	πρ. «Magic Star»
Κλιβία	20.712	πρ. «Shannon»
Μάδερ Ἐρόϊκ	34.745	πρ. «Jonna Dan»
Πόλλουξ	16.247	πρ. «Boujniba»
Σπέτσαι	34.054	πρ. «Hohkokusan Maru»
Χάντερ	18.694	πρ. «Cissus»
Σκάφη 68	1.242.736	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρκάδιαν Σκάϋ	10.987	ύπέστειλε ἑλληνική
Σκάφος 1	10.987	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρκο Γκλόρυ	11.223	πρ. «Bamenda Palm»
Βασίλης Δ	3.827	ύπέστειλε ἑλληνική
Καπετάν Χάλαρης	9.918	ύπέστειλε παναμαϊκή
Άτλάντικ Πρίνσες	9.636	πρ. «Green Light»
Άργολικός II	10.003	πρ. «Άργολικός»
Άλλτενβελς	12.598	ύπέστειλε ἑλληνική
Άνεζίνα	6.597	πρ. «Δημ. Λεβεντάκης»
Λακωνικός II	10.698	πρ. Λακωνικός»
Άϊνικόλας 1	12.376	πρ. «Άγγέλικ»
Κέϊπ Κορφού	9.862	ύπέστειλε ἑλληνική
Μπαρού II	3.741	πρ. «Κατερίνα Δ.»
Όσεαν Λέϊκ	12.443	πρ. «Σέμι II»
Σκάφη 12	112.922	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκτή	7.402	πρ. «Ἀλεξάνδρα Τ.»

Ἄλτις	2.601	ὑπέστειλε ἑλληνική
Θεοσκέπαστη ΙΙ	1.467	πρ. «Nordfjord»
Κέϊπ Ταίναρον	9.792	ὑπέστειλε ἑλληνική
Πάνορμος Γκλόρυ	9.416	πρ. «Ἀναξαγόρας»
Φιντέλιτυ	9.306	πρ. «Οὔλτιμα»
Φόρουμ Κράφτσμαν	10.219	ὑπέστειλε ἑλληνική
Δήμητρα Γκλόρυ	3.206	πρ. «Naomi»
Μπαρού Λάκ	9.859	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μεσσαριά	10.008	πρ. «Africa Palm»
Σῆ Ρόουζ	10.313	πρ. «Εὐριδίκη»
Ὠκεανίς	9.930	πρ. «Χίαν Ἐντζινίηρ»
Φρίο Μπαίη	5.519	πρ. «Αἰγαῖον Μπαίη»
Φρίο Πρόγκρεσς	5.527	πρ. «Αἰγαῖον Πρόγκρεσς»
Ἀντώνης	5.868	πρ. «Ἀμγίς Κατασύρτη»
Ἀρτάκι	7.574	πρ. «Ἀτλάντικ Βίκτορυ»
Γκόλντεν Ρῆφερ	7.594	πρ. «Ἀθήναν Ρῆφερ»
Κέϊπ Μοντερέϊ	9.826	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λότους	6.017	πρ. «Μινέρβα»
Λέντγουορλντ	10.618	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μαλβίνα	8.648	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σάμος Σπίριτ	1.597	πρ. «Maria de Aranzazu»
Σίλβερ Ρῆφερ	7.594	πρ. «Ἄττικα Ρῆφερ»
Σφίνξ	9.822	πρ. «Χίαν Σάν»
Χρυσάνθη Σ	1.532	πρ. «Πόρθος»
Μπελίτα	8.370	πρ. «Μαρκέλλα»
Σάντα Ἄννα	10.185	πρ. «Meliton»
Φέσσεντ	8.767	πρ. «Michelle C.»
Ἐμιλ Σ	9.438	πρ. «Mbuji Mayi»
Κύθηρα	1.599	πρ. «Λιλυμάρε»
Λίτσα Ν	3.256	πρ. «Χάπυ Μέντ»
Μπρέϊβ Θέμις	9.324	πρ. «Basel»
Ὀλύμπικ	4.229	πρ. Καλλιστράτος»
Σήμαν	5.861	πρ. «Σάμμερ Σῆ»
Ἀναστασία Ἔνα	1.598	πρ. «Γιάννης»
Γκόλντεν Στάρ Ι	9.417	πρ. «Γιούλα»
Λίνκ Τάργκετ	8.931	ὑπέστειλε ἑλληνική
Χάρισμαν	9.369	πρ. «Αἰδηψός»
Ἀλόη	1.599	πρ. «Τιμπεστί»
Ἀνδρομέδα	9.284	πρ. «Alpha III»
Σίλβερ Σῆ	9.900	πρ. «Lamborn»
Φρίο Ἄτλας	8.413	πρ. «Brazilian Reefer»
Γκόλντεν Ντιού	9.812	πρ. «Σάμμερ Ντιού»
Ντῖνος	11.056	πρ. «Κωνστ. Μαλτέζος»
Πίτζεον	9.072	πρ. «Μάρινερ»
Φισκέλα	1.519	πρ. «Οὐαντάν»
Ἀρκάδιαν	4.992	πρ. «Ἀρκάδιαν Σάν»
Γρηγόριος Δ	9.481	πρ. «Al Mansouriah»
Ἐλίζαμπεθ Κ	8.936	πρ. «Ἐλισάβετ»
Κολόμπο	2.913	πρ. «Mauricio de Oliveira»
Τζούτ Ἐξπρές	9.044	πρ. «Ἀκαρνανία»
Τράνσχοουπ	6.172	πρ. «Καλυψώ»
Ἄρκο Ρίβερ	8.669	πρ. «Φιλιππιάδα»
Βρύση	8.915	πρ. «Λέσβος»
Κάπρικορν	11.954	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μέλοντυ	6.110	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ὄσεαν Τσάμπιον	13.209	πρ. «Zeebrugge»
Πιονάρ	6.162	πρ. «Plona»
Τράνσμπελιν	4.881	πρ. «Κάπ Ἰτέα»
Σκάφη 61	452.016	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λευκάς	2.435	πρ. «Skogafoss»
Σάμος Φαίηθ	1.598	πρ. «Seajay»
Σάμος Χάρμονυ	1.599	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀλεξφάϋ ΙΙ	1.219	πρ. «Νορθχάφεν»
Ἀναστασία Γ	1.218	πρ. «Liana G.»
Ἔμπρες	8.187	ὑπέστειλε ἑλληνική
Θωμᾶς Γ	1.000	πρ. «Lady Sylvia»
Σκάφη 7	17.256	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαξέςς	26.959	πρ. «Μαίρη»
Χάλκιος	114.071	πρ. «Regina»
Βιάννα Ι	37.660	πρ. «Astro Aries»
Σημάτζικ	32.995	πρ. «Scottish Eagle»
Ἑλλίνα ΙΙ	19.634	πρ. «Petro Queen»
Σήγουϊντ	28.025	πρ. «Alamo»
Σκάφη 6	259.344	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκλόρυ	54.134	πρ. «Mobil Brilliant»
Ὀρεμπάε	39.656	πρ. «Golden Portsmouth»
Σῆ Μπρέϊβρυ	17.795	πρ. «Aura Bravery»
Χάβεν	109.700	πρ. «Amoco Milford Haven»
Βέντσιουρερ	17.980	πρ. «Chemical Venturer»
Λαίδη Α	115.042	πρ. «Mostank»
Μαρίτσα	83.168	πρ. «Berge Edda»
Νίγηρ	9.842	πρ. «Τζέμινυ IV»
Πολικόν	118.460	πρ. «Πολύς»
Σηβέντσουρ	14.130	πρ. «Shabonee»
Γκαλλάντ	109.979	πρ. «Amoco Europa»
Ἐμεράλντ	104.150	πρ. «Afran Zodiac»
Ζαφείρι	176.008	πρ. «Berlin»
Κουντουριώτης	54.540	πρ. «Μιαούλης»
Μπριλλιάντ	17.980	πρ. «Chemical Explorer»
Φιλοθέη	54.322	πρ. «Jeverland»
Ἰλιάδα	39.995	πρ. «Iovian Lake»
Καλλιόπη ΙΙ	14.948	πρ. «Σειρήνα»
Ἄντζελ	115.871	πρ. «Ἄννα Ἰ. Ἀγγελικούση»
Μάρινερς Λέγκασυ	118.865	πρ. «Paul. L. Fahrney»
Σησκόουτ	42.619	πρ. «Lis of Galway»
Ἁγία Εἰρήνη	54.687	πρ. «Ὄμπο Τρέϊντερ»
Ἀντάρκτικα	120.787	πρ. «Tantra»
Καλυψώ	35.450	πρ. «Amoco Cremona»
Λέοντας	52.830	πρ. «Taxco»
Νάξος	1.971	πρ. «Paros»
Οὐάϊτ Στάρ	128.929	πρ. «Shin en Maru»
Φελίσιτυ	53.226	πρ. «Maersk Buchan»
Λέγκασυ	118.865	πρ. «Μάρινερς Λέγκασυ»
Ντάϊαμοντ	40.675	πρ. «Esso Forth»
Πολύανθος	122.812	πρ. «Chevron Brussels»
Μοντεστυ	8.870	πρ. Maadi»
Σκφη 33	2.344.295	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σπλέντορ	31.290	πρ. «Agip Ancona»
Κυρνίκος Ε	25.272	πρ. «Barcola»
Μπελστάρ	31.292	πρ. «Μπελέμ»
Πρόφεσυ	12.222	πρ. «Acmaea»
Σκάφη 4	100.076	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζών Γ.	16.380	έπωλήθη Ἰνδία
Μπάλκ Τρεῖντερ	32.129	ὕψωσε ἑλληνική
Ἁγία Ἑλένη	45.442	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 3.	93.951	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάθυ	11.533	διάλυση Κίνα
Ἄνκα Δ.	16.451	διάλυση Κίνα
Σάο Πάολο	34.064	ὕψωσε σημαία Μάλτας
Γιώργος	15.773	έπωλήθη
Μάϊ Νίκα	11.651	σωστό ὄνομα «ΜΥΝΙΚΑ»
Νάντια	22.759	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νιόβη	22.609	διάλυση Κίνα
Πάνθηρ	15.874	μετ. «Ἀχιπέλαγο» (μ.)
Σῆ Τρανσπόρτερ	13.907	έπωλήθη
Γιάννης ΙΙ	19.495	διάλυση Φορμόζα
Μάδερ	43.992	διάλυση Κίνα
Πρωτοπόρος	17.899	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὡρίων	18.958	μετ. «Ὁράϊον» (λ)
Γιουρολίμπερτυ	15.855	μετ. «Advis Berty» (κ.)
Νουέβα Ἐσπεράντζα	22.260	διάλυση Κίνα
Ἑλλίνα	24.766	διάλυση Κορέα
Κρύσταλλης	12.087	διάλυση Ταϊβάν
Μπράβο	15.205	έπωλήθη διάλυση
Σηλεῖν	21.656	διάλυση Ξιγκάγκ
Γουώτεροου	14.342	διάλυση Κορέα
Ζήμπα	31.093	διάλυση Κίνα
Λούνα	93.547	μετ. «Ἀκτιάς» (Μ.)
Ὄσεαν Στάρ	23.222	έπωλήθη
Αἴολος Μ.	37.670	έπωλήθη διάλυση
Ἀλεξανδράκι	10.055	μετ. «Σῆ Χόουπ» (κ.)
Μπάστιον	13.706	διάλυση Ἰνδία
Σηκουΐν	31.578	διάλυση Κίνα
Ἀγάπη	19.691	μετ. «Κονκόρντ» (κ.)
Λέρος Μάρινερ	15.982	διάλυση Γκαντάνι
Σάν Μπήμ	16.459	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 30.	684.139	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βαϊσρόϊ	21.374	έπωλήθη
Ἰωάννα Δύο	10.199	διάλυση Σαχάνα
Σῆ Πρίνσες	16.239	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 3.	47.812	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀθήναν Ζωή	11.988	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καπετάν Χάλαρης	9.918	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 2.	21.906	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀθέρας	4.050	μετ. «Ἑλένη Κ.»
Ἄϊβυ	9.967	διάλυση Κίνα
Ἰωάννης Δύο	9.631	διάλυση Πακιστάν
Κατίνα	2.983	διάλυση Πακιστάν
Μαρέλ	9.853	βυθίστηκε 14/11
Πέλικαν	9.549	έπωλήθη διάλυση
Φόρουμ Πρόγκρες	10.034	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χρῆστος Κ.	4.983	διάλυση Μπατάμ
Ἀτλάντικ Βίκτορυ	7.574	μετ. «Ἀρτάκι» (κ.)
Μινέρβα	6.017	μετ. «Lotus» (κ.)
Νέπτουν	8.364	διάλυση Γίνγκου
Στεφανίς	10.131	μετ. «Παρασκευή» (ε.)
Χαρά	2.918	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀντώνιος Δύο	9.843	διάλυση Πακιστάν
Ἔρικα ΙΙ	1.443	βυθίσθηκε Χιλή 24/3
Ἡραΐια	8.799	διάλυση Ἰνδία
Μάστερ Τζώρτζ	9.116	μετ. «Κάπταιν Τζώρτζ» (ε.)
Νέμος	4.981	βυθίσθηκε Μαρόκο 17/12
Νιού Φέϊθ	9.206	διάλυση Ντουμπάϊ
Ἀπολλωνία VII	1.286	διαγράφεται
Ἄρκο	1.163	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Εὐαγγελία	1.498	έπωλήθη
Καλλίστρατος	4.229	μετ. «Ὀλύμπικ» (κ.)
Λαΐδη Ντίνα	1.426	διαγράφεται
Λιλυμάρε	1.599	μετ. «Κύθηρα» (κ.)
Σούλα Χ.	2.203	έπωλήθη
Τράνς Λίνκ	2.186	διαγράφεται
Λεντγουολντ	10.618	έπωλήθη διάλυση
Μεσσαρία	10.008	μετ. «Λυδία ΙΙ» (ε.)
Κάρριερ	10.046	έπωλήθη διάλυση
Κωνσταντίνος Μαλτέζος	11.056	μετ. «Ντίνος» (μ.)
Μάρινερ	9.072	μετ. «Πίτζεον» (κ.)
Λάς Μίνας	2.993	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λιμνία	7.827	διάλυση Ταϊβάν
Σίλβερ Σῆ	9.900	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 35.	226.552	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἐνάμελ	5.513	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νικολάκης	1.535	έπωλήθη
Χώκ	10.292	έπωλήθη διάλυση
Οὔχενμπελς	10.308	έπωλήθη
Ἅγιος Ἐλευθέριος	1.321	έπωλήθη
Ἄμπερ	10.344	έπωλήθη
Καπετάν Νικόλας	10.905	διάλυση Τουρκία
Κοράλ	1.562	έπωλήθη διάλυση
Κύπρος Τρέϊντερ	10.596	διάλυση Πακιστάν
Πάτροκλος	7.738	έπωλήθη διάλυση
Ἀγάπη ΙΙ	1.838	διαγράφεται
Ἀννούλα	2.874	έπωλήθη διάλυση
Ἀπόστολος Α.	1.220	έπωλήθη διάλυση
Ἑλληνόρα	1.113	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καραβόσταμο	4.068	διαγράφεται
Κριστομπάλ	3.129	διαγράφεται
Λέτα	1.000	διαγράφεται
Ρασσαγιές	1.380	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάν Μπόατ	3.671	διαγράφεται
Σίριους	1.593	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μέντ Τρέϊντερ	3.903	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σόλων Κ.	1.599	ὁλική ἀπώλεια
Φρέντσιπ	9.628	διάλυση Γκαντάνι
Σκάφη 23.	107.130	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άθήνιαν Σπίριτ	11.917	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χάλκιος	114.071	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βιάννα Ι.	37.660	μετ. «Goya» (κ.)
Σκάφη 3.	163.648	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λακωνία ΙΙ.	12.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πολύς	118.460	μετ. «Πολικόν» (κ.)
Άβοσέτ	21.504	όλική άπώλεια
Άμόλυντος	48.344	ΰψωσε έλληνική
Άξίβμεντ	118.475	διάλυση Ταϊβάν
Μιαούλης	54.540	μετ. «Κουντουριώτης» (κ.)
Σηπράϊντ	14.773	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σουπήριορ	134.011	διάλυση Φορμόζα
Γέρο.	20.374	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γουάϊζ	17.355	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κλέλια	176.009	μετ. «Οὐάϊτ Ρόουζ» (κ.)
Σκάφη 11.	735.855	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παπανικολής	41.195	έπωλήθη άλλοδαπούς
Θάλια	31.097	όλική άπώλεια
Σκάφη 2.	72.292	

Άπό τίς άνωτέρω μεταβολές προέκυψε σημαντική αΰξηση στό κυπριακό νηολόγιο, κατά 110 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.002.239 τον. γκρός, ή όποία προστιθέμενη στήν ύπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1985, δύναμη μάς δίνει τήν σημερινή δύναμη ύπό τήν ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία άπό:

613 σκάφη, 8.073.229 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τά έγγραφέντα άνήλθαν σέ 31, συνολικής χωρητικότητας 457.176 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορία καί ήλικία ώς έξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	8	τ.γκρός	172.446
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ώς 1965.	5	»	60.116
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85.	5	»	7.717
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	8	»	65.036
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965.	3	»	14.207
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85.	1	»	44.107
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.	1	»	93.547
Σύνολο σκάφη.	31		457.176

Τά διαγραφέντα κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 46, συνολικής χωρητικότητας 592.184 τον. γκρός καί καταχωροΰνται ώς άκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.	12	τ.γκρός	246.935
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1965.	3	»	64.133
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.	12	»	94.440
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965.	17	»	120.201
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1965.	2	»	66.475
Σύνολο σκάφη.	46		592.184

Ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών έχει ώς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρκτοΰρος Στάρ.	15.421	πρ. «Ροδάνθη»
Σάο Πάολο.	34.064	ύπέστειλε κυπριακή
Αΐολος Κ.	40.787	ύπέστειλε έλληνική
Άρχιπέλαγο.	15.874	πρ. «Πάνθηρ»
Καπετάν Άλέξανδρος.	16.098	πρ. ««Καπετάν Άλέξανδρος Α.»
Μιλενάκι	15.345	πρ. «Άγ. Νικόλαος ΙΙΙ»
Δαλάκι.	16.229	πρ. «Άτλάντικ Χέρο»
Μαρίνα	18.628	πρ. «Καλλιόπη»
Σκάφη 8.	172.446	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίόνιαν Ναβιγκέϊτορ.	10.420	ύπέστειλε έλληνική



ΠΩΛΕΙΤΑΙ ταχύπλοο BOSTON WHALER (ΗΠΑ)
Άβύθιστο - 21 ποδῶν μέ μηχανή έξωτερική Evinrude 175 ΐππων.
Διαθέτει τρέϊλερ καί πολλά έξτρας.

Έπίσης πωλεῖται
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟ ΤΥΠΟΥ ΑΤΛΑΝΤΑ μέ λεμβολόγιο Mercedes έσωτερική 125 ΐππων — Flaps καί πολλά έξτρας.

Σοβαρές προτάσεις τηλέφ: 4178390 - 9342351

Σπίκα Στάρ	13.351	πρ. «Ἀλκμήνη Α. Ἀγουδήμου»
Ἀννούλα	14.769	πρ. «Λίνα Σ.»
Σηφάλκον	11.277	πρ. «Κέϊπ Καμάρι»
Ἀλύσια Μπαίη»	10.299	πρ. «Ρίβα»
Σκάφη 5	60.116	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄϊλας Γκαλαπάγκος	1.051	πρ. «El Octavo»
Γιούκον	1.039	πρ. «El Qinto»
Κιρίμπατι	1.213	ἀγορά ἀπό Ἱσπανούς
Χόρους	1.039	ἀγορά ἀπό Ἱσπανούς
Τζοζέφα	3.375	πρ. «Εὐαγγελία Θ.»
Σκάφη 5	7.717	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αὔρα Σή	9.096	πρ. «Αὔρα»
Ζέα	8.243	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ναβιγκέϊτορ Μπαίη	8.516	πρ. «Ἄϊρηνς Μάτζικ»
Τροπικάνα	1.931	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μπάννερ	9.038	πρ. «Γιούρκο Μπάννερ»
Παρίζα	8.887	πρ. «Μελόϊ»
Πολυξένη	9.481	πρ. «Al Farwahiah»
Νόρδερν Τρέϊντερ	9.844	πρ. «Ντόλλυ ΙΙ»
Σκάφη 8	65.036	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέγκα Στάρ	8.967	πρ. «Μαραθών Λέϊκ»
Κένταυρος Στάρ	3.831	ὑπέστειλε ἑλληνική
Στόρμ Οὐάν	1.409	πρ. «Ἀριστοτέλης»
Σκάφη 3	14.207	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὀδύσσεια	44.107	πρ. «Sanko Odyssey»
Σκάφη 1	44.107	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀκτιάς	93.547	πρ. «Λούνα»
Σκάφη 1	93.547	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἑλ Γκρέκο	23.390	διάλυση Κίνα
Ἐλμπέλα ΙΙΙ	12.102	διάλυση Ἰνδία
Μιμή Μ	13.525	διάλυση Ἰνδία
Ἀνναμπέλα	20.501	ἐπωλήθη διάλυση
Μίλλυ	17.382	διάλυση Ταϊβάν
Καπετάν Ἀλέξανδρος Α	16.098	σωστό ὄνομα «Καπετάν Ἀλέξανδρος»
Λέρος Τσάλλεντζερ	27.984	ἐπωλήθη διάλυση
Ὀρτάνς	25.279	ἐπωλήθη διάλυση
Σηστάρ	12.41	ἐπωλήθη διάλυση
Σηγουΐντ	34.640	διάλυση Γκουάμ
Πόρτο Ἀλλέγκρε	15.095	διάλυση Ἰνδία
Σήλακ	28.528	διάλυση Ταϋλάνδη
Σκάφη 12	246.935	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλκμήνη Ἀ. Ἀγουδήμου	13.351	μετ. «Spica Star» (M.)

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:
John Laing
(Strike Club Management) Ltd
ADMINISTRATIVE OFFICE:
29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45
Fax: 93 25 53 18
Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Please send me a copy of 'The Strike Club' 1985/86 Annual Report and Accounts and current Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

Σπίκα Στάρ	13.351	ἐπωλήθη διάλυση
Θανάσης Μ	37.431	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 3	64.133	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὅσεαν Τζόϋ	9.058	διάλυση Μπαγκλαντές
Δημήτριος Κ	6.845	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρκέλλα	8.370	μετ. «Belita» (κ.)
Ἀλόχα	2.562	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ζέα	8.243	μετ. «Ἁγία Γαλήνη»
Ἡλιόπολις	9.066	διάλυση Κίνα
Αὔρα Σή	9.096	διάλυση Πακιστάν
Ναβιγκέϊτορ Μπαίη	8.516	διάλυση Πακιστάν
Ἁγία Μαρίνα	12.374	ὕψωσε ἑλληνική
Παρίζα	8.887	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀνδρομέδα	9.492	ἐπωλήθη διάλυση
Τροπικάνα	1.931	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 12	94.440	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλύσια	7.619	διάλυση Ἰνδία
Λυκαβητός	11.229	διάλυση Κίνα
Παρνασσός	9.455	ἐπωλήθη διάλυση
Σήγκαλ	9.043	διάλυση Πακιστάν
Σουώρντ	8.878	ἐπωλήθη
Ἀνθή Μαρίνα	10.741	διάλυση Πακιστάν
Ἰόνιαν Βίκτορυ	7.528	ἐπωλήθη διάλυση
Ἰόνιαν Κάπ	3.834	μετ. «Centaurus Star» (ε)
Ἰόνιαν Ναβιγκέϊτορ	10.420	διάλυση Καράτσι
Ἰόνιαν Σκάϋ	3.840	ἐπωλήθη διάλυση
Ἰόνιαν Στάρ	4.039	διάλυση Πακιστάν
Κάστλ Πράϊντ	2.448	διάλυση Πακιστάν
Λαέρτης	6.140	διάλυση Πακιστάν
Φίλιππος	1.890	μετ. «Φίλιππος» (Ὀνδ.)
Ἀλύσια Μπαίη	10.299	διάλυση Τσιταγκόγ
Βέγκα Στάρ	8.967	ἐπωλήθη διάλυση
Κένταυρος Στάρ	3.831	διάλυση Γκαντάνι
Σκάφη 17	120.201	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέριτας	34.949	διάλυση Φορμόζα
Βόγιατζερ	31.526	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφη 2	66.475	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε μείωση κατά 15 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 135.008 τον. γκρός, ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1985 δύναμη μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν σημαία τῆς ΜΑΛΤΑΣ ἀπό:

47 σκάφη, 359.271 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό βρεταννικό νηολόγιο συγκριτικά μέ αὐτή τοῦ περασμένου δωδεκαμήνου. Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 10 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 151.626 τον. γκρός καί κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	6	τ.γκρός	119.128
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	1.123
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	9.182
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	22.193
Σύνολο σκάφη	10		151.626

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν 3 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 39.418 τον. γκρός πού κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	2	τ.γκρός	28.766
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	10.652
Σύνολο σκάφη	3		39.418

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄσπεν Φώλλς	14.383	πρ. «Μπάρρυ»
Ἄσπεν Πάϊν	14.283	πρ. «Ἄβον»
Πάλμ Ἐντερπράϊζ	19.541	πρ. «Star of P. Said»
Πάλμ Πράϊντ	22.617	πρ. «Bremen»
Σίτυ ὀφ Πειραιάς	24.102	πρ. «Troll Viking»
Σίτυ οφ Σαλόνικα	24.102	πρ. «Troll Maple»
Σκάφη 6	119.128	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀνθένορ Ἐξπρές	1.123	πρ. «Anthenor»
Σκάφος 1	1.123	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάλμ Τρέϊντερ	9.182	πρ. «Gabrielle Kogel»
Σκάφος 1	9.182	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄσπεν Σκάϋ	10.652	πρ. «Ἐλεῖστρια Ι»
Μπέλλο	11.541	πρ. «Τίνα Μπ.»
Σκάφη 2	22.193	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄσπεν Πάϊν	14.383	διάλυση Κίνα

Ἄσπεν Φώλλς	14.383	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 2	28.766	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄσπεν Σκάϋ	10.652	διάλυση Ἰνδία
Σκάφος 1	10.652	

Ἀπο τίς ἀνωτέρω μεταβολές προκύπτει αὔξηση κατά 7 πλοῖα καί χωρητικότητα 112.208 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στή δύναμη τοῦ ὑπό βρεταννική σημαία ἑλληνόκτητου στόλου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1985 μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη τῆς ΑΓΓΛΙΚΗΣ σημαίας ἀπό:

7 σκάφη, 112.208 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς. Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 11 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 485.800 τον. γκρός καί οἱ διαγραφές σέ δύο σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 189.734 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	1	τ.γκρός	34.620
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	3	»	65.507
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	83.278
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	19.753
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	160.420
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	122.222
Σύνολο σκάφη	11		485.800

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός	29.314
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	160.420
Σύνολο σκάφη	2		189.734

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δώρικ Ἄρμουρ	34.620	Γιοκοχάμα
Σκάφος 1	34.620	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀστερίξ	34.447	πρ. «Maersk Semakau»
Γιάννης Δ	14.782	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γουώτερπριντ	16.278	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 3	65.507	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αἴτζιαν Σή	53.964	ὑπέστειλε ἑλληνική
Καρλόβα	29.314	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΣΚάφη 2	83.278	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1986-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀκρίτας	9.868	ὑπέστειλε ἑλληνική
Αἴολος	9.885	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 2	19.753	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λουϊζιάνα	160.420	πρ. «Lyria»
Σκάφος 1	160.420	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις.
Ἀρχόντισσα	42.253	πρ. «Ἀρχόντισσα Κατίγκω»
Κιτιόν	79.969	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 2	122.222	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρλόβα	29.314	ἐπωλήθη Ἰταλούς
Σκάφος 1	29.314	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λουϊζιάνα	160.420	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφος 1	160.420	

Μετά τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αὔξηση στό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας κατά 9 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 296.066 τον. γκρός ἀπό τήν ὁποία συνάγεται ὅτι ἡ σημερινή δύναμη ὑπό τήν σημαία τῶν ΜΠΑΧΑΜΑΣ εἶναι:

10 σκάφη, 361.310 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μειωμένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων. Οἱ ἐγγραφές κατά τό δωδεκάμηνο πού πέρασε ἦταν μόνο 3 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 59.168 τον. γκρός ἐνῶ τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφτηκε ἕνα σκάφος χωρητικότητας 9.206 τον. γκρός.

Οἱ ἐγγραφές κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	1	τ.γκρός	11.477
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	43.867
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	3.824
Σύνολο σκάφη	3		59.168

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὀριένταλ Κόνφιντενς.....	11.477	πρ. «Ἀντζεαδριάτικ»
Σκάφος 1.....	11.477	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάουθ Στάρ.....	43.867	πρ. «South Bay»
Σκάφος 1.....	43.867	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πόρτο Κορώνη.....	3.824	πρ. «Camino»
Σκάφος 1.....	3.824	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάρντιφ.....	9.206	ὕψωσε κυπριακή
Σκάφος 1.....	9.206	

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ σημαία τῶν Φιλιππίνων ἐμφανίζει αὔξηση κατά 2 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 49.962 τον. γκρός ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν παλαιά δύναμη μάς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τή σημαία τῶν ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ἀπό:

9 σκάφη, 143.684 τον. γκρός

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά τή διάρκεια τοῦ 1986, προστέθηκαν στήν ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό Λιβανική σημαία 8 σκάφη, 86.700 τον. γκρός καί διαγράφτηκαν 4 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 41.656 τον. γκρός.

Οἱ ἐγγραφές:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	2	τ.γκρός	31.376
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	6	»	55.324
Σύνολο σκάφη.....	8		86.700

Οἱ διαγραφές:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	γ.γκρός	15.004
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	1	»	15.910
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	2	»	10.742
Σύνολο σκάφη.....	4		41.656

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σίτυ ὀφ Ἐλ Μίνα.....	15.688	πρ. «Ὀλύμπικ Πρόγκρες»
Σίτυ ὀφ Μπέϊρούτ.....	15.688	πρ. «Ὀλύμπικ Πῖῆς»
Σκάφη 2.....	31.376	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀχιλλεύς.....	9.844	πρ. «Alundra»
Κένταυρος Οὐάν.....	7.557	πρ. «Ἀντζεκαρρίμπιαν»
Πήγασος.....	10.839	πρ. «Καπετάν Λουκῆς»
Παρνασσός.....	11.489	πρ. «Φαίαξ»
Ὑμηττός.....	0.078	πρ. «Ὑμηττός Ἰωώ»
Ὄρεγκαν.....	6.617	πρ. «Koyo Maru»
Σκάφη 6.....	55.324	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μινώταυρος.....	15.004	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 1.....	15.004	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τηλέμαχος.....	15.910	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφος 1.....	15.910	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἡρακλῆς.....	5.691	διάλυση Σπλίτ
Κάδμος.....	5.051	διάλυση Σπλίτ
Σκάφη 2.....	10.742	

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ Λιβανική σημαία ἐμφανίζει αὔξηση κατά 4 σκάφη καί χωρητικότητα 45.044 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στή δύναμη τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1985 μάς δίνει τή σημερινή δύναμη ὑπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ ἀπό:

17 σκάφη, 243.902 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ εἰσροή πλοίων στό νηολόγιο τῆς Ὀνδούρας καθώς τά ἐγγραφέντα ἀνῆλθαν σέ 9 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 40.358 τον. γκρός καί διαγράφτηκε μόνο ἕνα σκάφος χωρητικότητας 4.412 τον. γκρός.

Οἱ ἐγγραφές ἀναλύονται ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	1	τ.γκρός	14.852
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	1	»	14.054



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 2302 EPIR GR

Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965	6	»	8.614
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	2.838
Σύνολο σκάφη	9		40.358

Ακολουθεί ό κατάλογος τών μεταβολών αύτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλ Σόλ	14.852	πρ. «Margarite I»
Σκάφος 1	14.852	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμυνα	14.054	πρ. «Άνναμίνα»
Σκάφος 1	14.054	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στρέγκα	1.911	πρ. «Γιούνιτυ III»
Μαρίκα	1.224	πρ. «Κωνταντίνος Κ.»
Χάρις	1.148	πρ. «Νίκος!»
Λάουρα	1.600	ύπέστειλε έλληνική
Φίλιππος	1.598	ύπέστειλε σημ. Μάλτας
Άϊσμπεργκ	1.133	πρ. «Maria Tsiris»
Σκάφη 6	8.614	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θήτα Πήγασος	2.838	πρ. «Prima Jemina»
Σκάφος 1	2.838	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σταρνάζ	4.412	διάλυση Πακιστάν
Σκάφος 1	4.412	

Από τίς μεταβολές αύτές προέκυψε αύξηση κατά 8 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 35.946 τον. γκρός ή όποία προστιθέμενη στήν δύναμη τής ύπό σημαίας ΟΝΔΟΥΡΑΣ έλληνόκτητης ναυτιλίας μάς δίνει τή σημερινή δύναμη άπό:

12 σκάφη, 57.077 τον. γκρός

Η ΚΕΫΛΑΝΗ

Έπανεμφανίζεται τό νηολόγιο τής Κεϋλάνης, στήν δύναμη τοϋ ύπό ξένη σημαία έλληνόκτητου στόλου μέ τήν έγγραφή τοϋ μπάλκ κάρριερς «ΚΑΛΟΥ», ναυπηγήσεως τοϋ 1972, 17.399 τον. γκρός, πρώην Olamar

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Στό νηολόγιο τών Μαλντιβών νήσων προστέθηκε τό φορτηγό «Άττική», ναυπηγήσεως 1961, 1.354 τον. γκρός πού ύπέστειλε τήν έλληνική σημαία. Τό νηολόγιο τών Μαλντιβών περιλαμβάνει 2 σκάφη, 43.23 τον. γκρός.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Χωρίς καμμία μεταβολή ή ύπό τήν σημαία τής Νέας Ζηλανδίας δύναμη τής έλληνόκτητης ναυτιλίας, παραμένει μέ:

3 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 52.307 τον. γκρός

μέ τήν 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 ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΔΕΚΑΤΕΣΣΑΡΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομε κατωτέρω, τούς άριθμούς τής άνοδικής πορείας τών έλληνικών συμφερόντων πλοιοκτησίας άπο τό 1955 καί έντεύθεν:

Τέλος έτους					
1955	1.035	πλοία	6.905.706	τον.γκρος	
» 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	»	
» 1985	2.800*	»	43.908.875	»	
» 1986	2.546*	»	45.104.350	»	

* Ύπολογίζονται μόνον τά πλοία ξηροϋ καί ύγροϋ φορτίου χωρητικότητας άνω τών 1.000 τον. γκρός.



ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΤΟΝΝΑΖ

ΜΟΝΟΝ 24 ΠΛΟΙΑ — ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 1.036.700 ΤΟΝ. D.W.

Ἡ παρατεταμένη κρίση καί ἡ κρατοῦσα ἀνισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως τοννάζ ἰδίως στά πλοῖα ξηροῦ φορτίου, συγκράτησε τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές μακρυά ἀπό νέες ναυπηγήσεις.

Μέ 24 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 1.036.700 τον. d.w., τό ὑπό ναυπήγηση ἑλληνόκτητο τοννάζ στό τέλος τοῦ 1986 ἐμφανίζει συρρίκνωση ἔναντι τῶν προηγουμένων ἐτῶν, ἀλλά ἀποτελεῖ εὐτύχημα ὅτι ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός ἀπέφυγε τά τελευταῖα χρόνια τήν ἀνάληψη ὑποχρεώσεων γιά νέες ναυπηγήσεις καί ἐκμεταλλεύθηκε τίς πολλές εὐκαιρίες πού προσέφερε ἡ ἀγορά τῶν μεταχειρισμένων γιά τήν πρόσκτητη πλοίων νεαρῆς ἡλικίας καί καλῶν προδιαγραφῶν, σέ ἰδιαίτερα πρόσφορες τιμές.

Μέ ἐξαίρεση τά ἑπτά πρόντακτ κάρριερς τῶν 38.500 τον. d.w. πού παρήγγειλε ἡ ἑταιρία «Σέρες Ἑλλένικ Σίππινγκ Ἐντερπράϊζες» στά νοτιοκορεατικά ναυπηγεῖα τῆς Χιουντάϊ, οἱ ὑπόλοιπες παραγγελίες πού ἐμφανίζονται στίς ἑπόμενες στῆλες ἀναφέρονται σέ συμβόλαια πού ὑπεγράφησαν πρίν τό 1986, ἤ εἶναι πλοῖα πού εἶχαν παραγγελθεῖ τήν προηγούμενη τριετία καί εἶχαν συμφωνηθεῖ νά παραδοθοῦν τμηματικά μέχρι καί τό 1987.

Ἀπό τά 24 ὑπό παραγγελία πλοῖα, δύο μόνον εἶναι πλοῖα γενικοῦ φορτίου συνολικῆς χωρητικότητας 37.000 τον. d.w. 12 εἶναι μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας 610.210 τον. d.w. καί 10 ἀφοροῦν πρόντακτ κάρριερς συνολικῆς χωρητικότητας 389.490 τον. d.w.

Οἱ παραγγελίες αὐτές ὑπολείπονται κατά 13 πλοῖα καί 526.420 τον. d.w. σέ χωρητικότητα ἐκείνων τοῦ 1985 καί κατά 43 πλοῖα καί περί τό 1,5 ἑκατ. τον. d.w. τῶν ἀντίστοιχων τοῦ 1984.

Ἐνδεικτικά σημειώνομε, ὅτι τά περισσότερα ἀπό ὑπό παραγγελία μπάλκερς πρόκειται νά ἐφοδιασθοῦν μέ γερανούς καί μέ container fittings, στοιχεῖα πού ὁπωσδήποτε βελτιώνουν τίς δυνατότητες ἀπασχολήσεώς τους ἔστω καί ὑπό τίς σημερινές δυσχερεῖς συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς, ἐνῶ ὅσον ἀφορᾶ τά ὑπό παραγγελία πρόντακτ κάρριερς πιστεύομε ὅτι μετά τίς εὐνοϊκές συνθῆκες πού παρουσίασε ἡ ναυλαγορά τῶν παραγώγων τοῦ 1986 τό μέλλον τους παρουσιάζεται ἀρκετά εὐνοϊκό.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΝ

Ἀνάλογη συρρίκνωση παρουσίασαν τόν χρόνο πού πέρασε καί οἱ καθελκύσεις πού περιορίσθηκαν σέ 16 σκάφη, 361.526 τον. γκρός, ἔναντι τῶν 28 πλοίων, 609.320 τον. γκρός πού καθελκύσθηκαν κατά τήν διάρκεια τοῦ 1984.

Τά καθελκυσθέντα κατανέμονται σέ τρία πλοῖα γενικοῦ φορτίου 39.300 τον. γκρός, ἕξι μπάλκ κάρριερς 168.526 τον. γκρός καί ἑπτά δεξαμενόπλοια, ὅλα μεταφορᾶς προϊόντων πετρελαίου, 153.700 τον. γκρός.

Μέ ἱκανοποίηση σημειώνομε ὅτι ὅλα τά καθελκυσθέντα πλήν ἑνός, γράφηκαν στό ἑλληνικό νηολόγιο προσθέτοντας στή δύναμή του νεότευκτα πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 326.906 τον. γκρός, δηλαδή ποσοστό 90%, ἐνῶ τόν προηγούμενο χρόνο τά ἐγγραφέντα στό ἐθνικό νηολογιο κάλυπταν ποσοστό 70%.

Μέ τίς παραπάνω καθελκύσεις τό σύνολο τῶν πλοίων πού ἔχουν ναυπηγηθεῖ γιά λογαριασμό Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τά τελευταῖα 21 χρόνια, γιά τά ὁποία διατηροῦμε στοιχεῖα ἀνέρχεται σέ 2.038 σκάφη, 43.353.181 τον. γκρός.

ΟΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ ΤΟΥ 1986

ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Κρήτη Ἄμπερ.....	Ἑλληνική	13.100	Μιτσουμπίσι
Κρήτη Γκόλοντ.....	»	13.100	Μιτσουμπίσι
Κρήτη Σίλβερ.....	»	13.100	Μιτσουμπίσι
Πλοῖα..... 3		**39.300**	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἀντζέλικ Πάουερ.....	Ἑλληνική	25.300	Σασέμπο
Δώρικ Ἄρμουρ.....	Μπαχάμες	34.620	Γιοκοχάμα
Κώστας Ν. Πατέρας...	Ἑλληνική	24.253	Χιουντάϊ
Οἰνούσσιαν Γιούνιτυ...	»	24.253	Χιουντάϊ
Οἰνούσσιαν Ναβιγκέϊτορ.....	Ἑλληνική	35.600	Χιουντάϊ
Ὠκεανίς.....	»	24.500	Ταμάνο
Πλοῖα..... 6		**168.526**	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἀντίπαρος.....	Ἑλληνική	18.000	Κάντα
Βελοπούλα.....	»	18.000	Κάντα
Κρήτη Ἀκτή.....	»	24.900	Μιτσουμπίσι
Κρήτη Ἄρτ.....	»	24.900	Μιτσουμπίσι
Κρήτη Πάλμ.....	»	25.000	Σπλίτ
Κρήτη Ρίβερ.....	»	24.900	Μιτσουμπίσι
Παραπόλα.....	»	18.000	Κάντα
Πλοῖα..... 4		**153.700**	

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Ἀριθμ. πλοίων	Τον d.w.	Σύνολο τον. d.w.	Ναυπηγεῖα	Ἔτος Παραδόσεως
ΑΣΤΡΟΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	Mark II	1	17.000	17.000	Ἰσικ. Χαρίμα	1987
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ.....	Πολ.-Χρήσ.	1	20.000	20.000	Μιτσουμπίσι	1987
Πλοῖα.....		**2**		**37.000**		

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Ἀριθμ. πλοίων	Τον d.w.	Σύνολο τον. d.w.	Ναυπηγεῖα	Ἔτος Παραδόσεως
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ.....	B.C.	2	42.000	84.000	Μιτσούϊ	1987
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ.....	B.C.	1	68.000	68.000	Κόγιο	1987
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	B.C.	1	39.460	39.460	Σασέμπο	1987
ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ.....	B.C.	3	41.600	124.800	Χιουντάϊ	1987
ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ.....	B.C.	4	63.400	253.600	Χιουντάϊ	1987
Α.Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ.....	B.C.	1	40.350	40.350	Σανογιάσου	1987
Πλοῖα.....		**12**		**610.210**		

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Ἀριθμ. πλοίων	Τον d.w.	Σύνολο τον. d.w.	Ναυπηγεῖα	Ἔτος Παραδόσεως
ΕΛΕΤΣΟΝ ΚΟΡΠΟΡΕΪΤΙΟΝ.....	Πρόντακτ	1	29.900	29.990	Κάντα	1987
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ.....	Πρόντακτ	2	45.000	90.000	Σπλίτ	1987
ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΙΠΠΙΝΓΚ.....	Πρόντακτ	7	35.500	269.500	Χιουντάϊ	1987
Πλοῖα.....		**10**		**389.490**		

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - ΤΟΚΥΟ)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἑτέρους λιμένας Ἀπω Ἀνατολῆς.

Γενικοί Πράκτορες δι' ὅλην τήν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου

ΠΤΩΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΟΥΣ ΑΛΛΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Συνεχίζοντας τήν πτωτική τάση τοῦ περασμένου ἔτους καί ἐφέτος παρουσιάσθηκε μείωση στό σύνολο τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, μέ 313 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι τῶν 367 τῆς περασμένης περιόδου. Ἡ σημαντική αὐτή μείωση τῶν ἀτυχημάτων, τά ὁποῖα μειώνονται στά πλοῖα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου συνεχῶς ἀπό τό 1978, εἶναι συνέπεια τῆς ποιοτικῆς βελτίωσης τοῦ στόλου καί τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν πολλῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νά ἐπιμορφώσουν τά στελέχη καί τά κατώτερα πληρώματα τῶν πλοίων τους στήν πρόληψη καί ἀποφυγή ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Ὅμως παρά τήν μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτυχημάτων, τό σύνολο τῶν πλοίων πού θεωρήθηκαν ὁλική ἀπώλεια σάν συνεπεία ἀτυχήματος αὐξήθηκε κατά τό 1986 σέ 25 πλοῖα ἀπό 19 τῆς περασμένης περιόδου καί παράλληλα ἡ ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα αὐξήθηκε ἀπό 297.661 τον. γκρός τό 1985 σέ 396.797 τον. γκρός τό 1986.

Κατά τήν ὑπό ἐξέταση περίοδο αὐξήθηκαν σημαντικά οἱ βυθίσεις πλοίων καθώς καί τά πλοῖα πού χάθηκαν λόγω ἐκτεταμένων ζημιῶν πού ὑπέστησαν ἀπό ἔκρηξη ἤ πυρκαϊά.

Τό δωδεκάμηνο μεταξύ τοῦ Νοεμβρίου 1985 καί τοῦ Ὀκτωβρίου 1986 σημειώθηκαν σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο 155 περιπτώσεις ἀτυχημάτων, συνολικῆς χωρητικότητας 1.206.046 τον. γκρός πού ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους ἀπό τά ὁποῖα μόνο τά 25 σκάφη, 396.797 τον. γκρός ἀνῆκαν σέ Ἕλληνες.

Ἡ ἔρευνα καλύπτει τά ἀτυχήματα καί ζημίες πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀνεξαρτήτως σημαίας ἄνω τῶν 500 τον. γκρός καί τά στοιχεῖα συλλέγονται κατά τήν διάρκεια τοῦ ἔτους ἀπό τά καθημερινά δημοσιεύματα τοῦ Λόϋδς Λίστ, ἀναφορές τῆς Σάλβατζ Ἀσσοσιέϊσιον καί ἀπό τά στοιχεῖα κάθε γνωστοῦ ἑλληνόκτητου πλοίου πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

***

Στίς ὁλικές ἀπώλειες περιλαμβάνονται καί οἱ περιπτώσεις τῶν τεκμαρτῶν ὁλικῶν ἀπώλειῶν (CTL) ὅταν οἱ περιπτώσεις αὐτές ἐμφανισθοῦν στίς μηνιαῖες στατιστικές τῶν Λόϋδς, ὥστε νά εἶναι δυνατή ἡ σύγκριση μέ τίς παγκόσμιες ὁλικές ἀπώλειες. Ἀκολουθοῦμε δέ τήν ἴδια διαδικασία τά τελευταῖα χρόνια γιά νά μήν ἐπηρεάζεται ἡ συγκριτική ἀκρίβεια τῶν ἀριθμῶν μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ὅτι στόν σχετικό πίνακα πού ἀκολουθεῖ ἐμφανίζεται μία πλήρης εἰκόνα τῶν ἀτυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τά θαλάσσια ἀτυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα μέ ἐκεῖνα τοῦ ἀντίστοιχου περυσινοῦ:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1985 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα σκάφη 26 ἀτυχήματα ἔναντι τοῦ ἰδίου ἀριθμοῦ τοῦ Νοεμβρίου 1984. Πέντε ἑλληνόκτητα πλοῖα, χωρητικότητας 62.308 τον. γκρός χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες.

Οἱ παγκόσμιες ἀπώλειες τόν μῆνα αὐτό ἔφτασαν τά 17 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 139.527 τον. γκρός.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1985 συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 13 ἀτυχήματα ἔναντι 38 ἀτυχημάτων τοῦ ἀντίστοιχου μήνα τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τό μήνα αὐτό σημειώθηκαν στόν ἑλληνόκτητο στόλο δύο ὁλικές ἀπώλειες, συνολικῆς χωρητικότητας 20.393 τον. γκρός ἔναντι 15 πλοίων, 80.804 τον. γκρός τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου.

Τόν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1986 ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη 30 ἀτυχήματα ἔναντι 40 τοῦ περασμένου Ἰανουαρίου. Συγχρόνως μειώθηκαν καί οἱ ὁλικές ἀπώλειες μέ τέσσερα πλοῖα ἀπωλεσθέντα ἔναντι τοῦ Ἰανουαρίου 1985. Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἦταν 26 πλοῖα, 199.061 τον. γκρός.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη τά περισσότερα ἀτυχήματα τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου, 32 ἔναντι 28 τοῦ Φεβρουαρίου 1985. Συγχρόνως οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἔφθασαν τά 4 πλοῖα, 36.999 τον. γκρός, ἐνῶ τόν περασμένο Φεβρουάριο δέν εἶχε σημειωθεῖ καμμία ὁλική ἀπώλεια. Ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ἔχασε, τήν ἴδια περίοδο, 12 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 77.489 τον. γκρός.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ ὁ ἀριθμός τῶν ἀτυχημάτων πού ὑπέστησαν ἑλληνόκτητα πλοῖα παρέμεινε ἀπό τούς ὑψηλότερους τοῦ ἔτους μέ 30 περιπτώσεις, μειώθηκε ὅμως ἔναντι τοῦ περασμένου Μαρτίου πού εἶχαν σημειωθεῖ 33 ἀτυχήματα. Ἡ ναυτιλία μας ὑπέστη τό μήνα αὐτό τή μεγαλύτερη ἀφαίμαξη σέ πλοῖα πού χάθηκαν, μέ πέντε πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 93.812 τον. γκρός. Τό ἴδιο χρονικό διάστημα ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχασε 18 πλοῖα, 172.937 τον. γκρός.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ τοῦ ἰδίου ἔτους συνέβησαν 22 ἀτυχήματα στόν ἑλληνόκτητο στόλο, ἔναντι τῶν 29 τοῦ 1985 καί τῶν 22 τοῦ 1984 καί μόνο μία ὁλική ἀπώλεια, τό φορτηγό «Ἀλάσκαll», ναυπηγήσεως τοῦ 1959 καί 1.012 τον. γκρός πού ὑπέστη ἔκρηξη καί πυρκαϊά καί βυθίστηκε στήν Ἐρυθρά θάλασσα.
13 πλοῖα καί 45.072 τον. γκρός ἦταν οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου τόν Ἀπρίλιο.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 20 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι 26 τοῦ περασμένου Μαΐου καί δύο μόνο ὁλικές ἀπώλειες, συνολικῆς χωρητικότητας 64.088 τον. γκρός.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ τοῦ 1986 εἴχαμε τό ἴδιο ἐπίπεδο ἀτυχημάτων μέ τό 1985. Ἀπό τίς 18 ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου μέ συνολική χωρητικότητα 89.848 τον. γκρός μόνο ἕνα πλοῖο ἦταν ἑλληνικό, τό παλαιό μπάλκερ «Εἰρήνη Πατέρα» ναυπηγήσεως τοῦ 1966, 23.814 τον. γκρός πού προσάραξε ἀνοικτά τῆς Ἱσπανικῆς Σαχάρας.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ σημειώθηκε σημαντική μείωση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 21 περιπτώσεις ἔναντι 34 τοῦ Ἰουλίου 1985 καί 25 τοῦ Ἰουλίου 1984.

Ἀπό τίς ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς χωρητικότητας 108.217 τον. γκρός, μόνο ἕνα σκάφος ἦταν ἑλληνόκτητο τό κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Θάλια», ναυπηγήσεως τοῦ 1964, 31.097 τον. γκρός πού ὑπέστη πυρκαϊά στό Λαράκ Ἄϊλαντ.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος παρουσίασε τόν ἴδιο ἀριθμό ἀτυχημάτων μέ τόν Αὔγουστο τοῦ 1985 καί τόν Αὔγουστο τοῦ 1984, συγκεκριμένα 24 περιπτώσεις. Ἀπό τίς 16 ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου, χωρητικότητας 142.071 τον. γκρός κανένα σκάφος δέν ἦταν ἑλληνόκτητο.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1986 εἴχαμε αὔξηση τῶν ἀτυχημάτων ἀπό τόν περασμένο Σεπτέμβριο σέ 26 ἀλλά ἡ ναυτιλία μας δέν ἔχασε κανένα πλοῖο ἐνῶ τήν ἴδια περίοδο ἡ παγκόσμια ναυτιλία ἔχασε 8 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 83.120 τον. γκρός.

Τέλος τόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ τοῦ 1986 ὑπῆρ-

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΜΗΝΑΣ	Κακοκαιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσάραξη (Ο.Α.)	Σύγρουση (Ο.Α.)	Πρόσκρουση (Ο.Α.)	Έκρηξη ἤ Πυρκαϊά (Ο.Α.)	Ζημίες στή Μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημίες (Ο.Α.)	Σύνολα (Ο.Α.)	Ὁλικές ἀπώλειες παγκόσμ. ἐμπ. στόλου ἀριθμός πλοίων	Ὁλικές ἀπώλειες παγκόσμ. ἐμπ. στόλου τον. γκρός	Ὁλικές ἀπώλειες ἑλλην. ἐμπ. στόλου ἀριθμός πλοίων	Ὁλικές ἀπώλειες ἑλλην. ἐμπ. στόλου τον. γκρός	Ἀναλογία τ. γκρός ἑλλ. ἀπωλ. σέ σχέση μέ τίς παγκόσμιες
Νοέμβριος (1985)..	3	(1)	3 (2)	7	2	4 (2)	5	2	26 (5)	17	139.527	5	62.308	44,65%
Δεκέμβριος (1985).	1	(1)	3 (1)	—	2	—	5	2	13 (2)	15	80.804	2	20.393	25,23%
Ἰανουάριος.....	5	(2)	7 (2)	8	3	1	2	4	30 (4)	26	199.061	4	63.274	31,78%
Φεβρουάριος.....	7 (1)	(1)	6	6	2	1	4 (1)	6 (1)	32 (4)	12	77.489	4	36.999	47,74%
Μάρτιος.....	4	(3)	3	5	1	1 (2)	5	11	30 (5)	18	172.937	5	93.812	54,24%
Ἀπρίλιος.....	—	—	6	2	—	1 (1)	8	5	22 (1)	13	45.072	1	1.012	2,24%
Μάϊος.....	1	(1)	5	7	1	(1)	4	2	20 (2)			2	64.088	
Ἰούνιος.....	—	—	2 (1)	3	3	—	5	5	18 (1)	8	89.848	1	23.814	26,5%
Ἰούλιος.....	—	—	4	5	1	1(1)	8	2	21 (1)	11	108.217	1	31.097	28,73%
Αὔγουστος.....	1	—	2	4	1	1	5	10	24	16	142.071	—	—	—
Σεπτέμβριος.....	1	—	4	8	2	4	5	2	26	8	83.120	—	—	—
Ὀκτώβριος.....	—	—	3	5	2	1	7	8	26	11	67.900	—	—	—
ΣΥΝΟΛΑ.....	23 (1)	(9)	48 (6)	60	20	15 (7)	63 (1)	59 (1)	288 (25)	155	1.206.046	25	396.797	32.9%
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ..	24	9	54	60	20	22	64	60	313					

ξε μικρή μείωση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 26 περιπτώσεις ἔναντι 30 τοῦ περασμένου Ὀκτωβρίου. Ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχασε 11 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 67.900 τον. γκρός, ἀπό τά ὁποῖα ὅμως κανένα δέν ἦταν ἑλληνόκτητο.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ἀκολουθεῖ ἀνάλυση κάθε μιᾶς τῶν ὀκτώ κατηγοριῶν ἀτυχημάτων, βάσει τῆς αἰτίας πού προκλήθηκαν μέ διαχωρισμό ἐκείνων πού κατέληξαν σέ τεκμαρτή ἤ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους.

Ζημίες κακοκαιρίας

Ἡ κατηγορία αὐτή περιλαμβάνει ζημίες πού ὀφείλονται σέ κακοκαιρία, ἐκτός τῶν περιπτώσεων προσαράξεων ἤ μηχανικῶν ζημιῶν. Μεταξύ 1 Νοεμβρίου 1985 καί 31 Ὀκτωβρίου 1986 συνέβησαν 24 ἀτυχήματα λόγω κακοκαιρίας σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα ἀπό τά ὁποῖα ἕνα κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια. Ἡ κατηγορία αὐτή κάλυψε τό 7,6% τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων.

Βυθίσεις

Στήν κατηγορία αὐτή ἐμφανίζονται μόνον ὁλικές ἀπώλειες λόγω βυθίσεων, ἐνῶ συμπεριλαμβάνονται καί τά τυχόν χαμένα πλοῖα τῶν ὁποίων τά αἴτια τοῦ ἀτυχήματος δέν ἔχουν ἀκόμα διευκρινισθεῖ.

Κατά τό δωδεκάμηνο πού ἐξετάζουμε συνέβησαν 9 βυθίσεις πού ἀντιπροσωπεύουν ποσοστό 2,87% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

Προσαράξεις

Τά ἀτυχήματα αὐτά ὀφείλονται εἴτε σέ δυσμενεῖς καιρικές συνθῆκες, εἴτε σέ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, σέ βλάβες τῆς μηχανῆς ἤ τῶν ὀργάνων ναυσιπλοΐας. Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο σημειώθηκαν 54 προσαράξεις ἑλληνόκτητων πλοίων ἀπό τίς ὁποῖες ἕξι κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ προσαράξεις καλύπτουν τό 17,25% τῶν ἀτυχημάτων.

Συγκρούσεις

Ἡ κακή ὁρατότητα, σφάλματα πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, λανθασμένη κίνηση ἤ βλάβη τῶν μηχανῶν καί ἡ πλημελλής τήρηση τῶν διεθνῶν κανονισμῶν ναυσιπλοΐας εἶναι οἱ βασικότερες αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Κατά τό χρονικό διάστημα πού ἐξετάζουμε συνέβησαν 60 περιπτώσεις ἀτυχημάτων χωρίς καμμία ὁλική ἀπώλεια.

Τό ποσοστό τῶν περιστατικῶν τῶν συγκρούσεων παραμένει ἀπό τά ὑψη-

λότερα στά ἑλληνικά ἀτυχήματα καλύπτοντας τό 19,15% τοῦ συνόλου.

Προσκρούσεις

Μέ παρόμοιες αἰτίες ὅπως καί ἡ κατηγορία τῶν συγκρούσεων περιλαμβάνει 20 περιπτώσεις χωρίς ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ προσκρούσεις ἀντιπροσωπεύουν τό 6,38% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων πού συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Πυρκαϊές — Ἐκρήξεις

Ποικίλουν οἱ αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς μέ 22 περιπτώσεις ἔναντι 32 καί 30, τῶν περασμένων περιόδων. Ἀπό αὐτά 7 πλοῖα κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ πυρκαϊές καί οἱ ἐκρήξεις συνεχίζουν νά καλύπτουν χαμηλό ποσοστό τῶν ἀτυχημάτων στά ἑλληνικά πλοῖα μέ 7% τοῦ συνόλου.

Ζημίες στή Μηχανή

Περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες στό μηχανοστάσιο τοῦ πλοίου καί στήν ἔλικα, ἐκτός ἐκείνων πού ὀφείλονται συνήθως σέ κακή συντήρηση, ἀμέλεια, κακή λειτουργία καί ἀνεπαρκή γνώση τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν ἀπό τά πληρώματα. Κατά τό διάστημα πού ἐξετάζουμε σημειώθηκε σημαντική μείωση στίς περιπτώσεις ζημιῶν στή μηχανή, συγκεκριμένα 64 περιπτώσεις ἔναντι 95 τῆς περασμένη περιόδου, ἀπό τίς ὁποῖες μία κατάληξε σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους. Ἡ κατηγορία αὐτή μέ 20,44%, ἀντιπροσωπεύει τό ὑψηλότερο ποσοστό μεταξύ τῶν αἰτιῶν ἀτυχημάτων στά ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Διάφορες ζημίες.

Τέλος ἡ κατηγορία τῶν διαφόρων ζημιῶν περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες πού δέν περιλαμβάνονται στίς προηγούμενες ἑπτά κατηγορίες ναυτικῶν ἀτυχημάτων καί στήν ὁποία τά τελευταῖα χρόνια προσθέσαμε καί τά ἀτυχήματα πολέμου καί ἰδιαίτερα ἐκεῖνα τῆς συρράξεως Περσίας καί Ἰράκ. Κατά τήν περίοδο Νοεμβρίου 1985 — Ὀκτωβρίου 1986 σημειώθηκαν 60 ἀτυχήματα σέ ἑλληνόκτητα σκάφη, πού ὀφείλονταν σέ διάφορες ζημίες.

Ἀπό αὐτά ἕνα κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια, ἐνῶ 33 σκάφη ὑπῆρξαν θύματα τοῦ πολέμου Ἰράν — Ἰράκ. Ἡ κατηγορία αὐτή σημείωσε τό 1986, αὔξηση, συγκρινόμενη μέ τά 56 ἀτυχήματα τοῦ 1985, καλύπτει δέ ποσοστό 19,6% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά τό διαρρεῦσαν χρονικό διάστημα σημειώθηκε σημαντική μείωση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, μέ 313 περιπτώσεις, ἔναντι 367 τοῦ περασμένου χρόνου καί 374 τοῦ 1984.

Ὁ ἀριθμός αὐτός εἶναι μικρότερος καί ἀπό τόν ἀριθμό τῶν 329 ἀτυχημάτων τοῦ 1983. Ὅμως οἱ ὁλικές ἀπώλειες πλησίασαν τά ἐπίπεδα τοῦ 1984 μέ 25 περιπτώσεις ἔναντι 19 τοῦ 1985 καί 29 τοῦ 1984. Σημειώνουμε τήν γενική εἰκόνα συνεχοῦς μείωσης πού παρουσιάζουν οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἀπό τό 1980. Ἔτσι τό 1980 οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἀνῆλθαν σέ 71, τό 1981 περιορίσθηκαν σέ 66, τό 1982 σέ 62, τό 1983 σέ 51, τό 1984 μειώθηκαν σέ 29, πέρυσι σημειώσαμε 19 καί φέτος 25.

Ἀναλύοντας τά ἀτυχήματα πού συνέβησαν ἐφέτος καί ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τῶν πλοίων, μέ βάση τήν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν, ἔχουμε τήν ἀκόλουθη κατανομή:

Ἡλικία	Ἀριθ. πλοίων	Τον. γκρός
0-4 ἐτῶν	—	—
5- 9	1	60.653
10 - 14	5	125.304
15-19	9	95.512
20-24	6	109.892
Σύνολο	25	396.797

Ὅπως εἶναι φυσικό ἡ ἡλικία διαδραματίζει καί πάλι σημαντικό ρόλο στίς ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου. Ἐπιβεβαιώνεται ἡ ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μας καθώς τό 60% τῶν πλοίων πού ἔχασε ἡ ναυτιλία μας ἀναφέρεται σέ σκάφη ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τῆς περιόδου Νοέμβριος 1985 — Ὀκτώβριος 1986, μέ βάση τόν τύπο τῶν πλοίων, ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Τύπος Σκάφους	Ἀριθ. πλοίων	Τόν. γκρός
Ἐπιβατηγά	1	3.435
Φορτηγά	13	74.411
Μπάλκ κάρριερς	9	266.350
Δεξαμενόπλοια	2	52.601
Σύνολο	25	396.797

Τά σκάφη γενικοῦ φορτίου καί εἰδικότερα τά παλαιότερα μικρά φορτηγά ἀντιπροσωπεύουν καί ἐφέτος τόν κύριο ὄγκο τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, ἐνῶ σημαντική εἶναι καί ἡ συμμετοχή τῶν μπάλκερς.

Τό μεγαλύτερο σκάφος πού χαρακτηρίστηκε ὁλική ἀπώλεια ἦταν τό μικτό «Γαλήνη» 71.318 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1973 πού ὑπέστη ἔκρηξη καί πυρκαϊά στό Βισκαϊκό Κόλπο, τόν Μάρτιο. Τό μεγαλύτερο ἑλληνόκτητο σκάφος πού ὑπέστη ἀτύχημα ἦταν τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Ὀλύμπιαν Σπίριτ» 178.808 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1976 πού ἐβλήθη ὑπό ἑλικοπτέρων στόν Περσικό Κόλπο, τόν Αὔγουστο, κάι ὑπέστη πυρκαϊά καί ζημίες στό πηδάλιο.

Τέλος, ἀπό πλευρᾶς κατανομῆς σημαιῶν, τά ἀπολεσθέντα ἑλληνόκτητα σκάφη τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου

Σημαία	Ἀριθ. πλοίων	Τον. γκρός
Ἑλληνική	13	254.549
Κυπριακή	9	95.314
Παναμαϊκή	3	46.934
Σύνολο	25	396.797

Ἡ ἑλληνική σημαία μέ τίς περισσότερες ὁλικές ἀπώλειες καλύπτει τό 64,15% τῆς συνολικῆς χωρητικότητας, κυρίως λόγω τῆς παλαιότητας τῶν πλοίων πού χάθηκαν.

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ & ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Ἀπό μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία γιά θέσεις Γραφείου
Γιά ὅλους ἀπαραίτητη καλή γνώση Ἀγγλικῆς.
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικοῦ: Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Ἀπό μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία γιά ἐργασία Γραφείου
Ἀπαραίτητη καλή γνώση Ἀγγλικῆς.
Γράψατε Διευθυντή Προσωπικοῦ: Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

Οι **άνθρωποι** της VERNICOS YACHTS κτίζουν το μέλλον του Yachting στην Ελλάδα!



Πέρασαν πάνω από δέκα χρόνια.

Καλά χρόνια... και κοπιαστικά.

Ξεκινήσαμε από το μηδέν και στο διάστημα αυτό κτίσαμε την πρώτη εταιρία Yachting στην Ελλάδα.

- Πρώτοι ανοίξαμε τον δρόμο των δανειοδοτήσεων (και τί δύσκολος δρόμος!!!). Με τον τρόπο αυτό βοηθήσαμε τους πελάτες μας να αποκτήσουν πάνω από 300 επαγγελματικά σκάφη!
- Προσφέρουμε για ναύλωση στις θάλασσές μας, για όλο τον κόσμο, τα καλύτερα σκάφη!
- Αναλάβαμε πρωτοποριακές επιχειρηματικές πρωτοβουλίες (Μέχρι και στην... Ερυθρά θάλασσα πήγαμε!)
- Δημιουργήσαμε πρότυπη εταιρία Yachting, ώστε να μην φοβόμαστε τον ανταγωνισμό των ξένων.
- Συζητάμε και σχεδιάζουμε μαζί με Τράπεζες, Ασφαλιστικές Εταιρίες, μεγάλα ναυπηγεία όπως η Jeanneau.

Είμαστε σίγουροι ότι με την δική σας εμπιστοσύνη, την δική μας εμπειρία και δυναμισμό, στα χρόνια που έρχονται θα προχωρήσουμε περισσότερο.

Για καλύτερη οργάνωση, ταχύτερη διαικπεραίωση, στενότερη ανταλλαγή απόψεων, πιο προωθημένες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες.

Ανοίγουμε τον δρόμο.

Γι' αυτό με υπερηφάνεια λέμε:

Οι **άνθρωποι** της **VERNICOS YACHTS**
κτίζουν το μέλλον του Yachting στην Ελλάδα!
Ένα μέλλον αισιόδοξο. Μαζί!

VERNICOS YACHTS
The Symbol of Yachting

Διαδόχου Παύλου 12 (4η Μαρίνα), GR 166 75 Γλυφάδα.
Τηλ. 8946.981, 8931.190. TLX 210446VERNGR, 225817 VERNGR.

Designed by ARTEMIS tel. 6060-265


MINOAN LINES
GREECE
ITALY
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
Τα ασφαλέστερα
SOLAS 74
Τα σταθερότερα
ΠΤΕΡΥΓΙΑ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ
Τα γρηγορότερα
18-21 ΚΟΜΒΟΙ
Τα πολυτελέστερα
SWEDISH DESIGNS
/Β ΑΡΙΑΔΝΗ
Πειραιάς
Χανιά
/Β ΚΝΩΣΟΣ
Πειραιάς
Ηράκλειο
/Β ΦΑΙΣΤΟΣ
Πειραιάς
Ηράκλειο
/Β EL GRECO
Ελλάδα
Ιταλία
/Β FEDRA
Ελλάδα
Ιταλία
ΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ:
ον ταξιδιωτικό σας πράκτορα:
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ: Πειραιάς: Τηλ. 4118211
Χανιά: Τηλ. (0821) 23939, 24352
Ρέθυμνο: Τηλ. (0831) 24386, 23840, 24295
Ηράκλειο: Τηλ. (081) 2296680
MINOAN LINES: Αθήνα: Τηλ. 7512356-7, 7520847
FEDRA
arma

'Ανασκόπιση τῆς ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1986

Ἕνας σεβαστός ἀριθμός ἡμερησίων καί περιοδικῶν ναυτιλιακῶν ἐντύπων καθώς καί ἔκτακτες ἐκδόσεις εἰδικῶν γραφείων μελετῶν πρόκειται σύντομα νά παρουσιάσουν ὅλα ἐκεῖνα τά στατιστικά στοιχεῖα πού ἀφοροῦν στήν ἐξέλιξη τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακῶν πραγμάτων καί τή διαμόρφωση τῶν σχετικῶν μεγεθῶν κατά τή διάρκεια τοῦ 1986.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», συμμετέχοντας τήν προσπάθεια ἐνημερώσεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκογένειας, ἤδη παρουσιάζουν ἀπό ἄλλες στῆλες αὐτῆς τῆς ἐκδόσεως τήν ἀνέλιξη τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Στόλου κατά τό 1986, μιά ἐργασία δύσκολη καί ἐπίπονη, ἰδίως κάτω ἀπό τίς ἰδιάζουσες συνθῆκες τῶν τελευταίων καιρῶν. Κρίνεται ὅμως, ὅτι εἶναι ὑπερβολικά ἐνωρίς γιά ἕνα λεπτομερῆ ἀπολογισμό στούς ἐπί μέρους τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ὅταν τά σχετικά στοιχεῖα δέν ἔχουν ἀκόμα ἀποκρυσταλλωθεῖ.

Αὐτό ὅμως πού τά «Ναυτικά Χρονικά» μποροῦν νά κάνουν σάν οὐσιαστική προσφορά πρός τό ἀναγνωστικό κοινό τους εἶναι ἕνας πρῶτος σχολιασμός, μιά ματιά στά πεπραγμένα τῆς χρονιᾶς, ἀπαλλαγμένη ἀπό τήν τυραννία τῶν ἀριθμῶν καί τῶν ποσοστῶν. Σέ συνδυασμό μέ τήν «κινηματογραφική» παράθεση τῶν ἐξελίξεων μῆνα κατά μῆνα, πιστεύομε ὅτι αὐτός ὁ τρόπος παρουσιάσεως ἀνταποκρίνεται καλύτερα στίς ἀνάγκες τοῦ ἀναγνώστη πού προσβλέπει σέ μία κατ' ἀρχήν ἐνημέρωση, χωρίς χαρτί καί μολύβι, ἀφήνοντας τίς λεπτομέρειες, ὅταν καί ὅπου χρειάζονται, στή μέριμνα τῶν ἐξειδικευμένων σχετικῶν πηγῶν.

'Η Ναυλαγορά Ξηροῦ Φορτίου

'Ολόκληρο τό σύστημα τῶν διά θαλάσσης μεταφορῶν ξηροῦ φορτίου διακρινόταν γιά τήν ὑπάρχουσα μόνιμη σχεδόν ἀνισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως. Γιά μιά ἀκόμα χρονιά, οἱ ναυλωτές εἶχαν τό «ἀπάνω χέρι» καί ὑπαγόρευσαν σέ ἱκανή ἔκταση τούς ὅρους τους. 'Εν τούτοις, δέν εἶναι ἀπαταλή διαπίστωση νά ἰσχυρισθεῖ κανείς ὅτι ὁ χρόνος δούλεψε ὑπέρ τοῦ πλοίου. 'Η βαθμιαία, ἄν καί ἀγχώδης, βελτίωση τῶν οἰκονομικῶν παραμέτρων σέ παγκόσμια κλίμακα ἀφ' ἑνός, καί ἡ προοδευτική μείωση τοῦ ἐνεργοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου σέ ὄγκο καί ἀριθμό ἀσφαλῶς τείνουν πρός κάποια ἐξισορρόπηση πού δέν θά ἀργήσει νά ἐκδηλωθεῖ. Ἤδη στίς ἀρχές τοῦ τελευταίου τετραμήνου σημειώσαμε μιά ἔκδηλη ἄνοδο ζητήσεως καί ναύλων πού ἐκτός ἀπό τίς αὐτονόητες οἰκονομικές ἐπιπτώσεις εἶχε καί μιά ψυχολογική ἐπίδραση διόλου ἀμελητέα. 'Ανεξάρτητα ἀπό τήν πολύ πρόσφατη ἐπιδείνωση (ἐννοοῦμε τήν πρό τῶν Χριστουγέννων περίοδο) οἱ συνέπειες τῆς ἐν λόγω μεταβολῆς εἶναι θετικές καί ἀποδεικνύουν ὅτι εἶναι δυνατή ἡ βελτιωση γενικότερης μορφῆς, πού ξεπερνᾶ τά ὅρια μιᾶς εὐκαιριακῆς τοπικῆς ἀνάκαμψης περιορισμένου χρόνου.

Μελετώντας τήν ναυλαγορά στή βάση τοῦ ὕψους τῶν ἐπιπέδων τῶν ἑκάστοτε ἐπικρατούντων ναύλων εἶναι ἀνάγκη νά κάνει κανείς ἀναγωγή γιά τό κόστος τῶν καυσίμων, ἡ τιμή τῶν ὁποίων ὑπέστη τή γνωστή καθίζηση κατά τό 1986. 'Η ἀκριβής ἀντιστοιχία τῶν πρό καί μετά τήν πτώση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου ναύλων καί κάθε σχετική σύγκριση εἶναι συνάρτηση πλείστων παραγόντων πού διαμορφώνει ἡ ἰδιαιτερότητα κάθε ταξιδιοῦ.

'Ωστόσο, γιά ὑπερωκεάνια ἤ ἄλλα μακροῦ πλοῦ ταξίδια ἡ ἐπίπτωση εἶναι σημαντική.

'Από τούς μεγάλους «ἐνόχους» τῆς δυσπραγίας τῆς ναυλαγορᾶς, ὁ πιό σημαντικός ἦταν τά **σιτηρά.** 'Η ἤδη σαφῶς διαμορφουμένη νέα γεωγραφική κατανομή τῆς παραγωγῆς σιτηρῶν ἀνά τόν κόσμο, καιρικές συνθῆκες ('Αργεντινή), πολιτικοί λόγοι καί συναφῆ σφάλματα (ΗΠΑ), συναλλαγματική στενότης (ΕΣΣΔ), δημιούργησαν δυσλειτουργία στό σύστημα ἐμπορίας καί διακινήσεως τῶν σχετικῶν προϊόντων φέρνοντας τή συρρίκνωση.

Γαιάνθρακας καί **σιδηρομεταλλεύματα** κινήθηκαν μέσα στά πλαίσια καί στή λογική τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητας, δηλαδή σέ συγκρατημένους ρυθμούς, χωρίς πολλή δημοσιότητα ἀφοῦ τά συμβόλαια μεταφορᾶς ἀποτελοῦν σοβαρό ποσοστό τῆς ὅλης δραστηριότητος, καί, κατά συνέπεια, παρέχοντας περιορισμένης ἐκτάσεως ἀπασχόληση στήν ἐλεύθερη πλοιοκτησία πού παρέχει καί τό δείκτη τῆς ἀγορᾶς.

Τά **λιπάσματα** ἀποτελοῦν πλέον ἀγαθό, ἡ ἐμπορία καί διακίνηση τοῦ ὁποίου εἶναι ὀργανισμός πού τίς φλέβες του διαρρέει αἷμα στήν πίεση καί τό ρυθμό τῆς καρδιᾶς τῆς 'Ινδίας. Χωρίς αὐτήν εἶναι ἀμφίβολο ἄν θά μπορούσαμε σοβαρά νά ἀναφερθοῦμε στό προϊόν αὐτό μέσα στά πλαίσια σχολιασμοῦ τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς. Ὅπως εἶναι φυσικό, οἱ ναῦλοι ἐπηρεάστηκαν ἀπό τήν ἐν γένει κατάσταση τῆς ἀγορᾶς, καί ὅπου ἐλέγχονται σάν ὑπέρμετρα χαμηλοί, τοῦτο πρέπει νά ἀποδοθεῖ καί στό γεγονός ὅτι πολλές περιοχές φορτώσεως συμπίπτουν μέ τίς «ἄγονες» ἐκεῖνες, ἀπό ὅπου ἡ μόνη ἐναλλακτική λύση εἶναι ὁ πλοῦς ὑπό ἔρμα.

Τό ποικίλον τῶν ἑκάστοτε πρός φόρτωση ποσοτήτων καί τῆς γεωγραφικῆς κατανομῆς (διασπορᾶς μᾶλλον) τῶν λιμένων φορτώσεως καί προορισμοῦ καθιστᾶ τή μελέτη τῆς διακινήσεως τῆς **ζάχαρης** δύσκολη ὑπόθεση. Αὐτό πού εἶναι βέβαιο καί ἐπί τοῦ ὁποίου συμφωνοῦν οἱ πλεῖστοι τῶν παρατηρητῶν εἶναι ἡ ἔλλειψη «τόνου» κατά τά τελευταῖα χρόνια — καί τό 1986 δέν ἀπετέλεσε ἀσφαλῶς ἐξαίρεση.

Τό γενικό φορτῖο ἀπό τήν ἴδια του τή φύση δέν ἐπιδέχεται γενικεύσεις περί τή μελέτη τῆς σχετικῆς ναυλαγορᾶς λόγω τῶν πολλαπλῶν ἰδιαιτεροτήτων κάθε ναυλώσεως ἀλλά καί — κυρίως — ἐκ τοῦ λόγου ὅτι κατά κανόνα αὐτή ἐμπίπτει στή χρονοναύλωση καί διεξάγεται μέσω αὐτῆς. 'Ως ἐκ τούτου, ἡ συνολική θεώρηση τῆς ἀγορᾶς τῶν χρονοναυλώσεων καλύπτει ἐπαρκῶς τό θέμα.

Μέ τή **χρονοναύλωση** περιόδου παραμένουσα μιά μακρινή ἀνάμνηση, μόνο ἡ χρονοναύλωση ταξιδίου (timecharter trip) παρέχει ὑλικό πρός θεώρηση καί σχολιασμό. Παρά τή σχετικά χαμηλή ἀγορά, ἡ χρονοναύλωση ταξιδίου ἐξέφρασε σοβαρό ποσοστό τῆς ὅλης ναυλωτικῆς δραστηριότητος μέ ἔμφαση στήν Ἄπω 'Ανατολή καί τό Κόντινεντ, ὅπου εἰδικοί λόγοι, πού δέν ἔχουν σχέση μέ ἰδιαιτερότητες τοῦ 1986 καί, ἐπομένως, δέν ἐμπίπτουν στήν παρούσα ἀνάλυση, καθιστοῦν τή χρονοναύλωση σκοπιμότερη. Μέ τά μισθώματα λίγο - πολύ σέ ἀντιστοιχία μέ τούς ναύλους, ἡ παράγραφος αὐτή δέν ἀπαιτεῖ περαιτέρω ἀνάλυση.

Τά δεξαμενόπλοια

'Η ἀπό τοῦ τέλους Νοεμβρίου τοῦ 1985 διαμορφωθεῖσα νέα κατάσταση, δηλαδή, μέ ἄλλα λόγια, ἡ ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πετρελαιοφόρων συνεχίσθηκε καθ' ὅλη τή διάρκεια τοῦ 1986, ὄχι χωρίς κάποια σκαμπανεβάσματα.

'Ο ἀριθμός καί ὁ ὄγκος τῶν δεξαμενοπλοίων μέχρι καί μεγέθους V/ULCC πού ἐπωλήθησαν γιά διάλυση κατά τά τρία

προηγούμενα χρόνια, σέ συνδυασμό μέ τήν ἀπουσία ἀντίστοιχου ὄγκου νέων παραγγελιῶν ναυπηγήσεων καθώς καί ἡ ἀπώλεια ἀριθμοῦ πλοίων στήν ἐμπόλεμη περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, συνέτειναν σημαντικά στή βελτίωση τῆς σχέσεως προσφορᾶς - ζήτησης, πράγμα πού ἔγινε ἀντιληπτό στήν πρώτη εὐκαιρία πού αὐξήθηκε ὁ ὄγκος τῶν πωλήσεων.

Ὁ τελευταῖος ἐξαρτήθηκε ἀπό πλῆθος συγκυριῶν, κυρίως ὅμως ἀπό τήν κατακρήμνιση τοῦ συστήματος τιμολογήσεως τοῦ μαύρου χρυσοῦ καί τίς εὐκαιριακές καταστάσεις πού αὐτή ἔφερε. Ἡ χρονική διακύμανση μπορεῖ νά ληφθεῖ ἀπό τίς παρακάτω ἐπί μέρους ἀναφορές, ἐκεῖνο ὅμως πού ἔχει οὐσιώδη σημασία εἶναι ἡ διαπίστωση ὅτι ἡ ναυλαγορά τῶν πετρελαιοφόρων, ἀργοῦ καί διϋλισμένων προϊόντων, περνάει σέ μία φάση ἀπαγκίστρωσης ἀπό τή χρόνια καχεξία παρέχοντας τώρα τή δυνατότητα μιᾶς μονιμότερης ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος τῶν μεταφορῶν διά θαλάσσης, μέσα ἀπό ὀρθολογικώτερη ναυπηγική πολιτική καί διάθεση (ἤ, μᾶλλον, ἀπαλλαγή) τῆς παλαιᾶς ἀντιοικονομικῆς μονάδας.

Ἔχομε πολλές φορές διατυπώσει τήν ἄποψη ὅτι ἡ κρίση ἦταν καί εἶναι μιά ἔννοια σχετική, σχέση ἔχουσα ὄχι μόνο μέ τό ἑκάστοτε ἐπίπεδο τῶν ναύλων ἀλλά καί μέ τήν τιμή προσκτήσεως τοῦ πλοίου καί τό κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του. Ὑπό τό πρῖσμα αὐτό, ἡ διαπίτωση ὅτι τό μέγιστο μέρος τῆς χωρητικότητας εἶναι ἀγορές τῶν τελευταίων ἐτῶν σέ τιμές «λογικές» καί ἡ κάθετη πτώση τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων θέτουν πλέον τήν «κρίση» σέ τελείως διαφορετική βάση, σέ βαθμό πού τείνει νά χάσει τό κύριο ἐννοιολογικό της περιεχόμενο.

Σέ ἕνα κόσμο ὅπου πλῆθος οἰκονομικῶν, κοινωνικῶν καί πολιτικῶν παραμέτρων ἐπηρεάζουν τήν παραγωγή καί ἐκμετάλλευση τῆς ἐνέργειας κατά τρόπο πού δέν ἐπιδέχεται σοβαρές προγνώσεις, ἡ προσπάθεια προβλέψεως τῶν μελλόντων, ἔστω γιά τούς λίγους μῆνες πού ἔρχονται, εἶναι μάταιη. Ἄν πρόκειται, ὅμως, νά ἀσκήσει κανείς τή μαντική τέχνη, μέ ὀξύμωρη ἄσκηση τῆς μαντικῆς ἔπειτα ἀπο μελέτη, μπορεῖ νά προβλέψει ἕνα αἶσιο 1987.

Εἰδική ἀναφορά ἀξίζει στά πλοῖα παραγώγων πού, πέρα ἀπό τό κλασικό μέγεθος τῶν 30.000 τον. d.w., ἀρχίζουν νά συγκεντρώνουν τήν προσοχή καί σέ μεγαλύτερα μεγέθη, τούς 40-45.000 τον. d.w., τούς 60-80.000 τον. d.w. καί, ἀκόμα, τούς 120.000 τον. d.w., μέγεθος πού ἀπαιτεῖ, βέβαια, ὁρισμένες προϋποθέσεις. Ἡ ἀνακατανομή τῆς θέσεως τῶν διϊλιστηρίων μέσα στό γεωγραφικό χῶρο φαίνεται νά εὐνοεῖ τήν ἀνάπτυξη στίς μεταφορές «καθαρῶν» φορτίων.

Οἱ Ἀγοραπωλησίες

Ἡ ἀπελπιστική κατάσταση στήν ὁποία ἡ παρατεταμένη ναυτιλιακή κρίση περιήγαγε σεβαστό ἀριθμό ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἰδίως ἐκείνων πού εἶχαν ἀγοράσει στίς ὑψηλές τιμές τῆς περιόδου 1980-82, σέ συνδυασμό μέ τή συναίσθηση ὅτι ἡ ἀπόδοση ἑνός πλοίου εἶναι προβληματική, ἔστω καί σέ μηδενική τιμή κτήσεως, προκάλεσε τήν κατάρρευση τῶν ἀξιῶν πού βρῆκε τήν πλήρη, κορυφαία ἔκφρασή της κατά τή διάρκεια τοῦ θέρους τοῦ 1986.

Σάν ἀδυναμία περαιτέρω λειτουργίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί, φυσικά, ἀποπληρωμῆς δανείων κεφαλαίων καί ἐξυπηρετήσεως αὐτῶν, τό πρόβλημα μεταφέρθηκε αὐτούσιο στό τραπεζικό σύστημα, πού ἄλλοτε τό ἀντιμετώπισε ψύχραιμα, ἄλλοτε μέ ἐπιπολαιότητα πού συνέτεινε στήν περαιτέρω πτώση τῶν τιμῶν.

Ἡ κύρια πηγή τῶν πλοίων πού ἀπετέλεσαν τό ἀντικείμενο τῶν σχετικῶν πράξεων ὑπῆρξε ὁ εὐρύτερος χῶρος τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, Ἰαπωνία καί Χόγκ Κόγκ, ἡ πρώτη μέ τίς συνήθεις περιπτώσεις πού ὑπάγονται στό πρόγραμμα ἀνανεώσεως τοῦ στόλου τῶν μεγάλων ἑταιριῶν καί οἱ δύο μαζί μέ ἕνα μεγάλο ἀριθμό προβληματικῶν πλοίων πού ἄλλαξαν χέρια εἴτε μέ πλειστηριασμό εἴτε μέ βεβιασμένες πωλήσεις ὑπό τήν πίεση τῶν πιστωτῶν.

Μεγάλος ἀριθμός ἀπό αὐτά τά πλοῖα κατέληξε σέ Ἑλληνικά χέρια, ἀνεξάρτητα ἄν ἡ χρήση ξένων νηολογίων καί, ἐνίοτε, πληρωμάτων δέν ἔκανε αἰσθητή τήν παρουσία τους στό ΥΕΝ. Γεγονός παραμένει (καί ὁλόκληρη ἡ μέχρι τώρα ἀναφορά στό θέμα μας θά ἄξιζε τόν κόπο μόνο καί μόνο γιά νά διατυπώσουμε τήν φράση πού ἀκολουθεῖ), γεγονός, λοιπόν, παραμένει ὅτι **ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, ἔπειτα ἀπό τέσσερα χρόνια βαθύτατης κρίσης τῆς ναυλαγορᾶς, βρίσκεται καί πάλι ἰσχυρή, δυναμική καί, ἰδίως, ἀνανεωμένη, μέ ἀξιόλογα πλοῖα σχετικά μικρῆς ἡλικίας, ἀποκτημένα σέ χαμηλές τιμές, ἕτοιμη νά ἀρχίσει ἕνα ἀκόμη γύρω στήν ἀέναη ἐνασχόληση τοῦ Ἔθνους στά θαλάσσια ἔργα. Καί εἶναι μόνο τό πρόβλημα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἐμπιστοσύνης πού ἐμποδίζει τήν κυανόλευκη νά κυματίσει καί πάλι στήν πρώτη ναυτιλία τοῦ Κόσμου.**

Ἀπό τό Σεπτέμβριο τοῦ 1986, μέ τά πρῶτα σημάδια τῆς ὁριακῆς ἀνακάμψεως τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου, οἱ ἀξίες ἀνεβαίνουν, οἱ τιμές γίνονται ὑψηλότερες. Ὁ φόβος μιᾶς μόνιμης ἀνακάμψεως ὠθεῖ πρός περαιτέρω ἀγορές, πρός στιγμήν ἀρχίζει νά διαφαίνεται μιά ἀγοραστική... μανία, πού ἀνακόπτεται μόνο ὅταν οἱ τιμές γίνονται ἔκδηλα ὑψηλές σέ σχέση μέ ἐκεῖνες τῆς θερινῆς περιόδου καί ὅταν ἡ ναυλαγορά δείχνει σημεῖα κάμψεως. Σέ μακροπρόθεσμη ὅμως βάση, τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον παραμένει καί ἀσφαλῶς θά ἐκδηλωθεῖ μέ τήν ἀρχή τοῦ 1987.

Τά ἀνωτέρω κυρίως ἀφοροῦν στά πλοῖα ξηροῦ φορτίου, δεδομένου ὅτι ἡ διαφορετική τροπή τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πετρελαίων ἐπεφύλαξε στά δεξαμενόπλοια μιά ὅλως ἐξαιρετική τύχη πού ὁδήγησε στόν διπλασιασμό καί ἐνίοτε τριπλασιασμό τῶν ἀξιῶν. Ἔτσι VLCC τῆς δωδεκαετίας, πού στά μέσα τοῦ 1985 μόλις ἔπιανε τά 3,5 ἑκατομ. δολλάρια ἄνετα ἐπωλεῖτο κατά Ὀκτώβριο 1986 δολ. 7.5 ἑκατομ., ἐνῶ ἀνάλογη ἦταν ἡ ἐξέλιξη τῶν τιμῶν καί στά λοιπά μεγέθη καί τύπους μέ ἔμφαση τά πλοῖα παραγώγων πού ἔγιναν ἀνάρπαστα.

Πολύ δυσμενῆ μεταχείριση ἐπεφύλαξε ἡ ἀγορά στά πλοῖα γενικοῦ φορτίου πού παρέμειναν κυριολεκτικά στό περιθώριο. Ἡ συναίσθηση τῆς βαθμιαίας ὑποκαταστάσεως τοῦ τύπου αὐτοῦ ἀπό μπαλκάρριερς πολλαπλῆς χρήσεως, ἀφ' ἑνός, καί ἡ ἐμπορευματοκιβωτιοποίηση (containerization) μέρους τῶν συνήθων γενικῶν φορτίων εὐθύνεται γι'αὐτό. Διατηροῦμε ζωηρές ἐπιφυλάξεις κατά πόσον ἡ στάση αὐτή εἶνα ὀρθή καί δικαιολογημένη.

Μία ἀναφορά στήν Ἑλληνική πραγματικότητα τοῦ κόσμου τῆς ἐπιβατηγοῦ - ὀχηματαγωγοῦ ναυτιλίας μᾶς ὁδηγεῖ στή διαπίστωση τῆς ζωηρῆς ἀνάπτυξης, πού ἐκφράσθηκε κατά τό 1986 μέ ἀριθμό ἀγορῶν ἀπό Εὐρώπη καί Ἰαπωνία πλοίων ποικίλων τύπων καί μεγεθῶν, ἐνῶ παρόμοιος δρόμους φαίνεται νά ἀκολουθεῖ καί τό κρουαζιερόπλοιο, σέ πεῖσμα τῶν πολιτικῶν κρίσεων οἱ ὁποῖες, δημιούργησαν ποικίλα προβλήματα στόν τουρισμό μας τό τελευταῖο δεκαοκτάμηνο.

Οἱ Διαλύσεις

Ἔπειτα ἀπό μιά χρονιά σχετικῆς δυσπραγίας, πού χαρακτηριστικά της ὑπῆρξαν ἡ κατά περιόδους μέτρια ὡς μηδενική ζήτηση σέ πολλές περιοχές καί, ἀφ' ἑτέρου, ἡ ἔλλειψη προσφορᾶς πετρελαιοφόρων, πλήν τῶν θυμάτων τοῦ Περσο-Ἰρακινοῦ πολέμου, ἡ ἀγορά ὁδηγήθηκε στά μεγαλύτερα ἀπό πενταετίας ὕψη, τόσο στήν Ἄπω Ἀνατολή ὅσο καί στόν Ἰνδικό Ὠκεανό.

Πιστεύουμε ὅτι αὐτό δέν πρέπει νά ἐκληφθεῖ σάν ὁριστική ἀνάκαμψη τῆς ἀγορᾶς τῶν διαλύσεων ἡ ὁποία, ἀντιθέτως, πρόκειται νά διέλθει ἀπό πολλές ἀκόμα συμπληγάδες μέ ἀβέβαιο τελικό ἀποτέλεσμα. Συνάρτηση τῆς γενικότερης βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως πρός τήν ὁποία συναρτᾶται καί ἡ ζήτηση τοῦ σιδήρου, ἡ ἀγορά τῶν διαλύσεων ἀποτελεῖ περίπλοκη ἔκφανση οἰκονομικῆς πράξεως πού ξεφεύγει ἀπό τίς ἐμπειρίες καί τίς δυνατότητες τῆς στήλης αὐτῆς.

Οἱ κατά μήνα ἐξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Μέ πτωτικές τάσεις ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου κατά τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ 1986 κινήθηκε ὡς ἐπί τό πλεῖστον στά ἤδη διαμορφωμένα χαμηλά ἐπίπεδα τῆς προηγούμενης χρονιᾶς.

Βέβαια, ἀξίζει νά μνημονευθεῖ ὅτι οἱ νέες χαμηλότερες τιμές τῶν καυσίμων διαμόρφωσαν μία νέα κατάσταση στό κόστος ταξιδίου καί βοήθησαν στή πτωτική τάση τῆς ὀνομαστικῆς τιμῆς τῶν ναύλων στά σκάφη ξηροῦ φορτίου.

Χαρακτηριστικά, στά σιτηρά ὁ ναῦλος ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία διαμορφώθηκε στά δολ. 12,75, ἐνῶ ὁ ἀντίστοιχος στούς 80.000 τον. γιά Κόντινεντ κρατήθηκε στά δολ. 8. Μικρή ἡ συμμετοχή τῶν γαιανθράκων καί τοῦ σιδηρομεταλλεύματος στήν διαμόρφωση τῆς ἀγορᾶς, ἐνῶ ἡ παντελής ἀπουσία τῆς Ἰνδίας δημιούργησε κενό στίς ναυλώσεις λιπασμάτων.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 110.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Αὐστραλία γιά Κόντινεντ, δολ. 9,50.

— 55.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 10,70.

— 55.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Μεσόγειο, δολ. 8.

— 80.000 τον. σιτηρά ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 8,75.

— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βορ. Βραζιλία γιά Κόντινεντ, δολ. 4,50.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βραζιλία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 7.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Κατά τόν Ἰανουάριο οἱ χρονοναυλώσεις κινήθηκαν μετά βίας σέ χαρακτηριζόμενα «κόσμια» ἐπίπεδα πού στίς περισσότερες περιπτώσεις μόλις ἐκάλυπταν τά τρέχοντα ἔξοδα.

Χαρακτηριστικά, πάναμαξ ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά κυκλικό ταξίδι Εἰρηνικοῦ πληρωνόταν δολ. 5.300, ἐνῶ τά μπάλκερς μεγέθους 29-35.000 τον. d.w. μισθώνονταν περί τά δολ. 3.300 τήν ἡμέρα, Κάποια ναυλωτική δραστηριότητα τῶν Σοβιετικῶν στόν χῶρο τοῦ Ἀτλαντικοῦ προσέφερε ἡμερήσια μισθώματα περί τά δολ. 2.700 - 3.000 σέ πλοῖα 26/30.000 τον. d.w. Μερικές ναυλώσεις φορτηγῶν πλοίων 15/16.000 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀμερική γιά Κούβα στά δολ. 3.500 καί ἀπό Βορ. Εὐρώπη γιά Ἰνδικό στά δολ. 4.000 εἶναι ὅτι ἀξίζει νά σημειώσουμε.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ πτωτική τάση τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου δημούργησε ἀπροθυμία στούς ἀγοραστές νά προχωρήσουν σέ νέες προμήθειες μέ ἀποτέλεσμα τή μείωση τῆς ζητήσεως πλοίων καί τήν πτώση τῶν ναύλων.

Χαρακτηριστικά, στόν Περσικό Κόλπο οἱ ναῦλοι VLCC σημείωσαν κάθετη πτώση φθάνοντας περί τό τέλος τοῦ μῆνα στά WS 26, ἐνῶ ἡ ἐνδομεσογειακή μεταφορά φορτίου 75.000 τόννων πλήρωνε WS 70. Μοναδική ἐξαίρεση ὑπῆρξε ἡ Βόρειος Θάλασσα ὅπου οἱ κρατοῦσες τιμές ἀπέληξαν σέ ζωηρό ἐνδιαφέρον καί ἄνοδο τῶν ναύλων.

Οἱ 65.000 τον. γιά Μεσόγειο πλήρωναν WS 60, οἱ 80.000 τον. γιά Γαλλία WS 65 ἐνῶ φορτία 75.000 τον. γιά τίς ἀκτές Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ κυμάνθηκαν μεταξύ WS 60-65.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἀξιόλογο ὑπῆρξε τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον γιά handy size μπάλκ κάρριερς καί πλοῖα μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου, ἐνῶ στά μεγαλύτερη δεξαμενόπλοια παρατηρήθηκε σχετική ἀπραξία μετά τή σημειωθεῖσα ἄνοδο τῶν πωλήσεων καί τῶν τιμῶν τούς τελευταίους μῆνες τοῦ 1985. Μικρό τό ἐνδιαφέρον γιά πλοῖα γενικοῦ φορτίου, ἐνῶ ἀξίζει νά μνημονευθοῦν οἱ ἀγορές πλοίων Ro/Ro ἀπό τό Ἀμερικανικό Ναυτικό γιά τήν ὑποστήριξη τῆς Sealift Command.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Mopal	15.490	1979	$ 1.600.000	Γιουγκοσλάβοι
Welsh Jay	15.180	1974	$ 930.000	Ὁλλανδοί
Nediloyd Salland	13.945	1974	$ 850.000	Ἕλληνες
Arctic Link	10.891	1973	$ 850.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Kepwave	129.236	1981	$ 11.200.000	Βέλγοι
Thamesfiled	50.300	1977	$ 2.600.000	Ἕλληνες
Prosperus	35.000	1083	$ 7.000.000	Ἄγνωστοι
Belo Oriente	33.663	1978	$ 2.800.000	Ἕλληνες
Gemini Pioneer	28.218	1977	$ 2.300.000	Ἕλληνες
Miho Maru	27.749	972	$ 1.200.000	Κινέζοι

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Brazilian Hope	386.639	1975	$ 6.500.000	Ἄγνωστοι
Amoco Milf. Haven	232.164	1973	$ 4.500.000	Ἕλληνες
Sanko Ambassador	83.466	1976	$ 4.000.000	Ἄπω Ἀνατολής
Vivita	54.626	1981	$ 8.000.000	Μεξικανοί
Laconia II	20.984	1969	$ 2.500.000	Ἰταλοί

Οἱ διαλύσεις

Δραστική ἄνοδος τῶν τιμῶν, κυρίως γιά πετρελαιοφόρα καί μεγάλα πλοῖα ξηροῦ φορτίου στό χῶρο τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς τόν Ἰανουάριο.

Στήν Ταϊβάν τά μεγάλα τάνκερς πληρώθηκαν ἀπό δολ. 120 μέχρι δολ. 129, ἐνῶ τά μικρότερα πλοῖα περί τά δολ. 104 ἕως δολ. 116. Ἀνάλογες ἦταν οἱ τιμές καί στήν Νοτ. Κορέα ἀλλά παρατηρήθηκε μικρότερος ὄγκος ἀγορῶν.

Ἡ Κίνα πλήρωσε δολ. 118 γιά 35.000 τόννους δεξαμενόπλοιο καί δολ. 115 γιά 10.000 τόννους.

Μεταξύ 87 καί 98 δολλαρίων κυμάνθηκαν οἱ τιμές στό Πακιστάν γιά 3.000 — 5.000 τόννους.

Ἡ Ἰνδία, μέ πολύ μικρή κίνηση, πλήρωσε δολ. 105 γιά 7.800 τόννους, ἐνῶ ἡ ἀγορά τῆς Ἱσπανίας προσέφερε τιμές περί τά δολ. 70-75.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Ἡ διεθνής ναυλαγορά τοῦ Φεβρουαρίου ἐλάχιστα ἀπεῖχε ἀπό τοῦ νά χαρακτηρισθεῖ ἀπελπιστική καθώς ὅλα τά βασικά φορτία κινήθηκαν σέ χαμηλούς ρυθμούς καί ἡ ἀνισορροπία προσφορᾶς - ζήτησης ἔκλινε εἰς βάρος τοῦ πλοίου.

Χαρακτηριστική ἡ ἀπουσία φορτίων σιτηρῶν, μέ ἀποτέλεσμα οἱ ναῦλοι σέ μέγεθος πάναμαξ γιά τίς συνήθεις διαδρομές ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία καί Κόντινεντ νά πέσουν στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 10,75 καί 5,75 ἀντίστοιχα.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 32.000 τον. σιτηρά ἀπό Χαττέρας γιά Μαύρη Θάλασσα, δολ. 10,25 φίο.

— 30.000 τον. σιτηρά ἀπό Ρίβερ Πλέϊτ γιά Ν. Α. Ἀσία, δολ. 17,25.

— 110.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 7,75.

— 160.000 τον. σιδηρομετάλευμα ἀπό Β. Βραζιλία γιά Ἄ-

πω 'Ανατολή, δολ. 5,75.

— 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα άπο 'Αγ. Λαυρέντιο γιά Πορτογαλία, δολ. 4,50.

Οί χρονοναυλώσεις

Σέ άντιστοιχία μέ τίς παραπάνω περιγραφόμενεςδυσμενεῖς γιά τήν πλοιοκτησία συνθῆκες ἦταν φυσικό τά μισθώματα νά ὑποστοῦν καθίζηση, μέ ἐπιστέγασμα τή ναύλωση μπάλκερ 45.000 τον. d.w. άπό Γερμανία γιά κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικῆς στά δολ. 1.250 τήν ήμέρα.

Καλύτερες άπό τόν 'Ατλαντικό ἦταν οί συνθῆκες στόν χῶρο τῆς Ἄπω 'Ανατολῆς ὅπου πλοῖο 45.000 τον. d.w. γιά κυκλικό ταξίδι πληρώθηκε δολ. 4.700, ἐνῶ πλοῖο handy size άπό Φιλιππῖνες γιά Κόντινεντ μισθώθηκε πρός δολ. 2.500 τήν ήμέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Οί άναθεωρημένες πλέον τιμές τοῦ πετρελαίου δημιούργησαν εὐνοϊκότερες συνθῆκες καί αὔξηση τῆς ζητήσεως χωρητικότητας σέ ὅλες τίς βασικές περιοχές φορτώσεων, χωρίς ὅμως νά ὑπάρξει ή άνάλογη άνοδος τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων, ἐνῶ περισσότερο ἐνδιαφέρον παρουσίασε ὁ τομέας τῶν καθαρῶν προϊόντων.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 320.000 τον. άπό Περσικό γιά δυτικές ὀψιόν WS 20, ὀψιόν γιά 'Ερυθρά WS 28.

— 110.000 τον. άπό Περσικό γιά Κόντινεντ WS 35.

— 80.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά WS 60.

— 80.000 τον. άπό Βορ. Θάλασσα γιά Κόντινεντ WS 58.

— 25.000 τον. καθαρά άπό Περσικό γιά 'Αν. 'Αφρική WS 180.

— 28.000 τον. καθαρά ἐνδομεσογειακή μεταφορά WS 167,5.

Οί άγοραπωλησίες

Παρά τήν κακή κατάσταση τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου, οί άγοραπωλησίες άκολούθησαν κανονικούς ρυθμούς μέ κοινό χαρακτηριστικό τήν εὐκαιριακή φύση τῶν άγορῶν ἤ τό βεβιασμένο τῶν πωλήσεων.

'Αντίθετα στά δεξαμενόπλοια ὑπῆρξε μία δικαιολογημένη αἰσιοδοξία ἡ ὁποία ὁδήγησε σέ ἄνοδο τῶν τιμῶν καί περιορισμό τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων πού ἄλλαξαν ἰδιοκτῆτες.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	'Αγοραστές
Willine Tysla	27.938	1977	$ 4.100.000	Κινέζοι
Tema	20.500	1971	$ 820.000	Ἕλληνες
Athenian Spirit	17.330	1983	$ 3.700.000	Ἕλληνες
Caramella	16.044	1976	$ 1.200.000	Ταϋλανδέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	'Αγοραστές
Carina	74.930	1967	$ 1.300.000	Ἕλληνες
Malacca	61.900	1976	$ 3.800.000	Ἕλληνες
Cissus	33.530	1974	$ 1.820.000	Ἕλληνες
Opal City	27.064	1975	$ 1.350.000	Ἄγνωστοι
Ikan Belanak	22.900	1978	$ 2.600.000	Ἕλληνες
Kao Cheng	20.700	1979	$ 1.650.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	'Αγοραστές
Alko Maru	413.012	1976	$ 5.900.000	'Αμερικανοί
Wako MAru	233.352	1975	$ —	'Ιάπωνες
Zenit Gothia	122.050	1975	$ 5.500.000	Ἕλληνες
Geranta	54.500	1982	$ 11.000.000	Σοβιετικοί
Crown Anahaw	39.700	1983	$ 8.600.000	'Ιάπωνες
Valetta Trader	31.700	1975	$ 2.000.000	Ἕλληνες

Οί διαλύσεις

'Ο ὑψηλός ἀριθμός τῶν πλοίων πού πωλήθηκαν γιά διάλυση τόν Φεβρουάριο δημιούργησε μία στασιμότητα τῆς ζητήσεως καί μία μικρή ὑποχώριση τῶν τιμῶν πού ἔχουν φθάσει γιά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια τά δολ. 130 άνά τόννο βάρους.

Τόσο ἡ 'Ινδία ὅσο καί τό Πακιστάν ἐμφανίσθηκαν κάπως διστακτικοί στήν άγορά μέ τιμές σέ ἐπίπεδα δολ. 95/106 γιά μεσαίου μεγέθους πλοῖα.

ΜΑΡΤΙΟΣ

'Από τίς άρχές Μαρτίου ὑπῆρξε μία καθίζηση τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου, ἡ ὁποία κράτησε σχεδόν πέντε μῆνες καί πολύ ἐπιτυχῶς εἶχε χαρακτηρισθεῖ τότε άπό τά «Ν.Χ.» «κρίση τῆς κρίσεως».

'Η ραγδαία σοβαρή πτώση τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων δημιούργησε μία νέα κατάσταση στίς μέχρι τότε ἰσχύουσες «σταθερές» σχέσεις βάσει τῶν ὁποίων άξιολογούσαμε τούς ναύλους άνά ταξίδι.

Τά παραπάνω, σέ συνδυασμό μέ τήν άναμενομένη πτώση τῶν τιμῶν καί ἄλλων βασικῶν άγαθῶν ὅπως τά σιτηρά καί οί γαιάνθρακες ὁδήγησαν τήν άγορά σέ άπραξία καί διαμόρφωσαν νέα πολύ χαμηλά ἐπίπεδα ναύλων, ὅπως τά δολ. 10,50 γιά τούς 55,000 τον. σιτηρά άπό Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία καί δολ. 6,25 γιά Κόντινεντ. Μετρημένη ὑπῆρξε καί ἡ παρουσία φορτίων γαιανθράκων καί σιδηρομεταλλεύματος, μέ χαρακτηριστικό ναῦλο τά δολ. 5.90 φίο πού πληρώθηκαν γιά μεταφορά 100.000 τον. σιδηρομεταλλεύματος άπο τή Βορ. Βραζιλία στήν Ταϊβάν.

Οί χρονοναυλώσεις

'Η ἔλλειψη άπασχολήσεως στό Δυτικό 'Ημισφαίριο, ἡ άπουσία Σοβιετικῶν ναυλώσεων καί ἡ άπροθυμία τῶν ναυλωτῶν νά περιπλακοῦν στίς διαδικασίες χρονοναυλώσεως ἐνόψει τῶν χαμηλῶν ναύλων ταξιδίου, ἔριξαν τά μισθώματα σέ πολύ χαμηλά ἐπίπεδα μέ άποτέλεσμα πάναμαξ γιά κυκλικό 'Ατλαντικοῦ νά πληρώνεται κάτω τῶν δολ. 3.000 τήν ήμέρα.

Κάπως καλύτερες οἱ συνθῆκες στήν Ἄπω 'Ανατολή ὅπου λόγω μικρότερης συγκέντρωσης χωρητικότητας οἱ ναῦλοι διατηρήθηκαν περί τά δολ. 5.500 γιά τά μεγάλα μπάλκερς καί περί τά δολ. 2.800/4.000 γιά τά πλοῖα handy size.

Τά δεξαμενόπλοια

Σταδιακή ὑπῆρξε ἡ βελτίωση τῶν συνθηκῶν άπασχολήσεως τῶν τάνκερς σέ ὅλες τίς περιοχές μέ ἰδιαίτερη άναζωπύρωση τῆς ζητήσεως στή Μεσόγειο καί τή Καραϊβική.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 250.000 τον. άπό Περσικό γιά Ἄπω 'Ανατολή, WS 28.

— 100.000 τον. άπό Περσικό γιά δυτικές ὀψιόν, WS 45.

— 60.000 τον. άπό Περσικό γιά άκτή 'Ατλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 64.

— 70.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 80.

— 80.000 τον. άπό Βορ. Θάλασσα γιά Μεσόγειο WS 80.

Τέλος, οἱ χαμηλές τιμές τοῦ πετρελαίου βελτίωσαν τήν άγορά τῶν πρόντακτ κάρριερς ὅπου ἡ ζήτηση παρουσίασε αἰσθητή αὔξηση.

Οί άγοραπωλησίες

Παρά τήν νέα πτώση τῶν ναύλων καί τῶν ἀξιῶν τῶν φορτηγῶν καί τίς συνθῆκες πανικοῦ πού δημιούργησαν οἱ φῆμες πτωχεύσεως μεγάλων ναυτιλιακῶν συγκροτημάτων, δέν ἔλλειψαν οἱ άγοραστές «φθηνῶν» πλοίων πού άναζητοῦσαν

μονάδες ἀνεκτῶν προδιαγραφῶν. Βεβαίως, μεγάλος ἀριθμός τῶν πωλουμένων πλοίων προῆλθε ἀπό Τράπεζες καί σέ πολλές περιπτώσεις ἐδόθησαν κατευθεῖαν σέ πελάτες τους ὑπό εὐνοϊκούς ὅρους χρηματοδοτήσεως.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Ibn Zuhr	23.820	1977	$ 3.000.000	Ἄγνωστοι
Farfield	17.240	1982	$ 3.100.000	Ἀπω Ἀνατολῆς
Sea Tide	15.178	1971	—	Ἕλληνες
Forum Hope	12.396	1971	$ 600.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Mifunesan Maru	121.600	1971	$ 2.800.000	Νορβηγοί
Antory III	73.170	1977	$ 4.100.000	Ἕλληνες
Mabuhay	60.593	1974	$ 2.500.000	Ἄγνωστοι
Cairnmore	34.600	1982	$ 4.000.000	Ἕλληνες
Sea Prosperity	28.250	1982	$ 4.700.000	Δανοί

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Sahara	362.118	1974	$ 6.200.000	Ἕλληνες
Haiklos	233.000	1976	$ 5.450.000	Ἕλληνες
Jahre Transporter (OBO)	158.694	1971	$ 3.250.000	Ἕλληνες
Zenit Diana	155.500	1977	$ 7.000.000	Σκανδιναυοί
Norse Falcon	87.330	1981	$ 10.500.000	Νορβηγοί
Leon	56.963	1979	$ 6.850.000	Ἰταλοί
world Protector	30.000	1974	$ 3.500.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Πλήρης πλοίων οἱ βασικές ἀγοράστριες χῶρες τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, ἔριξαν τίς τιμές καθώς ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων πού ἀνέμεναν τήν σειρά τους γιά διάλυση προσέφερε εὐνοϊκούς ὅρους διαπραγματεύσεων. Κόσμια ἡ παρουσία τῆς Ἰνδίας μέ δολ. 105/106 γιά πλοῖα βάρους 6.000 τόννων ἀκολουθούμενη ἀπό τό Πακιστάν πού πλήρωσε δολ. 100.

Στόν Πειραιᾶ πραγματοποιήθηκαν μερικές πωλήσεις ἔναντι δολ. 68/70 γιά μεσαίου μεγέθους πλοῖα καί δολ. 80 γιά δεξαμενόπλοια 5.000 τον. βάρους.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Ἡ ἀπουσία ζήτησης στά σιτηρά δημιούργησε τόν Ἀπρίλιο νέα κατώτατα ὅρια καθώς πάναμαξ ναυλώθηκε ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία στά δολ. 8,50. Ἀντίστοιχη ἦταν καί ἡ πτώση στούς λοιπούς τομεῖς καί περιοχές μέ ἐξαίρεση κάποια, ὄχι εὐκαταφρόνητη, κίνηση ἀπό τήν Εὐρωπαϊκή Μεσόγειο πρός Βορ. Ἀφρική καί Ἐρυθρά Θάλασσα. Κάποια δραστηριότητα πού παρατηρήθηκε στούς γαιάνθρακες καί τά σιδηρομεταλλεύματα προσέφερε τόνο στήν ἀγορά.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις τοῦ μῆνα:

— 30.000 τον. σιτηρά ἀπό ΗΠΑ γιά Ταϊβάν, δολ. 12,50.

— 33.000 τον. σιτηρά ἀπό Ρίβερ Πλέϊτ γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 19,20.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ταϊβάν, δολ. 7,40.

— 100.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Αὐστραλία γιά Ταϊβάν, δολ. 3,70.

— 100.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 4,90.

— 95.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Νάρβικ γιά Κόντινεντ, δολ. 2,000.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Χαλαρή ἡ ζήτηση, καθήλωσε τά μισθώματα σέ ἐλάχιστα ἀποδεκτά ἐπίπεδα. Πάναμαξ ἀπό Κόντινεντ μέσω Βραζιλίας γιά Ἄπω Ἀνατολή στά δολ. 5.000 ἡμερησίως ἦταν ὅτι καλύτερο ὑπῆρχε στήν ἀγορά, ἐνῶ στό ἴδιο μέγεθος ἀπό Ἰαπωνία γιά κυκλικό ταξίδι Αὐστραλίας πλήρωσε δολ. 4.500 περίπου.

Πλοῖο 34.000 τον. d.w. ἀπό Σκανδιναβία γιά Ἄπω Ἀνατολή πληρωνόταν δολ. 2.800 μέ ἀντίστοιχο κλείσιμο ἀπό Ἀργεντινή (Ρεκαλάδα) στά δολ. 4.300. Ἄς σημειώσουμε, τέλος, δύο κλεισίματα ἀπό Ν. Ἀφρική, τό πρῶτο 30.000 τον. d.w. γιά Ἰαπωνία στά δολ. 4.300 περίπου, τό δεύτερο 36.000 τον. d.w. γιά Ταϊβάν δολ. 5.500.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἀξιόλογοι ρυθμοί ζητήσεως σέ ὅλες τίς περιοχές φορτώσεων πού σέ συνδυασμό μέ τίς μειωμένες τιμές τῶν καυσίμων δημιούργησαν εὐνοϊκές συνθῆκες γιά τήν πλοιοκτησία.

Στόν Περσικό Κόλπο σημειώσαμε σημαντικό ἀριθμό ναυλώσεων VLCC μέ ἀνοδική τάση τῶν ναύλων πού κυμάνθηκαν μεταξύ WS 24-26 γιά δυτικές ὀψιόν μέ 3-4 πόντους παραπάνω γιά Ἄπω Ἀνατολή καί 10-14 ἐπιπλέον γιά Ἐρυθρά.

Τά γεγονότα τῆς Λιβύης δέν ἐπηρέασαν τήν ἀγορά τῆς Μεσογείου, ἐνῶ σέ λογικά πλαίσια κινήθηκε ἡ Δυτ. Ἀφρική μέ τούς 100.000 τον. γιά Κόντινεντ στά WS 40. Σέ ἔξαρση ἡ ζήτηση στήν Καραϊβική, ἰδίως στά καθαρά φορτία, ὅπου τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων αὐξήθηκαν σέ λίγες ἑβδομάδες κατά 25-35%.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Παρά τήν ἐπιδείνωση τῆς κρίσεως στή ναυλαγορά τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον κρατήθηκε σέ ὑψηλούς τόνους μέ τάση ἀγορᾶς ὅλο καί νεοτέρων πλοίων.

Στά δεξαμενόπλοια ἡ αἰσιόδοξη προοπτική γιά τήν ἐξέλιξη τῆς ναυλαγορᾶς ἐνέτεινε τόν ἀνταγωνισμό γιά τήν ἀπόκτηση τῶν λίγων διαθεσίμων πλοίων.

Φορτηγά

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Crestbank	18.530	1978	$ 1.800.000	Βρεταννοί
Sunset	15.518	1978	$ 1.400.000	Χόγκ Κόγκ
Toproto	15.200	1972	$ 720.000	Βιετνάμ

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Barnworth	64.032	1975	$ 2.800.000	Ἕλληνες
Bulk H	62.340	1982	$ 8.500.000	Ἕλληνες
Wildcat	39.800	1977	$ 1.900.000	Ἕλληνες
Sarg Jizan	34.200	1973	$ 1.200.000	Ἕλληνες
Protostatis	27.100	1975	$ 1.500.000	Ἕλληνες
Azucena	24.000	1981	$ 2.300.000	Ἄπω Ἀνατολῆς

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Buyuk Selcuklu	423.640	1976	$ 7.000.000	Σκανδιναυοί
Meridian Sky	256.548	1975	$ 4.800.000	Ἀμερικανοί
Kalko Maru	139.700	1973	$ 4.500.000	Ἕλληνες
Playa Riazor	102.914	1970	$ 2.650.000	Ἕλληνες
Astro Leo	88.540	1976	$ 5.500.000	Εὐρωπαῖοι
Scotish Eagle	56.960	1980	$ 7.200.000	Ἕλληνες
Petro Queen	37.551	1979	$ 6.400.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ὑποτονική ἡ ζήτηση σέ ὅλες σχεδόν τίς περιοχές μέ περιστασιακές ἀγορές χωρίς καμμία σταθερότητα.

Ἐξαίρεση ἀποτέλεσε τό τουρκικό ἐνδιαφέρον στόν χῶρο τῆς Ἀνατολ. Μεσογείου καί πετρελαιοφόρο 10.000 τον. βάρους μέ παράδοση Πειραιᾶ πληρώθηκε δολ. 80.

ΜΑΪΟΣ

Κάπως ζωηρότερη ύπῆρξε ἡ κίνηση στήν ἀγορά τοῦ ντράϊκαργκο τόν Μάϊο μέ μικρή ἄνοδο τῶν ναύλων πού ἐλάχιστα συνεισέφερε στήν ἀνακούφιση τῆς πλοιοκτησίας, ἐνῶ καμμία ἐπίπτωση στήν ναυλαγορά δέν ἔφερε τό τραγικό πυρηνικό ἀτύχημα τοῦ Τσερνόμπιλ.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 9,50.

— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Πλέϊτ καί Μπαχία γιά Ἰαπωνία, δολ. 15,75.

— 35.000 τον. σιτηρά ἀπό Ρίβερλ Πλέϊτ γιά Μαύρη Θάλασσα, δολ. 15.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό ΗΠΑ γιά Εὐρώπη, δολ. 3,90.

— 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βορ. Βραζιλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 4,90.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 2,20 φίο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μεγάλο μέρος τῆς δραστηριότητας τοῦ Μαΐου καλύφθηκε μέ τή μορφή τῆς χρονοναυλώσεως, χωρίς ὅμως τά πληρωθέντα μισθώματα νά δημιουργήσουν αἰσιοδοξία.

Στά μεγάλα πλοῖα σημειώσαμε τά δολ. 7.000 ἡμερησίως γιά 113.000 τον. d.w. καί 7-10 μῆνες, ἐνῶ τά πάναμαξ πληρώθηκαν μεταξύ δολ. 3.400 -3.600 γιά κυκλικά ταξίδια Εἰρηνικοῦ ἤ Ἀτλαντικοῦ.

Τά μέσου μεγέθους πλοῖα κινήθηκαν σχεδόν σέ ὅλες τίς περιοχές μέ μισθώματα περί τά δολ. 3.300 καί πλοῖο πολλαπλῆς χρήσεως πληρώθηκε δολ. 3.000 τήν ἡμέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Μέ ἱκανοποιητική ζήτηση σέ ὅλες τίς περιοχές ἡ ναυλαγορά πετρελαιοφόρων τοῦ Μαΐου χαρακτηρίζεται ὑγιής τόσο στόν τομέα τοῦ ἀργοῦ ὅσο καί στά καθαρά προϊόντα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 310.000 τον. ἀπό Περσικό γιά δυτικές ὀψιόν, WS 30.

— 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 30-35.

— 120.000 τον. ἀπό Μαύρη Θάλασσα γιά Μεσόγειο, WS 75.

— 130.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 41.

— 100.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Καραϊβική, WS 60.

— 80.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 120.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Περιορισμένη ἡ δραστηριότητα στά πλοῖα ξηροῦ φορτίου, ἐνῶ ἡ θετική ἔκβαση τῶν τάσεων τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πετρελαιοφόρων ἐπαύξησε τό ἐνδιαφέρον καί τόν ἀριθμό τῶν πράξεων.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Maria K.	15.400	1970	$ 400.000	Ἕλληνες
Wisteria	14.800	1977	$ 1.100.000	Ἄγνωστοι
Merkur River	12.720	1980	$ 3.800.000	Γάλλοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Trentwood	129.500	1972	$ 3.000.000	Ἄγνωστοι
Mount Pylon	68.350	1978	$ 3.500.000	Ἕλληνες
Belle Undine	55.345	1976	$ 2.900.000	Κινέζοι
Kepbreere	41.000	1983	$ 4.850.000	Ἕλληνες
Van Fort	33.500	1978	$ 3.250.000	Ἰνδοί
Fengtien	23.892	1979	$ 2.000.000	Κινέζοι

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Sea Saga	357.000	1977	$ 9.500.000	Ἕλληνες
World Gala (O/O)	286.980	1973	$ 6.200.000	Γερμανοί
Brazilian Trader (OBO)	133.413	1977	$ 6.500.000	Ἕλληνες
Lis of Galway	87.800	1975	$ 4.850.000	Ἕλληνες
Jalinda	55.000	1979	$ 8.500.000	Σοβιετικοί
Team Hada	32.740	1971	$ 3.250.000	Ἰταλοί

Οἱ διαλύσεις

Ἡ πτώση τῆς ζητήσεως παλαιοσιδήρου ὁδήγησε σέ δισταγμό ἀγορῶν τήν Ταϊβάν ἡ ὁποία πλήρωσε δολ. 125 γιά στροβιλοφόρο δεξαμενόπλοιο 13.000 τόννων καί δολ. 105-110 γιά μεσαίου μεγέθους πλοῖα.

Στά δολ. 105-108 βρίσκονταν οἱ τιμές στή Κίνα, ἐνῶ ἀπραξία σημειώσαμε στό Πακιστάν καί περιορισμένη ζήτηση στήν Ἰνδία μέ τά δολ. 97 γιά πλοῖα 6.000 τον. βάρους.

ολ. 70-76 πλήρωναν οἱ Τοῦρκοι γιά πλοῖα ἕως 8.000 τόννων βάρους μέ παράδοση Πειραιᾶ ἤ Σμύρνη ἀντίστοιχα.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Μέ τήν συμπλήρωση τοῦ α΄ ἑξαμήνου τοῦ 1986, ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου βρέθηκε χωρίς ὑπερβολή στό κατώτατο ἐπίπεδο τῆς τελευταίας 15ετίας.

Οἱ ναῦλοι δεῖκτες τοῦ πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία στά δολ. 8,50 καί πρός Κόντινεντ στά δολ. 4,50 εἶναι ἀψευδεῖς μάρτυρες τῶν παραπάνω ἰσχυρισμῶν.

Οἱ Μεγάλες Λίμνες ἐλάχιστα ἀκούσθηκαν ἐνῶ ἀπογοήτευση προκάλεσε ὁ Βορ. Εἰρηνικός μέ τούς 23.000 τόννους στά δολ. 10,75.

Ὑποχωρήσεις σημειώσαμε καί στούς ναύλους τῶν γαιανθράκων καί περιορισμένη ὑπῆρξε ἡ κίνηση στά σιδηρομεταλλεύματα, ὅπου μόλις δολ. 2 πληρώθηκαν γιά 75.000 τον. ἀπό Βορ. Νορβηγία γιά Γερμανία.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μέ ἐξαίρεση τήν περιοχή τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς τά μισθώματα τοῦ Ἰουνίου ὑπῆρξαν ἀπογοητευτικά. Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε πλοῖο 30.000 τον. d.w. πού πληρώθηκε δολ. 2.500 ἡμερησίως γιά κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ, ἐνῶ πλοῖο 15.000 τον. d.w. πληρώθηκε δολ. 2.900 γιά κυκλικό Νότιας Ἀμερικῆς μέ ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ.

Τά δεξαμενόπλοια

Κάποιος περιορισμός τῆς δραστηριότητας στά σκάφη VLCC καί ἰδιαίτερα γιά φορτώσεις ἀπό τόν Περσικό, ὅπου οἱ ναῦλοι διαμορφώθηκαν στά WS 48-50 γιά δυτικές ὀψιόν καί περί τά WS 55 γιά ἀνατολικές, ἐνῶ λίγο πάνω ἀπό τά WS 60 πληρώνονταν οἱ μεταφορές βραχείας ἀποστάσεως.

Αἰχμές ζήτησης παρουσίασε ἡ Δυτ. Ἀφρική καί ἡ Βορ. Θάλασσα ἐνῶ οἱ λοιπές περιοχές κινήθηκαν μέ πιό ἀργούς ρυθμούς, ἀλλά βεβαίως μέ ἱκανοποιητικά ἀποτελέσματα γιά τά πλοῖα.

Σταθερή ἡ κίνηση στά καθαρά φορτία μέ κερδοφόρους ναύλους.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Τά δεξαμενόπλοια, ὅπου οἱ τιμές ἦταν ἀνερχόμενες, ἀποτελοῦσαν τόν κύριο ἄξονα τῶν ἀγοραπωλησιῶν τοῦ Ἰουνίου, χωρίς νά παραλείπουμε κάποια μνεία καί γιά τά μπάλκ κάρριερς ὅπου ὁ καιροσκοπισμός καί οἱ χαμηλές τιμές προσέλκυσαν ἀριθμό ἀγοραστῶν.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Starlet	15.760	1977	$ 1.200.000	Άγνωστοι
Lesvos	15.240	1974	$ 730.000	Έλληνες
Akarnania	15.140	1973	$ 465.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Ikan Bawal	65.000	1982	$ 7.000.000	Έλληνες
Sanko Deneb	41.000	1984	$ 7.000.000	Νορβηγοί
Nova Eagle	37.700	1985	$ 5.500.000	Άγνωστοι
General Tinio	34.700	1976	$ 1.800.000	Άγνωστοι
Vassilis	28.700	1979	$ 1.750.000	Έλληνες
Kassia	25.832	1972	$ 850.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Empress	423.745	1976	$ 10.000.000	Νορβηγοί
Esso Le Havre	358.500	1976	$ 12.000.000	Αμερικανοί
Freeship L.	290.760	1974	$ 9.600.000	Σκανδιναυοί
Volere	251.000	1975	$ 6.700.000	Κύπρου
Helm (OBO)	162.000	1974	$ 7.000.000	Τούρκοι
Skopelos	121.500	1974	$ 7.300.000	Έλληνες
Norse Venture	60.372	1982	$ 10.000.000	Σοβιετικοί
Gertrud Jacob	33.800	1976	$ 6.000.000	Τούρκοι

Οί διαλύσεις

Συγκρατημένο ένδιαφέρον στήν Ταϊβάν όπου οί 137.000 τόννοι (δ/ξ τουρμπίνα) έπιανε δολ. 126.50 καί πλοία ξηρού φορτίου μεταξύ 5-700 τόννων περί τά δολ. 110-112.

Λίγο κατώτερες οί τιμές στήν Κίνα, μέ δολ. 108-109 γιά φορτηγά 6.000 τόννων, ένώ μεγαλύτερο πλοίο (10-12.000 τόννων) έπιανε περί τά δολ. 115.

Χωρίς ίδιαίτερη κίνηση ή Νότια Κορέα, πλήρωνε δολ. 107 γιά 5.000 τόννους.

Τό Πακιστάν άπουσίασε άπό τήν άγορά, ένώ ύπήρξε ζήτηση γιά πλοία παραδοτέα στήν δυτική άκτή τής Ίνδίας.

Ή Μεσογειακή άγορά καθώς καί ή Ίσπανία στά κατώτατα σημεία δραστηριότητος, ούσιαστικά άνύπαρκτες.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Στά χαμηλά διαμορφωμένα έπίπεδα τών προηγουμένων μηνών κινήθηκε ή διεθνής ναυλαγορά ξηρού φορτίου τόν περασμένο Ίούλιο.

Μέ σποραδικές έκλάμψεις ή άγορά τών σιτηρών, σημείωσε νέες χαμηλές τιμές μέ τά δολ. 7,50 γιά 55.000 τον. άπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ίαπωνία καί τά δολ. 4,75 γιά τό άντίστοιχο πρός Κόντινεντ ταξίδι.

Μερικές χαρακτηριστικές τής δυσπραγίας ναυλώσεις:

— 50.000 τον. σιτηρά άπό Πλέϊτ καί Βραζιλία γιά Κόντινεντ, δολ. 8,30 φίο.

— 80.000 τον. γαιάνθρακες άπό Άτλαντικό ΗΠΑ γιά Νοτ. Ίταλία, δολ. 2,90.

— 140.000 τον. γαιάνθρακες άπό Αύστραλία γιά Κόντινεντ , δολ. 6.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα άπό Δυτ. Αύστραλία γιά Ήν. Βασίλειο, δολ. 6,20.

— 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα άπό Δυτ. Άφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 2,70.

Οί χρονοναυλώσεις

Άνάλογα πρός τήν ναύλωση ταξιδίου ήσαν καί τά φαινόμενα πού κυριάρχησαν στήν άγορά τών χρονοναυλώσεων.

Μέ έλάχιστη άπόκλιση άπό τά γενικώς χαμηλά μισθώματα, ή περιοχή τής Άπω Άνατολής λειτούργησε μέ κάποιο ρυθμό, ίδίως στόν τομέα τών μέσου μεγέθους μπάλκ κάρριερς.

Πλοίο 40.000 τον. d.w. κλείστηκε άπό Ν.Α. Άσία γιά Δυτ. Άφρική στά δολ. 3.400 ήμερησίως, ένώ οί 45.000 τον.d.w. άπό Ν.Α. Αύστραλία γιά Ίαπωνία πληρώθηκαν δολ. 3.250 πλέον δολ. 55.000 γιά πλοίο ύπό έρμα.

Δυσκολότερη ή κατάσταση στόν Άτλαντικό όπου οί 35.000 τον. d.w. συμφωνοίσαν τό χαμηλό δολ. 2.700 γιά κυκλικό Άτλαντικοίο. Λίγο μικρότερο πλοίο δεχόταν δολ. 3.200 άπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Άν. Μεσόγειο.

Τά δεξαμενόπλοια

Σέ ίκανοποιητικά έπίπεδα οί ναύλοι μέ εύρυθμη κίνηση σέ όλες τίς περιοχές, ένώ έντονότερο είναι τό ένδιαφέρον γιά τά καθαρά προϊόντα σέ ποικιλία φορτίων πρός διάφορους προορισμούς:

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα τάνκερς κατά τόν Ίούλιο:

— 260.000 τον. άπό Περσικό γιά Άπω Άνατολή, WS 33.

— 250.000 τον. άπό Περσικό γιά Έρυθρά, WS 35.

— 120.000 τον. άπό Δυτ. Άφρική γιά Κόντινεντ ή Μεσόγειο WS 50.

— 80.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 117.

— 75.000 τον. άπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 74.

Στά καθαρά φορτία σημειώνουμε:

— 55.000 τον. άπό Περσικό γιά ΗΠΑ WS 105 μέ όψιόν Κόντινεντ WS 110.

— 29.000 τον. άπό Περσικό γιά Τζέντα WS 175.

Οί άγοραπωλησίες

Πλήρης σχεδόν άδράνεια στά πλοία γενικοίο φορτίου, τών όποίων οί άξίες έπεσαν πάρα πολύ χαμηλά, ένώ ή μικρή κίνηση πού ύπήρξε στά μπάλκ κάρριερς ήταν άποτέλεσμα πλειστηριασμών σέ χαμηλές τιμές.

Άντίθετα στά δεξαμενόπλοια οί μοντέρνες μονάδες τράβηξαν τό ένδιαφέρον τών άγοραστών οί όποίοι πλήρωσαν σέ πολλές περιπτώσεις κάποιο πρίμ γιά τήν άπόκτησή τους.

Ξηροῦ φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Manila Pacific	61.124	1982	$ 6.200.000	Δανοί
Troll Viking	41.300	1971	$ 1.400.000	Έλληνες
Noble River	28.354	1983	$ 3.400.000	Κινέζοι
Mount Etna	27.476	1980	$ 2.250.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
W. Eagle	357.647	1977	$ 14.700.000	Νορβηγοί
Adna	317.824	1977	$ 10.000.000	Ίρανοί
Chevron Brussels	259.350	1972	$ 6.350.000	Έλληνες
Janniche	224.617	1972	$ 8.200.000	Νορβηγοί
Liberator	155.000	1976	$ 8.250.000	Βρεταννοί
Obo Trader (OBO)	114.058	1971	$ 3.800.000	Έλληνες
Laxco	111.225	1974	$ 4.800.000	Έλληνες
Amazon Venture	67.120	1974	$ 7.200.000	Σύριοι
Perseverance	29.680	1973	$ 4.750.000	Ίταλοί

Οί διαλύσεις

Παρά τήν έλλειψη προσφορᾶς δεξαμενοπλοίων λόγω τής άποδοτικής τους άπασχολήσεως, τό ένδιαφέρον τών διαλυτών γιά τήν πρόσκτηση τοννάζ ήταν άσήμαντο καί πρέπει νά άποδοθεί στήν ύπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας.

Οί τιμές κυμάνθηκαν στά δολ. 110-120 στή Ταϊβάν καί στά δολ. 103-105 στήν Ίνδία γιά πλοία μέχρι 8.000 τον. βάρους άντίστοιχα.

Στόν Μεσογειακό χώρο ύπήρξε κάποιο κινητικότητα τής Τουρκίας σέ τιμές περί τά δολ. 70-82 γιά πλοία 8-10.000 τον. βάρους.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Μέσα στή συνήθη θερινή ἀκινησία ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου ἔδωσε μερικές ἀφορμές γιά σποραδικές συγκινήσεις, ἀποτέλεσμα τῆς ἀπροσδόκητης ἀνόδου τῶν ναύλων στά σιτηρά ἀπό τίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες.

Σέ γενικές γραμμές πάντως τόσο τά σιτηρά ὅσο καί τά ἀνθρακοφορτία καί σιδηρομεταλλεύματα κινήθηκαν σέ ἀργούς ρυθμούς καί ἡ περιθωριακή ἄνοδος πού ἐπιτεύχθηκε ἐν πολλοῖς ὀφείλονταν στήν ἀνάλογη αὔξηση τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων.

Ἐλάχιστες ὑπῆρξαν οἱ ἀγορές λιπασμάτων γιά λογαριασμό τῆς Ἰνδίας, ἐνῶ ἐπίσης σέ μέτριους ρυθμούς κινήθηκε καί ἡ ζάχαρη μέ καθοδικές τάσεις τῶν ναύλων.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Σέ ἐπίπεδα μόλις καλύπτονται τά τρέχοντα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως κινήθηκαν τά μισθώματα κατά τήν ὑπό ἐξέταση περίοδο. Πάναμαξ γιά κυκλικό Ἀτλαντικοῦ ἤ μικρή περίοδο (2-3 μηνῶν) πληρωνόταν μόλις δολ. 2.500 - 2.800, ἐνῶ περί τά δολ. 3.000 ἦταν τό ἀντίστοιχο μίσθωμα στήν Ἄπω Ἀνατολή. Εὐκαιριακές μισθώσεις κυμάνθηκαν μέχρι καί στά δολ. 3.500, ἐνῶ δολ. 3.200 ἔπιανε πλοῖο γενικοῦ φορτίου ἀπό Κόλπο γιά Ἄπω Ἀνατολή. Ἀπό τήν Ἰαπωνία πλοῖο 130.000 τόννων κλεινόταν γιά Εὐρώπη στά δολ. 1,40 ἀνά τον. d.w.

Τά δεξαμενόπλοια

Μέ ἔντονες ἀμφιβολίες ὡς πρός τήν ἐπιτυχία τῆς νέας προσπάθειας τῶν χωρῶν τοῦ ΟΠΕΚ νά συγκρατήσουν τήν παραγωγή, ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων κρατήθηκε καθόλο τόν μήνα ζωηρή μέ αὔξηση τῆς ζητήσεως ἰδιαίτερα στά μεγάλα πλοῖα.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 30.
— 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά δυτικές ὀψιόν, WS 33.
— 120.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 52
— 60.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἀνατ. Ἀφρική, WS 140.
— 72.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 114.
— 50.00 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 100.

Στά καθαρά φορτία περισσότερα τά κέρδη ὅπως:

— 50.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἰαπωνία, WS 103.
— 40.000 τον. ἀπό Μεσόγειο γιά ΗΠΑ, WS 105.
— 30.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ἀνατολ. ἀκτή ΗΠΑ, WS 140.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Τά δεξαμενόπλοια ἀπετέλεσαν καί πάλι τόν κύριο πόλο ἕλξεως τοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος καί ἡ ζήτηση προκάλεσε μία αἰσθητή ἄνοδο τῶν ἀξιῶν σέ ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων.

Στά μπάλκ κάρριερς λίγες οἱ πράξεις ἀπόρροια τῆς ἀβεβαιότητας τῆς ναυλαγορᾶς, ἐνῶ ἐνδιαφέρον προκάλεσε ἡ ἀγορά δύο μεγάλων πλοίων πολλαπλῆς χρήσεως σέ ἱκανοποιητικές τιμές.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Terrier	27.937	1977	$ 3.900.000	Ἄγνωστοι
Lagos	18.800	1982	—	Πολωνοί
Sokoto	11.600	1979	$ 1.900.000	Ἄγνωστοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Astyanax	68.000	1975	$ 2.250.000	Μόντε Κάρλο
Pacific Prosperity	64.980	1982	$ 6.500.000	Χόγκ Κόγκ
Sanko Antares	41.500	1984	$ 6.900.000	Νορβηγοί
World Oak	37.500	1983	$ 4.300.000	Ἄγνωστοι
Wayfarer	27.800	1973	$ 900.000	Μόντε Κάρλο

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Paul Fahrney	275.895	1971	$ 6.100.000	Ἕλληνες
Tantra (O/O)	218.035	1972	$ 6.500.000	Ἕλληνες
N' Tchengue	140.900	1974	$ 7.300.000	Ἰταλοί
Yero	36.967	1974	$ 5.000.000	Εὐρωπαῖοι
Bayville	32.234	1975	$ 7.400.000	Ἰταλοί
Team Marita	31.600	1975	$ 6.500.000	Νορβηγοί

Οἱ διαλύσεις

Ἡ ἀπειλή τῆς ἀναλήψεως ὁλόκληρου τοῦ χώρου πού καταλαμβάνουν τά διαλυτήρια τοῦ Καοσιούγκ ἀπό τίς λιμενικές ἀρχές καί ἡ ἀνάγκη ἐξευρέσεως νέου χώρου τό 1987 ὑπῆρξε τό φλέγον θέμα τοῦ μήνα στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων.

Κατά τά ἄλλα ἡ ζήτηση πλοίων ὑπῆρξε μικρή μέ ἐξαίρεση τήν ἰσχυρή ζήτηση τῆς Ἰνδίας γιά πλοῖα μέ παράδοση στήν δυτική ἀκτή.

Μερικές ἐνδεικτικές τιμές:

Ταϊβάν: δολ. 116 γιά πλοῖο βάρους 13.000 τόννων.
Κίνα: δολ. 101 γιά πλοῖο βάρους 7.500 τόννων.
Νοτ. Κορέα: δολ. 118 γιά πλοῖο βάρους 18.800 τόννων.
Ἰνδία: δολ. 108 γιά πλοῖο βάρους 8.000 τόννων.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Μέ ἐνθαρρυντικές προοπτικές ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου τοῦ Σεπτεμβρίου, μετά τίς ἀλλεπάλληλες αὐξήσεις τῶν ναύλων πού πληρώθηκαν στά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ γιά φορτώσεις ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία καί Κόντινεντ.

Ζωηρότητα παρατηρήθηκε ἐπίσης καί σέ ἄλλες περιοχές τοῦ Ἀμερικανικοῦ χώρου, στίς Μεγάλες Λίμνες καί στήν Εὐρώπη.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 12,25/12,50
— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Κόντινεντ, δολ. 7,25/7,50.
— 18.600 τον. σιτηρά ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Τυνησία, δολ. 20.
— 20.000 τον. σιτηρά ἀπό Βορ. Γαλλία γιά Μεσόγειο, δολ. 6,65.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χ. Ρόντς γιά Βορ. Γαλλία, δολ. 5,20.

— 60.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Ἀνατολ. Μεσόγειο, δολ. 7,30

— 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Καναδᾶ, δολ. 4,75.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βορ. Νορβηγία γιά Ἀμβέρσα, δολ. 2,35 φίο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ὁ μεγάλος ὁ ἀριθμός τῶν πράξεων βελτίωσε τό κλῖμα καί τά πληρωθέντα μισθώματα, μέ ἰδιαίτερη ἔξαρση στήν Ἄπω Ἀνατολή ὅπου μπάλκερς πάναμαξ γιά κυκλικό Εἰρηνικοῦ ἔπιασε δολ. 6.000 τήν ἡμέρα.

Μερικές χαρακτηριστικές χρονοναυλώσεις:

— 40.000 τον. d.w. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Αἴγυπτο, δολ. 5.500.

— 40.000 τον. d.w. ἀπό Βαλτική γιά Ἀλεξάνδρεια, δολ. 4.800.

— 29.000 τον. d.w. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Μεσόγειο, δολ. 4.800.

— 26.000 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 3.500.

— 15.000 τον. d.w. γιά κυκλικό ταξίδι Εἰρηνικοῦ, δολ. 3.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἐξομάλυνση τῶν συνθηκῶν στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου μετά τήν συμφωνία τοῦ ΟΠΕΚ τῆς 1ης Σεπτεμβρίου, μέ παράλληλη ἱκανοποιητική ζήτηση γιά φορτώσεις ἰδιαίτερα τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ Σεπτεμβρίου ἀπό τόν Περσικό, ὅπου οἱ ναῦλοι VLCC κρατήθηκαν στά WS 37-38 γιά δυτικές ὀψιόν, WS 40-45 γιά Ἄπω Ἀνατολή καί ἄνω τῶν WS 45 γιά Ἐρυθρά Θάλασσα.

Τό τελευταῖο δεκαήμερο τοῦ μῆνα παρατηρήθηκε μία συμφόρηση χωρητικότητας στόν Περσικό ἡ ὁποία ὁδήγησε σέ μείωση τῶν ναύλων κατά πέντε περίπου μονάδες ἀντίστοιχα, ἐνῶ παράλληλα ἔγινε αἰσθητή μία πτώση τῶν ναύλων κατά 10% στίς λοιπές περιοχές. Ἀξιόλογη ἡ κίνηση στήν Καραϊβική ὅπου οἱ 60.000 τον. γιά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ πλήρωναν WS 110, καθώς καί ἡ ζήτηση πρόντακτ κάρριερς μέ ποικιλία περιοχῶν φορτώσεων καί προορισμοῦ.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Οἱ ἀγοραπωλησίες δεξαμενοπλοίων στό προσκήνιο μέ ἀμείωτο ἐνδιαφέρον γιά τίς λίγες προσφερόμενες μονάδες καλῶν προδιαγραφῶν, οἱ ὁποῖες βρίσκουν περισσότερους ἀπό ἕνα ὑποψηφίους.

Αὔξηση καί τοῦ ἐνδιαφέροντος γιά μπάλκ κάρριερς μετά τήν βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἀπασχολήσεώς τους, μέ παράλληλη μικρή βελτίωση τῶν ἀξιῶν σέ ὅλα τά πλοῖα ξηροῦ φορτίου.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Oroya	18.500	1978	$ 2.450.000	Νιγηρίας
Leonis Halcoussis	15.200	1977	$ 1.000.000	Ἕλληνες
Sapele	11.500	1979	$ 1.900.000	Γάλλοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Mermaid Jupiter	127.900	1976	$ 5.900.000	Ἕλληνες
Troja	123.000	1977	$ 6.500.000	Ἕλληνες
Osage	69.100	1977	$ 4.750.000	Ἕλληνες
Queen Nora	60.200	1981	$ 5.150.000	Ἕλληνες
Melissa Mary	37.500	1977	$ 2.800.000	Ἕλληνες
Bougavilla	32.500	1975	$ 1.675.000	Ἕλληνες
Anna	29.300	1976	$ 1.625.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Bistoon	255.000	1975	$ 9.500.000	Ἰρανοί
Astro Energy	158.000	1973	$ 4.650.000	Ἕλληνες
Obo Princess (OBO)	123.000	1976	$ 8.800.000	Νορβηγοί
Jadecorn	81.200	1977	$ 7.800.000	Ἕλληνες
Rio Papaloapan	40.200	1975	$ 3.650.000	Ἕλληνες
Monsun	30.600	1973	$ 5.750.000	Ἀργεντινῆς.

Οἱ διαλύσεις

Περισσότερο κανονικός ὁ ρυθμός ἀπορροφήσεως πλοίων γιά διάλυση, παρά τά συναλλαγματικά προβλήματα τῆς Κίνας, κυρίως λόγω τῆς ἰσχυρῆς παρουσίας στήν ἀγορά τῆς Νοτ. Κορέας μέ προτίμηση στά μεγάλα πλοῖα.

Αἰσθητή καί ἡ παρουσία τῆς Φορμόζας πού παρά τόν τυφώνα ἀγόρασε ἀριθμό πλοίων εἴτε μέ παράδοση Καοσιούγκ εἴτε ὅπου εὑρίσκονταν.

Σοβαρός ἀγοραστής ὑπῆρξε καί ἡ Ἰνδία μέ ἀριθμό ἀγορῶν στά δυτικά παράλια ἀντί δολ. 104/108 ἀνά τόννο, ἐνῶ ἀκολούθησε τό Πακιστάν μέ τήν πρόσκτηση μικρότερων μονάδων 4.000 τον. βάρους στά δολ. 101.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Σταθερή μέ τήν ἔννοια τῆς στασιμότητας ὑπῆρξε ἡ ναυλαγορά τοῦ Ὀκτωβρίου, μέ ἀξιόλογο ἀριθμό πράξεων στά σιτηρά καί ἱκανοποιητική κίνηση στούς γαιάνθρακες καί τά σιδηρομεταλλεύματα. Ζωηρή ἡ κίνηση τῶν λιπασμάτων πρός Ἰνδία καί Κίνα.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 12,25.

— 45.000 τον. σιτηρά ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Τζέντα, δολ. 14 φίο.

— 38.000 τον. σιτηρά ἀπό Ἀμβέρσα γιά Τζέντα, δολ. 11,50 φίο.

— 18.000 τον. σιτηρά ἀπό Μεγ. Λίμνες μέ συμπλήρωση μέχρι 25.000 τον. ἀπό Τολέδο καί Ἁγ. Λαυρέντιο γιά Ἀλγερία, δολ. 21,50 καί δολ. 15,50 φίο.

— 55.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χ. Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 9,75.

— 55.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Γκλάντστοουν γιά Σουηδία, δολ. 10.

— 70.000 τον. σιδηρομεταλλεύμα ἀπό Νοτ. Βραζιλία γιά Βέλγιο, δολ. 5,70 φίο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Σημαντικό μέρος τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου κάλυψαν οἱ χρονοναυλώσεις μέ μισθώματα σταθερά, μέ ἀνοδικές τάσεις, ὅπως τά παρακάτω ἀναφερόμενα:

— 64.500 τον. d.w. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 5.000 πλέον δολ. 130.000.

— 64.000 τον. d.w. ἀπό Αὐστραλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.400 πλέον δολ. 90.000.

— 40.000 τον. d.w. ἀπό Γερμανία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 4.650.

— 29.400 τον. d.w. ἀπό Ἡν. Βασίλειο γιά κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνῶν, δολ. 4.300.

— 22.300 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 3.750.

— 16.000 τον. d.w. ἀπό Δανία γιά Κίνα, δολ. 4.300.

Τά δεξαμενόπλοια

Κάτω ἀπό τήν πίεση τῶν ὑψηλῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου καί τήν σκιά τῶν νέων ποσοστώσεων παραγωγῆς, ἡ ναυλαγορά τοῦ πετρελαίου περί τά μέσα Ὀκτωβρίου ἔφθασε στά χαμηλότερα ἐπίπεδα τῆς χρονιᾶς, γιά νά γνωρίσει ἐν συνε-

χεία μερικές σποραδικές βελτιώσεις σέ όρισμένες περιοχές όπως ή Μεσόγειος καί ή Καραϊβική.

Διαφορετική ύπῆρξε ή εἰκόνα στά καθαρά φορτία, τά ὁποῖα ἔδειξαν μιά ἀξιόλογη κινητικότητα καί ζήτηση μέ βιώσιμους ναύλους.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ὁ ἀπόηχος μιᾶς φαινομενικά βελτιωμένης ναυλαγορᾶς βελτίωσε τό κλῖμα τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου. Μεγάλος ὁ ἀριθμός τῶν συναλλαγῶν σέ τιμές ὑψηλότερες τῶν προηγουμένων μηνῶν.

Ἀντίθετα, σημειώσαμε πτώση στίς ἀγοραπωλησίες πετρελαιοφόρων χωρίς ὅμως νά παρατηρηθεῖ μείωση τῶν τιμῶν τῶν λίγων προσφερομένων πλοίων.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Reece Rickmers	20.000	1980	$ 2.500.000	Κινέζοι
Lagos Venture	18.200	1977	$ 1.600.000	Ἄγνωστοι
Kalomira V	16.600	1973	$ 700.000	Ἕλληνες
Kythnos	14.850	1976	$ 1.350.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Timur Light	129.300	1973	$ 4.900.000	Εὐρωπαῖοι
Sycee	64.000	1982	$ 7.250.000	Ἕλληνες
Fortitude	52.400	1975	$ 2.900.000	Ἕλληνες
New Star	45.000	1976	$ 2.650.000	Ἕλληνες
Jangmi	30.950	1974	$ 1.800.000	Ἕλληνες
Lily Village	26.100	1976	$ 1.600.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Chase Venture	284.000	1975	$ 11.350.000	Ἰρανοί
Tilskeri	114.000	1969	$ 4.250.000	Ἕλληνες
Obo Empress (OBO)	103.300	1971	$ 4.100.000	Σουηδοί
Affinity	58.000	1976	$ 8.500.000	Ἰταλοί
Ida Helene	31.500	1975	$ 7.500.000	Νορβηγοί
Petrobulk Rover	28.800	1982	$ 12.500.000	Ἰνδοί

Οἱ διαλύσεις

Σταθερές οἱ τιμές μέ κύριο στήριγμα τῆς ἀγορᾶς τήν Ταϊβάν, ὅπου μικτό πλοῖο 22.500 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 125, ἐνῶ γιά τά μικρότερα οἱ τιμές κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 110-117.

Στά δολ. 117 κλείσθηκε πλοῖο 13.000 τόννων στήν Κίνα, ἐνῶ στά σχετικά ὑψηλά ἐπίπεδα τῶν δολ. 108/110 κινήθηκε ἡ ἀγορά τῆς Ἰνδίας καί τοῦ Πακιστάν.

Περί τά δολ. 100 πλήρωσε τό Μπλαγκλαντές γιά πλοῖα 4-5.000 τον. βάρους, ἐνῶ ἰδιαίτερα στάσιμη ὑπῆρξε ἡ ἀγορά τῆς Μεσογείου.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ μῆνα τό σιτηρά ὑπῆρξαν ἡ κινητήρια δύναμη τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου μέ σημαντική δραστηριότητα στόν Ἀμερικανικό Κόλπο καί τίς Λίμνες, ἀλλά τά κόσμια ἐπίπεδα τῶν ναύλων ὑπεχώρησαν σταδιακά ὑπό τό βάρος τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητας, τήν ὁποία δέν μπόρεσε νά καλύψει ἡ δραστηριότητα τῶν γαιανθράκων καί τῶν σιδηρομεταλλευμάτων.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα τοῦ Νοεμβρίου:

— 45.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Κόντινεντ, δολ. 6,75.

— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, δολ. 12.

— 54.000 τον. σιτηρά ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Κόντινεντ, δολ. 10,25.

— 120.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χ. Ρόντς γιά Ἀφρική, δολ. 6,70.

— 100.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 4,20.

— 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Μονρόβια γιά Τάραντο, δολ. 3,20 φίο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ὑποτονική ἡ ζήτηση ἄν καί κάλυψε ἕνα μέρος τῆς ναυλωτικῆς δραστηριότητας. Ἀριθμοί κλεισιμάτων γιά μεταφορά ταπιόκας στήν Εὐρώπη προσέφερε ἀπασχόληση σέ πλοῖα στήν Ἄπω Ἀνατολή. Πολύ χαμηλή ἡ ζήτηση πλοίων γενικοῦ φορτίου.

Ὁρισμένα ἄλλα κλεισίματα:

— 65.000 τον. d.w. ἀπό Ν.Α. Αὐστραλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.400 πλέον δολ. 110.000.

— 72.000 τον. d.w. ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 4.000 πλέον δολ. 100.000.

— 42.000 τον. d.w. ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Ἰαπωνία, δολ. 4.500 πλέον δολ. 62.500.

— 50.000 τον. d.w. ἀπό Ρόττερνταμ γιά κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 3.250.

— 17.000 τον. d.w. ἀπό Φινλανδία γιά Ἐρυθρά Θάλασσα, δολ. 3.725.

Τά δεξαμενόπλοια

Βελτίωσις τῆς ἀγορᾶς τῶν τάνκερς, ἰδιαίτερα τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Νοεμβρίου, μέ προεξάρχουσες τίς περιοχές τῆς Καραϊβικῆς καί τῆς Βορ. Θάλασσας.

Ἡ ἐποχιακή ἀνάγκη γιά τήν συμπλήρωση τῶν ἀποθεμάτων εἶναι ἡ λογικότερη ἐξήγηση τῆς ἀνόδου τῶν ναύλων. Χαρακτηριστικές εἶναι οἱ ναυλώσεις VLCC γιά 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἰαπωνία στά WS 34,5, ἐνῶ στή Βορ. Θάλασσα σημειώσαμε ἀκόμη καί ναύλωση ULCC.

Στά καθαρά φορτία συνεχίσθηκε τό ἐνδιαφέρον μέ τάσεις ἐνισχύσεως τῆς ζητήσεως.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἐνῶ τό κυνήρι τοῦ καλοῦ πλοίου συνεχίσθηκε, ὁ Νοέμβριος διακρίθηκε γιά τήν κινητικότητα πωλητῶν καί ἀγοραστῶν χωρίς ὅμως οἱ περισσότερες διαπραγματεύσεις νά καταλήγουν σέ συμφωνία.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Agnes Venture	18.150	1976	$ 1.700.000	Ἕλληνες
Everdawn	16.500	1977	$ 2.650.000	Ἕλληνες
Ina Star	15.000	1977	$ 1.200.000	Ἄπω Ἀνατολῆς
Diatoku Maru (ψυγεῖο)	4.185	1974	$ 750.000	Ταϊβάν

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Maddalena Amato	80.000	1973	$ 4.000.000	Ἰταλοί
Adriatic Skou	70.862	1976	$ 4.950.000	Ἕλληνες
Great Acclaim	61.500	1981	$ 7.720.000	Ἕλληνες
Queendom Venture	53.454	1976	$ 3.500.000	Ἄγνωστοι
Iron Gumberland	37.000	1973	$ 1.400.000	Χόγκ Κόγκ
Global Challenge	26.655	1977	$ 2.000.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Free Enterprise	253.994	1972	$ 7.500.000	Ἄγνωστοι
Jahre Trader (o/o)	165.000	1971	$ 5.300.000	Ἕλληνες
Archontissa (OBO)	84.065	1972	$ 3.300.000	Ἕλληνες
Soaring Eagle	80.000	1978	$ 8.350.000	Ἰταλοί
Award	47.800	1982	$ 12.750.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ζωηρή ἡ κίνηση μέ ἀνοδικές τάσεις τιμῶν στήν Ἄπω Ἀνατολή, πού στηρίζεται στό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον τῆς Κίνας καί τῆς Φορμόζας.

Οἱ τιμές διαμορφώθηκαν ὡς ἑξῆς:

— Ταϊβάν VLCC δολ. 138,50
— Κίνα μπάλκερ 15.500 τον. βάρους δολ. 127,50
— Ἰνδία φορτηγά 7.000 τον. βάρους δολ. 115
— Πακιστάν 4.500 τον. βάρους δολ. 110.
— Τουρκία πλοῖο 5.000 τόν. βάρους δολ. 70,50.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Ἡ ἀπουσία μεγάλου ἀριθμοῦ ἐντολῶν ἱκανῶν νά καλύψουν τήν προσφορά πλοίων ἔφερε φυσιολογικά τήν πτώση τῶν ναύλων πλοίων ξηροῦ φορτίου κατά τόν τελευταῖο μῆνα τοῦ ὑπό ἀνασκόπιση ἔτους.

Περιορισμένη ἡ ζήτηση στά σιτηρά διαμόρφωσε τά ἐπίπεδα τῶν πάναμαξ στά δολ. 10,75 - 10,80 πρός Ἰαπωνία καί στά δολ. 6,25 - 6,50 πρός Κόντινεντ.

Ὁρισμένες ναυλώσεις ἀπό Βόρ. Εἰρηνικό γιά Αἴγυπτο συγκρατήθηκαν στά κόσμια ἐπίπεδα τῶν δολ. 15 - 17,50 γιά 35 -25.000 τόννους ἀντίστοιχα.

Σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα κινήθηκαν οἱ γαιάνθρακες καί τά σιδηρομεταλλεύματα, μέ χαρακτηριστικό τούς 100.000 τον. ἀπό Χ. Ρόντς καί Νοτ. Ἀφρική γιά Ἰαπωνία στά δολ. 6 φίο καί τούς 410.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Ἰταλία στά δολ. 2.

Ἐλάχιστα ἀκούστηκε ἡ ζάχαρη, ἐνῶ σέ ἀναλογία περιορισμένες καί οἱ ναυλώσεις λιπασμάτων μέ κύριο ἀγοραστή τήν Ἰνδία.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μεταξύ φθορᾶς καί ἀφθαρσίας ὁ τομέας τῶν χρονοναυλώσεων, ἐκάλυψε ἕνα μεγάλο τμῆμα τῶν μεταφορῶν τοῦ Δεκεμβρίου, ἄλλοτε σέ σταθερά, ἄλλοτε σέ λίγο χαμηλότερα τοῦ Νοεμβρίου μισθώματα.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 65.000 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία μέσω Βορ. Εἰρηνικοῦ γιά Κόντινεντ, δολ. 3.400 τήν ἡμέρα— 69.700 τον. d.w. ἀπό Φιλιππῖνες κυκλικό Αὐστραλίας γιά Ἰαπωνία, δολ. 4.100
— 45.000 τον. d.w. ἀπό Βραζιλία γιά Νοτ. Ἀφρική, δολ. 4.250
— 37.200 τον. d.w. ἀπό Τυνησία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 3.600
— 53.000 τον. d.w. ἀπό Βαλτική γιά Ἀνατ. Μεσόγειο δολ. 4.500
— 22.670 τον. d.w. ἀπό Ἀγγλία γιά Κόντινεντ, δολ. 4.000
— 17.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἰαπωνία, δολ. 3.500

Τά δεξαμενόπλοια

Ἀρκετή δραστηριότης σέ ὅλες τίς περιοχές ἐν ὄψει τῆς Συνόδου τοῦ ΟΠΕΚ πού καθόρισε νέες ποσοστώσεις παραγωγῆς τῶν μελῶν του.

Περί τά μέσα Δεκεμβρίου οἱ ναῦλοι VLCC ἀπό Περσικό διαμορφώθηκαν στά ἐπίπεδα WS 26 γιά δυτικές καί WS31 γιά ἀνατολικές ὀψιόν. Στά μικρότερα πλοῖα σημειώσαμε τούς 128.000 τον. γιά Κόντινεντ στά WS 48, ὀψιόν Μεσόγειο WS 52,5

Δραστήρια καί ἡ Δυτ. Ἀφρική μέ τούς 100.000 τον. γιά Γαλλία στά WS 46, ἐνῶ ἰδιαίτερη μνεία ἀρμόζει στήν ἀπότομη ἄνοδο τῶν ναύλων ἀπό τή Βόρ. Θάλασσα τίς τελευταῖες ἑβδομάδες τοῦ μῆνα, ὅπου οἱ 80.000 τον. γιά τοπική μεταφορά πλήρωσαν WS 140, μέ ἀντίστοιχο ναῦλο γιά Μεσόγειο στά WS 110.

Τέλος σημαντικός ὑπῆρξε καί αὐτόν τόν μῆνα, ὁ ἀριθμός τῶν διακινηθέντων καθαρῶν φορτίων μέ ὑψηλούς ναύλους, ἀναδεικνύοντας τό 1986 σάν μιά καλή χρονιά γιά τά πρόντακτ κάρριερς.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Χωρίς.νά χαρακτηρισθεῖ ἀνδρανής ἡ ἀγοραστική δραστηριότητα τοῦ Δεκεμβρίου ὑπῆρξε περιορισμένη, ἀπότοκος τῆς δυσπραγίας τῆς ναυλαγορᾶς πλοίων ξηροῦ φορτίου καί τοῦ προβληματισμοῦ ἐπί τῶν ἐπιπτώσεων στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου μετά τή συμφωνία περιορισμοῦ τῆς παραγωγῆς, ἡ ὁποία ἄρχισε νά διαφαίνεται ἀπό τίς πρῶτες συνεδριάσεις τοῦ ΟΠΕΚ.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Nigeria Venture	18.000	1977	$ 1.150.000	Ἕλληνες
Frosso K.	15.400	1970	$ 400.000	Ἕλληνες
Toros Bay	15.100	1973	$ 650.000	Ἕλληνες

ΜΠάλκ κάρριερες:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Dixie	69.165	1978	$ 5.750.000	Ἕλληνες
Japana	60.900	1976	$ 4.850.000	Ἄγνωστοι
Ivan Topic	38.000	1970	$ 1.350.000	Ἕλληνες
Mari Chandris	33.225	1966	$ 730.000	Χόγκ Κόγκ
Green Forest	21.900	1980	$ 2.400.000	Τοῦρκοι

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Doris	139.000	1976	$ 9.500.000	Ἕλληνες
Jorgen L. Lorentzen	134.400	1975	$ 9.250.000	Ἕλληνες
Canadian Liberty	80.160	1980	$ 11.700.000	Ἕλληνες
Divine Valley	60.960	1976	$ 7.500.000	Ἕλληνες
Team Borga	32.600	1973	$ 5.200.000	Ἑλβετοί
Procrest	31.100	1974	$ 4.000.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ἀπροσδόκητη περαιτέρω ἄνοδος τῶν τιμῶν γιά διάλυση πλοίων φθάνοντας στά ὑψηλότερα ρεκόρ γιά τόν χρόνο πού πέρασε.

Ἐνδεικτικά παραθέτουμε τιμές πού πληρώθηκαν γιά τόννους ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Ταϊβάν, πλοῖο 14.250 τον. δολ. 148,50.
Ταϊβάν, πλοῖο 7.000 τον. δολ. 131,50
Νοτ. Κορέα, πλοῖο 6.750 τον. δολ. 118
Πακιστάν, πλοῖο 4.300 τον. δολ. 111
Ἰνδία, πλοῖο 6.890 τον. δολ. 121,50
Ἰνδία, πλοῖο 4.350 τον. δολ. 119
Τουρκία, πλοῖο 6.250 τον. δολ. 85,60

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1 JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



Σύμφωνα μέ τούς πίνακες τοῦ ἐτήσιου στατιστικοῦ δελτίου τοῦ Λόϋδς Ρέτζιστερ, ὁ παγκόσμιος στόλος στίς 30 Ἰουνίου τοῦ 1986 περιελάμβανε 75.266 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 404.910.267 τον. γκρός καί μεταφορικῆς ἱκανότητος 647.638.636 τον. d.w. Ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους σημείωσε ὑποχώρηση κατά 11.358.273 τον. γκρός ἤ 26.053.151 τον. d.w.

Τίς μεγαλύτερες ἀπώλειες ὑπέστησαν τά δεξαμενόπλοια τά ὁποῖα μέ 128 ἑκατ. τον. γκρός παρουσίασαν ὑποχώρηση κατά 10,7 ἑκατ. τον. γκρός. Ἀκολουθοῦν τά πλοῖα γενικοῦ φορτίου πού μειώθηκαν κατά 2,5 ἑκατ. τον. γκρός, τά μικτά bulk - oil carriers πού μειώθηκαν κατά 2,4 ἑκατ. τόννους καί τά ὑγραεριοφόρα πού ἔχασαν 133.000 τον. γκρός. Περιορισμένη αὔξηση γνώρισαν ὅλες οἱ ἄλλες κατηγορίες σκαφῶν μέ πρῶτα τά μεταλλευματοφόρα - μπάλκερς πού κέρδισαν 1,3 ἑκατ. τον. γκρός καί τά πλοῖα - κοντέϊνερ πού κέρδισαν 1,2 ἑκατ. τόννους.

Σήμερα τό προβάδισμα στή σύνθεση τοῦ παγκόσμιου στόλου κατέχουν τά μικτά πολυδύναμα πλοῖα (bulk oil, ore oil, ore bulk) τά ὁποῖα συμποσοῦνται σέ 133 ἑκατ. τον. γκρός καί ἀντιπροσωπεύουν τό 32,8% τοῦ συνόλου, ἐνῶ τά δεξαμενόπλοια πετρελαιοφόρα μέ 124 ἑκατ. τον. γκρός ἀντιπροσωπεύουν τό 31,7% τοῦ συνόλου. Τά φορτηγά πλοῖα γενικοῦ φορτίου συμποσοῦνται σέ 73 ἑκατ. τον. γκρός ἀντιπροσωπεύοντα τό 18,1% τοῦ συνόλου, τά πλοῖα μεταφορᾶς κοντέϊνερς συμποσοῦνται σέ 20 περίπου ἑκατ. τον. γκρός καί ἀντιπροσωπεύουν τό 5% τοῦ συνόλου καί τά ὑγραεριοφόρα συμποσοῦνται σέ 10 περίπου ἑκατ. τον. γκρός καί ἀντιπροσωπεύουν τό 2,5% τοῦ συνόλου.

Παραθέτουμε κατωτέρω τόν πίνακα τῶν 21 χωρῶν τοῦ κόσμου πού διαθέτουν στόλο χωρητικότητος ἄνω τῶν 4 ἑκατ. τον. γκρός σημειώνοντας σέ παρένθεση τίς ἐπί πλέον ἤ ἐπί ἔλλατον διαφορές ἔναντι τῆς ἀντίστοιχης ἡμερομηνίας τοῦ προηγουμένου ἔτους. Σημειώνουμε τέλος πώς ὑπάρχουν ἄλλες 25 χῶρες πού διαθέτουν στόλο κυμαινόμενο ἀπό 1 ἕως 3,5 ἑκατ. τον. γκρός. Στή συνέχεια δίνουμε τήν ἀναλυτική εἰκόνα τῶν κυριωτέρων ἐξελίξεων κατά τό ἀπελθόν ἔτος γιά 15 ἀπό τίς κυριότερες ναυτικές χῶρες τοῦ κόσμου.

Λιβερία	52.649.444 (- 5.530.000)
Παναμᾶς	41.305.009 (+ 631.000)
Ἰαπωνία	38.487.773 (-1.452.000)
Ἑλλάς	28.390.800 (- 2.641.000)
Ε.Σ.Σ.Δ.	24.960.888 (+ 215.000)
Η.Π.Α. (σύν ἐφεδρικός)	19.900.843 (+ 385.000)
Κίνα (σύν Φορμόζα)	15.839.769 (+ 944.000)
Μ. Βρεταννία	11.567.117 (- 2.776.000)
Κύπρος	10.616.809 (+ 2.421.000)
Νορβηγία	9.294.630 (- 6.044.000)
Χόγκ Κόγκ	8.179.670 (+ 1.322.000)
Ν. Κορέα	7.183.617 (+ 15.000)
Φιλιππίνες	6.922.499 (+ 2.329.000)
Ἰνδία	6.540.121 (- 64.000)
Σιγκαπούρη	6.267.627 (- 237.000)
Βραζιλία	6.212.287 (+ 155.000)
Μπαχάμες	5.985.011 (+ 2.078.000)
Δυτ. Γερμανία	5.565.214 (- 612.000)
Ἱσπανία	5.422.002 (- 834.000)
Δανία	4.651.224 (- 291.000)
Ὁλλανδία	4.324.135 (+ 23.000)

ΓΑΛΛΙΑ

Δύναμη: 984 πλοῖα, 5.936.268 τον. γκρός, 9.305.297 τον. d.w.

Τήν 1 Ἰουλίου τοῦ 1986 ὁ γαλλικός ἐμπορικός στόλος ἄνω τῶν 500 τον.

ΕΥΧΕΣ, ΠΟΛΛΕΣ ΕΥΧΕΣ
ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΧΡΟΝΟ

PRODROMOS LINES S.A.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΒΟΡ. ΕΥΡΩΠΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ - ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ
85 Τ ΩΣ ΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

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

γκρός περιελάμβανε 306 πλοῖα 5.548.407 τον. γκρός ἤ 9.912.191 τον. d.w. Μέ τή δύναμη αὐτή ἡ Γαλλία διατηρεῖ τήν ἐνδέκατη θέση στήν παγκόσμια ναυτιλία.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ ἀνωτέρω στόλος ἀπαρτίζεται ἀπό 28 ἐπιβατηγά, συνολικοῦ τοννάζ 180.810 τον. γκρός, 213 πάσης φύσεως φορτηγά 2.386.254 τον. γκρός καί 65 διάφορα δεξαμενόπλοια 2.981.343 τον. γκρός. Ἡ κατηγορία τῶν ἐπιβατικῶν περιλαμβάνει 23 κοινά ἐπιβατικά, δύο ὑπερωκεάνεια καί τρία ἀερόστρωμνα. Ἡ κατηγορία τῶν φορτηγῶν περιλαμβάνει 58 γραμμῆς, 49 κοντέϊνερς, 10 ψυγεῖα, 33 μπάλκερς, ἕνα μικτό, 13 χημικά, 10 ἀκτοπλοϊκά καί 39 διάφορα. Τέλος ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνει 25 πετρελαιοφόρα ποντοπόρα, 27 ἀκτοπλοϊκά, ἑπτά ὑγραεριοφόρα καί ἕξι διάφορα. Τά πάσης φύσεως σκάφη τῆς βοηθητικῆς ναυτιλίας ἀνέρχονται περίπου σέ 650.

Ἡ συμμετοχή τοῦ γαλλικοῦ στόλου στή θαλάσσια διακίνηση τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας ἀνῆλθε σέ 17,2% ἐναντι 21,1% τοῦ 1984 καί 29,6% τοῦ 1983. Στίς εἰσαγωγές ἡ συμμετοχή τῆς γαλλικῆς σημαίας μειώθηκε κατά 15,9% μέ ἰδιαίτερη κάμψη στίς εἰσαγωγές ἀπό τήν Ἀφρική καί τή Μ. Ἀνατολή.

Κατά τό 1985 οἱ γαλλικοί λιμένες διεκίνησαν 153,3 ἑκατ. τόννων εἰσαχθέντων ἐμπορευμάτων καί 52,8 ἑκατ. τόννων ἐξαχθέντων. Κύριος τομέας εἰσαγωγῶν εἶναι ἡ Ἀφρική ἡ ὁποία προβαδίζει ἐπίσης καί στίς ἐξαγωγές. Στό ἐμπόριο μέ τήν Ἀφρική ἡ γαλλική σημαία μετέσχε στίς μέν εἰσαγωγές κατά 26,3% στίς δέ ἐξαγωγές κατά 27,1%.

Ὡς πρός τή ναυπηγική δραστηριότητα τῆς χώρας παρατηρεῖται ὅτι τά περισσότερα ναυπηγεῖα, μικρά καί μεγάλα, βλέπουν νά ἐξασθενοῦν συνεχῶς οἱ προοπτικές συμπληρώσεως τῶν ναυπηγικῶν τους καρνέ. Κατά τό 1985 τό σύνολο τῶν παραδοθέντων πλοίων ἀπό τά γαλλικά ναυπηγεῖα ἀνῆλθε σέ 16 μονάδες 199.227 τον. γκρός. Στόν ἀριθμό αὐτό περιλαμβάνονται καί σκάφη πολεμικά ἤ βοηθητικῆς ναυτιλίας. Ἀπό τά παραδοθέντα τά ἕξι (56.595 τον. γκρός) προορίζονταν γιά τό ἐξωτερικό. Στό ἴδιο διάστημα καθελκύστηκαν ἄλλα 21 πλοῖα 221.996 τον. γκρός ἀπό τά ὁποῖα ἐννέα (93.363 τον. γκρός) προορίζονταν γιά τό ἐξωτερικό. Τέλος ἄρχισε ἡ ναυπήγηση 22 πλοίων 144.243 τον. γκρός ἀπό τά ὁποία ἐπίσης ἐννέα (73.325 τον. γκρός) προορίζονται γιά τό ἐξωτερικό. Τό μεγαλύτερο παραδοθέν σκάφος ἦταν ἕνα ρό-ρό 49.941 τον. γκρός γιά Γάλλους ἐφοπλιστές. Στό πρῶτο τρίμηνο τοῦ ἔτους παρεδόθησαν ἕξι σκάφη, καθελκύσθησαν ἄλλα ἕξι καί ἐτέθη ἡ τρόπιδα σέ ἄλλα τρία.

Νέες παραγγελίες ἐλήφθησαν γιά πέντε μεγάλα σκάφη. Τά μεγαλύτερα μεταξύ αὐτῶν ἦταν τό ὑγραεριοφόρο τῶν 81.000 κ.μ. τῆς Νορβηγικῆς ἑταιρίας Μπέργκενσεν καί δύο πετρελαιοφόρα τῶν 32.000 τον. d.w. Μεταξύ τῶν νέων παραγγελιῶν περιλαμβάνεται ἕνα ἀμερικανικό κρουαζιερόπλοιο μέ βοηθητικά ἱστία (ναυπηγεῖα Χάβρης), τέσσερα πλοῖα - ψυγεῖα γιά λογαριασμό τοῦ Μαρόκου (ναυπηγεῖα Μάγχης) καί ἕνα ὑγραεριοφόρο γιά ἐξαγωγή (ναυπηγεία SFCN).

ΔΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.063 πλοῖα, 4.651.224 τον. γκρός, 6.805.176 τον. d.w.

Συνεχίζοντας τή μικρή σχετικῶς ἀλλά σταθερή ἀπό ὀκταετίας μείωση ὁ Δανέζικος στόλος βγῆκε φέτος ἔξω ἀπό τήν πρώτη εἰκοσάδα τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου μέ ἀπώλεια 300 περίπου χιλιάδων τόννων ἐντός τοῦ 1986, καί κατεγάγη στήν 22η θέση.

Σήμερα ὁ στόλος αὐτός περιλαμβάνει τίς ἑξῆς κατηγορίες πλοίων: 38 τάνκερς, 1.830.770 τον. γκρός, 15 χημικῶν προϊόντων 216.200 τον. γκρός, 32 ὑγραεριοφόρα 143.804 τον. γκρός, 9 μπάλκερς-μεταλλευματοφόρα 290.177 τον. γκρός, 375 φορτηγά γενικοῦ φορτίου 681.042 τον. γκρός, 31 πλοῖα κοντέϊνερ 1.030.725 τον. γκρός, 71 ἐπιβατηγά καί φέρυ-μπώτ 273.177 τον. γκρός, 367 ἁλιευτικά 102.325 τον. γκρός, 11 ἀνεφοδιαστικά 3.450 τον. γκρός, 35 ρυμουλκά - ναυαγοσωστικά 20.665 τον. γκρός, 50 σλέπια - βυθοκόρους 18.508 τον. γκρός, 4 πλοῖα μεταφορᾶς ζώντων ζώων 7.073 τον. γκρός, 4 παγοθραυστικά 8.482 τον. γκρός, 5 πλοῖα ἐρευνῶν 2.255 τον. γκρός καί 16 διάφορα μή ἐμπορικά πλοῖα 23.571 τον. γκρός.

Ἀπό τίς μεγάλες ναυτιλιακές ἑταιρίες τῆς χώρας ὁ οἶκος Μόλλερ παρήγγειλε στά ναηπηγεῖα Odensa 5 νέα πλοῖα ἐξ ὧν 3 κοντέϊνερς τῶν 3.000 TEU καί 2 τάνκερ χημικῶν προϊόντων τῶν 50.000 τον. D.W. Τό συνολικό κόστος τῆς παραγγελίας ὑπολογίζεται γύρω στά 150 ἑκατ. δολλ. Ὁ ἐφοπλιστικός οἶκος Μέρσκ ὑπέγραψε συμφωνία μέ τόν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης γιά τήν πραγματοποίηση 100 προσεγγίσεων ἐτησίως ἐπί τρία χρόνια μέ ἀντάλλαγμα τή μίσθωση μέ εὐνοϊκούς ὅρους μεγάλου ἀποθηκευτικοῦ χώρου. Τά πλοῖα τῆς Μέρσκ συνδέουν τή Βαλτιμόρη μέ ἑβδομαδιαία βάση μέ τήν Κορέα, Ἰαπωνία, Φορμόζα, Χόγκ Κόγκ καί Σιγκαπούρη καί σέ δεκαπενθήμερη βάση μέ τή Μέση Ἀνατολή, Δυτ. Ἀμερική, Πακιστάν καί Μεσόγειο. Ἐξάλου ὁ ἐφοπλιστικός οἶκος Mercandia παρέλαβε 2 νέα πλοῖα ἀπό τό ναυπηγεῖο Fredrikhaven, ὅπου ἔχει ναυπηγήσει ὅλα της τά πλοῖα (75 μέχρι σήμερα) ἡ ἐν λόγω ἑταιρία. Τελευταῖα ὅμως ἀναγκάσθηκε νά ἀκυρώσει τήν παραγγελία τῶν 2 ἀπό τά 4 ρό-ρό πού εἶχε παραγγείλει στό ναυπηγεῖο αὐτό λόγω τῆς ἀρνήσεως τῆς Κυβερνήσεως νά ἐφαρμόσει καί γιά τά πλοῖα αὐτά (παραγγελία τοῦ 1984) τό νέο χρηματοδοτικό σύστημα.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.752 πλοῖα 5.565.214 τον. γκρός, 7.744.600 τον. d.w.

Περαιτέρω μείωση ἐμφανίζει καί ἐφέτος ὁ γερμανικός ἐμπορικός στόλος, συνεχίζοντας τή μικρή ἀλλά σταθερή ἐλάττωση τῶν τελευταίων ἐτῶν, ἀπό τό 1978 ὁπότε εἶχε φθάσει στό ἀπόγειό του μέ 10 περίπου ἑκατομ. τον. γκρός.

Ὅπως προκύπτει ἀπό τά πιό πρόσφατα στατιστικά στοιχεῖα τοῦ Γερμανικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν, τό συνολικό τοννάζ τοῦ ὑπό γερμανική σημαία στόλου ἔπεσε στά 5,5 ἑκατομ. τον. γκρός, μειωθέν κατά 80.000 τον. ἐντός τοῦ ἔτους. Μειώθηκε ἐπίσης κατά 30 μονάδες καί ἡ ἀριθμητική δύναμη τῶν πλοίων, ὁ ἀκριβής ἀριθμός τῶν ὁποίων ποικίλει στίς διάφορες στατιστικές ἀνάλογα μέ τό ἄν συμπεριλαμβάνουν μόνο τά ποντοπόρα πλοῖα, πού ὑπολογίζονται σέ 430, ἤ ὅλα τά ἐγγεγραμμένα σκάφη μεγάλης καί βοηθητικῆς ναυτιλίας πού ὑπολογίζονται ὡς 1.920 ἤ 1.816.

Παράλληλη ἐμφανίζεται καί ἡ διακύμανση τοῦ ὑπό ξένες σημαῖες γερμανόκτητου τοννάζ τό ὁποῖο στίς ἀρχές τοῦ ἔτους ἀναφερόταν μέ περίπου 300 πλοῖα περί τά 3 ἑκατ. τον. γκρός, ἐνῶ κατά τή στατιστική τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν μεσοῦντος τοῦ ἔτους περιελάμβανε 146 πλοῖα, 1,4 ἑκατ. τον. γκρός.

Κοινή βασική γραμμή τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν θεωρεῖται ἡ ἀντικατάσταση τοῦ παλαιοῦ τοννάζ μέ νέο (εἴτε ἀγοραζόμενο εἴτε ναυπηγούμενο) ἀνταποκρινόμενο στίς σύγχρονες ἀνάγκες τῆς ἀγορᾶς. Ἔτσι χάρη στή μικρή του ἡλικία καί τόν ἐκσυγχρονισμό του ὁ γερμανικος στόλος ἐξακολουθεῖ νά εἶναι ἀποδοτικός παρά τό γεγονός ὅτι ἡ ἔλλειψη σημαντικῶν ἐπενδύσεων κατά τά τελευταῖα χρόνια ἔγινε ἰδιαίτερα αἰσθητή.

Στά ναυπηγικά χρονικά τοῦ ἔτους ἀναφέρθηκε ἰδιαίτερα ἡ ἀποπεράτωση καί παράδοση ἀπό τά ναυπηγεῖα Meyer Werft τοῦ ὑπερωκεανίου «Homeric» τῆς Home -Lines. Ἡ ἰδιαίτερη μνεία ὀφείλεται καί στό γεγονός ὅτι πρόκειται γιά τό μεγαλύτερο ὑπερωκεάνιο πού ναυπηγήθηκε ποτέ στά γερμανικά ναυπηγεῖα. Εἶναι χωρητικότητος 42.000 τον. γκρός καί διασκευασμένο γιά 1.132 ἐπιβάτες, προορίζεται γιά κρουαζιέρες στή γραμμή N. Ὑόρκης -Βερμοῦδες - Καραϊβική. Τό ναυπηγεῖο Meyer - Werft μέ προσωπικο 1.400 ἀτόμων θεωρεῖται μέσης κατηγορίας καί ἦταν εἰδικευμένο στή ναυπήγηση πλοίων ὑγραεριοφόρων καί χημικῶν προϊόντων. Μέ τό «Homeric» εἰσῆλθε στήν ἀγορά τῶν ἐπιβατικῶν ὑπερωκεανίων καί ἐγνώσθη ὅτι

τό καρνέ του ἔχει ἤδη τήν παραγγελία δύο ἀκόμη κρουαζιεροπλοίων γιά τήν ἑλληνική ἑταιρία Ρόαγιαλ Κρούζ Λάϊν.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Δύναμη: 6.496 πλοῖα, 19.900.843 τον. γκρός, 28.850.637 τον. d.w.

Κατά τά τελευταία στατιστικά στοιχεῖα τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν ὁ ἐμπορικός στόλος τῶν ΗΠΑ πού ἀνῆκε σέ ἰδιωτικά συμφέροντα περιελάμβανε 587 πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 24.399.000 τον. d.w. Ἀπό αὐτά 471 σκάφη εἶναι ποντοπόρα καί 116 πλοῖα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Μολονότι σέ ἀριθμό πλοίων παρουσιάζει μείωση, ἡ μεταφορική ἱκανότητα τοῦ στόλου αὐξήθηκε χάρη στήν ἐγγραφή μεγάλων μονάδων.

Τά ἀμερικανικά ναυπηγεῖα μεσοῦντος τοῦ ἔτους εἶχαν ὑπό ναυπήγηση ὀκτώ πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 500.000 τον. d.w. Πρόκειται γιά δύο δεξαμενόπλοια, τρία πλοῖα κοντέϊνερς και τρία σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας.

Ἡ μικρή κίνηση στόν τομέα τῶν ἐπενδύσεων περιέλαβε διαρκοῦντος τοῦ ἔτους τήν ἀπόφαση τῆς ἑταιρίας Loews Corporation ὅπως στό σύνολο τῶν πέντε μεγάλων τάνκερς που ἀγόρασε, προσθέσει φέτος ἕνα ἀκόμα VLCC τῶν 413.550 τον. d.w. πού βρίσκονται παροπλισμένο ἀπό τήν Σάνκο. Ἐξάλλου ἡ ἑταιρία American President Lines ἀνεκοίνωσε ὅτι θά προβεῖ σέ ἐπενδύσεις 500 ἑκατ. δολλαρίων γιά τήν ἀντικατάσταση τῶν παλαιότερων πλοίων τοῦ στόλου της ὁ ὁποῖος σήμερα διαθέτει 17 κοντεϊνερόπλοια. Τό σημαντικώτερο πάντως γεγονός τῆς χρονιᾶς ἦταν ἡ περί τό τέλος τοῦ ἔτους αἴτηση δικαστικῆς προστασίας πού ζήτησε κατά τήν ἀμερικανική νομοθεσία περί πτωχεύσεων ἡ ἑταιρία U.S. Lines, ἀδυνατοῦσα νά ἀνταποκριθεῖ στίς οἰκονομικές της ὑποχρεώσεις. Ἡ ἑταιρία ὑπῆρξε πρωτοπόρος στή δημιουργία τῶν γραμμῶν κοντέϊνερς καί τοῦ λεγόμενου «γύρου τοῦ κόσμου». Πρός τό παρόν κανείς δέν φαίνεται νά ξέρει ποιά θά εἶναι ἡ τελική τύχη της.

Σύμφωνα μέ τό ἐτήσιο στατιστικό δελτίο τοῦ Λόϋδς Ρέτζιστερ πού δίνει τά στοιχεῖα τῆς 1 Ἰουλίου, ὁ ἀμερικανικός στόλος — περιλαμβανομένου καί τοῦ ἐφεδρικοῦ — περιελάμβανε 1.051 ποντοπόρα πλοῖα 17.877.812 τον. γκρός, ἐξ ὧν 259 τάνκερς, 28 χημικά, 14 ὑγραεριοφόρα, 122 μικτά, 230 φορτηγά, 125 κοντεϊνερς καί ἑπτά διάφορα. Τά πλοῖα τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ὑπολογίζονται σέ 2,6 ἑκατ. τον. γκρός. Περιλαμβάνονται τέλος καί 5.445 σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας 1,8 ἑκατ. τον. γκρός (ἁλιευτικά 3.135, ρυμουλκά 1.405 κ.λπ.) καθώς καί 70 ἐπιβατηγά καί φέρρυ μπώτ 390.132 τον. γκρός.

Τέλος, ὁ ἐφεδρικός ἐμπορικός στόλος τῶν ΗΠΑ περιλαμβάνει σήμερα περι τά 50 πλοῖα σέ ἑτοιμότητα 5-10 ἡμερῶν, ὑπολογίζεται νά φθάσει τό 1992 τά 150 πλοῖα. Ὡς πρός τήν κινητοποίησή του ὅμως οἱ ἁρμόδιοι παράγοντες φοβοῦνται ὅτι θά ἀντιμετωπισθεῖ σοβαρό πρόβλημα ἐπανδρώσεως. Διότι οἱ περίπου 30.000 ναυτικοί πού ἐπανδρώνουν τόν ἐμπορικό στόλο δέν θά εἶναι σέ θέση νά καλύψουν καί τόν ἐφεδρικό σέ περίπτωση κρίσεως.

Ὑπάρχει ἀνάγκη ἑπομένως νά ἐξευρεθοῦν ἄλλοι 4/5.000 ναυτικοί τόσο γιά τήν ἐπάνδρωση τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ὅσο καί τή μερική ἐπάνδρωση (σέ ἀναλογία 20%) τῶν ὑπό ξένες σημαῖες ἀμερικανικῶν πλοίων πού ἐνδέχεται νά ἐπιταχθοῦν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δύναμη: 10.011 πλοῖα, 38.487.773 τον. γκρός, 59.976 τον. d.w.

Ἀπό τό 1982, πού ὁ Ἰαπωνικός στόλος ὑπεσκέλισε τόν Ἑλληνικό μέ 1 καί πλέον ἑκατ. τον., ἡ Ἰαπωνία κράτησε τή δεύτερη, μετά τή Λιβερία, θέση στόν παγκόσμιο πίνακα τήν ὁποία καί παρεχώρησε ἀπό τό 1985 στόν συνεχῶς ἀνερχόμενο Παναμαϊκό στόλο. Στήν οὐσία πάντως, ἄν ἐξαιρέσουμε τούς τεχνητά διογκούμενους στολους τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων, ἡ Ἰαπωνία και ἡ Ἑλλάδα εἶναι οἱ δύο χῶρες πού ἐπί μία δεκατετία τώρα τηροῦν τά πρωτεῖα στήν κλίμακα τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ὁ Ἰαπωνικός στόλος περιλαμβάνει τίς ἀκόλουθες κατηγορίες πλοίων: 1.270 τάνκερς 12.149.870 τον. γκρός, 421 χημικά καί πετροχημικά 433.723 τον. γκρός, 224 ὑγραεριοφόρα 1.478.062 τον. γκρός, 331 μικτά (bulk - oil, ore - bulk, ore - oil) 13.894.759 τον. γκρός, 2.481 φορτηγά 3.906.368 τον. γκρός, 64 κοντέϊνερς 1.831.466 τον. γκρός, 125 αὐτοκινητοφόρα 1.967.173 τον. γκρός, καί 602 ἐπιβατικά καί φέρυ 1.067.021 τον. γκρός, Ἐξάλλου στόν τομέα τῆς βοηθητικῆς ναυτιλίας περιλαμβάνει 2.828 ἁλιευτικά καί σκάφη ἐπεξεργασίας ἁλιευμάτων 1.080.151 τον. γκρός, 70 ἀνεφοδιαστικά 29.841 τον. γκρός, 813 ρυμουλκά 189.421 τον. γκρός, 17 πλωτές βυθοκόρους 24.382 τον. γκρός, 27 πλοῖα ἐρευνῶν 34.291 τον. γκρός, καί 733 διάφορα ἄλλα σκάφη 395.889 τον. γκρός.

Στό ναυπηγικό τομέα, ἀναμφισβήτητα πρώτη ἡ Ἰαπωνική βιομηχανία, ὑφίσταται τίς συνέπειες τῆς παγκόσμιας κρίσης μέ μείωση τῶν παραγγελιῶν Ἰαπώνων καί ξένων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὁποῖες στό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους παρουσίασαν πτώση κατά 26,4% σέ σύγκριση μέ τό ἀντίστοιχο ἑξάμηνο τοῦ 1985. Ἡ κατάσταση ἀντιμετωπίζεται μέ περικοπή τῆς παραγωγικῆς ἱκανότητος τῶν ναυπηγείων. Πράγματι κατά τίς γνωσθεῖσες πληροφορίες τά μέν μεγάλα ναυπηγεῖα προγραμματίζουν τή μείωση τῆς παραγωγῆς τους κατά 20% μέχρι τόν Μάρτιο τοῦ 1988, τά δέ μικρότερα πού διαθέτουν μιά μόνο ἐσχάρα θά περιορισθοῦν ἀπό 41 σέ 30 μέ ἕνα σχέδιο ἐθελουσίας ἀποχωρήσεως και ἐξαγορᾶς. Θά ὑπάρξουν φυσικά προβλήματα ἀπασχολήσεως 26.000 ἐργατοτεχνιτῶν, τῶν ὁποίων ἡ ἀποζημίωση θά κοστίσει στό κράτος περί τά 65 ἑκατ. δολλάρια.

Οἱ δύο μεγάλες ναυπηγικές ἑταιρίες, Μιτσούϊ καί ΝΚΚ ἀπεφάσισαν νά συνεργασθοῦν μειώνοντας τίς ἐγκαταστάσεις τους ἀνά μία μοναδα καί συνενώνοντας τίς ἐγκαταστάσεις τους στό Τσουρούμι καί Ταμάνο. Ἐξάλλου συγχωνεύτηκαν τά ναυπηγεῖα Ἰμαμπάρι καί Κόγιο σέ ἕνα μεγάλο συγκρότημα μέ παραγωγικότητα 380.000 τον. ἐτησίως. Τέλος τά ναυπηγεῖα Καβασάκι καί Χιτάτσι ἔχουν ἀποφασίσει νά περιορίσουν τό προσωπικό τους κατά τά δύο προσεχῆ χρόνια σχεδόν κατά τό ἥμισυ.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Δύναμη: 2.397 πλοῖα 5.422.002 τον. γκρός, 9.286.019 τον. d.w.

Τό 1986 ἡ μείωση τοῦ στόλου συνεχίστηκε. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους ἡ δύναμη τοῦ στόλου περιελάμβανε 583 πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 4.795.000 τον. γκρός.

Ὁ ἀριθμός αὐτός περιλαμβάνει 71 δεξαμενόπλοια 2.361.295 τον. γκρός, 53 μικτά 1.174.882 τον. γκρός, 432 γενικοῦ φορτίου 885.858 τον. γκρός, 30 κοντεϊνερόπλοια 117.278 τον. γκρός, 16 ὑγραεριοφόρα 68.643 τον. γκρός, 44 ἐπιβατηγά 131.907 τον. γκρός καί 23 βοηθητικά 122.686 τον. γκρός. Σ' αὐτά πρέπει νά προστεθοῦν ἄλλα 1.723 μικρότερα σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας συνολικοῦ τοννάζ 559.052 τον. γκρός.

Μιά ἀπό τίς αἰτίες τῆς ναυτιλιακῆς στασιμότητας τῆς χώρας θεωρεῖται ἡ ἔλλειψη μιᾶς πιό φιλελεύθερης καί ρεαλιστικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πού νά προσελκύσει τίς ἐπενδύσεις στόν τομέα αὐτόν. Ἀποδίδεται δέ ἐν μέρει στήν παραδοσιακή στρατιωτική ἐξάρτηση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί στήν ὑπερβολική διασπορά τῶν ναυτιλιακῶν ἁρμοδιοτήτων σέ διάφορα ὑπουργεῖα καί κρατικούς φορεῖς μέ ἀποτέλεσμα τήν ἔλλειψη συνεργασίας καί συντονισμοῦ. Γι' αὐτό καί ὕστερα ἀπό μακρές συζητήσεις, συνεστήθη διϋπουργική Ἐπιτροπή, ἡ ὁποία καί ὑπέβαλε σχέδιο ἀναδιοργανώσεως τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας μέ τήν ἵδρυση ἑνός κεντρικοῦ κρατικοῦ φορέα σέ ἐπίπεδο Ὑφυπουργείου μέ ἐκτεταμένες ἁρμοδιότητες (ναυτιλία, ἁλιεία, λιμένες, ἀκτές, κοινωνική ἀσφάλιση κ.λπ.) καί τή συγκρότηση εἰδικοῦ διοικητικοῦ Σώματος γιά τούς λιμένες. Τό σχέδιο προωθεῖται

μέσω τῶν ἁρμοδίων ὀργάνων καί ἐλπίζουν σύντομα νά καταλήξει στή λήψη τῶν ἀναγκαίων νομοθετικῶν μέτρων.

Τόν περασμένο χρόνο τά ἱσπανικά ναυπηγεῖα εἶχαν λάβει παραγγελίες γιά 83 πλοῖα συνολικοῦ τονν. 203.488 τον. γκρός. Ἀπό τίς παραγγελίες αὐτές οἱ 34 προέρχονταν ἀπό τό ἐσωτερικό καί οἱ ὑπόλοιπες ἀπό ξένους. Ἡ συνολική ἀξία τῶν ναυπηγηθέντων στήν Ἱσπανία πλοίων καί παραδοθέντων στό ἐξωτερικό ἀνῆλθε σέ 224 ἑκατ. δολλάρια, ἐνῶ ἡ ἀξία τῶν ἀπό τά ἱσπανικά ναυπηγεῖα ἐπισκευῶν ξένων πλοίων ἀνῆλθε σέ 10.700 ἑκατ. δολλάρια.

ΙΤΑΛΙΑ

Δύναμη: 1.569 πλοῖα, 7.896.569 τον. γκρός, 12.407.125 τον. d.w.

Στή δωδέκατη θέση τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας ἔφθασε ἡ Ἰταλία, ὑποσκελισθεῖσα ἀπό τήν Κύπρο καί τό Χόγκ Κόγκ. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους διέθετε 1.589 πλοῖα (ἄνω τῶν 100 τον. γκρός) συνολικῆς χωρητικότητας 7.896.569 τον. γκρός καί συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 12.407.125 τον. d.w. Οἱ ἀπώλειες σέ σύγκριση μέ τήν περσινή δύναμη ἀνέρχονται σέ 947.000 τον. γκρός. Τή μεγαλύτερη μείωση ὑπέστησαν τά πετρελαιοφόρα καί τά μικτά τά ὁποῖα ἀπό ἔλλειψη ἀνταγωνιστικότητας παροπλίσθησαν, πουλήθηκαν ἤ διαλύθηκαν. Στίς ἀρχές τοῦ ἔτους τό παροπλισμένο τονν. ἦταν κατά μέσο ὅρο (14%) διπλάσιο τοῦ παγκόσμιου ποσοστοῦ. Μέσα στόν Ἰούλιο, πουλήθηκαν γιά διάλυση τέσσερα μεγάλα σκάφη πλέον τῶν 110.000 τον. d.w. πράγμα πού προκάλεσε τήν ἀντίδραση ὁρισμένων κοινοβουλευτικῶν κύκλων. Ὁ βαθμιαία ἐλαττούμενος ἰταλικός στόλος κρίνεται ἀνεπαρκής νά καλύψει τίς μεταφορικές ἀνάγκες καί νά συμβάλει στήν ἐξισορρόπηση τοῦ ἐμπορικοῦ ἰσοζυγίου. Γιά τό παρελθόν ἔτος ὑπολογίζεται ὅτι τό ἔλλειμμα τοῦ ἰσοζυγίου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θά εἶναι τῆς τάξεως τῶν 2.000 δισεκ. λιρετῶν. Ἡ μέση ἡλικία τοῦ στόλου μεγαλώνει ἀπό χρόνο σέ χρόνο καί τά πλοῖα ἡλικίας μικρότερης τῶν 10 ἐτῶν ἀντιπροσωπεύουν μόνο τό 36% τοῦ στόλου, ἐνῶ τά ἄνω τῶν 20 ἐτῶν ὑπερβαίνουν τό 17%. Ἐκφράζεται πάντως ἡ ἐλπίδα ὅτι μέ τά πρόσφατα κυβερνητικά μέτρα ἀνασυγκροτήσεως ἡ τάση αὐτή θά ἀνακοπεῖ.

Ἀναλυτικά ὁ παραπάνω στόλος περιλαμβάνει 203 τάνκερς 2.543.563 τόν. γκρός, 53 χημικῶν προϊόντων 158.203 τον. γκρός, 38 ὑγραεριοφόρα 186.726 τον. γκρός, 95 μικτά (bulk-oil καί bulk-ore) 3.059.102 τον. γκρός, 309 γενικοῦ φορτίου 889.415 τον. γκρός, 13 κοντέϊνερς 247.025 τον. γκρός, τέσσερα ὀχηματοφόρα 13.419 τον. γκρός, 222 ἐπιβατικά 534.222 τον. γκρός καί 632 διάφορα σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας 265.430 τον. γκρός.

Ἀπό τά ναυτιλιακά γεγονότα τοῦ ἔτους σημειώνουμε τήν ὑπό τῆς ἀνανεωθείσης ἑταιρίας Costa Conteiner Line ἀνάληψη ὅλων τῶν γραμμῶν τῆς ἑταιρίας Costa τῆς Γένοβας, ἡ ὁποία παρουσίασε λίαν ἱκανοποιητικά οἰκονομικά ἀποτελέσματα. Οἱ γραμμές πού ἐξυπηρετεῖ μέσω τῶν διαφόρων Κόνφερανς πού μετέχει περιλαμβάνουν τή Μεσόγειο μέ τή Βόρεια, Νότια καί Κεντρική Ἀμερική καί τό Κόντινεντ μέ τή Μεσόγειο, Ἰνδία καί Ἄπω Ἀνατολή.

Ἐξάλλου ἡ ἑταιρία Finlauro πού συγκεντρώνει τά ἰταλικά καί ἑλληνικά συμφέροντα προσκτήσεως τοῦ τέως στόλου Λάουρο κατέχει πρός τό παρόν τό 50% τῶν μεριδίων μέ ὀψιόν ἑνός ἔτους γιά τό ὑπόλοιπο πού εἶναι στά χέρια τοῦ Ἐκτάκτου Ἐπιτρόπου.

Στό ναυπηγικό τομέα τό κρατικό συγκρότημα τῆς Φινκαντιέρι εἶχε ἀνακοινώσει στίς ἀρχές τοῦ ἔτους ὅτι πέτυχε τήν παραγγελία μεγάλων μονάδων ὑψηλῆς τεχνολογίας τῶν ὁποίων ἡ ἀξία ὑπολογιζόταν σέ 1.000 δισεκτ. λιρετῶν. Μεταξύ αὐτῶν ἦταν τά μικτά φέρρυς τοῦ συγκροτήματος Γκριμάλδι καί τά τρία γαιανθρακοφόρα τῶν 137.000 τον. d.w. τῶν ὁποίων τήν ἐκμετάλλευση θά ἀνελάμβανε τό ἴδιο συγκρότημα μέ συνεργασία καί ἄλλων Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν. Τά μεταξύ τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν περιλαμβανόμενα δύο ὑπερωκεάνια τῆς ἑταιρία Sidmar Line, τελικῶς δέν δόθηκαν λόγω τῆς ἀρνήσεως τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως νά δεχθεῖ ὁρισμένους ὅρους πού ἔθεσε ἡ ἑταιρία.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Δύναμη: 1.658 πλοῖα 52.649.444 τον. γκρός 101.587.640 τον. .d.w

Πρῶτος ἀπό 20ετίας ὁ ὑπό Λιβεριανή σημαία ἐμπορικός στολος, διατήρησε καί φέτος τή θέση του, μολονότι ἀπό τό ἀπόγειο τῶν 81,5 ἑκατ. τόννων τοῦ 1979 ἔχει χάσει μέχρι σήμερα περίπου 20 ἑκατομ. τον. καί ἐντός τοῦ 1986 ὑπέστη μιά ἀπό τίς μεγαλύτερες κάμψεις μέ ἀπώλεια 5,5 ἑκατ. τον. γκρός.

Περιλαμβάνει μόνο μεγάλα πλοῖα ὅλων τῶν κατηγοριῶν μέ κύριο κορμό τά δεξαμενόπλοια καί τά μικτά O/O καί OBO. Ἀναλυτικώτερα ὁ στόλος αὐτός περιλαμβάνει: 423 πετρελαιοφόρα 27.828.073 τον. γκρός, 119 χημικά καί πετροχημικά 1.962.460 τον. γκρός, 54 ὑγραεριοφόρα 1.418.284 τον. γκρός, 80 O/O 4.824.929 τον. γκρός, 553 OBO 13.203.360 τον. γκρός, 249 γενικοῦ φορτίου 1.548.039 τον. γκρός, 30 κοντεϊνερόπλοια 448.416 τον. γκρός καί 51 ὀχηματοφόρα 660.496 τον. γκρός. Ἀπό τίς ἄλλες κατηγορίες μνημονεύουμε ἐννέα ἐπιβατηγά 183.073 τον. γκρός καί περί τά 85 σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας 180.000 τον. γκρός.

Μερικά ἀπό τά ρεκόρ πού κατέχει ὁ ὑπό Λιβεριανή σημαία στόλος εἶναι τά ἑξῆς: Ἀντιπροσωπεύει τό 13% τοῦ παγκόσμιου τονν. Διαθέτει τό μεγαλύτερο τονν σέ τάνκερς (28 ἑκατομ.) μέ μέσο κατά μονάδα μέγεθος 60.000 τόννων. Κατέχει ἐπίσης τό μεγαλύτερο τονν σέ μικτά μπάλκερς (18 ἑκατομ.) ἔναντι 17 ἑκατομ. τοῦ Παναμᾶ, καί 13 ἑκατομ. τῆς Ἰαπωνίας καί τῆς Ἑλλάδος. Κατέχει τέλος τά περισσότερα πλοῖα καί τάνκερς ἄνω τῶν 150.000 τον. γκρός.

Ἡ κάμψη τῆς λιβεριανῆς σημαίας πού συνεχίζεται ἤδη γιά ἕβδομο χρόνο καί ἡ ὁποία γίνεται πρός ὄφελος ἄλλων σημαιῶν ἀνοικτοῦ νηολογίου καί ἰδίως τοῦ Παναμᾶ, ἀντιμετωπίζεται ἀπό τήν κυβέρνηση τῆς χώρας μέ τή προσπάθεια ἀποβολῆς τοῦ χαρακτηρισμοῦ τοῦ λιβεριανοῦ νηολογίου ὡς ἀκριβοῦ. Πρός τό σκοπό αὐτό καταρτίσθηκε νομοσχέδιο μέ τό ὁποῖο μειώνονται τά τέλη ἐγγραφῆς πλοίων στό λιβεριανό νηολόγιο κατά 30% καί μάλιστα μέ ἀναδρομική ἰσχύ.

Ἀπό ἄποψη ἡλικίας ὁ ὑπό λιβεριανή σημαία στόλος παρουσιάζει τήν ἀκόλουθη εἰκόνα: Ἐπί συνόλου 1.658 πλοίων, τά 276 ἤτοι ποσοστό 16,6% εἶναι ἡλικίας κάτω τῶν 4 ἐτῶν, 445 πλοῖα ἤτοι ποσοστό 27% εἶναι 5-9 ἐτῶν, 634 πλοῖα ἤτοι ποσοστό 38% εἶναι 10-14 ἐτῶν, 249 πλοῖα ἤτοι ποσοστό 15% εἶναι 15-19 ἐτῶν καί μόνο 54 πλοῖα ἤτοι ποσοστό 3,2% εἶναι ἄνω τῶν 20 ἐτῶν.

Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δύναμη: 2.256 πλοῖα 11.567.117 τον. γκρός, 16.871.643 τον. d.w.

Ἀδιάκοπη συνεχίστηκε καί κατά τό λῆξαν ἔτος ἡ συρρίκνωση τοῦ βρεταννικοῦ νηολογίου, τοῦ ὁποίου ἡ δύναμη περιορίστηκε σέ 600 ποντοπόρα πλοῖα μεταφορικῆς ἱκανότητος 15 ἑκατ. τόννων, πού δέν ἀντιπροσωπεύουν παρά τό 3% τοῦ παγκόσμιου τονν. Παράλληλη σχεδόν ὑπῆρξε ἡ ὑπό ξένες σημαῖες μεταφορά βρεταννικοῦ τονν, τό ὁποῖο ὑπολογίζεται ὅτι ἔφθασε τά 7 ἑκατ. τόννων. Ἀξιοσημείωτη ἐν προκειμένω εἶναι καί ἡ χρησιμοποίηση ὡς καταφυγίου τοῦ ἰδιορρύθμου νηολογίου τῆς νήσου Mah, κατά τό πρότυπο καί ἄλλων εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν. Μεσοῦντος τοῦ ἔτους ἐγνώσθη ἀφενός μέν ὅτι ἡ BP Shipping, ἀπεφάσισε νά μεταφέρει 30 δεξαμενόπλοιά της ἀπό τό βρεταννικό νηολόγιο σέ ξένες σημαῖες καί ἀφετέρου ὅτι τέσσερις γνωστές ναυτιλιακές ἑταιρίες προτίθενται ἐπίσης νά ἀποσύρουν τά πλοῖα τους ἀπό τό βρεταννικό νηολόγιο. Πρόκειται γιά τίς ἑταιρίες Furness Withy πού θά ἀποσύρει 10 πλοῖα, Jebsen ἑπτά πλοῖα, Canadian Pacific πέντε πλοῖα καί Souters τρία πλοῖα. Ἐξάλλου ὡς ἕνα εἶδος σκανδάλου θεωρεῖται τό ἐνδεχόμενο νά περιέλθει ἡ ὡς ἄνω ἑταιρία Furness Withy ὑπό τόν ἔλεγχο τοῦ συγκροτήματος Τούνγκ τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἐνῶ ἐπίμο-

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

νες φῆμες φέρουν ὅτι τόν πραγματικό ἔλεγχό της κατέχει ἡ Κινεζική κυβέρνηση.

Μέ τά δεδομένα αὐτά διερωτῶνται οἱ ἁρμόδιοι παράγοντες ἄν ἡ Μ. Βρετανία θά εἶναι σέ θέση νά ἐξασφαλίσει τίς βασικές της μεταφορές σέ περίπτωση κρίσεως. Κατά τήν ἐτήσια ἔκθεση τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου οἱ δυσκολίες πού ἀντιμετωπίζει ὁ βρετανικός ἐφοπλισμός εἶναι κυρίως χρηματοδοτικοῦ χαρακτήρα, δεδομένου ὅτι οἱ Τράπεζες ἐπιδεικνύουν συνεχῶς αὐστηρότερη στάση ἔναντι τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐνῶ παράλληλα τά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως γίνονται διαρκῶς πιό δυσβάστακτα λόγω τῆς ὑψηλῆς φορολογίας καί τῶν κοινωνικῶν ἐπιβαρύνσεων. Γι' αὐτό καί ἡ μεταφορά ὑπό ξένη σημαία ἀποτελεῖ σχεδόν τή μόνη λύση γιά τόν ἐφοπλιστή πρίν ἀπό τήν ἐκποίηση τοῦ πλοίου του. Τέλος ἕνα ἄλλο ἀνησυχητικο φαινόμενο εἶναι ἡ σχεδόν παντελής ἀπουσία παραγγελιῶν γιά νέα πλοῖα μέ τήν παράλληλη συνεχῆ αὔξηση τῆς μέσης ἡλικίας τοῦ βρετανικοῦ στόλου. Ὑπάρχουν βέβαια παραγγελίες βρετανῶν ἐφοπλιστῶν γιά καινούργιο τονναζ τῆς τάξεως τῶν 250.000 τόννων ἀλλά ἀπό αὐτά μόνο 27.000 τόννοι ἔχουν παραγγελθεῖ σέ ἐθνικά ναυπηγεῖα.

Στόν ναυπηγικό τομέα οἱ ἐξελίξεις πού παρετηρήθησαν στή διάρκεια τοῦ ἔτους ἦταν ἡ συνέχιση τῆς ἰδιωτικοποιήσεως ναυπηγικῶν μονάδων. Ἔτσι τό ναυπηγεῖο Vickers πουλήθηκε σέ ἰδιωτικό οἰκονομικό συγκρότημα στό ὁποῖο μετέχουν οἱ ἐργαζόμενοι καί ἡ διοίκηση τῆς ἑταιρίας, ἀντί τιμῆς 60 ἑκατ. λιρῶν καί συμμετοχῆς στά κέρδη τοῦ ναυπηγείου. Ἡ πώληση πραγματοποιήθηκε ὕστερα ἀπό τήν ἀπόρριψη τῆς μεγαλύτερης προσφορᾶς τῆς ἑταιρίας Trafalgar House λόγω τοῦ ὅρου περί περιορισμοῦ τῆς παραγωγῆς καί μειώσεως τοῦ προσωπικοῦ. Ὡς γνωστόν τό ἐν λόγω ναυπηγεῖο εἰδικεύεται κυρίως σέ πολεμικά πλοῖα καί πυρηνικά ὑποβρύχια, τό δέ καρνέ τῶν παραγγελιῶν του καλύπτεται μέχρι τό 1990 ἀπό τή ναυπήγηση τῶν ὑποβρυχίων τοῦ προγράμματος Τράϊντεντ. Ἄλλο σημαντικό γεγονός ὑπῆρξε ἡ ὑπό τῆς ἐθνικοποιημένης British Shipbuilders δημιουργία μιᾶς νέας ἑταιρίας, τῆς North - East - Shipbuilders Ltd ἡ ὁποία θά ἀναλάβει τή διαχείριση τῶν τριῶν μονάδων τῆς βορειοατλαντικῆς ἀκτῆς ἤτοι τοῦ Austin Pickersgill, τοῦ Sanderland καί τοῦ Smiths Dock.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δύναμη: 2.107 πλοῖα, 9.294.630 τον. γκρός, 14.202.683 τον. d.w.

Ἀφοῦ κατά τό 1985 ἡ νορβηγική ναυτιλία πέρασε τό χειρότερο ἔτος τῆς ἱστορίας της, ξεκίνησε τό 1986 μέ 680 πλοῖα καί 27 γεωτρύπανα 15,5 ἑκατ. τόννων, ἐντός δέ τοῦ πρώτου τριμήνου εἶχε μειωθεῖ κατά 32 ἀκόμη σκάφη πέφτοντας κάτω τῶν 15 ἑκατ. τόννων. Ὑπολογίζεται πάντως ὅτι ἄλλα 350 πλοῖα 10 περίπου ἑκατ. γκρός νορβηγικῆς πλοιοκτησίας τελοῦν ὑπό ξένες σημαῖες. Πέραν τῆς μακρόχρονης παγκόσμιας κρίσεως πού μαστίζει τή ναυτιλία, ὡς κύρια αἰτία τῆς ναυτιλιακῆς κάμψεως τῆς χώρας θεωρεῖται τό ὑψηλό κόστος ἐκμεταλλεύσεως, τό ὁποῖο καί ἐξηγεῖ τή στροφή πρός τά ξένα νηολόγια.

Στήν καταπολέμηση τῆς βασικῆς αὐτῆς αἰτίας κατατείνουν διάφορες προσπάθειες, ὅπως εἶναι ἡ μείωση τῆς συνθέσεως γιατήν ὁποία ἀρκετοί πλοιοκτῆτες πειραματίζονται μέ πληρώματος τῶν 13 ἤ καί τῶν 10 ἀνδρῶν, πράγμα πού ἐπιφέρει οἰκονομία 400.000 δολλαρίων ἐτησίως χωρίς νά δημιουργεῖ προβλήματα ἀσφαλείας. Ἄλλες προσπάθειες εἶναι ἡ δυνατότης ναυτολογήσεως ξένων πληρωμάτων μέ τοπικούς μισθούς, ἡ φορολογική ἀπαλλαγή τῶν ξένων ἐπενδυτῶν, ἡ ἐλευθερία ἀλλαγῆς σημαίας κ.λπ. Ἡ ἐπίτευξη μάλιστα ὁρισμένων ἐκ τῶν διευκολύνσεων αὐτῶν ἐπιδιώκεται παράλληλα μέ τή δημιουργία ἑνός «ἀνοικτοῦ» νηολογίου σέ νορβηγικό ἔδαφος, πού θά ἐπιτρέπει τή μή πλήρη ἐφαρμογή τῆς αὐστηρῆς νορβηγικῆς νομοθεσίας, ὥστε νά περιορισθεῖ τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως. Σάν τέτοιο ἔδαφος ἐπελέγη τό νησί Σβάλμπαρντ στήν Ἀρκτική τό ὁποῖο ἐνῶ ἀνήκει στή Νορβηγία ὑπάγεται σέ εἰδικό διεθνές καθεστώς. Ἡ κυβέρνηση μελετᾶ τό θέμα ἀπό κάθε πλευρά.

Ἐξάλλου, ἐπωφελούμενοι τῶν εὐνοϊκωτέρων συνθηκῶν πού σημειώθηκαν στήν ἀγορά τῶν τάνκερς, πολλοί νορβηγοί ἐφοπλιστές προέβησαν σέ ἀθρόες παραγγελίες νέων δεξαμενοπλοίων. Ἔτσι ἡ ἑταιρία Μπέργκεσεν παράγγειλε ἕνα VLCC σέ νοτιοκορεάτικο ναυπηγεῖο ἀντί 41 ἑκατ. δολλαρίων. Ἐπίσης μέ νοτιοκορεατικά ναυπηγεῖα διαπραγματεύονται τήν κατασκευή μεγάλων τάνκερς οἱ ἐφοπλιστικοί οἶκοι Olsen, Bulls, Tankrederi καί Simonsen. Νορβηγοί ἐπίσης ἀγόρασν δύο τουρκικά ULCC τῶν 425.000 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1976.

Στίς ἀρχές τοῦ ἔτους οἱ παραγγελίες γιά λογαριασμο τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀνέρχονταν σέ 74 πλοῖα συνολικῆς ἀξίας 14 δισεκ. κορωνῶν καί ἑπτά πλωτές μονάδες ἐξορρύξεως συνολικῆς ἀξίας 7 δισ. κορωνῶν. Ἀπό τά 74 πλοῖα τά 43 θά τεθοῦν ὑπό ἐθνική σημαία καί τά ὑπόλοιπα 31 ὑπό ξένες σημαῖες ἀλλά ὑπό νορβηγικό ἔλεγχο. Ἀπό τίς ἑπτά πλωτές ἐξέδρες οἱ ἕξι θά νηολογηθοῦν στό ἐθνικό νηολόγιο καί μία στο ἐξωτερικό.

Ὅπως εἶναι γνωστό, μεγάλα συμφέροντα διατηρεῖ ὁ νορβηγικός ἐφοπλισμός στόν τομέα τῶν πλωτῶν ἐξεδρῶν, ἡ ἀγορά τῶν ὁποίων ὅμως θεωρεῖται ὅτι τελεῖ στό χεῖλο τῆς καταρρεύσεως. Ἀπό τά 63 φρέατα τά ὁποῖα προβλεπόταν νά ἀνοιχτοῦν τό 1986 μόνο τά 35 ἐλπίζεται νά διατρυθοῦν τελικά.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Δύναμη: 1.334 πλοῖα, 4.324.135 τον. γκρός, 5.993.883 τον. d.w.

Μέ σχεδόν ἀμετάβλητη τή δύναμή του ὁ Ὁλλανδικός ἐμπορικός στόλος παραμένει καί ἐφέτος στό ἐπίπεδο τῶν 4 ἑκατ. τον.γκρός καί κρατᾶ τήν 23η θέση στήν παγκόσμια κλίμακα. Ὁ στόλος αὐτός περιλαμβάνει 1.334 πλοῖα, ἐξ ὧν: 27 τάνκερς 667.725 τον. γκρός, 48 χημικά -πετροχημικά 338.737 τον. γκρός, 13 ὑγραεριοφόρα 62.454 τον. γκρός, 16 μπάλκερς - μεταλλευματοφόρα 523.814 τον. γκρός, 492 γενικοῦ φορτίου 1.486.362 τον. γκρός, 17 κοντέϊνερς 546.826 τον. γκρός καί 26 ἐπιβατηγά καί φέρυ-μπώτ 194.659 τον. γκρός. Ἐκτός τῶν ἁλιευτικῶν καί τῶν ἄλλων βοηθητικῶν πλοίων ἡ Ὁλλανδία κατέχει συμαντικό ἀριθμό ρυμουλκῶν - ναυαγοσωστικῶν λιμένος καί ἀνοικτῆς θαλάσσης (σύνολο 132 σκάφη 86.908 τον. γκρός) καθώς καί σλεπίων - βυθοκόρων (56 σκάφη 189.087 τον. γκρός).

Πρό τῆς κοινῆς μοίρας τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ἡ Ὁλλανδία ἀφενός μέν ἐνισχύει τό ναυτιλιακό ἐπενδυτικό πρόγραμμά της παρέχοντας ἐπιχορηγήσεις καί πιστώσεις ὄχι μόνο γιά τή ναυπήγηση νέων πλοίων ἀλλά καί γιά τήν ἀγορά παλαιῶν, ἀφετέρου δέ ἐξεμεταλλεύθη τό εἰδικό καθεστώς τῶν Ὁλλανδικῶν Ἀντιλλῶν γιά τή δημιουργία «θυγατρικοῦ» νηολογίου ἱκανοῦ νά προσελκύσει τά ὁλλανδικά πλοῖα λόγω τῶν παρεχομένων διευκολύνσεων καί ἀπαλλαγῶν. Χαρακτηριστικό τοῦ εὐνοϊκοῦ ἐπενδυτικοῦ κλίματος εἶναι τό γεγονός ὅτι ὁρισμένες Νορβηγικές ἑταιρίες (Jo Chemicals, Rotterdam - Ship - Management κ.λπ.) μετέφεραν τά πλοῖα τους στήν ὁλλανδική σημαία.

Στό ναυπηγικό τομέα τό σημαντικώτερο γεγονός τοῦ ἔτους ὑπῆρξε ἡ προγραματισθεῖσα λειτουργία νέου ναυπηγείου στό Ἄμστερνταμ (στή θέση τοῦ χρεοκοπήσαντος ADM) ὑπό τόν ἔλεγχο τῆς Appledore καί μέ τήν ἐνίσχυση τοῦ Κράτους καί τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Ἄμστερνταμ καθώς καί ἡ συμφωνία συνεργασίας 20 καί πλέον ναυπηγικῶν μονάδων τῆς χώρας μέ στόχο τή βελτίωση τῆς συναγωνιστικῆς θέσεως τῆς Ὁλλανδικῆς ναυπηγοβιομηχανίας. Ἡ ἐν λόγω «ναυπηγική ἕνωση» περιλαμβάνει πολλά γνωστά ναυπηγεῖα (Verolme, Schelde, Van der Giesen κ.λπ.) καί διαθέτει προσωπικό ἄνω τῶν 4.000 ἐργατοτεχνιτῶν.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Δύναμη: 5.252 πλοῖα 41.305.009 τον. γκρός, 68.349.383 τον. d.w.

Μέ αὔξηση τοῦ τοννάζ πού δέν ξεπέρασε τούς 630.000 τόννους, ὁ ὑπό τή σημαία τοῦ Παναμᾶ στόλος διετήρησε τή δεύτερη θέση, ἐπόμενος μόνο τῆς Λιβερίας. Ἔναντι τῆς περσινῆς ἐντυπωσιακῆς αὐξήσεως τῶν 3,5 ἑκατομ. τόννων, ἡ ὁποία ἦταν ἀπό τίς μεγαλύτερες τῶν τελευταίων ἐτῶν (μέ ἐξαίρεση τό 1982 ὁπότε εἶχε αὐξηθεῖ κατά 5 περίπου ἑκατομ. τόννους) ἡ ἐφετεινή αὔξηση θεωρεῖται μικρή, ἀποδιδόμενη στή γενικώτερη συρρίκνωση τοῦ παγκόσμιου τοννάζ, τό ὁποῖο στό χρόνο ἔχασε 11,4 ἑκατ. τον. γκρός.

Ἡ σύνθεση τοῦ παναμαϊκοῦ στόλου τήν 1 Ἰουλίου 1986 ἀναλύεται ὡς ἀκολούθως: 407 πετρελαιοφόρα 8.208.806 τον. γκρός, 165 χημικά καί μικτά 983.037 τον. γκρός, 61 χημικῶν προϊόντων 366.922 τον. γκρός, 79 ὑγραεριοφόρα 467.809 τον. γκρός, 868 μικτά (bulk oil καί ore bulk) 17.399.973 τον. γκρός, 2.113 γενικοῦ φορτίου 9.159.256 τον. γκρός, 140 κοντέϊνερόπλοια 1.904.521 τον. γκρός καί 83 ὀχηματοφόρα 1.191.587 τον. γκρός. Περιλαμβάνει ἐπίσης 94 ἐπιβατικά καί φέρρυ - μπώτ 538.020 τον. γκρός, 19 ἐργοστάσια ἁλιευμάτων 18.847 τον. γκρός, 357 ἁλιευτικά 137.145 τον. γκρός, 229 ἀνεφοδιαστικά 182.726 τον. γκρός, 425 ρυμουλκά 191.644 τον. γκρός, 10 πλωτές βυθοκόρους 17.232 τον. γκρός, 13 σκάφη μεταφορᾶς ζώντων ζώων 33.580 τον. γκρός, 52 σκάφη ἐρευνῶν 44.625 τον. γκρός καί 132 διάφορα μή ἐμπορικά σκάφη 456.753 τον. γκρός.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ Παναμᾶς κατέχει τήν πρώτη θέση σέ μικτά ore-bulk carriers μέ 868 μονάδες 17.399.973 τον. γκρός, ἐνῶ στά πετρελαιοφόρα κατέχει τή δεύτερη θέση μέ 540 μονάδες 5.756.298 τον. γκρός, ἐπόμενος μόνο τῆς Λιβερίας πού κατέχει 1.288 πετρελαιοφόρα 12.364.630 τον. γκρός.

Σέ ἡλικία πλοίων ὁ ὑπό παναμαϊκή σημαία στόλος ἔχει τήν ἀκόλουθη σύνθεση: 1.065 πλοῖα (ποσοστό 20,3%) εἶναι κάτω τῶν 5 ἐτῶν, 870 πλοῖα (16,5%) 5-9 ἐτῶν, 1.043 πλοῖα (19,8%) 10-14 ἐτῶν, 927 πλοῖα (17,6%) 15-19 ἐτῶν, 553 πλοῖα (10,5%) 20-24 ἐτῶν, 335 πλοῖα (6,3%) 25-29 ἐτῶν καί 459 πλοῖα (8,7%) ἄνω τῶν 30 ἐτῶν.

ΣΟΒ. ΕΝΩΣΗ

Δύναμη: 6.726 πλοῖα 24.960.888 τον. γκρός, 28.145.633 τον. d.w.

Σταθερά στήν πέμπτη βαθμίδα τῆς παγκόσμιας ναυτιλιακῆς κλίμακος ἡ Σοβιετική Ἕνωση, προσέθεσε φέτος 215.000 τόννους στό συνολικό τοννάζ τοῦ στόλου της μολονότι ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων ἐμφανίζεται μειωμένος.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ σοβιετικός στόλος περιλαμβάνει: 421 τάνκερς 4.110.213 τον. γκρός, 11 ὑγραεριοφόρα 186.625 τον. γκρός, 181 μικτά 3.433.324 τον. γκρός, 1.574 φορτηγά 7.602.520 τον. γκρός, 54 κοντέϊνερς 706.342 τον. γκρός, 250 ἐπιβατηγά καί φέρυ 687.599 τον. γκρός, 526 πλοῖα κατεργασίας καί μεταφορᾶς ἁλιευμάτων 3.165.237 τον. γκρός, 2.815 ἁλιευτικά 3.682.143 τον. γκρός, 59 ἀνεφοδιαστικά 36.012 τον. γκρός, 455 ρυμουλκά καί ναυαγοσωστικά 307.799 τον. γκρός, 43 πλωτές βυθοκόρους 93.102 τον. γκρός, 37 παγοθραυστικά 242.137 τον. γκρός, 178 πλοῖα ἐρευνῶν 346.927 τον. γκρός καί 110 διάφορα ἄλλα 299.486 τον. γκρός.

Ἀσχέτως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ὁ ὁποῖος παρουσιάζει διακυμάνσεις ἡ ἀπό τό 1968 (ὁπότε ὁ σοβιετικός στόλος ὑπερέβη τά 10 ἑκατ. τον. γκρός) αὔξηση τοῦ τοννάζ εἶναι σταθερή, χωρίς καμία ὑποχώρηση, μέ μέσο ὅρο αὐξήσεως κατά 1 περίπου ἑκατ. τόν. ἐτησίως στή περίοδο μέχρι τό 1978 καί κατά 400.000 ἐτησίως στή περίοδο 1979-1986.

Χαρακτηριστική εἶναι ἡ σύνθεση τοῦ σοβιετικοῦ στόλου σέ μεγάλο ἀριθμό: α) μικρῶν φορτηγῶν μέ μέση χωρητικότητα 5 χιλιάδων τόνων, β) ἁλιευτικῶν καί πλωτῶν ἁλιευτικῶν ἐργοστασίων τῶν ὁποίων τό συνολικό τοννάζ φθάνει τά 7 ἑκατομ. τον. γκρός, γ) παγοθραυστικῶν καί δ) πλοίων ἐπιστημονικῶν καί λοιπῶν ἐρευνῶν. Ἡ Σοβιετική Ἕνωση δέν διαθέτει πολύ μεγάλα πλοῖα δεδομένου ὅτι μόνο 11 μπάλκερς εἶναι μεταξύ 50-70.000 τόν. καί μόνο 6 τάνκερς εἶναι μεταξύ 80-90.000 τόν. Ὡς πρός τήν ἡλικία τοῦ στόλου, τό ποσοστό τῶν πλοίων μέχρι 4 ἐτῶν φθάνει τό 14% τοῦ συνόλου, τῶν ἡλικίας 5-9 ἐτῶν ποσοστό 15,5%, τῶν ἡλίας 10-14 ἐτῶν ποσοστό 19,5%, τῶν ἡλικίας 15-19 ἐτῶν ποσοστό 22%, τῶν ἡλίας 20-24 ἐτῶν ποσοστό 16%, τῶν ἡλικίας 25-29 ἐτῶν ποσοστό 7,8% καί τῶν ἄνω τῶν 30 ἐτῶν ποσοστό 4%.

Εἰδικώτερα στά μέν τάνκερς ποσοστό 30% εἶναι μικρότερα τῶν 10 ἐτῶν, ἐνῶ στά μπάλκερς τό ποσοστό αὐτό φθάνει τό 60%. Γενικῶς πάντως τά στοιχεῖα αὐτά δείχνουν ὅτι ὁ σοβιετικός στολος δέν εἶναι ἐκσυγχρονισμένος, δεδομένου ὅτι πλέον τοῦ ἡμίσεος εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 10 ἐτῶν καί πλέον τοῦ 70% εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δύναμη: 660 πλοῖα, 2.516.614 τον. γκρός, 3.037.436 τον. d.w.

Πρό 10 μόλις ἐτῶν ἡ ναυτικώτατη Σουηδία διέθετε στόλο 8 ἑκατομ. τον. γκρός, ἐπόμενη μόνον τῶν μεγάλων ναυτικῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου. Σήμερα ὁ στόλος της, ἀφοῦ ἔχασε ἄλλους 650.000 τόνους μέσα στό ἔτος, δέν ὑπερβαίνει τά 2,5 ἑκατ. τον. γκρός καί ἡ θέση της βρίσκεται στή 32η βαθμίδα τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ὁ ὑπό Σουηδική σημαία ἐμπορικός στόλος στά μέσα τοῦς ἔτους περιελάμβανε: 68 τάνκερς 473.462 τον. γκρός, 25 πλοῖα χημικῶν προϊόντων 114.702 τον. γκρός, 2 ὑγραεριοφόρα 81.212 τον. γκρός, 11 μικτά μπάλκερς 180.662 τον. γκρός, 210 φορτηγά 996.863 τον. γκρός, 9 κοντέϊνερς καί αὐτοκινητοφόρα 188.310 τον. γκρός, 110 ἐπιβατικά καί φέρυ 236.639 τον. γκρός καί διάφορα ἄλλα σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας.

Ἡ κρατική ἑταιρία Zenit Shipping, πραγματοποίησε τή μεγαλύτερη ἐκποίηση τῆς ἐποχῆς μέ τήν ὁμαδική πώληση τοῦ στόλου τῶν μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων της ἔναντι συνολικοῦ τιμήματος 75 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἀγοραστής ἦταν ἡ ἐπίσης Σουηδική ἑταιρία Argonaut. Στόν πωληθέντα στόλο περιλαμβάνονταν 2 δεξαμενόπλοια τῶν 375.000 τον. d.w., 3 τῶν 155.000 τον. d.w. καί 5 τῶν 128.000 τον. d.w. Ὕστερα ἀπό τό ὁμαδικό αὐτό ξεπούλημα ἡ ἑταιρία Zenit ἔμεινε μέ 8 ἐν ὅλω πλοῖα ὧν 6 πλοῖα ψυγεῖα καί 2 ὑγραεριοφόρα.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Δύναμη: 416 πλοῖα 8.179.670 τον. γκρός, 13.664.489 τον. d.w.

Κερδίζοντας τρεῖς βαθμίδες στή διεθνῆ κλίμακα καί ὑποσκελίζοντας τήν Ἰταλία, Γαλλία καί Κορέα, τό Χόγκ Κόγκ ἔφθασε στήν ἐνδέκατη θέση τοῦ παγκόσμιου ναυτιλιακοῦ πίνακα μέ προσθήκη 1.322.000 τον. γκρός. Ἔτσι τό σύνολο τῆς δυνάμεως τοῦ στόλου ἀνῆλθε σέ 416 πλοῖα 8.179.670 τον. γκρός.

Ἀναλυτικά ἡ δύναμη αὐτή συντίθεται ὡς ἀκολούθως: 31 πλοῖα 846.155 τον. γκρός, ἐννέα χημικά 125.118 τον. γκρός, τέσσερα ὑγραεριοφόρα 129.230 τον. γκρός, 17 O/O 1.202.432 τον. γκρός, 141 OBO 4.887.192 τον. γκρός, 50 γενικοῦ φορτίου 428.987 τον. γκρός, 21 κοντεϊνερόπλοια 475.284 τον. γκρός καί 95 ἐπιβατικά καί φέρρυ μπώτ 53.032 τον. γκρός. Τά ὑπόλοιπα εἶναι σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας.

Ἀνεκοινώθη ἐπισήμως ὅτι τό νέο νηολόγιο τοῦ Χόγκ Κόγκ θά ἰσχύσει ἀπό τό 1991. Θά εἶναι ἀνεξάρτητο καί θά ὑποχρεώνει τά πλοῖα του νά φέρουν τίς σημαῖες τῆς Μ. Βρεταννίας καί τοῦ Χόγκ Κόγκ. Ἡ ἐγγραφή σ' αὐτό θά ἐπιτρέπεται σέ πλοῖα πού ἀνήκουν σέ νομικά ἤ φυσικά πρόσωπα πού ἐδρεύουν ἐκεῖ. Ἄλλοι ὅροι τοῦ νέου νηολογίου ἀφοροῦν στήν ἀναγνώριση τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος καί ὁρισμένων ἄλλων χωρῶν (καί ὄχι μόνο τῆς Μ. Βρεταννίας) καί στήν ἄρση τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως πλοιάρχου καί πρώτου μηχανικοῦ Βρεταννῶν. Τά ἀνωτέρω ἔγιναν ἀποδεκτά ἀπό τίς Κυβερνήσεις Μ. Βρεταννίας καί Κίνας

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από **Πάτρα, Κέρκυρα** και **Ηγουμενίτσα**
για **Μπρίντιζι**

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

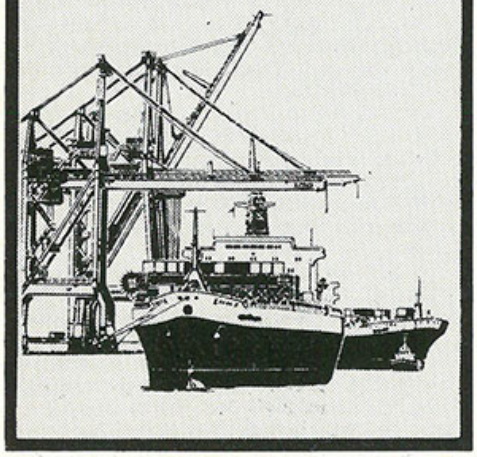
νέα γραμμή **ΛΥΔΙΑ**
ΠΑΤΡΑ **ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ** ΚΕΡΚΥΡΑ **ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412
Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ἡ ἐργασιακή εἰρήνη

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ ἐκπληκτική πρόοδος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στηρίχθηκε κατά ἕνα μεγάλο ποσοστό στήν ἐργασιακή εἰρήνη πού ἐπικρατοῦσε ἐπί σειρά ἐτῶν στά ἑλληνικά πλοῖα: Οἱ δύο κύριοι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας, οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ ναυτικοί μας, προχώρησαν ἑνωμένοι καί χωρίς περιπλοκές ἤ συγκρούσεις στήν κατάκτηση τοῦ πόντου.

Αὐτό σημαίνει ὅτι γιά νά μπορέσουμε νά πετύχουμε τόν διπλό στόχο πού ἐπιδιώκουμε μέ τά τελευταῖα μέτρα, τό σταμάτημα δηλαδή τῆς μεταναστεύσεως καί τόν ἐπαναπατρισμό ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο, χρειάζεται νά διατηρήσουμε τήν ἐργασιακή εἰρήνη στό χῶρο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, χρειάζεται νά βροῦμε ἕναν τρόπο ὥστε οἱ διαφορές πού ἀναπόφευκτα θά ὑπάρχουν μεταξύ τῶν δύο κύριων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας νά μήν καταλήγουν σέ σύγκρουση.

Μέ δυό λόγια χρειάζεται νά δημιουργήσουμε καί νά καθιερώσουμε ἕνα διαιτητικό ὄργανο μέ ἀδέκαστη κρίση ὥστε οἱ ἀποφάσεις του νά μήν ἐπιδέχονται καμμιά ἀμφισβήτηση καί νά εἶναι δεσμευτικές καί γιά τά δύο μέρη.

Ἀλλιῶς ὅλοι ἐκεῖνοι, οἱ ὁποῖοι γιά διάφορους λόγους πού δέν εἶναι τοῦ παρόντος ἐπιδιώκουν συνεχῶς τή σύγκρουση μεταξύ τῶν δύο κύριων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, θά ἔχουν τή δυνατότητα νά ἐκμεταλλεύονται, κατά τό δοκοῦν, τίς ἀναφυόμενες ἑκάστοτε διαφορές γιά νά πετυχαίνουν τούς δικούς τους στόχους.

Οἱ ἄλλοι καί ἐμεῖς

Στήν ἐγκύκλιο τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ πρός τίς λιμενικές ἀρχές γιά τά μέτρα πρός ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἡ ὁποία δημοσιεύεται σέ ἄλλες στῆλες, ἀναφέρονται καί τά ἀνάλογα μέτρα πού ἔχουν ληφθεῖ σέ ἄλλες ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακές χῶρες καθώς καί οἱ προσπάθειές τους γιά τή δημιουργία ἀνοικτῶν «θυγατρικῶν νηολογίων» γιά νά ἐπιτύχουν φθηνότερο κόστος διαχειρίσεως γιά τά ἐθνικά τους πλοῖα.

Γιά τό θέμα αὐτό ἀναφέρονται συγκεκριμένα τά ἑξῆς γιά δύο χῶρες (τήν Ἀγγλία καί τή Γαλλία) τή βοήθεια τῶν ὁποίων ζητοῦν (βοήθεια ἡ ὁποία φυσικά παρέχεται ἁπλόχερα) οἱ καρεκλοκένταυροι τῶν ἑλληνικῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων καί εἰδικότερα ἐκεῖνοι πού ἔχουν συνεχῶς στραμμένο τό βλέμμα πρός Ἀνατολάς ἀλλά χρησιμοποιοῦν τίς «ὑπηρεσίες» τῶν Δυτικῶν γιά νά πλήξουν τήν Ἑλληνική Ναυτιλία:

α. Ἀγγλία. Δημιούργησε τό εἰδικό νηολόγιο τῆς νήσου Μάν (νῆσος μεταξύ Ἀγγλίας καί Ἰρλανδίας). Τά νηολογούμενα σ' αὐτό πλοῖα ἔχουν μειωμένη φορολογία καί μειωμένο ἐργατικό κόστος.

Τό σημαντικό στήν περίπτωση αὐτή εἶναι ὅτι μέ σύμφωνη γνώμη τῶν Ἄγγλων ναυτικῶν, ἡ Διεθνής Ὁμοσπονδία Μεταφορῶν (ITF) δέν χαρακτήρισε τό νηολόγιο αὐτό ὡς «ἀνοικτό», μέ τό αἰτιολογικό ὅτι οἱ πλοιοκτήτριες ἑταιρίες ἀνήκουν μόνο σέ Ἄγγλους καί ὅτι οἱ Κανονισμοί ἀσφαλείας εἶναι οἱ ἴδιοι μέ τούς ἰσχύοντες στό Ἀγγλικό νηολόγιο. Ἀλλά καί ἡ Ἀγγλική Ἕνωση Ναυτικῶν (National Union of Seamen, NUS δέν τό θεωρεῖ ὡς σημαία εὐκολίας.

β. Γαλλία. Δημιουργία νηολογίου στή νῆσο Kerguelen (Γαλλική ἀποικία στήν Ἀνταρκτική) Γιά ὁρισμένες κατηγορίες πλοίων ὅπου τά νηολογούμενα σ' αὐτό τό νηολόγιο πλοῖα, ***μποροῦν νά χρησιμοποιοῦν χαμηλόμισθα ἀλλοδαπά πληρώματα μέχρι τό 75% τῆς συνθέσεώς τους, ἀρκεῖ νά ὑπηρετοῦν στό πλοῖο τέσσερις Γάλλοι Ἀξιωματικοί.*** Τό μέτρο αὐτό συνοδεύεται ἀπο σειρά ἄλλων οἰκονομικῶν καί ἐργατικῶν διευκολύνσεων.

Εἶναι αὐτονόητο ὅτι δέν δημοσιεύουμε τό ἀνωτέρω ἀπόσπασμα γιά τούς καρεκλοκένταυρους τῶν ἑλληνικῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων οἱ ὁποῖοι ὅλα αὐτά τά γνωρίζουν, ἀλλά γιά τούς ναυτικούς μας πού ταξιδεύουν. Καί τούς ὑπενθυμίζομε ὅτι στή διάρκεια τῆς πρόσφατης ἀπεργίας πού εἶχαν κηρύξει οἱ καρεκλοκένταυροι ὑπογράμμιζαν σέ ὅλους τούς τόνους ὅτι εἶχαν ἐξασφαλίσει τή συμπαράσταση τῆς ITF καί ὅλων τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, συμπεριλαμβανομένων φυσικά τῶν ἀγγλικῶν καί τῶν γαλλικῶν, οἱ ὁποῖες, ὅμως, ἀποδέχονται γιά τά μέλη τους ρυθμίσεις τίς ὁποῖες θέλησαν νά καταπολεμήσουν οἱ δικοί μας!

Μέ τήν εὐκαιρία ἀπευθύνομε καί ἕνα ἐρώτημα κυρίως πρός τούς καρεκλοκένταυρους πού ἔχουν συνεχῶς στραμμένο τό βλέμμα πρός Ἀνατολάς: Σέ πόσα καί σέ ποιά ἑλληνικά πλοῖα πού βρίσκονταν σέ σοβιετικά λιμάνια καί σέ λιμάνια τῶν ἄλλων ἀνατολικῶν χωρῶν ἀπό 1-20 Δεκεμβρίου ἐκδηλώθηκε ἡ ἀπεργία πού εἶχε κηρύξει ἡ ΠΝΟ;

●

Η ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΥΞΗΣΕΩΝ

Ἡ Νομική Ἐπιτροπή τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν ἀποφάνθηκε, σύμφωνα μέ πληροφορίες, ὅτι ἡ ὑπουργική ἀπόφαση μέ τήν ὁποία καθορίσθηκαν οἱ ὅροι ἀμοιβῆς καί ἐργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων καί μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων ἔχει ἐκδοθεῖ κατ' ἐξουσιοδότηση νόμου καί ἔχει δημοσιευθεῖ στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως καί συνεπῶς εἶναι ἐκτελεστή, ἀνεξάρτητα ἀπό τήν προσφυγή τῆς ΠΝΟ πρός τό Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας μέ τήν ὁποία ζητεῖται ἡ ἀκύρωσή της.

Γιά τό θέμα αὐτό ἀναφέρεται ὅτι ὑπῆρξε καί τηλεγράφημα τοῦ ΥΕΝ πρός τήν Ε.Ε.Ε. στό ὁποῖο τονίζεται ὅτι ἡ ἐφαρμογή τῆς ἀποφάσεως εἶναι ὑποχρεωτική, ἐνῶ ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρής, στή συνάντησή του μέ τούς ναυτιλιακούς συντάκτες, στίς 14 Ἰανουαρίου, ἀπαντώντας σέ σχετική ἐρώτηση δήλωσε ὅτι εἶναι νομικῶς ἀδιανόητο νά μήν καταβάλλονται οἱ αὐξήσεις πού προβλέπει ἡ ὑπουργική ἀπόφαση. Ὑπάρχει, εἶπε ὁ Ὑπουργός, μία πράξη ἡ ὁποία εἶναι νομότυπη καί ἰσχύει ἀνεξάρτητα ἀπό τήν προσφυγή τῆς ΠΝΟ στό Συμβούλιο Ἐπικρατείας.

●

Η ΠΡΟΦΥΛΑΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ὀργανώνει τή Δευτέρα ἐνημερωτική διάλεξη γιά τά μέτρα προφυλάξεως τῶν ναυτικῶν ἀπό τό AIDS. Ἡ διάλεξη θά δοθεῖ στή 1 τό μεσημέρι στό Δημοτικό Θέατρο τοῦ Πειραιῶς ἀπό τόν καθηγητή Κοινωνικῆς Ἰατρικῆς τοῦ Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κ. Γεώργ. Παπαευαγγέλου, διευθυντή τοῦ Κέντρου Ἀναφορᾶς AIDS τῆς Ὑγειονομικῆς Σχολῆς Ἀθηνῶν καί πρόεδρο τῆς Ἐθνικῆς Ἐπιτροπῆς AIDS καί ἡ εἴσοδος θά εἶναι ἐλεύθερη γιά τό κοινό.

Ταυτόχρονα, ὅπως ἀνακοινώθηκε, τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἑτοιμάζει μιά σειρά ἐνημερωτικῶν ἐντύπων πού θά σταλοῦν σέ ὅλους τούς Ἕλληνες ναυτικούς πού ταξιδεύουν μέσω τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων καί τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων καί αὐτό ἦταν ἐκεῖνο πού ἔπρεπε νά εἶχε γίνει πρωτίστως ἀφοῦ ἐν τῷ μεταξύ θά εἴχανε ἐνημερωθεῖ ἀπό τά προξενικά λιμεναρχεῖα γιά τά ἀνάλογα μέτρα πού ἔχουν ληφθεῖ ἀπό τίς ἄλλες ναυτιλιακές χῶρες γιά τήν προστασία τῶν ναυτικῶν τους ἀπό αὐτή τή σύγχρονη μάστιγα.

Βεβαίως, «κάλλιο ἀργά παρά ποτέ». Πρέπει ὅμως νά ὁμολογηθεῖ ὅτι αὐτό τό «ἀργά» ἐνδεχομένως θά ἦταν πολύ ἀργότερα ἤ καί νά μήν ὑπῆρχε ποτέ, ἄν δέν ὑπῆρχε ἡ εὐαισθησία πού ἔδειξε γιά τήν προστασία τῶν ναυτικῶν μας (καί τῶν οἰκογενειῶν τους) ἀπό τό AIDS ὁ ἴδιος ὁ ὑπουργός κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς — τά «Ναυτικά Χρονικά» πού ἀσκοῦν πάντοτε αὐστηρό ἀλλά ὑπεύθυνο ἔλεγχο τοῦ ἀπευθύνουν δημόσια συγχαρητήρια γι' αὐτή τήν εὐαισθησία του καί τήν προσπάθεια ἐνημερώσεως τῶν ναυτικῶν μας καί τῶν οἰκογενειῶν τους.

●

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ — ΦΑΝΤΑΣΜΑ

Ὁ Ὑπουργός κ. Ἀλεξανδρῆς δήλωσε τήν Τετάρτη ὅτι τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ βρίσκεται στή νομική ὑπηρεσία τοῦ Ταμείου

προκειμένου νά γίνουν οί προσαρμογές πού ἔχει ὑποδείξει ἡ νομοπαρασκευαστική ἐπιτροπή καί ἐν συνεχεία θά δοθεῖ στούς ἐνδιαφερόμενους καί στή δημοσιότητα.

'Αναμένομε.

●

Η ΤΙΜΗ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

'Η ἐφαρμογή τοῦ Φ.Π.Α. ἀπό τήν 1 'Ιανουαρίου δημιούργησε δύο προβλήματα: Τό πρῶτο εἶναι ἡ κατάργηση τοῦ τέλους 3% ἐπί τῶν εἰσιτηρίων τῆς ἀκτοπλοΐας ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ. Καί τό δεύτερο, τό τί θά γίνει μέ τά εἰσιτήρια τῆς ἀκτοπλοΐας στά ὁποῖα ἐφαρμόζεται Φ.Π.Α. 6%, ἐνῶ καταργήθηκε, ἐπίσης ἀπό τήν 1 'Ιανουαρίου ὁ Φ.Κ.Ε. (8%) — ποιός, δηλαδή θά ἐπωφεληθεῖ τελικά τή διαφορά 5% πού προκύπτει.

'Ο ὑπουργός κ. 'Αλεξανδρῆς ἀπαντώντας σέ σχετικά ἐρωτήματα τήν Τετάρτη, εἶπε, γιά τό πρῶτο θέμα, ὅτι ἀναμένει εἰδική ἔκθεση ἀπό τό ΝΑΤ γιά νά συζητήσει τό πρόβλημα μέ τόν ὑπουργό Οἰκονομικῶν, μέ τόν ὁποῖο ἐπίσης, ὅπως εἶπε, θά συζητήσει καί τό δεύτερο πρόβλημα, ποιός δηλαδή θά ἐπωφεληθεῖ τή διαφορά τοῦ 5%, οἱ πλοιοκτήτριες ἑταιρίες ἤ τό κοινό.

'Η δήλωση τοῦ ὑπουργοῦ ὅτι ἀναμένει εἰδική ἔκθεση ἀπό τό ΝΑΤ γιά τό πρόβλημα τῆς ἀπωλείας τοῦ τέλους τοῦ 3% δείχνει ὅτι τό θέμα αὐτό ἀπασχόλησε τή διοίκηση τοῦ ΝΑΤ μετά τήν ἐφαρμογή τοῦ Φ.Π.Α. καί φυσικά κανείς δέν ἐκπλήσσεται γι' αὐτή τήν ἀνεπάρκεια.

●

ΠΑΛΙ ΤΟ «ΒΑΛΙ ΠΕΡΟ»

'Επανερχόμαστε στήν ὑπόθεση τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου «Βάλι Πέρο» τό ὁποῖο ὑπῆρξε θύμα τῆς «συμμορίας τῆς Καλκούτας», ἑνός δηλαδή κυκλώματος πού δρᾶ ἀνεξέλεγκτα καί ὑπό τίς εὐλογίες τῆς ἐκεῖ τοπικῆς κυβερνήσεως σέ βάρος ξένων πλοίων, ἀλλά καί τῆς δικῆς μας ἀβελτηρίας πού δέν προστατέψαμε τή σημαία μας. Ὅπως δέν προστατέψαμε τή σημαία μας καί μέ τήν περίπτωση τοῦ δεξαμενοπλοίου «Τασία» τό πλήρωμα τοῦ ὁποίου καταταλαιπωρήθηκε ἐπί δύο χρόνια στή Νιγηρία, ἐνῶ στίς περιπτώσεις πλοίων ἄλλων χωρῶν καί οἱ 'Ινδοί καί οἱ Νιγηριανοί ἔβαλαν τήν οὐρά στά σκέλια ὅταν οἱ ἐνδιαφερόμενες κυβερνήσεις ἀντέδρασαν ὅπως ἔπρεπε νά ἀντιδράσουν καί ὕψωσαν λιγάκι τή φωνή τους.

Στήν περίπτωση τοῦ «Βάλι Πέρο» οἱ 'Ινδοί ἔγραψαν στά παλιά τους τά παπούτσια ὄχι μόνο τά μᾶλλον χλιαρά διαβήματα τῶν ἑλληνικῶν διπλωματικῶν ἀρχῶν, ἀλλά καί ἐκεῖνα γιά τά ὁποῖα συμφώνησαν καί περιελήφθησαν στό πρακτικό τῆς μικτῆς διϋπουργικῆς ἐπιτροπῆς 'Ελλάδος — 'Ινδίας πού συνῆλθε πρόσφατα.

'Αλλά πιό εὔγλωττα τά λέγει ἡ διαχειρίστρια ἑταιρία σέ πρόσφατο τηλεγράφημά της πρός τό ὑπουργεῖο 'Εξωτερικῶν, τά κυριότερα σημεῖα τοῦ ὁποίου δημοσιεύομε ἐν συνεχεία γιά νά γίνει εὐρύτερα γνωστή ἡ κακοήθεια καί ἡ ἀναξιοπιστία τῶν 'Ινδῶν ἀλλά καί ἡ ἀναποτελεσματικότητα τῶν ἐνεργειῶν τῶν ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν.

Δυστυχῶς, ὑπογραμμίζεται στό τηλεγράφημα, ὄχι μόνο δέν ἔγινε τίποτα, διά τήν ἀπαλλαγή τοῦ πλοίου ἀπό τά πάσης φύσεως λιμενικά τέλη ὡς ἡ μνεία στή σχετική παράγραφο τοῦ πρακτικοῦ (τῆς διϋπουργικῆς ἐπιτροπῆς), ἀλλά ἀντιθέτως οἱ τοπικές ἀρχές τῆς Καλκούτας προχώρησαν καί κατάσχεσαν τό πλοῖο τήν 26/12/86 καί πρόκειται συντόμως (ἐντός τοῦ 'Ιανουαρίου) νά τό βγάλουν στόν πλειστηριασμό γιά νά εἰσπράξουν τά πάσης φύσεως λιμενικά τέλη μέ τά ὁποῖα ἔχουν χρεώσει τό πλοῖο, ἄν δέν ληφθοῦν ἄμεσα καί οὐσιώδη μέτρα.

● 'Η δίκη στό δικαστήριο Καλκούτας πού ἄρχισε στίς 6/8/86 σχετικῶς μέ τίς δῆθεν ἀπαιτήσεις τῶν πρώην ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ὡς παρουσιάζονται ἀπό τό Union ἔχει διακοπεῖ ἀπό 3/12/86 λόγω μή ἐπιθυμίας τοῦ μεταφραστοῦ νά συνεχίσει καί μέχρι ἐξευρέσεως νέου μεταφραστοῦ. Σημειωτέον ὅτι στήν διάρκεια τῶν τεσσάρων μηνῶν ἔχουν ἐξετασθεῖ μόνον τρεῖς ἐκ τῶν 10 ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν καί μέ τήν ἔναρξη τῆς καταθέσεως τοῦ τέταρτου παρουσιάσθηκε τό πρόβλημα τοῦ μεταφραστοῦ καί διεκόπη ἡ δίκη. 'Επί πλέον τῶν τριῶν πρώην ναυτικῶν ἔχει ἐξετασθεῖ καί ἐκπρόσωπος τοῦ UNION τοῦ ὁποίου ὅμως ἡ ἀπολογία διεκόπη λόγω ξαφνικῆς ἀσθενείας του τήν 19/11/86 ὡς ἐδηλώθη στό δικαστήριο καί ἔκτοτε δέν ἔχει ἐπανέλθει γιά τήν ὁλοκλήρωση τῆς καταθέσεώς του. 'Υπάρχουν ἐνδείξεις σύμφωνα μέ πληροφορίες τῶν δικηγόρων ὅτι δέν θά ἐπανέλθει ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ UNION γιά συνέχιση τῆς καταθέσεώς του.

● Δεδομένου ὅτι δέν ὑπάρχουν συνθῆκες προσωπικῆς ἀσφαλείας εἰς Καλκούτα λόγω UNION οἱ πλοιοκτῆτες δέν δύνανται νά ἀποστείλουν ἐκπροσώπους των εἰς Καλκούτα γιά ὑποστήριξη δικαιωμάτων τους στό δικαστήριο. Μέσω δικηγόρων ἔχουν ζητήσει ἀπό τό δικαστήριο, παρά τήν μεγάλη οἰκονομική ἐπιβάρυνση, νά ὁρίσει ἀντιπροσωπεία του γιά τήν ἐξέταση τοῦ πρώην πλοιάρχου Περράκη καί ἀντιπρόσωπο πλοιοκτητῶν στήν 'Ελληνική Πρεσβεία Ν. Δελχί. 'Ελπίζεται ὅτι τό δικαστήριο θά ὁρίσει ἀντιπροσωπεία καί ἡ ἐξέτασις θά γίνει ἐντός τοῦ 'Ιανουαρίου.

● Τήν 5/12/86 ἐπισκεφθήκαμε τόν ἐν 'Αθήναις 'Ινδόν πρέσβη καί ζητήσαμε τήν παρέμβασή του γιά τό πρόβλημα τῶν λιμενικῶν τελῶν, τήν ἐπίσπευση τῆς δικαστηριακῆς διαδικασίας καί τήν ἐξασφάλιση συνθηκῶν ρυμουλκήσεως τοῦ πλοίου, τό ὁποῖο ἔχει ὑποστεῖ ἐκτεταμένες ζημίες ἀπό τό πλήρωμα/UNION, ἐκτός Καλκούτας χωρίς προβλήματα ἐκ μέρους τοῦ UNION μόλις ἐτακτοποιεῖτο τό θέμα τῶν λιμενικῶν τελῶν. 'Υπεσχέθη ὅτι θά ἔκανε σχετικές ἐνέργειες. Προσφάτως ἐνημερώσαμε τήν 'Ινδική Πρεσβεία καί ἐπί τῆς τελευταίας ἐξελίξεως τῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου καί τοῦ ἐπικείμενου πλειστηριασμοῦ του καί ἐζητήσαμε τήν ἄμεση παρέμβασή της γιά τήν ἀποτροπή αὐτοῦ τοῦ ἐνδεχόμενου.

● Εἶναι τέτοια ἡ ἐπικρατοῦσα κατάσταση στήν Καλκούτα πού εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι ἡ ἑταιρία στήν ὁποία ἔχει ἀνατεθεῖ ἡ φύλαξη τοῦ πλοίου ἀπό τόν πράκτορα καί μετά τήν ἀποβίβαση τῶν 10 ἀλλοδαπῶν, μᾶς χρεώνει γιά μισθούς 6 ἀτόμων/φυλακῶν δολ. 7.000 μηνιαίως λόγω τῆς ἀνεπιθυμίας καί τοῦ κινδύνου πού ὑπάρχει λόγω UNION ὡς ἀναφέρουν.

Εἶναι εὐκόλως ἀντιληπτόν, προστίθεται στό τηλεγράφημα ὅτι πλοιοκτῆται βρίσκονται σέ πλήρη ἀδιέξοδο λόγω τῆς ὅλης καταστάσεως. Διότι:

— Ἔχει καταστραφεῖ πλήρως τό πλοῖο ἀπό τούς 10 πρώην ναυτικούς/UNION καί κανένας δέν τούς ἐνοχλεῖ παρά τήν ἐνημέρωση ἀρχῶν καί δικαστηρίου.

— 'Ενῶ τό ἀνώτατο δικαστήριο Ν. Δελχί εἶχε μέ τήν ἀπόφασή του τῆς 18/7/86 ζητήσει τήν ἐντός μηνός ἔκδοση ἀποφάσεως ἀπό δικαστήριο Καλκούτας ἐπί τῆς διαφορᾶς καί εἶχε ὁρίσει τήν πληρωμή ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν μέχρι ἐκδόσεως ἀποφάσεως RS 150 εἰς ἕκαστον τῶν 10 ναυτικῶν γιά ἔξοδά τους, ἤδη βρισκόμαστε στόν πέμπτο μήνα καί τό θέμα ἔχει ἀποτελματωθεῖ. Δέν ὑπάρχει πρόβλεψη γιά τό πότε θά τελειώσει τό δικαστήριο μέ ἀποτέλεσμα τήν μεγάλη οἰκονομική ἐπιβάρυνση τῶν πλοιοκτητῶν μέ τά πάσης φύσεως δικαστικά κλπ. ἔξοδα.

— Ὄχι μόνον δέν ἀπηλλάγη τό πλοῖο ἀπό τά πάσης φύσεως λιμενικά τέλη ἀλλά καί κατεσχέθη καί ἐπίκειται ὁ πλειστηριασμός του.

● Παρακαλοῦμε γιά μιά ἀκόμη φορά ὅπως ληφθοῦν ὅλα τά ἐνδεικνυόμενα μέτρα μέσω ἑλληνικῶν διπλωματικῶν ὑπηρεσιῶν καί πιεσθοῦν οἱ 'Ινδικές ἀρχές νά ἀντιμετωπίσουν μέ ἀντικειμενικότητα καί τήν δέουσα σοβαρότητα τό θέμα τοῦ ὁποίου ἄλλωστε ἡ συνέχιση πιστεύομε ὅτι κάθε ἄλλο παρά ἐξυπηρετεῖ τίς μεταξύ τῶν δύο χωρῶν σχέσεις. Πέρα ὅμως καί ἀπό αὐτό, μέ τήν συνέχιση τοῦ προβλήματος σίγουρα βλάπτεται τό κύρος τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας.

●

ΚΑΤΩ ΤΩΝ 1.000 ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ

'Ο ἀριθμός τῶν παροπλισμένων πλοίων σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο μειώθηκε κάτω τῶν 1.000 πλοίων γιά πρώτη φορά ἀπό τόν Αὔγουστο τοῦ 1982, ἐνῶ ἡ ἀργοῦσα χωρητικότητα ἔπεσε στά ἐπίπεδα τοῦ 'Ιανουαρίου 1982.

'Ο ἀκριβής ἀριθμός τῶν ἀργούντων πλοίων στίς 1 Δεκεμβρίου 1986 ἔφθανε τά 954 σκάφη συνολικοῦ τοννάζ 23,82 ἑκατ. τον. d.w. ἀπό τά ὁποῖα 167 δεξαμενόπλοια 16,09 ἑκατ. τον. d.w. Σύμφωνα μέ στοιχεῖα τῶν Λόϋντς στόν ἀριθμό αὐτό τῶν παροπλισμένων τάνκερς περιλαμβάνονταν 39 πλοῖα χωρητικότητας ἄνω τῶν 200.000 τον. d.w., δηλαδή ποσοστό 50% τῆς συνολικά ἀργούσης χωρητικότητας.

Μείωση ἐπῆλθε καί στά ἀργοῦντα μπάλκερς καί λοιπά φορτηγά πού συμποσοῦνται σέ 787 πλοῖα, 7,73 ἑκατ. τον. d.w. καί περιλαμβάνουν 102 μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας 2,96 ἑκατ. τόννων, ποσοστό 38% τῶν παροπλισμένων πλοίων ξηροῦ φορτίου καί 12% τοῦ συνόλου τῶν παροπλισμένων.

●

ΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Συνέρχεται στό Μαϊάμι μεταξύ 25-26 Φεβρουαρίου ἡ Διάσκεψη τοῦ 1987 τῆς «Περιηγητικῆς Ναυτιλίας» (Cruise Shipping) κάτω ἀπό τό φάσμα ἑνός ἀπειλητικοῦ ἐρωτήματος: Κινδυνεύει ἡ ἀγορά τῶν κρουαζιερῶν νά πληγεῖ ἀπό σοβαρή κρίση ὀφειλόμενη

ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Κυκλοφόρησε σέ ΔΕΥΤΕΡΗ ΕΚΔΟΣΗ τό 'Εγχειρίδιο 'Εκπαίδευσης (TRAINING MANUAL) ἀπό τόν ναυτιλιακό σύμβουλο Γεώργιο Μαρκογιάννη, τό ὁποῖο εἶναι σύμφωνο μέ τίς τροποποιήσεις 1983 τῆς SOLAS 74.

Μέ τό ἐγχειρίδιο αὐτό πρέπει νά εἶναι ἐφοδιασμένα ὅλα τά 'Εμπορικά πλοῖα, μέ τρία ἀντίτυπα ἀπό 1.10.86.

Κεντρική διάθεση: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
Νοταρᾶ 77, Πειραιᾶ

στήν ἀνισορροπία προσφορᾶς καί ζητήσεως;

Γιά τό λόγο αὐτό ἕνα μεγάλο μέρος τῶν ὑπό συζήτηση θεμάτων ἀναφέρεται σέ προβλήματα μάρκετινγκ, ὅπως εἶναι τά μέσα ἐνισχύσεως τῆς ζητήσεως, ἡ σημερινή πραγματική κατάσταση τῆς ἀγορᾶς, ὁ ρόλος τῆς αὐτόματης κρατήσεως θέσεων κ.λπ. Συναφῆ ἐξάλλου καί ἐξίσου ἐνδιαφέροντα εἶναι τά ζητήματα τῆς ἀσφαλείας τῶν ἐπιβατῶν, τῶν προληπτικῶν μέτρων κατά τῶν τρομοκρατικῶν ἐνεργειῶν, τοῦ ἐλέγχου τῶν δαπανῶν, τῶν μεθόδων αὐξήσεως τῶν ἐπί τοῦ πλοίου εἰσπράξεων, τῶν ἀσφαλίσεων καί τῆς ἐπιλογῆς τῶν λιμένων προσεγγίσεως, τά ὁποῖα ὅλα θά συζητηθοῦν ἐκτενῶς στή διάσκεψη. Μεγάλου ἐπίσης ἐνδιαφέροντος μέ γενικώτερες προεκτάσεις θά εἶναι τόσο τό θέματα τῶν νέων τάσεων καί προοπτικῶν γιά τά θαλάσσια ταξίδια ὅσο καί τῆς προσεγγίσεως τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς τῶν κρουαζιερῶν.

Σημειωτέον ὅτι ἡ διάσκεψη θά πλαισιωθεῖ μέ τήν ὀργάνωση ἐκθέσεως στήν ὁποία θά παρουσιασθοῦν τά προγράμματα κρουαζιερῶν τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων καί οἱ κάθε εἴδους καινοτομίες στή διάθεση τῶν θαλασσίων διακοπῶν.

●

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΛΥΣΕΩΝ

Ἡ βιομηχανία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν πάσχει ἀπό ἐτῶν ἀπό μία κρίση τῆς ὁποίας ὁ χαρακτήρας δέν εἶναι πιά τῆς κυκλικῆς μορφῆς τοῦ παρελθόντος ἀλλά βασικά δομικῆς μορφῆς. Τό θεμελιακό πρόβλημα εἶναι ἡ ἀνισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως. Ἀπό τή μιά πλευρά ἡ ζήτηση μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν παραμένει χαμηλή, ἐνῶ οἱ ἀναλυτικές προβλέψεις δέν ἀφήνουν περιθώρια παρά μόνο γιά ἀσθενεῖς δυνατότητες αὐξήσεως τόσο στά στερεά ὅσο καί στά ὑγρά φορτία. Ἀπό τήν πλευρά τῆς προσφορᾶς διαπιστώνεται ἕνα τεράστιο πλεόνασμα τονν̈άζ πού δέν δείχνει καμμιά διάθεση ὑποχωρήσεως.

Γιά τούς λόγους αὐτούς ἡ Ἐπιτροπή τῶν ἐφοπλιστικῶν ἑνώσεων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, ἡ γνωστή CAACE, πιστεύει ὅτι μοναδικός στόχος πρέπει νά εἶναι ἡ ἐξισορρόπηση τῆς ἀγορᾶς, ἡ ὁποία περιλαμβάνει ἀφενός μέν τή μείωση τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς καί τῶν σχετικῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀφετέρου δέ τήν αὔξηση τοῦ ρυθμοῦ διαλύσεως τῶν παλιῶν καί ἄχρηστων πλοίων. Πιστεύει ἀκόμα ὅτι γιά τήν ὑλοποίηση τῶν διαπιστώσεων αὐτῶν καί ἐν ὄψει τῆς σοβαρότητος τῆς καταστάσεως χρειάζεται ἡ ἄμεση ἐφαρμογή ἑνός προγράμματος διαλύσεων γιά τά πλοῖα τῆς Κοινότητος καί συγχρόνως ἡ αὔξηση τοῦ δυναμικοῦ τῶν διαλύσεων τόσο στήν Εὐρώπη ὅσο καί στίς ὑπό ἀνάπτυξη χῶρες μέ εἰδική Κοινοτική βοήθεια. Καί προχωρεῖ περαιτέρω στήν ἐπεξεργασία τῶν βασικῶν γραμμῶν ἑνός τέτοιου προγράμματος, πού ἀναφέρονται στή χρηματοδότηση τῶν διαλύσεων πλοίων ἄνω τῶν 20 ἐτῶν (καταβολή τῆς διαφορᾶς μεταξύ τιμῆς διαλύσεως καί τιμῆς πωλήσεως), στό σχηματισμό σχετικοῦ Κεφαλαίου τῆς τάξεως τῶν 100-200 ἑκατ. δολλαρίων, στή στόχευση διαλύσεως 10 ἑκατομ. τον. γκρός, ἐντός διετίας καί τέλος στή ρύθμιση ὅλων τῶν σχετικῶν λεπτομερειῶν.

●

ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ

Ἡ καθημερινή σχεδόν αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Δανέζικων πλοίων πού ἐγγράφονται σέ ξένα νηολόγια, ὁδήγησε τήν Ἕνωση τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς χώρας στήν ἀπόφαση νά διεθνοποιηθεῖ κι αὐτή, ἐγκαταλείποντας ὡς ἕνα σημεῖο τήν ἐθνική σημαία. Πράγματι ἀπό τῆς πρώτης τοῦ νέου ἔτους, ἡ ἐν λόγω Ἕνωση, διατηρώντας τήν ἕδρα της στήν Κοπεγχάγη, θά ἀντιπροσωπεύει ἐξίσου καί τά συμφέροντα τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν πού ἔχουν μεταφέρει τά πλοῖα τους σέ ξένα νηολόγια. Ἐπίσης ἡ Ἕνωση θά ἐνεργεῖ σάν συμβουλευτικό καί τεχνικό ὄργανο γιά μιά περίοδο τριῶν ἐτῶν ὡς πρός τά πλοῖα αὐτά, τά ὁποῖα κατά πλεῖστον διατηροῦν ἐπιτελεῖο ἀπό Δανούς ἀξιωματικούς.

Πρός τό παρόν τά ἐν λόγω πλοῖα ὑπολογίζονται σέ 50 συνολικοῦ τοννάζ 500.000 τόννων. Κατά κανόνα οἱ πλοιοκτήτριες ἑταιρίες ἐξακολουθοῦν νά ἔχουν τήν ἕδρα τους στή Δανία καί νά ἐπανδρώνουν ἐπιτοπίως τά πλοῖα τους.

Παράδειγμα ὁ γνωστός ἐφοπλιστικός οἶκος Λόριτζεν, πού ἐνῶ ἑδρεύει στή χώρα δέν διατηρεῖ ὑπό τήν ἐθνική σημαία παρά ἕνα μόνο ἀπό τά πλοῖα τοῦ στόλου του. Πάν-

Γιά τήν ἐξυπηρέτησή σας στήν **ΒΡΑΖΙΛΙΑ**

APOLLON AGENCIA MARITIMA

YOUR PROTECTING AGENTS

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

CAPT. G. PERIVOLARIS

Main office:

SANTOS: RUA JOSE RICARDO 29. P.O.B. 264 SANTOS SP.
TEL: 326643 - 346041 - 331822 AOH: 682453 — TELEX: 131224 APMA

BRANCH OFFICES

RECIFE PERNABUCO:
AV. MARQUES DE OLINDA 85.
TEL: 2247956 - 2246938 TELEX: 811528 APMA

SAO SEBASTIAO S.P.
RUA DUQUE DE CAXIAS 465.
TEL: 521159 TELEX: 1242438 APMA

VITORIA, ESPIRITO SANTO
RUA WILSON DE FREITAS 195.
TEL: 2224481 TELEX: 272838 APMA

RIO DE JANEIRO R.J
RUA VISCONDE DE INHAUMA 50.
TEL: 2331719 - 2538565 TELEX: 2134739 APMA

RIO GRANDE DO SUL:
RUA GEN. VITORINO 185.
TEL: 326044 - 3226657 TELEX: 532352 ARMA

PARANAGUA, PARANA
AV. GABRIEL DE LARA 651.
TEL: 4222085 - 4222167 TELEX: 414253 APMA

PIRAEUS OFFICE

P.O.B: 80366 Piraeus 185 10 Tel.: 4129314 — Telex: 21 2420 OLYM.

τως καί τό ἀντίθετο, δηλαδή ἡ μεταφορά τῆς ἕδρας στό ἐξωτερικό, δέν εἶναι σπάνιο φαινόμενο. Παράδειγμα ὁ ἐξίσου γνωστός οἶκος Μόλλερ τοῦ ὁποίου πολλές ἐπιχειρήσεις ἔχουν τήν ἕδρα τους στή Μ. Βρεταννία καί τή Σιγκαπούρη, ὑπαγόμενες στίς ἀντίστοιχες ἐφοπλιστικές ὀργανώσεις.

●

ΚΡΟΥΟΥΝ ΤΟΝ ΚΩΔΩΝΑ

Οἱ δύο ἐφοπλιστικές ὀργανώσεις τῆς Ὁλλανδίας, τῆς ποντοπόρου καί ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας, δημοσίευσαν πίνακα αἰτημάτων πρός τήν Κυβέρνηση κρούοντας τόν κώδωνα τοῦ κινδύνου γιά τό μέλλον τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας. Τό κύριο αἴτημα εἶναι ἡ ἀποτροπή περιορισμοῦ τῆς βοηθείας ἐπί τῶν ἐπενδύσεων καί ἡ συνέχισή της τουλάχιστον στά ἐπίπεδα τοῦ 1986. Τά λοιπά αἰτήματα πού ἀποσκοποῦν στή μείωση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου εἶναι τά ἀκόλουθα: α) μικρότερη διάρκεια ἀποσβέσεως γιά τήν ἐνίσχυση τῶν μικρῶν ἐφοπλιστῶν πού ὑπόκεινται στό φόρο εἰσοδήματος, β) ἐλευθερία προσωρινῆς μεταφορᾶς τῶν πλοίων ὑπό ξένες σημαίες, γ) ἄδεια προσλήψεως ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν χωρίς τήν ὑποχρέωση ἄμεσης ἐξοφλήσεως τῶν ἐπενδυτικῶν ἐπιδομάτων, δ) φορολογικές διευκολύνσεις γιά τίς πλωτές ἑξέδρες πού χρησιμοποιοῦνται σέ χῶρες μέ τίς ὁποῖες ἡ Ὁλλανδία δέν διατηρεῖ διμερεῖς οἰκονομικές συμβάσεις, ε) μείωση τῶν μισθολογικῶν δαπανῶν καί περιορισμός τῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων

●

Η ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Στό διάστημα τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1986 ἄρχισε νά αὐξάνεται διεθνῶς ἡ τιμή τῆς χαρτόμαζας. Ἔτσι τά ἐργοστάσια παραγωγῆς χαρτιοῦ λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς πρώτης ὕλης ἄρχισαν νά μεταβάλλουν τίς τιμές πωλήσεως.

Μετά ἀπό σχετικές διαπραγματεύσεις οἱ αὐξήσεις ἄρχισαν τελικά νά ἰσχύουν γιά τίς φορτώσεις πού γίνονται ἀπό τά ἐργοστάσια ἀπό 1.1.1987 καί ἡ αὔξηση τῶν τιμῶν CIF κυμαίνεται ἀπό 3·8%.

Παράλληλα ἄρχισε νά ἰσχύει ἐπιβάρυνση 6% Φόρου Προστιθεμένης Ἀξίας ἐπί τῶν ἐσόδων τοῦ περιοδικοῦ, ἐνῶ ἡ ἐπιβάρυνση στίς ἀγορές ὑλικῶν γραφικῶν τεχνῶν ἀπαραιτήτων γιά τήν ἐκτύπωση ἐπιβαρύνονται μέ ΦΠΑ 18%.

Οἱ ἀνωτέρω ἐπιβαρύνσεις μᾶς ὑποχρεώνουν νά ἀναπροσαρμόσουμε τίς ἐτήσιες συνδρομές ἐσωτερικοῦ στίς δρχ. 6.000 μέ ἀντίστοιχες μικρές αὐξήσεις στίς συνδρομές τοῦ ἐξωτερικοῦ καί στήν τιμή ἑκάστου τεύχους.

Βεβαίως, παραμένει ἡ εἰδική προσφορά πρός τούς Ἕλληνες ναυτικούς ἡ ὁποία γιά τό 1987 ὁρίσθηκε σέ Δρχ. 4.000 γιά τήν ταχυδρομική ἀποστολή τῶν «Ν.Χ.» σέ ὁποιδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος καί σέ Δρχ. 3.500 γιά τούς ὑπηρετοῦντες σέ πλοῖα στά ὁποῖα προωθοῦνται μέσω τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς.

●

ΓΙΑΤΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕ

Λόγοι ἀνωτέρας βίας καί ἡ πληθώρα τῆς δημοσιευομένης ὕλης κατέστησαν ἀνέφικτη τήν κυκλοφορία τοῦ παρόντος τεύχους πρό τῆς 20 Ἰανουαρίου.

Ζητοῦμε συγγνώμη ἀπό τούς ἀναγνῶστες μας γιά τήν καθυστέρηση αὐτή.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο κ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ ΔΙΑΘΕΤΕΙ 14 ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Στό ἔγκριτο περιοδικό σας μέ ἡμερομηνία 1/1/1987 καί στήν πρώτη σελίδα μέ ἐπικεφαλίδα ***«ἡ ἐγγραφή τῶν 18 πλοίων»****, ἀναφέρετε κατά λέξη τά ἑξῆς:*

«Ποικίλες ἀντιδράσεις προκάλεσε ἡ παράδοση τῶν 18 αἰτήσεων ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλη στό Υ.Ε.Ν. στίς 23/12/86. Ἡ κυριότερη ἀπό τίς ἀντιδράσεις αὐτές πού ἐκφράσθηκαν στήν Ἀκτή Μιαούλη ἦταν ὅτι οἱ αἰτήσεις νηολογήσεως ἔπρεπε νά εἶχαν ὑποβληθεῖ στό Υ.Ε.Ν. ἀπό τούς ἐνδιαφερόμενους πλοιοκτῆτες καί ὄχι ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς Ε.Ε.Ε. Ἡ ὁμαδική ὑποβολή τῶν 18 αἰτήσεων δέν πρόσφερε τίποτε στήν προσπάθεια γιά τόν ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων» καί ἀναφέρεται καί τό ὄνομά μου.

Ἐπειδή, λοιπόν ἀναφέρεται καί τό ὄνομά μου, πού πράγματι εἶναι σωστό, ἔχω νά πῶ στούς κυρίους τῆς Ἀκτῆς Μιαούλη, ὁποιοι καί ἄν εἶναι αὐτοί, τά ἀκόλουθα:

1) Δέν θά μοῦ ὑποδείξει κανείς ἀπό αὐτούς τούς κυρίους τί θά κάνω ἐγώ καί δέν μέ ἐνδιαφέρει ἡ γνώμη τους.

2) Ἐπειδή μερικοί ἀπό αὐτούς δέν ἔχουν οὔτε ἕνα πλοῖο ὑπό Ἑλληνική σημαία, τούς προτρέπω νά πᾶνε αὐτοί μέ ὁποιο τρόπο θέλουν νά ὑψώσουν πρῶτα Ἑλληνική σημαία καί μετά νά κάνουν κριτική. Γνωρίζω πολύ καλά ὅτι θά ἔρθουν καί στήν γενική συνέλευση μέ κάποιο πληρεξούσιο πού θά τούς μοιράσει κάποιος φίλος.

Γι' αὐτό τό προεδρεῖο ἄς πάρη τά μέτρα του καί νά μήν ἐπιτρέψη τήν εἴσοδό τους.

3) Πράγματι, ἔκανα αἰτήσεις γιά νηολόγηση πέντε πλοίων. Ὅσον γιά τά ἄλλα πέντε νεοαγορασθέντα ἦτοι:

1) ALKMINI EX EASTPORT TDW 45.000
2) IONIAN AMBITION EX JANICE TDW 27.000
3) IONIAN EMPRESS EX EUH TDW 27.000
4) AGIOS GERASSIMOS EX MYRTS TDW 15.000
5) AGIA EFIMIA EX ATHERAS TDW 15.000

Παρέμειναν ὑπό Ἑλληνική σημαία καί ἐάν δέν ὑπῆρχαν τά μέτρα αὐτά τοῦ κ. ὑπουργοῦ, καί αὐτά θά ἄλλαζαν σημαία. Ἐπίσης τονίζω ὅτι στά δύο πλοῖα πού ἤδη ταξιδεύουν ὑπάρχουν μόνο Ἕλληνες.

4) Ἐπίσης ὑπό Ἑλληνική σημαία παρέμειναν καί τά παρακάτω πλοῖα γιά τούς παραπάνω λόγους.

1) IONIAN PROSPERITY TDW 33.000
2) DENEB STAR TDW 33.000
3) PEGASUS STAR TDW 5.500
4) SCORPIUS STAR TDW 5.500

Δηλαδή σύνολο πλοίων ὑπό ἑλληνική σημαία 14.

Εὐχαριστῶ γιά τή φιλοξενία

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

ΤΑ ΚΑΚΩΣ ΕΧΟΝΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Γιά νά γραφοῦν τά κακῶς ἔχοντα τῆς ναυτιλίας δέν φθάνει μία στήλη πού μπορεῖ νά ἀφιερωθῆ σ' ἕνα περιοδικό ἀλλά ἕνα βιβλίο ὁλόκληρο, ἀλλά ὅλα αὐτά χωρίς κανένα ὄφελος γιατί δέν ὑπάρχει ἴχνος εὐθιξίας ὑπευθύνων καί κυβερνώντων ὥστε νά θιγοῦν μέ ὅσα ἀκούουν.

Ὁ ναυτικός καλεῖται μόνο νά συνεισφέρει, νά πληρώνει μέ τό πολύτιμο συνάλλαγμα σέ τόσο ταμεῖα, χωρίς νά ὑπάρχει ἐλπίδα ἤ μᾶλλον σιγουριά ἄν στά γηρατειά του τοῦ ἐξασφαλίζουν μία πενιχρή σύνταξη.

Τόσα χρόνια τά ὑπέρογκα συναλλαγματικά ἀποθέματα πού εἰσπράττοντο ἐξανεμίζονταν χωρίς ποτέ νά λογοδοτήσει κανένας μέ ἰσολογισμό ποῦ καί πῶς χρησιμοποιήθηκαν καί τώρα παρουσιάστηκε ξαφνικά τό ΝΑΤ καταχρεωμένο καί δανειστής τό κράτος γιά νά πληρωθοῦν οἱ συντάξεις τῶν ναυτικῶν.

Μήπως ποιός λογοδότησε γιά τά ἑκατομμύρια πού ἐξανεμίσθησαν μέ τό φαλιμέντο τοῦ SUPER MARKET τῆς Ἑστίας Ναυτικῶν; Τέτοια γεγονότα ὅμως εἶναι φυσιολογικά νά συμβαίνουν στήν Ἑλλάδα καί χωρίς νά ὑπάρχουν ἐπιπτώσεις.

Ἄν ὅμως κάποιος ναυτικός ὑποπέσει σέ κάποιος παράπτωμα μικρό θά περάσει ἀπό ἱερά ἐξέταση ἀπό τούς λιμενικούς.

Ποιό δικαστήριο λοιπόν θά δικάσει ποτέ τίς ἀτασθαλίες αὐτές; Δέν ὑπάρχει φῶς στόν ὁρίζοντα γιά κάτι τέτοιο.

Τόν ναυτικόν τόν θυμοῦνται μόνον στήν καινούργια μόδα πού ἔχουν ἐπινοήσει στά ἀνοίγματα τῶν λογαριασμῶν. Διαβάζομε ὅτι ἀνοίχτηκε λογαριασμός γιά τούς σεισμοπαθεῖς Καλαμάτας νά συνεισφέρομε, ἔρανος Ε.Ε.Σ. πού ὅπως διάβασα ἦταν ὁ μόνος ἀπών ἀπό τούς σεισμοπαθεῖς, ἄνοιγμα λογαριασμοῦ Π.Ν.Ο. γιά ἐνίσχυση ἀγώνα, λές καί οἱ κρατήσεις τόσα χρόνια πού πληρώνομε τίς χαρίζαμε καί ἦταν γιά ἄλλους σκοπούς, ὅπως καί τόσοι ἄλλοι ἀνοικτοί λογαριασμοί, πού ἄσχετα μέ τόν σκοπό πού ἀνοίγονται, ἔχει χαθεῖ ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ κόσμου ἄν πραγματικά τό χρήματά του θά διατεθοῦν γιά τόν σκοπό πού τά πληρώνει, ὅπως πληρώνει τόσο ἄλλα χωρίς νά τά ἔχει.

Εἶναι τό μεγαλύτερο κακό πού ἔχει γίνει νομίζω νά μήν σέ ἐμπιστεύονται καί ὅπως ἕνας ἀναξιόπιστος ἐφοπλιστής δέν βρίσκει ναύλους στά βαπόρια του, ἔτσι ὁ καθένας στά καλέσματα αὐτά φέρνει στό μυαλό του τό μύθο τοῦ Αἰσώπου μέ τόν βοσκό καί τά πρόβατα. Τά ἐπιβληθέντα βάρη εἶναι μεγάλα πληρώνοντας ΝΑΤ, Τ.Π.Α.Ε.Ν., Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. (ἄλλη ἐκμετάλλευση), Τ.Ε.Α.Ν., Ἑστία Ναυτικῶν, Π.Ν.Ο., Φόρο Εἰσοδήματος, Χαρτόσημο, Ο.Γ.Α. καί δέν ξέρω τί ἄλλες ἐφευρέσεις κρατήσεων χωρίς οὐσιώδη ἀπολαβή.

Εὐχαριστῶ
Α.Β.
Ναυτικός

Ἡ υἱοθέτηση τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τό σημαντικότερο ναυτιλιακό γεγονός τοῦ 1986

Ἡ υἱοθέτηση (ἀπό τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν Μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ) τοῦ «πακέτου» τῶν τεσσάρων Κανονισμῶν περί κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας ἀποτελεῖ ἀναμφισβήτητα τό σημαντικότερο ναυτιλιακό γεγονός τοῦ 1986 σέ διεθνές ἐπίπεδο λόγω τῶν ἐπιπτώσεων πού θά ὑπάρξουν ἀπό τήν υἱοθέτηση τῆς πολιτικῆς αὐτῆς στίς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές.

Εἶναι ἐπίσης ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ υἱοθέτηση τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς θά ἔχει σημαντικότατες ἐπιπτώσεις στήν Ἑλληνική Ναυτιλία, δεδομένου ὅτι οἱ Κανονισμοί τῆς ΕΟΚ ἀποτελοῦν πλέον ἐσωτερικό νόμο γιά τήν Ἑλλάδα καί ἰσχύουν ἄνευ ἑτέρου ἐντός τοῦ ἑλληνικοῦ χώρου, εἶναι δηλαδή νομικά δεσμευτικοί γιά τήν Ἑλλάδα καί δέν χρειάζεται νά ὑπάρξει κύρωση μέ νόμο ὅπως συμβαίνει μέ τίς διεθνεῖς συνθῆκες καί συμβάσεις.

Ἐν συνεχεία, καί προκειμένου νά ἐνημερωθοῦν ὅλοι, δημοσιεύεται μία ἐκτενέστατη ἔκθεση πού ὑπέβαλε γιά τό θέμα αὐτό στό Δ.Σ. τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἡ κ. Ἄννα Μπρεδήμα, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἑξῆς (παραλείπεται μόνο τό τμῆμα πού ἀφορᾶ τήν κινητοποίηση τῆς Ε.Ε.Ε. πρός κάθε κατεύθυνση γιά τήν προώθηση τῶν θέσεών της πού ἀφοροῦσαν τήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική):

Ἱστορικό

Οἱ σχετικές διεργασίες τοῦ Συμβουλίου διήρκεσαν σχεδόν δύο χρόνια, δηλ. ἀπό τήν ἔκδοση τοῦ Memorandum τῆς Ἐπιτροπῆς ΕΟΚ περί κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τήν 14/3/85. Ἀνάλογη ἐπεξεργασία τῶν προτάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς ἔλαβε χώρα καί σέ δύο ἄλλα κοινοτικά ὄργανα:

Τό Εὐρωπαϊκό Κοινοβούλιο μέ τήν υἱοθέτηση τήν 11/9/86 τῆς γνωμοδοτήσεως αὐτοῦ (Εἰσηγητής: κ. Γ. Ἀναστασόπουλος).

καί τήν **Οἰκονομική καί Κοινωνική Ἐπιτροπή** μέ τήν υἱοθέτηση τήν 27/11/85 καί 21/5/86 δύο γνωμοδοτήσεων καί εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως (συνεισηγητές: κ. Mols Sorensen, κα Ἀ. Μπρεδῆμα).

Περαιτέρω, ἀνάλογες διεργασίες πρός ὑποβολήν ἀναλυτικῶν θέσεων ἔλαβαν χώρα στήν CAACE/CENSA, τήν ITF, καί τά European Shippers Council.

Οἱ Κανονισμοί πού υἱοθετήθηκαν κατά τή συνεδρίαση τῆς 16/12/86 εἶναι οἱ ἑξῆς:

1) Κανονισμός περί συντονισμένης δράσεως τῶν Κρατῶν Μελῶν γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ἐλευθέρας προσβάσεως στά φορτία στίς ὠκεάνιες μεταφορές **(II-I).**

2) Κανονισμός γιά τήν ἐλεύθερη παροχή ὑπηρεσιῶν στίς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατῶν μελῶν καί τρίτων χωρῶν **(II-2).**

3) Κανονισμός γιά τήν ἐφαρμογή τῶν κανόνων ἀνταγωνισμοῦ τῆς Συνθήκης ΕΟΚ (ἄρθρα 85-86) στίς θαλάσσιες μεταφορές **(II-5).**

4) Κανονισμός γιά τίς ἀθέμιτες πρακτικές (unfair pricing practices) στίς θαλάσσιες μεταφορές **(II-6).**

Στό Συμβούλιο τῆς 16/12/86 υἱοθετήθηκαν μόνον τά κείμενα τῶν 4 κανονισμῶν, χωρίς τά προοίμια αὐτῶν, τά ὁποῖα υἱοθετήθηκαν στίς 22/12/86 ἀπό τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν Βιομηχανίας ἄνευ συζητήσεως. Κατά συνέπειαν, οἱ Κανονισμοί υἱοθετήθηκαν στό σύνολό τους τήν 22/12/86. Ἡ οὐσιαστική ἰσχύς (δηλ. τά ἀποτελέσματα αὐτῶν) θά ἀρχίσουν ἀνάλογα μέ τήν ἰδιαίτερη μνεία κάθε κανονισμοῦ ὡς ἑξῆς:

Ὁ II-1 τήν 1/7/87, ὁ II-2 τήν ἑπόμενη τῆς δημοσιεύσεώς του στήν Ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν κοινοτήτων. Ὁ II-5 τήν 1/7/87 καί ὁ II-6 τήν 1/7/87.

Τά θετικώτατα ἀποτελέσματα ἑλληνικῆς κινητοποιήσεως τῆς πρός κάθε κατεύθυνση εἶναι ἐμφανῆ ἀπό τίς τελικές ρυθμίσεις πού υἱοθέτησε τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν. Ἄνευ δόσεως ὑπερβολῆς, τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν τῆς 16/12/86 χαρακτηρίσθηκε ἀπό τούς Γάλλους ὑπηρεσιακούς παράγοντες πού παρευρίσκοντο ὅτι «εἶχε μετατραπεῖ σέ Ἑλληνικό Συμβούλιο». Αὐτή ἡ φράση προσδίδει τό μέτρο τῆς ἐπιτυχίας τῶν ἑλληνικῶν θέσεων στίς τελικές διευθετήσεις. Οἱ κοινοτικοί παρατηρητές ἀποδίδουν τά ἀποτελέσματα σέ δύο παράγοντες: **Πρῶτον,** στήν κινητοποίηση τῆς Ἑλλάδας σέ ὅλα τά ἐπίπεδα (κυβερνητικό, ἐφοπλιστικό) καί σέ κάθε φάση ἐπεξεργασίας, ὁπότε εἶχε καταστεῖ σαφές σέ ὅλους ὅτι δεδομένης τῆς ζωτικῆς σημασίας τοῦ τομέως τῆς ναυτιλίας γιά τήν Ἑλλάδα, οἱ τελικές ρυθμίσεις ἔπρεπε νά εἶναι ἱκανοποιητικές γιά τά ἑλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Δεύτερον, στήν Ἀγγλική Προεδρία τοῦ Συμβουλίου πού κατώρθωσε τίς τελευταῖες ἡμέρες πρό τοῦ Συμβουλίου νά ἐπιτύχει τήν διαβεβαίωση τῆς Γαλλίας περί ἄρσεως τῶν ἀντιρρήσεών της σέ διάφορα σημεῖα τοῦ «πακέτου». Ἐπρόκειτο γιά πολιτική συμφωνία μεταξύ τοῦ Ἄγγλου Ὑπουργοῦ Μεταφορῶν κ. Moore καί τοῦ Γάλλου κ. Guellec, ἡ ὁποία μάλιστα συνάντησε τήν ἀντίδραση τῶν Γάλλων ὑπηρεσιακῶν παραγόντων. Ἡ ἐκτίμηση εἶναι ὅτι ἦταν προτιμότερη ἡ λήψη τῶν τελικῶν ἀποφάσεων ὑπό Ἀγγλικήν Προεδρίαν καί μέ ὑφιστάμενο ἀκόμη τό δικαίωμα veto καί ὄχι μετά τήν 1/1/87 ὑπό βελγική προεδρίαν καί ἄνευ δικαιώματος veto ἀπεδείχθη ὀρθή, ὅπως ὀρθή ἀπεδείχθη καί ὅλη ἡ διαπραγματευτική τακτική τήν ὁποία υἱοθέτησε τό Υ.Ε.Ν., στίς διάφορες φάσεις τῶν διαπραγματεύσεων.

Συγκεκριμένες ρυθμίσεις

Ὅσον ἀφορᾶ τίς συγκεκριμένες ρυθμίσεις, τό πρόβλημα τῶν δικαιούχων (beneficiaries) τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἐλύθη ἐπιτυχῶς γιά τήν Ἑλλάδα μέ ἄρση τῶν ἐπιφυλάξεων πού εἶχε θέσει ἐν τῷ μεταξύ ἡ Ἱσπανία. Δηλαδή ἡ ναυτιλιακή πολιτική θά ἐφαρμόζεται στίς ἑξῆς δύο περιπτώσεις ἐναλλακτικά:

1) ἐπί ὑπηκόων (φυσικῶν προσώπων ἤ ἑταιριῶν) πού εἶναι ἐγκατεστημένοι σέ Κράτος Μέλος τῆς ΕΟΚ, ἤ

2) ἐπί ναυτιλιακῶν ἑταιρειῶν ἐγκατεστημένων ἐκτός ΕΟΚ, πού ἐλέγχονται ἀπό ὑπηκόους Κράτους Μέλους, ἐάν τά πλοῖα τους εἶναι νηολογημένα στό Κράτος Μέλος αὐτό σύμφωνα μέτήν νομοθεσία του.

Δηλαδή υἱοθετεῖται τό κριτήριο τῆς σημαίας Κράτους Μέλους ἐναλλακτικά πρός τό κριτήριο τῆς ἑταιρίας, ὅπως εἶχε ζητήσει ἡ Ἑλλάδα ἐξ ἀρχῆς καί εἶχε δηλώσει ὅτι ἡ ρύθμιση τοῦ θέματος ἀποτελεῖ ὅρον ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνευ γιά τήν ἐκ μέρους τῆς Ἑλλάδος συζήτηση τῶν ὑπολοίπων ρυθμίσεων τοῦ «πακέτου».

Ἡ ρύθμιση αὐτή περί δικαιούχων ἀφορᾶ τούς κανονισμούς II-1, II-2 καί II-6.

AGORA
SHIP SUPPLIES CORPORATION
P. O. Box 399
Boston, Ma. 02101
Phone (617) 426 - 3168
Telex 928163
Boston (USA)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΙ-1

Ὁ Κανονισμός αὐτός ἔχει στόχο τήν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνοῦς προστατευτισμοῦ στόν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καί ἀφορᾶ τόσον τίς μεταφορές φορτίων χύδην (tramps καί bulks) ὅσον καί τίς μεταφορές τακτικῶν γραμμῶν. Προβλέπει διπλωματικά μέτρα καί στή συνέχεια οἰκονομικά ἀντίμετρα κατά τρίτων χωρῶν (ἄδειες φορτώσεως ἐκφορτώσεως, ποσοστώσεως, δασμούς) πού παραβιάζουν τήν ἀρχή τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ στήν ναυτιλία.

Ὁ Κανονισμός αὐτός ἔχει ἰδιαίτερη σημασία γιά τίς Η.Π.Α., πού στά πλαίσια τοῦ διαλόγου CSG/U.S. εἶχαν ζητήσει ἀπό τά Εὐρωπαϊκά Κράτη οἱ ἐγγυήσεις γιά τά μέτρα κατά τοῦ προστατευτισμοῦ νά περιλαμβάνονται σέ νομοθετικό κείμενο τῆς ΕΟΚ.

Σχετικά μέ τόν Κανονισμό αὐτό ἡ Ἑλλάδα εἶχε διατυπώσει (σέ ἀρχικό στάδιο τῶν διαπραγματεύσεων) ἀντιρρήσεις γιά λόγους ἀρχῆς γιά τήν προβλεπόμενη δεύτερη φάση τῶν ἀντιμέτρων διότι ἐθεωρήθησαν ὡς μέσον προστατευτισμοῦ πού θά δημιουργοῦσε φαῦλο κύκλο μέτρων - ἀντιμέτρων μεταξύ τῆς ΕΟΚ καί τρίτων χωρῶν. Σέ μεταγενέστερη φάση τῶν διαπραγματεύσεωςν, ἡ Ἑλλάδα ἀπεδέχθη τήν ἀρχή τῶν ἀντιμέτρων σέ συνδυασμό ὅμως μέ τήν ταυτόχρονη καταδίκη τῶν διμερῶν συμφωνιῶν καταμερισμοῦ φορτίων πού προβλέπει ὁ Κανονισμός ΙΙ-2. Ὡς συνέπεια τῶν ἀρχικῶν ἑλληνικῶν ἀντιρρήσεων, ὁ τελικός κανονισμός ἔχει ἀναμορφωθεῖ σέ πολλά σημεῖα καί προβλέπει ἀσφαλιστικές δικλεῖδες. Τοιουτοτρόπως ἡ ἀπόφαση γιά τήν συντονισμένη δράση θά λαμβάνεται ἀπό τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν βάσει τοῦ ἄρθρου 84 παρ. 2 ΕΟΚ (ὁμοφωνία μέχρι 31/12/86, εἰδική πλειοψηφία ἀπό 1/1/87). Ἐπίσης, προκειμένου νά ἀποφασίσει το Συμβούλιο Ὑπουργῶν θά λαμβάνονται ὑπόψη οἱ «external trade policy considerations and shipping policy considerations» δηλ. παράμετροι τῆς ἐξωτερικῆς ἐμπορικῆς καί ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν Κρατῶν Μελῶν.

Ἐπίσης, σέ ἐνδιάμεση φάση τῶν διαπραγματεύσεων, εἶχε ἐπιδιωχθεῖ ἀπό ἄλλα Κράτη Μέλη ἡ παράκαμψη τῆς πρώτης φάσεως τῶν διπλωματικῶν ἐνεργειῶν. Μετά ἀπό ἑλληνική ἀντίδραση τό τελικό κείμενο ἐπανῆλθε στό ἀρχικό καί προβλέπει ὅτι οἱ διπλωματικές ἐνέργειες πάντοτε θά προηγοῦνται καί, ἐάν δέν ἀποδώσουν, θά λαμβάνονται ἀντίμετρα. Ἡ ἴδια παρατήρηση ἰσχύει γιά πολλά σημεῖα τοῦ «πακέτου» τῶν 4 κανονισμῶν δηλ. τό ἀρχικό κείμενο τῆς Ἐπιτροπῆς ἦταν ἀρκετά ἱκανοποιητικό γιά τήν Ἑλλάδα, σέ ἐνδιάμεση φάση τά κείμενα χειροτέρευσαν γιά τήν Ἑλλάδα στό Συμβούλιο λόγω παρεμβολῆς τῶν ἄλλων Κρατῶν Μελῶν καί στήν τελική φάση, πολλά κείμενα ἐπανῆλθαν στήν ἀρχική τους μορφή εἴτε σέ ἄλλη μορφή, ἱκανοποιητική γιά τήν Ἑλλάδα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΙ-2

Ὁ Κανονισμός αὐτός ἐξαρχῆς ἀποτέλεσε τόν «γόρδιο δεσμό» τῶν διαπραγματεύσεων καί τόν βασικώτερο λόγο διαφωνιῶν μεταξύ Κρατῶν Μελῶν

Ἀρχικά δηλ. στό κείμενο τῆς Ἐπιτροπῆς περιελάμβανε δύο σκέλη: ἀφ' ἑνός τήν ἐλεύθερη παροχή ὑπηρεσιῶν στίς θαλάσσιες μεταφορές ἐντός τῶν Κρατῶν Μελῶν (ἀκτοπλοΐα - cabotage), καί ἀφ' ἑτέρου τήν ἐλεύθερη παροχή ὑπηρεσιῶν στίς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Κρατῶν Μελῶν καί Τρίτων Χωρῶν (διμερεῖς συμφωνίες καταμερισμοῦ φορτίων).

Μετά ἀπό ἄκαρπες συζητήσεις πέραν τοῦ ἔτους, ὅπου κατέστη σαφές ὅτι ἡ ΕΟΚ εἶχε διαιρεθεῖ σέ δύο ζῶνες χωρῶν, τοῦ Βορρᾶ (κυρίως Ἀγγλία, Γερμανία, Ὁλλανδία, Βέλγιο, Δανία) πού ἦσαν ὑπέρ τῆς καταργήσεως τοῦ cabotage καί τοῦ Νότου (Ἰταλία, Ἑλλάδα, Γαλλία, Ἱσπανία, Πορτογαλία) πού ἦσαν ὑπέρ τῆς διατηρήσεως αὐτοῦ, ἡ Ἀγγλική Προεδρία ἔλυσε τόν γόρδιο δεσμό χωρίζοντας τόν Κανονισμό σέ δύο Κανονισμούς. Τοιουτρόπως, στό Συμβούλιο τῆς 16/12/86 ἐξευρέθη λύση στό θέμα τῶν διμερῶν συμφωνιῶν καταμερισμοῦ φορτίων καί ἀπέμεινε πρός ἐπίλυση τό θέμα τοῦ cabotage τό ὁποῖο θά ἐξετασθεῖ τόν Ἰούνιο 1987 ἀπό τό Συμβούλιο Ὑπουργῶν ὑπό Βελγική Προεδρία.

Εἰδικώτερα, ὁ Κανονισμός προβλέπει ὅτι οἱ ἐθνικές διακρίσεις σημαίας πού ὑφίσταντο μέχρι τήν 1/7/86 στά Κράτη Μέλη καταργοῦνται ὡς ἑξῆς:

— Μεταφορές μεταξύ Κρατῶν Μελῶν ἀπό πλοῖα πού φέρουν σημαία Κράτους Μέλους ἕως 31/12/89.

— Μεταφορές μεταξύ Κρατῶν Μελῶν καί Τρίτων Χωρῶν ἀπό πλοῖα πού φέρουν σημαία Κράτους Μέλους ἕως 31/12/1991.

— Μεταφορές ἐντός Κρατῶν Μελῶν καί μεταξύ Κρατῶν Μελῶν καί Τρίτων Χωρῶν μέ πλοῖα ἄλλων χωρῶν ἕως 1/1/1993.

Ὅσον ἀφορᾶ τίς ἀνωτέρω ρυθμίσεις, εἶναι ἀξιοσημείωτο ὅτι τό χρονοδιάγραμμα καταργήσεως τῶν μονομερῶν διακρίσεων σημαίας ἀποτελεῖ μερική παραχώρηση πρός τήν Ἱσπανία πού ἔχει προστατευτική νομοθεσία προκειμένου νά προσαρμοσθεῖ.

Οἱ τελικές ρυθμίσεις τῶν μελλοντικῶν διμερῶν συμφωνιῶν ἀποτελοῦν ἐξαιρετική ἐπιτυχία γιά τήν Ἑλλάδα, ἐάν ἀντιπαραβληθεῖ τό τελικό κείμενο μέ τά προηγούμενα καθώς καί μέ τίς ἀπαιτήσεις ὡρισμένων Κρατῶν Μελῶν. Συγκεκριμένα, ἡ Γαλλία ὑποστηριζόμενη καί ἀπό ἄλλες χῶρες ἐπεδίωκε νά ἐπιτρέπονται οἱ μελλοντικές ὄχι μόνον στόν τομέα τῶν liner trades ἀλλά καί τῶν bulk trades.

Ἡ τελική διευθέτηση, ὄχι μόνον ἀκολούθησε τό ἑλληνικό αἴτημα νά ἐπιτρέπονται μόνον κατ' ἐξαίρεση στόν τομέα τῶν liner trades, ἀλλά περαιτέρω ἐνδυνάμωσε τό κείμενο μέ δύο προσθῆκες: προσετέθη εἰδική παράγραφος, ὡς ἀνωτέρω, ὅτι ἐνεργοποιεῖται ὁ Κανονισμός ΙΙ-1 περί συντονισμένης δράσεως ὅταν ἡ τρίτη χώρα ἐπιδιώκει διμερῆ συμφωνία στά bulks καί ἐπιπλέον προσετέθη εἰδική μνεία στό προοίμιο ὅτι «τά Κράτη μέλη ἐπιβεβαιώνουν τήν προσήλωση τους σέ ἕνα ἐλεύθερο ἀνταγωνιστικό περιβάλλον ὡς βασικό χαρακτηριστικο τῶν μεταφορῶν bulks καί ὅτι ἡ εἰσαγωγή καταμερισμῶν φορτίων στίς μεταφορές αὐτές θά ἔχει σοβαρές ἐπιπτώσεις καί θά ἀνεβάσει τό μεταφορικό κόστος».

Οἱ δύο προσθῆκες ὀφείλονται σέ συμβιβαστική πρόταση τῆς Γερμανίας καί

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- ***ΝΑΥΤΙΚΟΙ***
- ***ΑΝΑΠΗΡΟΙ***
- ***ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ***
- ***ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ***

Γιά σᾶς πού ὁ νόμος παρέχει τό δικαίωμα εἰσαγωγῆς αὐτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ἤ ἀδασμολόγητο διαθέτουμε ὅλους τούς τύπους τῶν αὐτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγροῦ 191 τηλ. (01) 9340 322
ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276



MACGREGOR FAR EAST LTD.

Tokyo, Japan

THE WORLD'S NO.1 MANUFACTURER OF HATCH COVERS AND RO/RO EQUIPMENT

MACGREGOR FAR EAST LTD., are now operative in Piraeus, even closer to the Greek Shipowners, who have known and consistently used the MGFE products for over 35 years.

STAVROS G. COUKIARIS, the **MGFE Greek Office** General Manager, is at your disposal for your enquiries, offering you full pre–sales and after–sales service on the whole range of **MGFE** products.

Please contact :

MACGREGOR FAR EAST LTD.
Greek Office
93, Akti Miaouli
GR–185 38 Piraeus
Greece

Telephones : (01) 4510338/4523321/4532720
Telex : 212793 MGFE GR
Telefax : (01) 4532703 COPIX 6350 G3

'Ιταλίας, ή όποία θά προσετίθετο έάν δέν έξευρίσκετο λύση γιά τίς μελλοντικές συμφωνίες στά bulks.

Τελικά όμως καί λύση γιά τά bulks έξευρέθη καί προσετέθησαν οί δύο μνεῖες μέ ἀποτέλεσμα τό τελικό κείμενο νά ἔχει ἐνδυναμωθεῖ ἰδιαίτερα ἀπό ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II-5

'Ο Κανονισμός αὐτός εἶχε ἀποτελέσει ἀντικείμενο σκληρῶν καί ἄκαρπων διαπραγματεύσεων μεταξύ Κρατῶν Μελῶν ἀπό τό 1981, ὅταν ἐξεδόθη τό πρῶτο σχέδιο, μέχρι τό 1985 ὁπότε ἡ 'Επιτροπή παρουσίασε ἕνα τροποποιημένο σχέδιο. 'Ο κανονισμός ρυθμίζει τήν συμπεριφορά τῶν conferences τακτικῶν γραμμῶν ὅταν ἐνεργοῦν καταχρηστικά καί προσβάλλουν τούς κανόνες ἀνταγωνισμοῦ τῆς Συνθήκης ΕΟΚ καί χορηγεῖ ὁμαδική ἐξαίρεση στίς conferences ἀπό τήν ἐφαρμογή τῶν κανόνων ἀνταγωνισμοῦ, ὑπό ὅρους καί προϋποθέσεις. Τό τελικό κείμενο δέν εἶναι τό καλύτερο δυνατό ἀπό ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἐάν ξεκινήσουμε ἀπό τήν ἄποψη πού τάσσεται κατά τῶν κλειστῶν conferences οἱ ὁποῖες ἀποτελοῦν τό ἀναγνωρισμένο σύστημα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Παρά ταῦτα, μέσα στά πλαίσια τοῦ συστήματος αὐτοῦ, ἡ 'Ελλάδα ἐπέτυχε σωρεία βελτιώσεων τοῦ τελικοῦ κειμένου καθώς καί ἀσφαλιστικές δικλεῖδες ἔναντι τῆς καταχρηστικῆς λειτουργίας τῶν κονφεράνς ὡς ἑξῆς:

— ὁρίζεται διπλῆ νομική βάση τοῦ κανονισμοῦ τοῦ ἄρθρου 84 παρ. 2 ΕΟΚ καί 87 ΕΟΚ (κατόπιν αἰτήματος τῆς 'Ελλάδος ὥστε νά λαμβάνονται ἀποφάσεις μέ ὁμοφωνία).

— δέν ἐφαρμόζεται ὁ κανονισμός ἐπί τῶν μεταφορῶν tramps.

— ὁ ὁρισμός τῶν μεταφορῶν tramp, περιλαμβάνει στοιχεῖα ἀπό τόν ὁρισμό πού ἀπό τό 1981 εἶχε προωθήσει ἡ 'Ελλάδα:

«Where freight rates are freelly negotiated case by case in accordence with conditions of supply and demand».

— οἱ συμφωνίες πίστως (loyalty agreements) μεταξύ conferences καί φορτωτῶν ἐπιτρέπονται βάσει τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος UNCTAD, ἀλλά κατόπιν σταθερῆς ἐπιμονῆς τῆς 'Ελλάδος πού ἐτάσσετο κατά τῆς 100% loyalty καί ὑπέρ τῆς ἀποδευσμεύσεως ἑνός ποσοστοῦ (π.χ. 70%) τοῦ φορτίου, στό τελικό κείμενο προσετέθη ἡ μνεία «100% loyalty arrangements may be offered but may not be unilaterally imposed» (ἄρθρο 5 παρ. 2 (b) (i). 'Η ἀνωτέρω παραδοχή ἀποτελεῖ ἀνάντεχη ἐπιτυχία γιά τήν ἑλληνική πλευρά δεδομένου ὅτι στό θέμα αὐτό τό μέτωπο ὅλων τῶν ἄλλων χωρῶν τῆς ΕΟΚ ἦταν ἀρραγές καί δεδομένου ὅτι καί ἀπό ἑλληνικῆς πλευρᾶς τό θέμα ἦταν negotiable.

— ἀνεγνωρίσθη κατόπιν ἑλληνικῆς προτάσεως ὅτι εἶναι δυνατόν οἱ conferences νά προβαίνουν σέ κατάχρηση δεσπουζούσης θέσεως ὁπότε ἐφαρμόζεται τό ἄρθρο 86 ΕΟΚ πού ἀπαγορεύει τήν ἀνωτέρω κατάχρηση καί αἴρει τό πλεονέκτημα τῆς ὁμαδικῆς ἀπαλλαγῆς ἀπό τήν conference.

'Ο κανονισμός αὐτός, ναί μέν δέν προβλέπει ρητά τήν ἀπαγόρευση τῶν κλειστῶν conferences, ὅπως ἐπεδίωκε ἀρχικά ἡ 'Ελλάδα ἀλλά παρέχει ἀρκετά ἐχέγγυα γιά τήν ἀπρόσκοπτη λειτουργία τῶν outsiders ὥστε νά παραμένει ἀνοικτό τό trade. 'Επιπροσθέτως, περιλαμβάνει ἐξαιρετικά ὀδυνηρή γιά τίς conferences διαδικασία διαπιστώσεως τῶν παραβάσεων καί πολύ ὑψηλά πρόστιμα μέχρι 1.000.000 ECU (1 ECU = λιρ. 1,065) ἤ τό 10% τοῦ ἐτησίου τζίρου (turnover) τῆς ἑταιρίας ὡς καί ἀκύρωση τῆς ὅλης conference κατά περίπτωση.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ II-6

'Ο κανονισμός αὐτός ἀναφέρεται τίς ἀθέμιτες πρακτικές τιμῶν (unfair pricing practices) πού ἐξασκοῦν ἑταιρίες τακτικῶν γραμμῶν τρίτων χωρῶν. Πρόκειται γιά τό μοναδικο προστατευτικό κείμενο τοῦ «πακέτου» δεδομένου ὅτι τά ὑπόλοιπα (κυρίως II-1 καί II-2) εἶναι κατ' ἐξοχήν κείμενα ναυτιλιακοῦ φιλελευθερισμοῦ: 'Ο κανονισμός αὐτός προβλέπει τήν ἐπιβολή ἀντισταθμιστικοῦ τέλους (redressive duty) στήν περίπτωση διαπιστώσεως ὅτι ἡ πρακτική τῆς ἑταιρίας τρίτης χώρς ἔβλαψε (injury) τά συμφέροντα τῶν κοινοτικῶν ἐφοπλιστῶν. Παρεσχέθη ἡ βεβαίωση ὅτι ὁ σκοπός του εἶναι νά ἐνεργεῖ ἀποτρεπτικά διά μόνης τῆς ὑπάρξεώς του (deterrent) κατά τῶν ἀθέμιτων πρακτικῶν, καί ὄχι νά ἐφαρμόζεται στήν πράξη.

'Επιπροσθέτως, περιορίζεται μόνον στά liner trades καί στό τελικό κείμενο ἔχουν τεθεῖ ὡρισμένα ἐχέγγυα κατόπιν ἐπιμονῆς τῆς 'Ελλάδας, ὡς φερ' εἰπεῖν, ἡ ἀπόφαση περί ἀντισταθμιστικῶν τελῶν τοῦ Συμβουλίου 'Υπουργῶν θά λαμβάνει ὑπόψη τίς παραμέτρους τῆς ἐξωτερικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν Κρατῶν μελῶν. 'Επίσης, ὁ ὁρισμός τοῦ κανονικοῦ ναύλου «normal freight note», κάτω τοῦ ὁποίου οἱ προσφερόμενοι ναύλοι χαρακτηρίζονται ὡς ἀθέμιτοι, ἔχει ὑποστεῖ ὡρισμένες βελτιώσεις ἔναντι τῆς ἀρχικῆς του μορφῆς.

Δήλωση περί Δεύτερης φάσεως ναυτιλιακῆς πολιτικῆς

Τέλος, στό ἀνωτέρω Συμβούλιο 'Υπουργῶν (16/12/86) υἱοθετήθηκε **δήλωση στά πρακτικά,** διά τῆς ὁποίας ἐπιφορτίζεται ἡ 'Επιτροπή τῆς ΕΟΚ μέ τήν ἐκπόνηση μελετῶν καί τήν ὑποβολή προτάσεων στόν φορολογικό, κοινωνικό καί τεχνικό τομέα, ὥστε νά ὁλοκληρωθεῖ ἡ ἐσωτερική ἀγορά τῆς ΕΟΚ τό 1992.

'Η ἴδια δήλωση ἀναφέρει ὅτι ἡ υἱοθέτηση τῶν 4 κανονισμῶν ἀποτελεῖ τό πρῶτο βῆμα μιᾶς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί ὅτι περαιτέρω προσπάθειες θά χρειασθοῦν γιά **τήν μείωση τῶν διαφορῶν στίς συνθῆκες λειτουργίας καί τό κόστος μεταξύ τοῦ κοινοτικοῦ στόλου ὡς συνόλου καί τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν του.**

'Η τελική διατύπωση τῆς ἀνωτέρω δηλώσεως ἀποτελεῖ ἐπιτυχία τῆς 'Ελλάδος, δεδομένου ὅτι ἡ ἀρχική διατύπωσή της ἀνεφέρετο στήν ἐναρμόνιση τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ πλοίου μεταξύ τῶν Κρατῶν Μελῶν τῆς ΕΟΚ, γεγονός πού θά εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα τήν αὔξηση τοῦ λειτουργικοῦ κόστους τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Τήν θέση 'Ελλάδος εἶχε τελικά ἀποδεχθεῖ καί ἡ CAACE στό ὑπόμνημά της «περί ἀνταγωνιστικότητος τοῦ κοινοτικοῦ στόλου», τό ὁποῖο ὑπεβλήθη στό Συμβούλιο 'Υπουργῶν Μεταφορῶν τήν 15/12/86 καί τό ὁποῖο ὁπωσδήποτε συνετέλεσε στήν ἀλλαγή τῆς διατυπώσεως.

'Η δήλωση αὐτή εἶναι ἰδιαίτερα σημαντική διότι **ὁριοθετεῖ τά πλαίσια ἐντός τῶν ὁποίων θά κινηθεῖ ἡ ναυτιλιακή πολιτική τῆς ΕΟΚ στό μέλλον καί προσδιορίζει ὅτι τά μελλοντικά μέτρα θά στοχεύουν στήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ κοινοτικοῦ στόλου ἔναντι τρίτων χωρῶν.**

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

'Αποτελεῖ ἰδιαίτερη ἐπιτυχία γιά τήν 'Ελλάδα, σέ μία συνολική διαπραγμάτευση ὁλοκλήρου φάσματος τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς μεταξύ 12 χωρῶν μέ ἐντελῶς διαφορετικά συμφέροντα μεταξύ τους, τό γεγονός ὅτι κατώρθωσε νά προωθήσει στό τελικό κείμενο σέ μέγιστο βαθμό τίς θέσεις της. 'Εάν κανείς συνοπτικά ἐξετάσει τό «πακέτο» εἶναι εὐχερέστερο νά ἐπισημάνει τά σημεῖα, πού δέν ἱκανοποιοῦν 100% τήν 'Ελλάδα, παρά τά σημεῖα πού τήν ἱκανοποιοῦν, διότι τά πρῶτα εἶναι ἐλάχιστα ἔναντι τοῦ συνόλου καί περιορίζονται στήν βασική ἀρχή τοῦ κανονισμοῦ II-6 καί ὡρισμένες πτυχές τοῦ κανονισμοῦ II-5. Τό σύνολο τοῦ «πακέτου» ὅμως, τόσον μέ τήν ἀναγνώριση τοῦ φιλελευθερισμοῦ ὡς βασικῆς φιλοσοφίας τῆς ΕΟΚ γιά τίς θαλάσσιες μεταφορές, τήν ἀναγνώριση τοῦ ἐναλλακτικοῦ κριτηρίου τῆς σημαίας γιά τούς δικαιούχους τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς (δηλ. οὐσιαστικά κατοχύρωση τοῦ ἑλληνικοῦ διαδικοῦ συστήματος σημαίας/ἑταιρίας), τήν σαφῆ καταδίκη τῶν διμερῶν συμφωνιῶν καταμερισμοῦ φορτίων καί τήν ἀναγνώριση ὅτι ἡ δεύτερη φάση τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πρέπει νά καταστήσει ἀνταγωνιστικό τόν κοινοτικό στόλο ἔναντι τρίτων χωρῶν καί ὄχι νά ἐναρμονίσει τό λειτουργικό κόστος μεταξύ Κρατῶν μελῶν, ἀποτελεῖ ἄνευ προηγουμένου ἐπιτυχία. Ἴσως, ἡ τελική φράση τοῦ 'Ολλανδοῦ ἐκπροσώπου στό Συμβούλιο νά συνοψίζει τά πάντα: «τώρα πλέον δέν μένει τίποτα ἄλλο παρά to give our medals to the Greek delegation».

Ἡ ὑπουργική ἐγκύκλιος γιά ἀλλαγή τοῦ κλίματος

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Στό προλογικό ἄρθρο τῆς σημερινῆς ἐκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπισημαίνεται ὅτι εἶναι δεδομένη ἡ διάθεση στήν ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ καί στό Λιμενικό Σῶμα γιά μιά ριζική ἀλλαγή τοῦ κλίματος καί τήν ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης ἡ ὁποία εἶχε κλονισθεῖ ἀπό ἄστοχες ἐνέργειες ἤ καί παραλείψεις τῆς Πολιτείας.

Ἡ διάθεση αὐτή καταφαίνεται καί σέ ἐγκύκλιο τοῦ Ὑπουργοῦ πρός ὅλες τίς λιμενικές ἀρχές γιά τήν ἐπιτυχή ὑλοποίηση τῶν μέτρων πρός βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί τήν ἄμεση καί χωρίς χρονοτριβή ἀντιμετώπιση καί ἐπίλυση τῶν προβλημάτων τῶν πλοίων καί τῶν ναυτικῶν. Ἐπίσης ἡ διάθεση αὐτή καταφαίνεται καί ἀπό τή δημιουργία μιᾶς τριμελοῦς ὁμάδος ἀνωτάτων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ἡ ὁποία ἐπισκέπτεται τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τοῦ Πειραιῶς καί ἐνημερώνει τούς ἐκπροσώπους τους γιά τή σημασία τῶν μέτρων, ἐνῶ ταυτόχρονα ἐπιλύει ἄμεσα ὑπάρχοντα ἤ ἀνακύπτοντα προβλήματα. Ἡ ὁμάδα ἀποτελεῖται ἀπό τόν Ὑπαρχηγό ὑποναύαρχο Χρῆστο Ντούνη, τόν Διευθυντή Ναυτικῆς Ἐργασίας ἀρχιπλοίαρχο Γεώργ. Βασόπουλο καί τόν Διευθυντή Ὠκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχο Νικ. Χασιώτη — κατά περίπτωση μετέχει καί ἐκπρόσωπος τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ΝΑΤ ὅταν ὑπάρχουν προβλήματα πού σχετίζονται μέ τό Ταμεῖο. Ἀνάλογη ἐνημέρωση θά ὑπάρξει καί γιά τόν ἐφοπλισμό τοῦ Λονδίνου πού θά γίνει κατά πάσα πιθανότητα σέ ἀντιπροσωπεία τοῦ Κομμίτη πού θά ἀφιχθεῖ στόν Πειραιᾶ, ἐνῶ δέν ἀποκλείεται καί τό ἐνδεχόμενο νά μεταβεῖ γιά τό σκοπό αὐτό στό Λονδῖνο ὁ Ὑπουργός κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς.

Ἐπίσης ἀνάλογη ἐνημέρωση θά γίνει καί στούς ἐκπροσώπους τῶν ξένων πιστωτικῶν ἱδρυμάτων πού δανειοδοτοῦν τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ:

Λόγω τῆς σημασίας πού παρουσιάζει δημοσιεύομε ἐν συνεχεία τό πλῆρες κείμενο τῆς ὑπουργικῆς ἐγκυκλίου πρός τίς λιμενικές ἀρχές γιά τήν ὑλοποίηση τῶν μέτρων πού ἔχει ὡς ἑξῆς:

1. Οἱ δυσμενεῖς ἐξελίξεις πού παρατηροῦνται τά τελευταία χρόνια στό χῶρο τῆς ναυτιλίας διεθνῶς, εἶναι σ' ὅλους γνωστές. Ἡ διατήρηση τῆς ἀνισορροπίας μεταξύ προσφορᾶς καί ζήτησης χωρητικότητας, ἔχουν καθηλώσει τούς ναύλους σέ χαμηλά ἐπίπεδα ἰδίως στά ξηρά φορτία, μέ συνέπεια τόν παροπλισμό πολλῶν πλοίων καί τήν διάλυση αὐτῶν πού δέν διαθέτουν ἀνταγωνιστικά περιθώρια.

Περαιτέρω συνέπεια αὐτῆς τῆς καταστάσεως εἶναι ἡ σοβαρή μείωση τῶν θέσεων ἐργασίας τῶν ναυτικῶν, τῶν ὁποίων ὁρισμένες εἰδικότητες, ἀντιμετωπίζουν γιά πολύ χρόνο τό φάσμα τῆς ἀνεργίας.

2. Ἐπειδή οἱ προοπτικές ἀνάκαμψης, ὅπως προκύπτει ἀπό ἐκθέσεις διεθνῶν Ὀργανισμῶν καί ἄλλων ἐξειδικευμένων ὀργάνων τῆς ναυτιλίας, δέν εἶναι εὐοίωνες, ὁ ἐφοπλισμός ἀναζήτησε συνθῆκες πού θά τού ἐξασφαλίζουν χαμηλό κόστος ἐργασίας καί κατά συνέπεια ἀνταγωνιστικότητα στήν ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου.

Ὅπως εἶναι γνωστό, οἱ συνθῆκες αὐτές ἐξασφαλίζονται στίς σημαῖες εὐκαιρίας καί στίς σημαῖες τῶν ὑπό ἀνάπτυξη κρατῶν, γιατί προσφέρουν χαμηλόμισθο ἔμψυχο δυναμικό. Γιά τό λόγο αὐτό ἄρχισε ἀθρόα μεταφορά πλοίων πρός τά νηολόγια αὐτά.

Μπροστά σ' αὐτή τήν πραγματικότητα ὅλες σχεδόν οἱ παραδοσιακές ναυτιλιακές χῶρες πῆραν ἤ βρίσκονται στό τελικό στάδιο ἐπεξεργασίας μέτρων πού ἀποβλέπουν στή μείωση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τους, μέ ἀπώτερο σκοπό τή συγκράτηση τῶν πλοίων στό ἐθνικό τους νηολόγιο.

Τέτοια μέτρα εἶναι, ἡ μείωση τῆς συνθέσεως στά ἐπίπεδα στά ὁποῖα ἐπιτρέπουν οἱ σημερινές τεχνολογικές ἐξελίξεις, ἡ κατάργηση ἤ μείωση τῆς φορολογίας, ἡ ἐπιδότηση καί ἡ γενναια δανειοδότηση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ ἀπασχόληση ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων κ.λπ.

Μερικές μάλιστα ἀπ' αὐτές τίς χῶρες προχώρησαν ἀκόμη περισσότερο καί ἔφθασαν στό σημεῖο νά δημιουργήσουν ἐθνικό «ἀνοικτό νηολογιο» μέ τό ὁποῖο παρέχουν στούς ἐφοπλιστές συνθῆκες ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἀνάλογες μέ αὐτές τῶν σημαιῶν ἀνοικτῶν νηολογίων.

Σέ τέτοιες λύσεις κατέφυγαν:

α. Ἀγγλία. Δημιούργησε τό εἰδικό νηολόγιο τῆς νήσου Man (νῆσος μεταξύ Ἀγγλίας καί Ἰρλανδίας). Τά νηολογούμενα σ' αὐτό πλοῖα ἔχουν μειωμένη φορολογία καί μειωμένο ἐργατικό κόστος.

Τό σημαντικό στήν περίπτωση αὐτή εἶναι ὅτι μέ σύμφωνη γνώμη τῶν Ἄγγλων ναυτικῶν, ἡ Διεθνής Ὁμοσπονδία Μεταφορῶν (ITF) δέν χαρακτήρισε τό νηολόγιο αὐτό ὡς «ἀνοικτό», μέ τό αἰτιολογικό ὅτι οἱ πλοιοκτήτριες **ἑταιρίες ἀνήκουν μόνο σέ Ἄγγλους καί ὅτι οἱ Κανονισμοί ἀσφαλείας εἶναι οἱ ἴδιοι μέ τούς ἰσχύοντες στό Ἀγγλικό νηολόγιο.**

Ἀλλά καί ἡ Ἀγγλική Ἕνωση Ναυτικῶν (National Union of Seamen, NUS) δέν τό θεωρεῖ ὡς σημαία εὐκολίας.

β. Γαλλία. Δημιουργία νηολογίου στή νῆσο Kerguelen (Γαλλική ἀποικία στήν Ἀνταρκτική) γιά ὁρισμένες κατηγορίες πλοίων. Τά νηολογούμενα σ' αὐτό τό νηολόγιο πλοῖα, μποροῦν νά χρησιμοποιοῦν χαμηλόμισθα ἀλλοδαπά πληρώματα μέχρι τό 75% τῆς συνθέσεώς τους, ἀρκεῖ νά ὑπηρετοῦν στά πλοῖο τέσσερις Γάλλοι Ἀξ/κοί. Τό μέτρο αὐτό συνοδεύεται ἀπό σειρά ἄλλων οἰκονομικῶν καί ἐργατικῶν διευκολύνσεων.

γ. Νορβηγία. Προωθεῖται ἡ δημιουργία ἐθνικοῦ νηολογίου στό σύμπλεγμα τῶν νήσων Spitzbergen (Ἀρκτική) μέ ὅρους παραπλήσιους μέ αὐτούς πού ἰσχύουν στά νηολόγια Παναμᾶ, Λιβερίας (μειωμένη φορολογία, μειωμένη σύνθεση, χαμηλοί μισθοί κ.λπ.).

δ. Ὁλλανδία. Δημιουργία «ἀνοικτοῦ νηολογίου» στίς Ὁλλανδικές Ἀντίλλες, στό ὁποῖο ἐγγράφονται πλοῖα ἀνεξάρτητα ἀπό τήν ἐθνικότητα τοῦ πλοιοκτήτη. Τά πλοῖα τοῦ νηολογίου αὐτοῦ φέρουν τήν ὁλλανδική σημαία, ἔχουν ὅμως πολύ χαμηλή φορολογία, δέν ἐφαρμόζεται σ' αὐτά ἡ ὁλλανδική ἐργατική νομοθεσία καί χρησιμοποιοῦν χαμηλόμισθα πληρώματα ἀπό ἀλλοδαπούς, πλήν τοῦ Πλοιάρχου πού πρέπει νά εἶναι Ὁλλανδός.

ε. Ἱσπανία. Ἐπισήμως ἐξαγγέλθηκε ὅτι μελετᾶται ἡ δημιουργία ἀνοικτοῦ νηολογίου στίς Καναρίους νήσους μέ τίς πιό πάνω ἀναφερθεῖσες ρυθμίσεις.

στ. Φινλανδία. Μελετᾶται ἡ δημιουργία ἐθνικοῦ ἀνοικτοῦ νηολογίου στά νησιά Aland, κατά τό πρότυπο τῆς Νορβηγίας.

ζ. Γερμανία. Ὑφίσταται σκέψη δημιουργίας ἐθνικοῦ «ἀνοικτοῦ νηολογίου» στή νῆσο Heligoland, ὡς μέσο ἀνακοπῆς τῆς φυγῆς Γερμανικῶν πλοίων σέ ἀνοικτά νηολόγια.

η. Ἀνάλογους προσανατολισμούς ἔχουν καί ἡ Γιουγκοσλαβία καί τό Λουξεμβοῦργο.

3. Ἀλλά καί οἱ χῶρες ἐκεῖνες, τά νηολόγια τῶν ὁποίων θεωροῦνται ὡς «ἀνοικτά νηολόγια», ἐλαβαν μέτρα προσελκύσεως περισσοτέρων πλοίων σ' αὐτά (μείωση τελῶν νηολογήσεως, ἁπλούστευση διαδικασιῶν κ.λπ.).

4. Μέσα σ' αὐτή τή διεθνῆ ναυτιλιακή κρίση, τό ἑλληνικό πλοῖο καί ὁ Ἕλληνας ναυτικός, δέν ἦταν δυνατό νά ἀποτελέσουν ἐξαίρεση. Ἔτσι σάν ἄμεση συνέπεια αὐτῆς τῆς καταστάσεως εἶναι ἡ συνεχής πτώση τοῦ ὑπό ἑλληνική σημαία στόλου καί κατ' ἐπέκταση ἡ μείωση τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος καί τῶν συναφῶν δημοσιονομικῶν ἐσόδων, καθώς καί ἡ μείωση τῶν ἐσόδων τοῦ ΝΑΤ, ἡ μείωση τῶν θέσεων ἐργασίας καί ἡ ἀνεργία σέ ὁρισμένες εἰδικότητες τῶν ναυτικῶν (κυρίως Ἀξ/κοί) καί ἡ ἐξ ἀνάγκης ἀπασχόληση σημαντικοῦ ἀριθμοῦ ἑλλήνων ναυτικῶν σέ πλοῖα μέ ξένες σημαῖες, χωρίς ἀσφαλιστική κάλυψη μέ δυσμενεῖς συνέπειες γιά τούς ἴδιους καί γιά τό ΝΑΤ.

Ἐπίσης δυσμενεῖς συνέπειες ὑπάρχουν καί στά διάφορα βοηθητικά ἐπαγγέλματα τῆς ναυτιλίας, ὅπως ἐπισκευές, τροφοφόδια, προσωπικό ὑποστηρίξεως τῶν ἐπιχειρήσεων, γραφεῖα ναυλώσεων, πρακτορεύσεις κ.λπ.

5. Ἐπειδή ὅπως ἀναφέρθηκε πιό πάνω δέν διαφαίνονται στό προσεχές μέλλον εὐοίωνες προοπτικές γιά βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς καί ἐπειδή ἡ ναυτιλία, ὡς συνεισφέρου-

σα καθαρό συνάλλαγμα στήν έθνική οίκονομία καί άπασχολοῦσα ἕνα σημαντικό τμῆμα τοῦ ἐργατικοῦ μας δυναμικοῦ ἔχει οὐσιαστική σημασία γιά τή χώρα μας, κρίθηκε ἀναγκαία ἡ ἄμεση λήψη ὁρισμένων μέτρων μέ στόχο τή βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητάς της, πού θά ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τή συγκράτηση τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο, τήν ἐπαναφορά σ' αὐτό ἑλληνόκτητων πλοίων ἀπό ξένες σημαῖες καί τήν προσέλυση τῶν νέων ἀγορῶν. Ἡ ἐπίτευξη τοῦ στόχου αὐτοῦ θά ἔχει σάν ἄμεση συνέπεια τήν αὔξηση τῶν θέσεων ἐργασίας καί ἐπομένως τήν ἀπορρόφηση τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, τή βελτίωση τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ΝΑΤ καί τήν αὔξηση τῶν συναλλαγματικῶν πόρων τῆς Χώρας.

Κατά τό στάδιο τῆς μελέτης τῶν μέτρων αὐτῶν, ὑπῆρξε οὐσιαστικός διάλογος μέ τίς ἐνδιαφερόμενες τάξεις, ἐνῶ ἐλήφθησαν ὑπόψη καί οἱ ἀπόψεις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδας. Τέλος, οἱ εἰσηγήσεις τοῦ ΥΕΝ τέθηκαν ὑπόψη τοῦ ΚΥΣΥΜ, τό ὁποῖο τίς ἐνέκρινε.

6. Τά συγκεκριμένα μέτρα πού ἀποφάσισε τό ΥΕΝ καί μέ τά ὁποῖα πράγματι ἐπέρχεται μιά σημαντική μείωση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, εἶναι τά ἑξῆς:

α) Προσαρμογή τῶν ὀργανικῆς σύνθεσης τῶν κλασσικῶν καί αὐτοματοποιημένων φορτηγῶν πλοίων σέ ἐπίπεδα πού ἰσχύουν σέ ἄλλες ἀνταγωνίστριές μας Εὐρωπαϊκές Ναυτιλίες καί σύμφωνα μέ τίς σημερινές τεχνολογικές ἐξελίξεις.

β) Παροχή δυνατότητας ἀπασχόλησης ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν σέ θέσεις κατωτέρων πληρωμάτων μέ μισθούς τῆς Χώρας προέλευσῆς τους, ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι δέν θά προσφέρονται Ἕλληνες ναυτικοί καί σέ ποσοστό μέχρι 40% τοῦ συνόλου τῆς ὀργανικῆς σύνθεσης τοῦ πλοίου.

γ) Σέ περιπτώσεις ἀνεργίας κλάδων ἤ εἰδικοτήτων ναυτικῶν καθίσταται ἀπολύτως ὑποχρεωτική ἡ διάνυση στήν ξηρά τῆς ἄδειας πού δικαιοῦται ὁ ναυτικός μέ τήν συμπλήρωση 11 μηνῶν ὑπηρεσίας στό πλοῖο.

7. Παράλληλα τό ΥΕΝ στήν προσπάθειά του γιά τή βελτίωση τῆς γενικώτερης θέσεως τῶν ναυτικῶν μας θά προχωρήσει στίς πιό κάτω ἐνέργειες:

α) Θά συστήσει Ἐπιτροπή, μόλις ὑποδειχθοῦν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων πού θά μελετήσει καί θά εἰσηγηθεῖ τόν χαρακτηρισμό τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ὡς «βαρέως καί ἀνθυγιεινοῦ».

β) Σέ συνεργασία μέ τό Ὑπουργεῖο Ἐργασίας θά ἐπισπευθεῖ ἡ διαδικασία νομοθετικῆς ρύθμισης γιά τήν ὑπαγωγή τῶν ναυτικῶν στόν Ὀργανισμό Ἐργατικῆς Κατοικίας.

γ) Θά ἐπισπευθεῖ μέσω τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν ἡ διαδικασία γιά τήν ρύθμιση θεμάτων πού ἀφοροῦν τά ταξίδια τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στόν Περσικό Κόλπο.

8. Τέλος, ἐπειδή οἱ Συλλογικές Συμβάσεις ἐργασίας στά ποντοπόρα καί Μεσογειακά Φορτηγά πλοῖα εἶχαν λήξει ἀπό καιρό καί ἐπειδή οἱ διαπραγματεύσεις τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν καθώς καί οἱ συμβιβαστικές παρεμβάσεις τοῦ ΥΕΝ δέν ἀπέδωσαν, κατόπιν ἐξουσιοδοτήσεως τοῦ ΚΥΣΥΜ καί σύμφωνα μέ τή διαδικασία πού προβλέπει ἡ ἰσχύουσα Νομοθεσία, μέ Ὑπουργικές Ἀποφάσεις ρυθμίστηκαν οἱ μισθοί, τά ἐπιδόματα καί οἱ λοιπές ἀποδοχές τῶν ναυτικῶν γιά τίς δύο αὐτές κατηγορίες πλοίων, γιά τήν περίοδο μέχρι τέλους 1987.

Μέ τίς ρυθμίσεις αὐτές ἀναπροσαρμόζονται σταδιακά οἱ ἀποδοχές τῶν ναυτικῶν σέ σχέση μέ τίς παλαιές συλλογικές συμβάσεις σέ ποσοστά, 23% γιά τούς μισθούς μέχρι 50.000 δρχ. καί 21% γιά μισθούς ἀπό 50.000 δρχ. καί ἄνω.

9. Ἡ ἀπόφαση καθορισμοῦ νέας ὀργανικῆς συνθέσεως γιά τά αὐτοματοποιημένα Φ/Γ ποντοπόρα πλοῖα, ἔχει σταλεῖ στό Ἐθνικό Τυπογραφεῖο γιά δημοσίευση καί σᾶς ἔχει ἤδη κοινοποιηθεῖ.

Τά δύο Σχέδια Π.Δ. γιά τόν καθορισμό νέων ὀργανικῶν συνθέσεως στά κλασσικά Φ/Γ Μεσογειακά καί Ποντοπόρα πλοῖα, βρίσκονται στό ΣΕΝ γιά γνωμοδότηση καί σᾶς ἀποστέλλονται συνημμένα.

Τά δύο ἄλλα μέτρα, μέ τά στοιχεῖα (β) καί (γ) τῆς παραπάνω παραγράφου 6, περιλήφθησαν στόν τροποποιημένο ὅρο 8 τῶν Ἐγκριτικῶν Πράξεων νηολογήσεως πλοίων κατά τίς διατάξεις τοῦ Ν. 2687/53 καί ἰσχύουν ἀπό σήμερα. Συνημμένα σᾶς διαβιβάζουμε ἀπόσπασμα Ἐγκριτικῆς Πράξεως νηολογήσεως, μέ τή νέα διατύπωση τοῦ ὅρου 8.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἑταιριῶν πού ἔχουν πλοῖα νηολογημένα μέ τήν προηγούμενη διατύπωση τοῦ ὅρου αὐτοῦ, μποροῦν νά ζητήσουν μέ αἴτησή τους ἀπό τό ΥΕΝ, τήν ἀνάλογη τροποποίηση τῆς Ἐγκριτικῆς Πράξεως νηολογήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν.

Εἰδικότερα γιά τό μέτρο μέ τό στοιχεῖο (γ) τῆς παραγράφου 6, διευκρινίζεται ὅτι αὐτό θά ἰσχύει μόνο μετά ἀπό ἔκδοση εἰδικῆς ἀποφάσεως τοῦ ΥΕΝ καί μόνο γιά τίς εἰδικότητες ναυτικῶν οἱ ὁποῖες θά ἀναφέρονται στήν ἀπόφαση αὐτή.

Διευκρινίζεται ἐπίσης, ὅτι οἱ ἀπολυόμενοι γιά διάνυση τῆς ἀδείας τους ναυτικοί, μέ τίς διαδικασίες τοῦ μέτρου αὐτοῦ, θά παίρνουν κανονικά τό ἐπίδομα ἀδείας πού δικαιοῦνται, ὅπως συμβαίνει μέ κάθε ἀπολυόμενο γιά ὁποιαδήποτε αἰτία.

10. Βασική προϋπόθεση ἐπιτυχίας τῶν μέτρων αὐτῶν καί ἐπίτευξης τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ εἶναι ἡ στήριξή τους ἀπό ὅλους τούς φορεῖς καί κυρίως ἀπό το Διοικητικό φορέα, Κεντρική καί Περιφερειακές Ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ.

Πρέπει ὅλοι νά συνειδητοποιήσουμε ὅτι ἡ ὕπαρξη μεγάλης ἑλληνικῆς ναυτιλίας (πλοῖα καί ναυτικοί) ἀποτελεῖ ἐθνική ἀναγκαιότητα καί πρός τήν κατεύθυνση αὐτή θά πρέπει νά καταβληθεῖ κάθε προσπάθεια.

Μέ βάση τά στοιχεῖα πού σᾶς παρέχονται, νά ἐνημερώνετε ὅλους τούς ἐνδιαφερομένους κατά τίς ἐπαφές σας στόν κύκλο τῶν ἁρμοδιοτήτων σας, τόσο γιά τήν ἀναγκαιότητα λήψεως τῶν μέτρων αὐτῶν, ὅσο καί γιά τήν οὐσιαστική βοήθεια πού μποροῦν νά προσφέρουν στό πλοῖο, καθώς ἐπίσης καί γιά τά ὀφέλη τῶν ἑλλήνων ναυτικῶν ἀπό τήν αὔξηση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

11. Παράλληλα μέ τά μέτρα, θά πρέπει ὅλος ὁ διοικητικός φορέας νά ἀντιμετωπίσει μέ πνεῦμα ἀγάπης καί κατανόησης τά πρακτικά προβλήματα πού καθημερινά δημιουργοῦνται γιά τό ναυτικό καί τό πλοῖο, μέ στόχο τή γρήγορη, ἀποτελεσματική καί σωστή ἐπίλυσή τους. Στήν ἀντιμετώπιση αὐτή, ἐνδεχομένως θά χρειασθεῖ ἀπό ὅλους ἕνα εὐρύτερο πνεῦμα εὐελιξίας, πάντα βέβαια στά πλαίσια τῶν νομίμων διαδικασιῶν.

Σέ ὁρισμένες περιπτώσεις, αὐτό μπορεῖ νά συνεπάγεται τήν ἄμεση ἐπικοινωνία μέ τό ΥΕΝ γιά τήν παροχή κατευθύνσεων καί ὁδηγιῶν.

Μέ αὐτό τόν τρόπο ἐμπρακτα θά ἀποδειχθεῖ ἡ συμπαράσταση τοῦ διοικητικοῦ φορέα στά προβλήματα τοῦ ναυτικοῦ καί τοῦ πλοίου.

Μέ τίς διαταγές, Μόνιμος Ἐγκύκλιος ὑπ' ἀριθμ. 1, ἀρ. πρωτ. 70151/334/31-5-76 ΥΕΝ/ΔΝΕΡ-1, 1421.5/3/85/27-5-85 ΥΕΝ/ΔΕΝ-3 καί 70113/3370/17-7-86 ΥΕΝ/ΔΝΕΡ 2, σᾶς ἐ-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 - 4515308 - 4516096
TLX: 21 1339 FLOT GR.

χουν δοθεῖ ὁδηγίες σχετικά μέ τόν τρόπο ἐλέγχου τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων, διενέργειας ἐκτάκτων ἐπιθεωρήσεων καί ἐπιλύσεως ναυτεργατικῶν διαφορῶν ἀντίστοιχα.

Ἄν καί εἶναι καθολικά ἀναγνωρισμένο ὅτι τό σύνολο τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν στούς τομεῖς αὐτούς καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες γιά τήν ἐξυπηρέτηση τοῦ πλοίου καί τῶν ναυτικῶν στά πλαίσια τῆς ὑφισταμένης νομοθεσίας, τῶν ἐγκυκλίων κ.λπ., κρίνουμε σκόπιμο νά ἐπαναλάβουμε ὅτι ἡ παρέμβασή σας θά πρέπει νά ἀποσκοπεῖ στήν ἐπίλυση τῶν προβλημάτων τῶν πλοίων καί τῶν πληρωμάτων τους ὡς καί τήν ἀποκατάσταση τῶν τυχόν ἐλλείψεων πού ἐπηρεάζουν κυρίως τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου.

Μικροελλείψεις πού δέν θίγουν τήν ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, μικροεκτροπές ἀπό τίς ὀργανικές συνθέσεις κ.λπ., θά πρέπει νά ἀντιμετωπίζονται μέ εὐρύτητα ἀντιλήψεως καί γενικά σέ καμμιά περίπτωση, κατά τήν διενέργεια ἐλέγχου ἤ τήν παρέμβασή σας γιά ἐπίλυση κάποιας διαφορᾶς, δέν θά πρέπει νά ἀγνοοῦνται οἱ ἰδιομορφίες τῶν ἑκάστοτε ἀνακυπτόντων προβλημάτων, οἱ δυσμενεῖς συνθῆκες κάτω ἀπό τίς ὁποῖες κατά τήν παροῦσα περίοδο κινεῖται τό ἑλληνικο πλοῖο καθώς καί τό ἐπίπονο τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ.

Ἡ ἐπιβολή κυρώσεων, θά γίνεται μόνο σέ περιπτώσεις διαπιστωμένης ἀδιαφορίας τῶν ἁρμοδίων γιά συμμόρφωσή τους. Ἀλλά καί στήν περίπτωση αὐτή, θά πρέπει νά εἴμαστε πειστικοί, γιά τό ἀναπόφευκτο τῆς ἐνέργειά μας αὐτῆς.

12. Οἱ προϊστάμενοι τῶν Ὑπηρεσιῶν πρός τίς ὁποῖες ἀπευθύνεται ἡ παροῦσα, νά ἐνημερώσουν σχετικά μέ τό περιεχόμενό της τό προσωπικό τους καί νά καταβάλλουν κάθε προσπάθεια γιά τήν δημιουργία τοῦ κατάλληλου εὐνοϊκοῦ κλίματος στίς σχέσεις Ὑπηρεσιῶν Πλοίων -Πληρώματος, τό ὁποῖο ἀποτελεῖ βασική προϋπόθεση γιά τήν ἐπίτευξη τῶν στόχων στούς ὁποίους ἀποβλέπει ἡ λήψη τῶν ἐξαγγελθέντων μέτρων ὑπέρ τῆς ναυτιλίας.

Ὁ Ὑπουργός
ΣΤΑΘΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

Οὐσιαστική ἡ συμβολή τῶν λιμενικῶν

Πρέπει νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι καί πρίν ἀκόμη κοινοποιηθεῖ ἡ ἀνωτέρω ἐγκύκλιος τοῦ Ὑπουργοῦ, οἱ λιμενικοί ἀξιωματικοί οἱ ὁποῖοι θεωροῦν ὅτι τό κύριο ἔργο τους εἶναι ἡ διοίκηση τῆς Ναυτιλίας καί ὄχι ἡ ἀστυνόμευση, ἔσπευδαν νά ἐξυπηρετήσουν τό πλοῖο καί τούς ἀνθρώπους του γιά νά μήν ὑπάρχουν καθυστερήσεις καί προβλήματα. Χαρακτηριστικό ἐπ' αὐτοῦ εἶναι τό κατωτέρω τηλεγράφημα γνωστῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρίας τοῦ Πειραιῶς πρός τόν Ἀρχηγό τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος μέ ἡμερομηνία 30.12.1986, τό ὁποῖο δημοσιεύομε αὐτούσιο (παραλείποντας μόνο τό ὄνομα τοῦ πλοίου) μαζί μέ τά θερμότατα συγχαρητήριά μας πρός τούς δύο λιμενικούς ἀξιωματικούς πού τό προκάλεσαν μέ τίς ἐνέργειές τους:

«Πρόσφατα τό πλοῖο μας προσέγγισε στά λιμάνια τοῦ Ρόττερνταμ καί τοῦ Ἀμβούργου.

Σέ τηλεφωνική ἐπικοινωνία πού εἴχαμε μέ τούς κ.κ. Λιμενάρχες γιά διάφορα θέματα σχετικά μέ τό ναυτολόγιο τοῦ πλοίου καί τήν ἀλλαγή τοῦ ὀνόματός του, διαπιστώσαμε μέ χαρά ὅτι καί ὁ κ. Κάτσινας καί ὁ κ. Παπανασταίου προσπάθησαν καί μᾶς ἐξυπηρέτησαν μέ τόν καλύτερο δυνατό τρόπο, δείχνοντας ἐνδιαφέρον καί κατανόηση γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν θεμάτων μας, χωρίς καμμία καθυστέρηση τοῦ πλοίου.

Ὁμολουγουμένως δέν εἴμαστε συνηθισμένοι σέ τέτοια ἀντιμετώπιση καί γι' αὐτό θά θέλαμε νά ἐκφράσουμε τίς εὐχαριστίες μας σέ σᾶς προσωπικά, στήν ὑπηρεσία καί στούς κ.κ. Λιμενάρχες.

Ὁπωσδήποτε, ἡ σωστή ἀντιμετώπιση τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἶναι περισσότερο ἀπό βέβαιο ὅτι θά προσελκύσει περισσότερα πλοῖα στά ἑλληνικά νηολόγια πρός ὄφελο ὅλων τῶν φορέων».

SALE OF MARINE ENGINE PARTS

LISTED MARINE ENGINE SPARE PARTS ARE FOR IMMEDIATE SALE AT HIGHLY REDUCED PRICES.
KINDLY CALL 8969553 FROM 9.00 TO 17.00 HRS DAILY.

ENG. TYPE/PART	STATUS	LOCATION
M/E KAWASAKI MAN K72 70/120C		
1 CYLINDER LINER	USED	PIRAEUS
1 PISTON CROWN	USED	PIRAEUS
1 CYL. COVER LOWER	USED	PIRAEUS
M/E T/C KAWASAKI KET 701.3B		
VARIOUS SPARES	NEW	KOBE/JAPAN
M/E SULZER RD-68		
2 PISTON SKIRTS	USED	PIRAEUS
1 CYLINDER LINER	NEW	PIRAEUS
1 EXHAUST VALVE	USED	PIRAEUS
1 CYLINDER LINER	NEW	ROTTERDAM
2 PISTON SKIRTS	NEW	KIEL
D/G KHI (MAN) G5V 23,5/33AT		
VARIOUS SPARES	NEW	HAMBURG
M/E T/C KET-650		
VARIOUS SPARES	NEW	HAMBURG
M/E SULZER RD-76		
2 PISTON HEADS	USED	PIRAEUS
1 CYLINDER LINER	NEW	KIEL
1. EXH. VALVE ROTOR SHAFT	NEW	ANTWERP
3 PISTON COOLING CHEST	NEW	PIRAEUS
1. PISTON CROWN WITH BOLTS & COVER	USED	PIRAEUS
1 PISTON CROWN WITH COVER	RECOND	PIRAEUS
1 PISTON CROWN WITH BOLTS	USED	PIRAEUS
1 PISTON CROWN WITH COVER	USED	PIRAEUS
1 PISTON CROWN WITH SKIRTS AND BOLTS	NEW	PIRAEUS
2 CYLINDER COVERS INSERT	RECOND.	PIRAEUS
2 PISTON COOLING STANDPIPES	NEW	PIRAEUS

ENG. TYPE/PART	STATUS	LOCATION
TOMOE LUBOIL PURIFIER ASI6VHC		
1 SET PURIFIER BOWL ASSEMBLY	NEW	PIRAEUS
M/E HITACHI B + W 662VT2BF-140		
2 CYLINCER LINERS	NEW	ROTTERDAM
1 PISTON CROWN	RECOND.	ROTTERDAM
1 EXH. VALVE SPINDLE	NEW	ROTTERDAM
M/E SULZER 7RD 76		
1 CYLINDER LINER	NEW	ROTTERDAM
1 PISTON CROWN COMPLETE	RECOND.	ROTTERDAM
1 PISTON CROWN	RECOND.	ROTTERDAM
M/E T/C VTR 630		
1 ROTOR COMPLETE	RECOND.	ROTTERDAM
1 NOZZLE RING	NEW	ROTTERDAM
D/G YANMAR 6 ML-T		
VARIOUS SPARES	NEW	ROTTERDAM
DEHUMIDIFIERS GOOD FOR MARINE (SANDBLASTING ETC) AND INDUSTRIAL USE (ΑΦΥΓΡΑΝΤΗΡΕΣ ΧΩΡΩΝ)		
2 UNITS 22 KW - 440VAC 3 HP 60 HZ	USED	PIRAEUS
1 UNIT 1200 W - 220VAC 50/60 HZ	USED	PIRAEUS
7 UNITS 780V - 220V AC 50/60 HZ	USED	PIRAEUS
28 PIECES ASSORTED DUCT PIPES (ALLTOGETHER FOR USD 7.000)	USED	PIRAEUS
3 DEHUMIDIFIERS ASSTD SIZE	USED	LABUAN/-MALAYSIA
31 PIECES ASSORTED DUCT PIPES (ALLTOGETHER FOR USD 2.000)	USED	LABUAN/-MALAYSIA
DIESEL GENERATORS		
1. MWM TYPE TBD 602 V16 K GENERATOR NEBB 1078 KW-440V RADIATOR COOLED - RPM 1200	NEW	ROTTERDAM
1 PORTABLE EMERG. D/G YANMAR TS 155 - 8 KW GENER. OHATSU RPM2400	USED	ROTTERDAM

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.
Με **550** καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.
Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.
Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

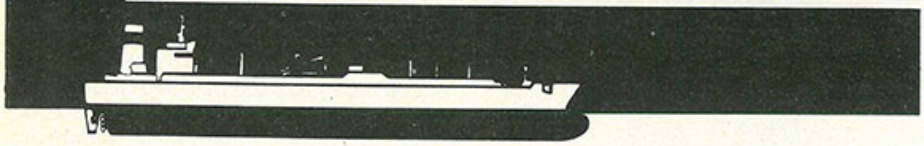
Εθνική των 5 ηπείρων!



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

από το 1841 μέχρι το μέλλον

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ἡ γενική συνέλευση τῆς Ε.Ε.Ε.

Ἡ τακτική γενική συνέλευση τῶν μελῶν τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία εἶναι καί ἡ προτελευταία γενική συνέλευση ὑπό τήν παρούσα διοίκηση, θά πραγματοποιηθεῖ στίς 16 Φεβρουαρίου. Ἡ τελευταία κανονική γενική συνέλευση θά πραγματοποιηθεῖ στό τέλος τοῦ χρόνου περίπου, ὅταν θά διεξαχθοῦν καί οἱ ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως τῆς Ε.Ε.Ε.

Ὑπό τήν κυανόλευκο

Στό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιά ἐγγραφή στό ἑλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν παρακάτω ἑπτά πλοίων:

— «Πανόραμα», δεξαμενόπλοιο, πρώην κυπριακό ὑπό τό αὐτό ὄνομα, 20.784 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Nova Scotia Trading Limited» (κ. Ἐλισ. Σαρόγλου).

— «Σηγκλόρυ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Procrest» ὑπό σημαία Λιβερίας, 17.724 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Worldcarrier Shipping Inc.» (κ. Δημ. Μπαρμπούτης).

— «Ἀλέξανδρος ΙΙ», φορτηγό, πρώην «Lift-On», ὑπό λιβεριανή σημαία, 1.598 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Golden Arrow Shipping and Trading Corporation S.A.» (Bilinder Marine Corporation S.A.).

— «Γιαγιαμαρία», δεξαμενόπλοιο, πρώην κυπριακό ὑπό τό αὐτό ὄνομα, 16.489 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Limni Maritime Company Limited» (κ. Ἐλισ. Σαρόγλου).

— «Ὅραμα», δεξαμενόπλοιο, πρώην κυπριακό ὑπό τό αὐτό ὄνομα, 20.768 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1973, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Suracuse Shipping Company Limited» (κ. Ἐλισ. Σαρόγλου).

— «Ἀλέξανδρος ΙΙΙ», φορτηγό, πρώην «Lift Off» ὑπό λιβεριανή σημαία, 1.584 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Diana Shipping and Trading Corporation S.A.» (Bilinder Marine Corporation).

— «Ἀναγγελ Γκρέητνες», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Caddie» ὑπό λιβεριανή σημαία, 41.390 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1981, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Caribbean Mare Enterprises S.A.».
(Anangel Shipping Enterprises S.A.).

Ἀγοραπωλησίες

— Σέ συμφέροντα τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Μάρι Χανδρῆ» 33.225 τον. d.w., 18.569 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, ἔναντι ποσοῦ 730.000 δολλαρίων.

— Σέ Ἰταλούς ἐπωλήθη τό μικτό πλοῖο «Ἁγία Ἑλένη» 84.141 τον. d.w., 45.330 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, χωρίς νά γνωσθεῖ τό τίμημα ἀγορᾶς.

— Ἕλληνες ἀγόρασαν τό μικτό πλοῖο «Obo Queen» 103.230 τον. d.w., 54.761 τον. γκρός, σουηδικῆς ναυπηγήσεως 1971, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 4,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ ἀγοραστές τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς περιῆλθε τό μπάλκ κάρριερ «Κυριακή» 65.077 τον. d.w., 30.851 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1981, ἔναντι ποσοῦ περί τῶν 7,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες τέλος ἀγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Telfair Mariner» 71.830 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1977, ἔναντι τιμῆς περί τῶν 5,2 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἀγορά ἐπιβατηγοῦ

— Ἕλληνες ἀγόρασαν ἀπό τήν Akstralian National Line τό διπλέλικο ἐπιβατηγό πλοῖο τύπου ρόλλ-ον, ρόλλ-όφ «Brisbane Trader» 6.325 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968 σέ ἄγνωστη τιμή.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τῆς Φορμόζας ἀγόρασαν τό μεταλλευματοφόρο μπάλκερ «Ἔβρος» 20.372 τον. γκρός, 11.000 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1962, ἀντί δολ. 132 ἀνά τόν. ἐλ. ἐκτοπίσματος.

— Ἐπίσης στήν Φορμόζα ἐπωλήθη τό ὑπό παναμαϊκή σημαῖα μπάλκ κάρριερ «Τζώνη» 17.110 τον. γκρός, 7.150 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1965, ἀντί δολ. 128,50 ἀνά τόννο.

Ναύλωση πλοίων γιά ἀσκήσεις τοῦ ΝΑΤΟ

Τό ΓΕΝ μέ σῆμα του πρός τό ΥΕΝ ἀναφέρεται στή ναύλωση ἑπτά ἐμπορικῶν πλοίων γιά τή συμμετοχή τους στήν Ἄσκηση «OPEN GATE 87», τῆς Ἀτλαντικῆς Συμμαχίας, πού θά διεξαχθεῖ στίς ἀρχές Μαΐου 1987.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι θά πρέπει, τό ἀργότερο μέχρι τίς 23 Ἰανουαρίου 1987 νά ἐκδηλώσουν τό ἐνδιαφέρον τους γιά τίς ἐν λόγω ναυλώσεις πρός τό ΥΕΝ, προσκομίζοντας τά στοιχεῖα τῶν ἑταιριῶν καί τῶν προτεινομένων πλοίων.

Θά διατηροῦν τό δικαίωμα ἀσφαλίσεως

Οἱ ἀνασφάλιστοι διαζευγμένοι σύζυγοι ναυτικῶν (γυναῖκες ἤ ἄνδρες) θά μποροῦν νά διατηροῦν τήν ἀσφαλιστική κάλυψη πού εἶχαν ἀπό τόν Οἶκο Ναύτου κατά τό χρόνο λύσεως τοῦ γάμου τους ὑπό τήν προϋπόθεση ὅτι θά καταβάλουν τίς ἀνάλογες ἀσφαλιστικές εἰσφορές. Αὐτή ἡ ἀσφαλιστική κάλυψη προβλέπεται ἀπό σχέδιο Π.Δ. (πού προωθεῖται ἀπό τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας) τό ὁποῖο ὁρίζει ὅτι τό ὕψος τῶν εἰσφορῶν πού θά πρέπει νά καταβάλουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι θά καθορίζεται ἀπό τό διοικητικό συμβούλιο τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

Τό σύστημα ἀναφορᾶς κινήσεως πλοίων στή Βραζιλία

Ἡ Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν γνωστοποίησε στά μέλη της ὅτι διατίθεται στούς ἐνδιαφερόμενους ἀντίγραφο ἐγχειριδίου τῶν βραζιλιανῶν ἀρχῶν πού ἀφορᾶ τό σύστημα ἀναφορᾶς κινήσεως πλοίων περιοχῆς Βραζιλίας.

Ἡ ναυσιπλοΐα στόν Ἀραβικό Κόλπο

Ἀπό τήν Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀνακοινώθηκε ὅτι διατίθεται ἀπό τά γραφεῖα της, ἀντίγραφον σχετικῆς ἐγκυκλίου τοῦ I.C.S μέ συγκεκριμένες ὁδηγίες γιά τήν ἀσφαλή ναυσιπλοΐα στόν Ἀραβικό Κόλπο.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 15.578.000 δρχ. ἐπέβαλαν τόν Νοέμβριο οἱ λιμενικές ἀρχές τῆς χώρας γιά διάφορες παραβάσεις τῆς ναυτικῆς νομοθεσίας. Συγκεκριμμένα πρόστιμα 9.665.000 δρχ. ἐπιβλήθηκαν γιά παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ λιμένος, 4.270.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 761.000 δρχ. γιά παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, 739.000 δρχ. γιά ὁδήγηση ταχυπλόων σκαφῶν χωρίς τίς ἀπαραίτητες ἄδειες, 100.000 δρχ. γιά παραβάσεις τοῦ νόμου πού ἀναφέρεται στίς ναυλώσεις θαλαμηγῶν καί 43.000 δρχ. γιά μεταφορά ὑπεράριθμων ἐπιβατῶν.

Λαθρεπιβάτες ἀπό τήν Γκάνα σέ ἑλληνικό πλοῖο

Ἀπό τό ἑλληνικό φορτηγό «Ζίνι» ἀποβιβάσθηκαν στό λιμάνι τῆς Ἐλευσίνας ὀκτώ λαθρεπιβάτες ἀπό τήν Γκάνα πού βρέθηκαν στό σκάφος στίς 23 Δεκεμβρίου, δύο μέρες μετά τόν ἀπόπλου του ἀπό τό Σάν Πέντρο τῆς Ἀκτῆς Ἐλεφαντοστοῦ.

Τιμητικές διακρίσεις σέ ἀσφαλιστικές ἑταιρίες

Ἡ διοίκηση τῆς Ἑνώσεως Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιριῶν μέ τήν εὐκαιρία τῆς συμπληρώσεως 80 ἐτῶν ἀπό τήν ἵδρυση τοῦ συλλογικοῦ ὀργάνου τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπένειμε στίς 15 Ἰανουαρίου ἀναμνηστικά μετάλλια σέ ἐπίλεκτα μέλη τῆς ἀσφαλιστικῆς οἰκογενείας γιά τή συμβολή τους στήν ἀνάπτυξη καί τήν καθιέρωση τοῦ θεσμοῦ τῆς ἰδιωτικῆς ἀσφαλίσεως στήν Ἑλλάδα.

Τό γραφεῖο Barry Rogliano τοῦ Πειραιῶς

Λόγω τῆς συνεχιζόμενης κρίσεως στόν ναυτιλιακό τομέα, ἡ γνωστή ναυλομεσιτική ἑταιρία Barry Rogliano ἀποφάσισε νά τερματισθεῖ ἡ λειτουργία τῶν γραφείων τους στο Ρίο Ντέ Ἰανέϊρο, στήν Σιγκαπούρη καί στόν Πειραιᾶ.

Σέ σχετική ἀνακοίνωση πού ἐξέδωσε γραφεῖο τους στόν Πειραιᾶ ζητεῖται ἡ κατανόηση τῶν Ἑλλήνων πελατῶν τους γιά τήν ὀδυνηρή ἀπόφασή τους καί ἐκφράζεται ἡ ἐπιθυμία νά συνεχισθεῖ ἡ συνεργασία τους μέ τά κεντρικά γραφεῖα τῆς Barry Rogliano τῶν Παρισίων.

Στήν ἴδια ἀνακοίνωση ἐκφράζονται θερμές εὐχαριστίες γιά τήν ὑποστήριξη τοῦ γραφείου τους ἀπό τήν ἑλληνική ναυτιλιακή

Βράβευση σπουδαστῶν ἀπό τήν Ε.Ε.Ε.



Ἡ Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν στά γραφεῖα της στίς 12 Ἰανουαρίου ἀπένειμε, γιά δεύτερη χρονιά φέτος, 10 βραβεῖα σέ ἰσάριθμα παιδιά ναυτικῶν πού διακρίθηκαν γιά τήν ἐπίδοσή τους στίς εἰσαγωγικές ἐξετάσεις στά Ἀνώτατα καί Ἀνώτερα Ἐκπαιδευτικά Ἱδρύματα κατά τό ἀκαδημαϊκό ἔτος 1986 - 87.

Ἐπίσης ἡ Ε.Ε.Ε. συνεχίζοντας μία παράδοση 11 χρόνων βράβευσε τό κ. Κων. Σινό, συνταξιοῦχο ναυτικό, γιά, τήν πολυετή θαλάσσια ὑπηρεσία του, ὡς ναύτη σέ ποντοπόρα πλοῖα. Ὁ κ. Σινός κατάγεται ἀπό τόν Ἅγιο Εὐβοίας ἀλλά ζεῖ μόνιμα στόν Πειραιᾶ.

Τά βραβεῖα στούς φοιτητές, (τιμητικό δίπλωμα καί ἐπιταγή 150.000 δρχ. σέ καθέναν) καθώς καί τό βραβεῖο γιά τόν ναυτικό, (τιμητικό δίπλωμα καί ἐπιταγή 200.000 δρχ.) ἀπένειμε ὁ πρόεδρος τῆς ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομιχάλης.

Στήν τελετή παρευρέθησαν μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Ἑνώσεως, ὁ γεν. γραμματεύς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ. Ζενζεύλλης, οἱ γονεῖς τῶν βραβευθέντων καθώς καί πολλοί Ἕλληνες καί ξένοι δημοσιογράφοι.

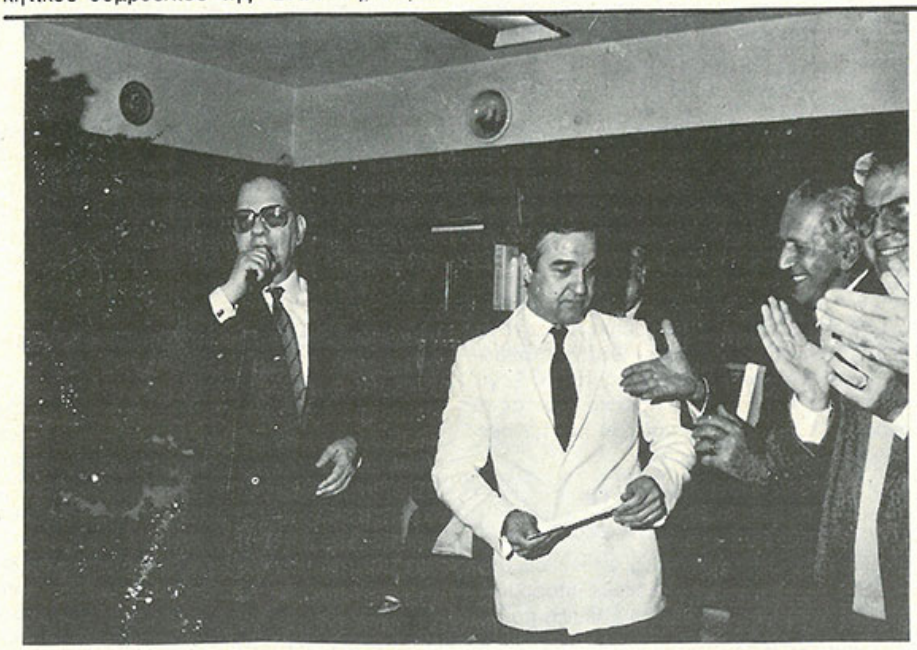
Οἱ βραβευθέντες εἶναι:

Α΄ Δέσμη: Ἀναστασία Δελαπόρτα (5η στό Γεωργικό Ἀθηνῶν) Δημ. Λύτρας (8ος στούς Μηχανολόγους Μηχανικούς τοῦ Πολυτεχνείου Ἀθηνῶν), Ἐμμ. Μπικάκης (9ος στό Χημικό Ἀθηνῶν) καί Παρασκευή Χαλικιοπούλου (2η στούς Μηχανολόγους Μηχανικούς Πατρῶν).

Β΄ Δέσμη: Βασ. Βούλγαρης (57ος στήν Ἰατρική Θράκης), Ἀδαμ. Θεολόγου (12ος στήν Ὀδοντιατρική Ἀθηνῶν) καί Κοσμᾶς Παυλάκης (4ος στήν Ἰατρική Ἀθηνῶν).

Γ΄ Δέσμη: Ἀπόστ. Σοφαντζής (31ος στήν Νομική Ἀθηνῶν)

Δ΄ Δέσμη: Σταματούλα Ζαννίκου (2η στήν Παιδιατρική Ἀθηνῶν) καί Βασ. Φραγκόπουλος (6ος στήν Ἀνωτάτη Βιομηχανική Πειραιῶς).



Κατά τήν καθιερωμένη Χριστουγεννιάτικη γιορτή τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης τοῦ Πειραιᾶ βραβεύθηκε ὁ συμπαθής μπάρμαν κ. Μανώλης Ζέρβας γιά τή συμπλήρωση 16 χρόνων στήν ἐξυπηρέτηση τῶν μελῶν της.

Στήν φωτογραφία ὁ βραβευθείς μέ τόν πρόεδρο τῆς Λέσχης κ. Ν. Κοτζιᾶ πού τοῦ ἐνεχείρησε ἀναμνηστική πλακέττα ἐκφράζοντας τίς εὐχαριστίες τοῦ διοικητικοῦ της συμβουλίου καί τῶν μελῶν γιά τίς ὑπηρεσίες του.

κοινότητα καί στήν Κυρία Νανά Καζῆ ἡ ὁποία ἐπάξια τούς ἐκπροσώπησε στήν Ἑλλάδα.

Πίττες

Ἡ Ἕνωση Συνταξιούχων Μηχανικῶν θά κόψει τήν πίττα της τό Σάββατο 17 Ἰανουαρίου καί ὥρα 11 π.μ., στόν Α΄ ὄροφο τοῦ κτιρίου τῆς ΠΕΜΕΝ, στόν ὁδό Μπουμπουλίνας 21.

Ἐξ ἄλλου ἡ Ἕνωση Πλοιάρχων θά κόψει τήν πίττα της τήν ἐρχόμενη Πέμπτη (22 Ἰανουαρίου) καί ὥρα 12 μεσημβρινή στήν αἴθουσα τοῦ Δημοτικοῦ Θεάτρου Πειραιῶς. Ἡ ἐκδήλωση θά συνδυασθεῖ μέ τή βράβευση τῶν πλοιάρχων πού διέσωσαν ἀνθρώπους πού κινδύνευαν στή θάλασσα καί τῶν πλοιάρχων πού ἀρίστευσαν στίς ἐξετάσεις τό 1986, ἐνῶ ταυτόχρονα θά γίνει ἀπονομή τιμητικῶν διακρίσεων σέ ἄτομα πού πρόσφεραν ἐξαιρετικές ὑπηρεσίες στήν πλοιαρχική τάξη καί τήν ἐμπορική ναυτιλία γενικότερα.

Ναυπηγεῖται θαλαμηγός ἀξίας 25 ἑκατ. δολλαρίων

Ἕνα σκάφος ἰδιαίτερα ὑψηλῶν ἀπαιτήσεων καί αὐστηρῶν προδιαγραφῶν κατασκευάζεται στίς ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων GEOMAR (πρώην Ἀναστασιάδη — Τσορτανίδη) στό Πέραμα πού εἶναι μιά μικρομεσαία μονάδα ἀλλά μέ παράδοση στίς ἐξειδικευμένες κατασκευές.

Πρόκειται γιά τη θαλαμηγό «NISSILIOS», μήκους 96 μέτρων στήν κατασκευή τῆς ὁποίας ἐφαρμόζεται ἡ προηγμένη τεχνολογία σύμφωνα καί πέρα ἀπό τά διεθνῆ στάνταρτς, ὥστε νά ἀποκτηθοῦν πιστοποιητικά ἀποδεκτά καί παραδεκτά γιά ὁποιαδήποτε χώρα μέ κανονισμούς ἴσως αὐστηρότερους τῶν διεθνῶν, γιά τήν ἀσφάλεια καί τήν ἐνδιαίτηση τῶν ἐπιβαινόντων.

Τό κατασκευαστικό κόστος πού θά ξεπεράσει, σύμφωνα μέ τίς ἐκτιμήσεις τῶν εἰδικῶν, τά 25 ἑκατ. δολλάρια μέ τήν παράδοση τοῦ πλοίου, θεωρεῖται ἐξωπραγματικό ποσό γιά τά ἑλληνικά δεδομένα ἀλλά καί ἀρκετά χαμηλό σέ σχέση μέ τίς τιμές πού προσφέρονται στήν εὐρωπαϊκή ναυπηγική ἀγορά.

Ἐπισημαίνεται ὅτι γνωστό ναυπηγεῖο τῆς Ἰταλίας, ζήτησε γιά τήν κατασκευή ἀδελφοῦ πλοίου τό ποσό τῶν 60 δισεκατομμυρίων λιρετῶν ἤ 43 ἑκατ. δολλαρίων, ἐνῶ ἡ ἐμπορική ἀξία του πρίν δύο μῆνες ἐκτιμήθηκε ἀπό τόν οἶκο Galbraiths στό ποσό τῶν 45 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἡ ἀσφαλιστική ἀξία τοῦ σκάφους μέχρι τῆς παραδόσεώς του ἀνέρχεται στό ποσό τῶν 35 ἑκατ. δολλαρίων.

Πλοιοκτήτρια τοῦ σκάφους εἶναι ἡ ἑλληνική ἑταιρία «Nissilios Shipping Company», πού ἀνήκει στόν ἰδιοκτήτη τοῦ ναυπηγείου «Geomar» ναυπηγό-μηχανικό καί ἐφοπλιστή κ. Ἐμμ. Γιανναδάκη. Ὁ τελευταῖος μέ τήν ἰδιότητα τοῦ ναυπηγοῦ-μηχανικοῦ ἀνέλαβε ἐπικεφαλῆς ὁμάδος τεχνικῶν ἐπιστημόνων τά σχέδια καί τίς μελέτες τοῦ ἔργου πού ὁλοκληρώθηκαν μετά ἀπό τρία χρόνια συνεχοῦς ἐργασίας τῆς ὁποίας τό κόστος ξεπέρασε τά 1,5 ἑκατ. δολλάρια, ἐνῶ τήν παρακολούθηση καλῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου ἔχει ἀναλάβει ὁ γενικός τεχνικός διευθυντής τοῦ ναυπηγείου κ. Δημ. Ἀναστασιάδης.

Ὅλα τά τέστ γιά τή σχεδίαση ἔγιναν στό Μετσόβειο Πολυτεχνεῖο καί στήν Τεργέστη καί μετά τά θετικά ἀποτελέσμα ἄρχισαν οἱ ἐργασίες γιά τήν ὑλοποίηση τῶν σχεδίων καί μελετῶν.

Σύμφωνα μέ δήλωση τοῦ κ. Γιανναδάκη, θά ἐπιδιωχθεῖ ἡ χρησιμοποίηση ὅλου τοῦ παραγόμενου στήν Ἑλλάδα ὑλικοῦ καί ἐξοπλισμοῦ καί μόνο ὅ,τι δέν κατασκευάζεται στή χώρα μας θά εἰσαχθεῖ γιά νά τοποθετηθεῖ στό πλοῖο. Ἐπίσης ὁ κ. Γιανναδάκης σκέπτεται νά μετακαλέσει ἀπό τήν Ἰταλία εἰδικό συνεργεῖο τεχνητῶν γιά τήν ἐκτέλεση ἄκρως ἐξειδικευμένων ἐργασιῶν στό ἐσωτερικό τοῦ πλοίου, ὥστε νά μήν ὑποχρεωθεῖ τό σκάφος νά καταπλεύσει στήν Ἰταλία γιά τίς ἐργασίες αὐτές. Μέ τόν τρόπο αὐτό ἐκφράζεται ἡ αἰσιοδοξία ὅτι τά 60% τῆς συνολικῆς ἀξίας τοῦ σκάφους θά τό ἐπωφεληθεῖ ὁ τόπος σέ συνάλλαγμα.

Μέ τήν ναυπήγηση τοῦ σκάφους αὐτοῦ τό ναυπηγεῖο γιά δυόμισυ χρόνια ἐξασφάλισε ἐργασία κατά μέσο ὅρο σέ 150 ἄτομα τό μήνα, ἐνῶ 40 ἄτομα περίπου (ναυπηγοί - μηχανικοί, ἠλεκτρολόγοι - μηχανολόγοι, σχεδιαστές κλπ.) συγκροτοῦν τήν ἐπιστημονική καί τεχνική ὑποδομή τοῦ ναυπηγείου.

Ὑπάρχει συμφωνία γιά δεκαετῆ ὁλική ναύλωση τοῦ πλοίου γιά κρουαζιέρες στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες καθώς καί εἰδική συμφωνία γιά τή χρησιμοποίηση ἑλληνικοῦ πληρώματος ἀνερχομένου σέ 60 ναυτικούς, εἰδικά ἐπιλεγμένους γιά τήν προσφορά ὑπηρεσιῶν στούς ἐπιβάτες τοῦ πλοίου πού ὁ ἀριθμός τους δέ θά ξεπερνᾶ τούς 60 καί θά διαμένουν σέ 30 σουῖτες.

Ἡ καθέλκυση τοῦ πλοίου ἔχει προγραμματισθεῖ γιά τόν προσεχῆ Ἰούνιο καί γιά τά τέλη τοῦ ἔτους μέ ἀρχές τοῦ 1988 προβλέπεται ἡ ἐκτέλεση τῶν δοκιμαστικῶν πλόων καί στή συνέχεια ἡ παράδοση τοῦ πλοίου.

Ἔκθεση τῆς κ. Βαρβάρας Μαυρακάκη

Στίς 15 Ἰανουαρίου ἐγκαινιάσθηκε στήν αἴθουσα τοῦ Γαλλικοῦ Ἰνστιτούτου Ἀθηνῶν (Σίνα 31) ἡ ἔκθεση ζωγραφικῆς «4 γυναῖκες — 4 παρουσίες», στήν ὁποία μετέχει καί ἡ κ. Βαρβάρα Μαυρακάκη, σύζυγος τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Γιάννη Μαυρακάκη. Στά ἐγκαίνια τῆς ἐκθέσεως, πού τελεῖ ὑπό τήν αἰγίδα τοῦ Μορφωτικοῦ Συμβούλου, Διευθυντοῦ τοῦ Γαλλικοῦ Ἰνστιτούτου Ἀθηνῶν κ. Jeam - Pierre Armengaud, παρέστη πλῆθος κόσμου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ἡ ΕΚΟ ἐξέδωσε ἕνα καλαίσθητα επιμελημένο ἡμερολόγιο τοίχου μέ θέμα τούς ὑγρότοπους τῆς Ἑλλάδας μέ τήν εὐκαιρία τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Ἔτους Περιβάλλοντος 1987.

Τό ἡμερολόγιο ἐκδόθηκε μέ τήν εὐγενή συνεργασία τοῦ Μουσείου Γουλανδρῆ Φυσικῆς Ἱστορίας καί ἀποτελεῖ προσφορά τῆς ΕΚΟ στήν προώθηση τοῦ τεράστιου θέματος τῆς προστασίας τοῦ περιβάλλοντος.

Στό ἡμερολόγιο ἐπεξηγεῖται τό τί σημαίνουν οἱ ὑγρότοποι, ποιά ἡ σπουδαιότητά τους γιά τό οἰκοσύστημα καί ποιοί κίνδυνοι τούς ἀπειλοῦν.

Οἱ φωτογραφίες ἀπεικονίζουν ἀποκλειστικά ἑλληνικά τοπία καί θεωροῦνται ὡς μοναδικές στό εἶδος τους. Ἔχουν ληφθεῖ ἀπό τό Δέλτα τοῦ Ἔβρου, τίς Πρέσπες, τή Λίμνη Κερκίνη, τή Λιμνοθάλασσα τοῦ Μεσολογγίου κ.ἄ.

Ἐπίσης, παραστατικά περιγράφονται μέ τή βοήθεια ἐνθετων φωτογραφιῶν οἱ αὐστηρές τεχνικές διαδικασίες πού ἔχει θεσπίσει ἡ ΕΚΟ καί τά συστήματα πού ἐφαρμόζονται στό Βιομηχανικο Συγκρότημα τῆς ἑταιρίας στή Θεσσαλονίκη γιά τήν ἀποτελεσματική προστασία τοῦ περιβάλλοντος.



Δεξίωση παρέθεσε ἡ γνωστή ναυλομεσιτική ἑταιρία τοῦ Πειραιᾶ «Λίνκ Μαριτάϊμ» στό ξενοδοχεῖο Χίλτον τῆς Ἀθήνας μέ τήν εὐκαιρία τῆς 9ης ἐπετείου ἀπό τήν ἵδρυσή της.

Στήν ἐκδήλωση πού πραγματοποιήθηκε στίς 9 Ἰανουαρίου παρέστησαν πολλοί ἐφοπλιστές καί στελέχη Τραπεζῶν καί ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Στήν φωτογραφία οἱ διευθυντές τῆς «Λίνκ Μαριτάϊμ» κ.κ. Γκούμας καί Κοκκίνης μέ τίς συζύγους τους καί ἡ κυρία Πιτσούλη, στέλεχος τῆς ἑταιρίας.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 14 Ἰανουρίου 1987. Τιμές σέ Δολλάρια ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS' PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380 CST	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	90/91	96/97	170/173
Βοστώνης	117,50/118,50	122/122,75	183,50/185
Νέας Ὑόρκης	108/111	111/115	165/170
Φιλαδέλφειας	111/114	113/117	165/175
Βαλτιμόρης	111/112	113/114	160/165
Νόρφολκ	111/116	113/117	165/178
Σαβάννας	99/102	102/105	156/163
Τζάκσονβιλ	108/109	110/111	155/156
Π. Ἔβεργκλέϊτς	104/105	110/111	160/161
Τάμπας	96/99	98/103	150/158
Μόμπιλ	98/106	102/110	160/165
Νέας Ὀρλεάνης	98/102	100/105	160/165
Μπωμόντ/Π. Ἄρθουρ	100/101	104/105	160/165
Χιοῦστον	99/104	101/108	160/165
Κ. Κρίστι	99,50/106	102,50/109	165/168
Λός Ἄντζελες	98/105	99/105	160/170
Σάν Φραντζίσκο	97/99,50	99/102	165/170
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	98/100	99/103	170/171
Σηάττλ	95/99	98/101	160/165
Βανκοῦβερ	—	112/115	165/170
Ἁγ. Εὐσταθίου	110/112	116/118	180/185
Φρῆπορτ/Μπαχάμας	108/109	112/113	170/172
Τρίνιντανt	99,70	110,45	166
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	102/103	105/106	170/175
Σαίντ Κρουά	15,35	15,45	23,10BBL
Βενεζουέλας	15,28	15,53	21,67BBL
Βραζιλίας	113	116	270
Ἀμβέρσας	112/114	115/117,50	166/170
Ρόττερνταμ	108/111	110,50/111	160/163
Ἀμβούργου	114/116	117/119	175/177
Β. Γαλλίας	116/122	120/125	185/193MTW
Ν. Γαλλίας	108/114	112/120	175/180MTW
Ἱσπανίας	—	115/120	175/181MTW
Θέουτας	—	111/122	171/181MTW
Γένοβας	119/121	123/125	190/195
Αὐγούστας	119/121	123/124	190/195
Πειραιῶς	—	120/122	184/185
Σουέζ Κανάλ	110/112	110/112	183/185
Τζέντας	—	103/105	148/150
Νταμμάμ	—	103/105	148/150
Ράς Τανούρα	—	105	150
Κουβέϊτ	100/105	106/110	170
Σιγκαπούρης	111/112	114/116	151/153
Ἰαπωνίας	118/120	120/125	170/190

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορίας/Συνθῆκες Ἀτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Κυπριακή	11.621	1969	Ἀνέφερε ζημία στή μηχανή στίς 29/12/86 στόν Πειραιᾶ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι.	Κυπριακή	1.434	1969	Μπαντίρμα γιά Γαλλία, ἔμφορτο, ὑπέστη μετατόπιση τοῦ φορτίου κατά τή διάρκεια κακοκαιρίας στό Ἰόνιο Πέλαγος, στίς 13/1. Ρυμουλκήθηκε στήν Πάτρα.
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	Ἑλληνική	16.000	1981	Συγκρούστηκε στό Μικομότο Ἄϊλαντ, στίς 27/12 μέ τό φορτηγό «Banglar Progoti».
ΛΥΔΙΑ ΙΙ (πρ. ΜΕΣΣΑΡΙΑ)	Ἑλληνική	10.008	1972	Κατά τή διάρκεια κακοκαιρίας, στόν Πειραιᾶ, στίς 25/12, συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «East Glory» καί ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες.
ΣΑΝΡΑΪΖ	Ἑλληνική	1.999	1975	Κατά το ταξίδι Βρέμη γιά Οὐμέα, ὑπέστη ζημίες στό πηδάλιο λόγω παγετοῦ καί ρυμουλκήθηκε στήν Οὐμέα στίς 7/1.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	Παναμαϊκή	30.277	1976	Συγκρούστηκε στίς ἀρχές Ἰανουαρίου, στή Σιγκαπούρη μέ τό φορτηγό «Mangan».
ΕΛΕΝΑ V	Παναμαϊκή	20.713	1973	Κατά τό ταξίδι Μπάρ γιά Πειραιᾶ, ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες στίς 20/12 καί κατέπλευσε στή Δραπετσώνα, γιά ἐπισκευές.
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	Ἑλληνική	17.100	1980	Ὑπέστη ζημίες στό Λάγος, συνεπεία συγκρούσεως μέ τό φορτηγό «Kintampo» στίς 9/1.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΚΑΛΕΡΙ	Μπαχάμας	81.257	1968	Ἐβλήθη στόν Περσικό, στίς 3/1 καί ὑπέστη σοβαρές ζημίες.
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	Λιβεριανή	71.491	1972	Ἐβλήθη στόν Περσικό ὑπό ἀεροσκαφῶν ἔμφορτο πετρελαίου, στίς 4/1 καί ὑπέστη πυρκαϊά.
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ	Λιβεριανή	60.655	1977	Ὑπέστη εἰσροή ὑδάτων στό μηχανοστάσιο στή Λαβέρα, στίς 29/12.
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	Κυπριακή	25.765	1974	Ἐπιθεωρήθηκε ἐν πλῶ στό Φλάσσιγκ συνεπεία ζημίας στό πηδάλιο που ὑπέστη στίς 1/1.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	Ἑλληνική	18.000	1985	Ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες στή Χάβρη, στίς 2/1 συνεπεία πρόσκρουσις στήν ἀποβάθρα.
ΦΛΟΡΙΔΑ	Μπαχάμας	65.244	1974	Προσάραξε στόν Περσικό στίς ἀρχές Ἰανουαρίου, κατά τό ταξίδι Μίνα Σαούντ γιά Σιγκαπούρη. Ἀποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκῶν στίς 5/1.
ΜΙΚΤΟ:				
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβεριανή	69.338	1977	Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές στή Σιγκαπούρη συνεπεία ζημίας σέ ἀντλία φορτίου.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΝΑΪΑΣ	Ἑλληνική	4.555	1966	Ἐπιθεωρήθηκε στόν Πειραιᾶ, συνεπεία ζημιῶν πού ὑπέστη ἀπο πυρκαϊά στίς 29/12.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κυριολεκτικά κατόπιν... Ἑορτῆς, οἱ ναυλομεσῖτες ὅλου τοῦ κόσμου διαπίστωσαν καί μᾶς βεβαιώνουν, ὅτι ἀντίθετα ἀπό ὅ,τι συνέβαινε ἄλλες χρονιές, ἡ ἐφετεινή ἑορταστική περίοδος δέν διακρίθηκε γιά τήν ἀπραξία καί τήν ναυλωτική ἀνάπαυλα. Γιά ὅλους ἐκείνους πού γιά τόν ἕνα ἤ τόν ἄλλο λόγο παρέμειναν στά γραφεῖα τους, πλοιοκτῆτες, ναυλωτές, μεσῖτες, οἱ ἐμβόλιμες ἐργάσιμες ἡμέρες ὑπῆρξαν μεστές δραστηριότητος καί, πολλές φορές, ἀπέληξαν σέ ἐνδιαφέρουσες πράξεις πού ἄν δέν ἐσήμαναν ἄνοδο τῆς ἀγορᾶς, ὁπωσδήποτε συγκράτησαν τούς ὑπάρχουντες ρυθμούς, στόν τόνο, βοηθώντας ἔτσι στό πέρασμα τόν καινούργιο χρόνο χωρίς δημιουργία ἐνδιάμεσου χάσματος.

Μέ τό κλείσιμο τῆς πρώτης ἑβδομάδας τοῦ καινούργιου χρόνου ἔγινε πλέον φανερό ὅτι ἡ παγκόσμια ναυλαγορά ὁδηγεῖται σέ συγκρατημένη ἀνοδική πορεία, μέ πρώτη ἀλλά σαφῆ ἐκδήλωση τοῦ φαινομένου στή διαμόρφωση τῶν ναύλων σέ μέγεθος πάναμαξ, στήν κλασική πλέον ναύλωση ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία ἤ Κόντινεντ.

Πρός στιγμήν ἡ ἄνοδος ἐκτιμήθηκε καί σχολιάσθηκε σάν ἀποτέλεσμα τῆς ταυτόχρονης αὔξησης τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων. Ἀνεξάρτητα ὅμως ἀπό τό ὅτι, ἄν ὑποθέταμε ὅτι ἡ παραπάνω ἐκτίμηση εἶναι ὀρθή, ἡ ἐπίρριψη τοῦ βάρους τῆς αὔξησης τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων στίς πλάτες τῶν ναυλωτῶν ἀντί ἐκείνων τῶν πλοιοκτητῶν σαφῶς δείχνει κάποια εὐρωστία τῆς ἀγορᾶς, πολύ σύντομα ἔγινε φανερό ὅτι ἡ ἄνοδος ξεπερνοῦσε κάθε ἀντίστοιχη αὔξηση στά καύσιμα καί συνιστοῦσε οὐσιαστική βελτίωση.

Μακρυά ἀπό κάθε πρόθεση ὑπερβολῆς ἤ ὑπεραισιόδοξης προοπτικῆς — ἡ στήλη, ἄλλωστε, αὐτή ποτέ δέν διακρίθηκε γιά κάτι τέτοιο — ἴσως πρέπει ἐδῶ νά ὑπενθυμίσουμε, ὅτι ἡ ἀπαρχή μᾶς βελτίωσης τῶν ναύλων ἀπό τό πάναμαξ συνιστᾶ ἕνα ἀπόλυτα φυσικό καί — κυρίως — σύνηθες πιά φαινόμενο, πού μᾶς δίνει τό δικαίωμα νά προσκοδοῦμε κάτι περισσότερο — ἐπέκταση τοῦ φαινομένου, ἄς ποῦμε, πρός τά μικρότερα μεγέθη, μέ ἀποτέλεσμα τή γενίκευση τῆς ἀνοδικῆς τάσης καί τή βελτίωση τοῦ κλίματος τῆς ἀγορᾶς.

Ἄν λάβει κανείς ὑπ' ὄψη καί τήν λίαν προσεχῶς ἀναμενόμενη ἐμφάνιση στήν ἀγορά τῶν πρώτην ἐντολῶν γιά σιτηρά τῆς Νότιας Ἀμερικῆς (ὅσο καί ἄν ἡ ἐσοδεία ἀναγγέλεται φτωχή) καί, γενικά, τήν παραδοσιακή ἀνοιξιάτικη βελτίωση, δικαιοῦται νά διατηρεῖ προσδοκίες γιά μιά σχετική σταθερότητα, τουλάχιστον μέχρι τήν ἔλευση τοῦ θέρους.

Στή γλώσα τῶν ἀριθμῶν, τά δολ. 13.75 (πιθανόν δολ. 14) γιά Ἰαπωνία καί τά δολ. 8 ἤ καί περισσότερο γιά Κόντινεντ ἦταν ἀναπάντεχη βελτίωση πού τείνει νά παρασύρει (καί μέχρις ἑνός σημείου τοῦτο ἔγινε) τά μικρότερα μεγέθη, χωρίς ὅμως, τή στιγμή πού γράφονται αὐτές οἱ γραμμές, οἱ ἐπιπτώσεις νά εἶναι ἀντιληπτές στό 20/30.000 TDW μέγεθος πού ὑφίστατο κάποια πίεση, πολλῶ μᾶλλον στά δεκαπεντάρια γενικοῦ φορτίου πού, τόσο στό Κόντινεντ ὅσο καί σέ ἄλλες περιοχές, ἀντιμετώπιζαν σοβαρό πρόβλημα ἀπασχολήσεως.

Πέραν τῶν σιτηρῶν, πού πλήν τοῦ Κόλπου ΗΠΑ παρουσίαζαν κάποια κίνηση καί ἀπό ἄλλες περιοχές (Ν. Ἀτλαντικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, Ἡν. Βασίλειο γιά Μεσόγειο, Αὐστραλία, Β. Εἰρηνικό), τά σιδηρομεταλλεύματα καί ὁ γαιάνθρακας ἔκαναν μιά προοδευτικά αὔξουσα παρουσία πού συνέβαλε στήν γενικότερη βελτίωση.

Συγκρατημένη ἡ ζήτηση στά λιπάσματα, ὅπου πληροφορούμεθα τήν σταδιακή μείωση τοῦ Ἰνδικοῦ ἐνδιαφέροντος γιά τό προσεχές μέλλον, ἄν καί οἱ σχετικοί ναῦλοι κρατήθηκαν στά προηγούμενα ἐπίπεδα μέ σποραδικά μικρά κέρδη.

Ἡ ποικιλία τόπων καί μεγεθῶν πού διέκρινε τή ζάχαρη δέν ἐπιτρέπει γενικευμένη θεώρηση τῆς κινήσεως τοῦ προϊόντος καί τοποθέτησή του στό ὅλο κύκλωμα τῆς ἀγορᾶς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ἰσχυρότερος ὁ Ἀτλαντικός, ὅπου ἡ ζήτηση χωρητικότητας ὑπῆρξε ἀξιόλογη, ἰδίως σέ μεγάλα μεγέθη. Οἱ 120.000 τόννοι κλείνονταν στά δολ. 1.30/1.35 γιά ἑξάμηνο. Ἀντίθετα, σέ μικρότερα μεγέθη τά μισθώματα παρέμειναν στά γνωστά χαμηλά ἐπίπεδα, κάπως καλύτερα στόν Ἀτλαντικό, χαμηλότερα στήν Ἄπω Ἀνατολή, ὅπου ὅμως σημειώθηκαν τάσεις βελτιώσεως. Το πάναμαξ γιά κυκλικό Εἰρηνικοῦ ἔφθανε τά δολ. 4.000 τήν ἡμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό νέο ἔτος ἄρχισε μέ ζωηρή ζήτηση χωρητικότητος σέ ὅλους τούς τομεῖς καί ἄν οἱ ναῦλοι δέν σημείωσαν ἐντυπωσιακή ἄνοδο, τοῦτο σαφῶς πρέπει νά ἀποδοθεῖ στό μεγάλο ἀριθμό καί ὄγκο προσφορᾶς.

Στόν Περσικό Κόλπο, U/VLCC περίπου 5.000.000 τόννων ἐμπόδισε τήν ἄνοδο ἄν καί οἱ ναυλώσεις ἀκολούθησαν κανονικούς ρυθμούς καί δέν ὑπῆρξε οὐσιαστικό πρόβλημα ἀπασχολήσεως. Τά WS 24-26 πληρώθηκαν γιά VLCC πρός δύση -ἀνατολή, ἀντιστοίχως.

Ἀναφερόμενοι στό WORLD SCALE πρέπει νά ὑπενθυμίσουμε τή μεταβολή γιά τό 1987 πού αὐτή τή φορά λόγω τῶν μειωμένων τιμῶν τῶν καυσίμων, βάσει τῶν ὁποίων κατηρτίσθηκαν οἱ νέοι πίνακές τιμῶν, πού ἐν τῶ μεταξύ ἀναθεωρήθηκαν πρός τά ἄνω, δημιουργεῖ πρόβλημα συγκρίσεως πρός τούς δεῖκτες τοῦ 1986. Ὁπωσδήποτε τά παραπάνω μνημονευθέντα ἐπίπεδα ἀναφέρονται στούς πίνακες τοῦ 1986. Θά χρειασθεῖ, ἴσως, κάποιος χρόνος προκειμένου νά ἐπέλθει ὁ ἐθισμός μέ τούς νέους δεῖκτες.

Τόσο ἡ Δυτική Ἀφρική ὅσο καί ἡ Βόρειος Θάλασσα συγκράτησαν καί ἐπαύξησαν τήν ἀγορά ἐνῶ βοηθοῦντος καί τοῦ χειμώνα, τό Κόντινεντ καί ἡ Καραϊβική ἀνέδειξαν τήν ἀγορά παραγώγων ἀνεβάζοντας τό ναῦλο γιά 30.000 TDW μέχρι καί WS 220.

Ἀποτελεῖ πλέον πεποίθηση τῶν παρατηρητῶν τῆς ἀγορᾶς, ὅτι τό ἄμεσο μέλλον εἶναι εὐοίωνο καί τίποτε δέν ἀποκλείει μιά καλή χρονιά.

P. WIGHAM · RICHARDSON (HELLAS) Co. LTD.

Serving Greek Shipping over one century

World wide representatives in Greece for Shipyards in:

ROTTERDAM	*DURBAN*	*RIO DE JANEIRO*	*HALIFAX*
PALERMO	*JEDDAH*	*SAN FRANCISCO*	*INSCHON · S. KOREA*
SINGAPORE	*DUBAI*	*GLASGOW*	*TAIWAN*

Exclusive representatives for:

JARDINES SHIPPING AGENCIES IN:

Singapore, Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand, Hawai

WILLEM POT B.V., Rotterdam · Anchors, Chaincables, winches, pumps

Sale and Purchase — Demolition Brokers

T. J. GIAVRIDIS · Director

67, Akti Miaouli · 185 37 Piraeus
Phones: 4523601/3 — Telexes: 212527/212332 PWR GR

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΙΣΤΡΙΑ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 13.75 φίο, 11 ἡμέρες Ἰανουάρ. 27 - Φεβρ. 3.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Ἀμερ. Κόλπο 75.000 τον. σιτηρά Κόντινεντ, δολ. 7.40 φίο, 11 ἡμέρες, τέλη Ἰανουαρίου.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ: Ἀμερ. Κόλπο 15.000 τον. σιτηρά χύδην Ἀλγερία, δολ. 19 φίο, 3 ἡμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, ἀρχές Ἰανουαρίου.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΜΑΡΙΝ: Μπρίτις Κολούμπια 30.000 τον. σιτηρά Κίνα, δολ. 11.25 φίο. 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Ἰανουαρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΙΩΡΓΗΣ: Ἄκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα δυτική ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 10 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰαν. 2-5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΕ: 37.600 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση Μπρίτις Κολούμπια Ἰαν. 10-20, ἐπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 4.250 τήν ἡμέρα.

ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: 23.778 τον. d.w. τοῦ 1985, παράδοση Βανκοῦβερ Δεκέμβρ. 29-31, ἐπαναπαράδοση ΗΒ/ Μπορντώ/ Ἀμβοῦργο, δολ. 4.600 τήν ἡμέρα.

ΝΙΚΗ: 27.468 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Ἰνδονησία ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ, 2.600 τήν ἡμέρα.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 22.233 τον. d.w. τοῦ 1972, παράδοση Ἰνδονησία ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Ἰταλία, δολ. 2.690 τήν ἡμέρα.

ΠΑΛΟΜΑ: 57.404 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδοση Κο Σιχάνγκ Ἰαν. 10-15, ἐπαναπαράδοση Κόντινεντ/Μεσόγειο, δολ. 3.200 τήν ἡμέρα.

ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ: 17.158 τον. d.w. τοῦ 1980, παράδοση Ἀμερ. Κόλπο Ἰανουάριο, ἐπαναπαράδοση λιμάνι δυτικῆς Μεσογείου, δολ. 4.475 τήν ἡμέρα.

ΜΥΡΙΝΑ: 65.862 τον. d.w. τοῦ 1982, παράδοση Ἰαπωνία ἄμεση, ταξίδι μέσω Ταϋλάνδης μέ ἐπαναπαράδοση Βαρκελώνη / Ἀμβοῦργο, δολ. 3.000 τήν ἡμέρα.

ΕΛΠΙΣ: 62.343 τον. d.w. τοῦ 1982, παράδοση Ἰαπωνία ἄμεση, ἕνα κυκλικό ταξίδι βορείου Εἰρηνικοῦ, δολ. 3.500 τήν ἡμέρα.

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 17.915 τον. d.w. τοῦ 1973, παράδοση Ἀμερ. Κόλπο Ἰαν. 10-15 ἐπαναπαράδοση Ἐρυθρά Θάλασσα, δολ. 4.500 τήν ἡμέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Μεσόγειο 85.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 87,5 ὀψιόν ἐνδομεσογειακή μεταφορά WS 90, Δεκέμβρ. 31.

ΝΕΣΤΩΡ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἰαπωνία, WS 92,5, Ἰαν. 5.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ὁμάν 70.000 τον. Σριράχα WS 67,5, Ἰανουάρ. 11.

ΝΕΡΑΪΔΑ: Ἐρυθρά Θάλασσα 90.000 τον. εὐρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου WS 90, Δεκέμβρ. 25.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Λά Σαλίνα 62.000 τον. Λέϊκ Τσάρλς, WS 80, Ἰανουάρ. 8.

ΑΞΙΟΣ: Σιγκαπούρη 35.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Χόγκ Κόγκ δολ. 140.000 κατ' ἀποκοπή, Ἰανουάρ. 4.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Κοβενάς 54.000 τον. μέρος φορτίου ἀκτή Ἀτλαντ. ΗΠΑ/Ἀμερ. Κόλπο WS 115, Ἰανουάρ. 6.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Ράς Λανούφ 58.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 122,5, ὀψιόν Μεσόγειο WS 32,5, Ἰανουάρ. 6.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ 40.000 τον. μέρος φορτίου Λάς Μίνας, WS 125, Ἰανουάρ. 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: Καραϊβική 70.000 τον. Ἀμερ. Κόλπο, WS 97,5, Ἰανουάρ. 12.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Γκέντ 29.000 τον. καθαρά Δουκέρκη, WS 180, Ἰανουάρ. 4.

ΤΑΥΡΟΣ: Σιγκαπούρη 26.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Ἰαπωνία, WS 180, Ἰανουάρ. 4.

ΒΕΝΟΥΣ Β: Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ 65.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο, WS 97,5, Ἰανουάρ. 9.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Ἀρζοῦ 55.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο WS 85, Ἰανουάρ. 10.

ΛΗΜΝΟΣ: Μπιλμπάο 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, Ἰανουάριο.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά ἀκτή Ἀτλαντ. ΗΠΑ, WS 135, Ἰανουάριο.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Βισακχαπατνάν 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἰαπωνία WS 120, Ἰανουάριο.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Γιέμπο 29.000 τον. καθαρά δυτική ἀκτή ΗΠΑ WS 105, ὀψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 120, ὀψιόν Μεσόγειο/Αὐστραλία /Ν. Ζηλανδία WS 125, Ἰανουάρ. 6.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 84.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, WS 107,5 Ἰαν. 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ζουετίνα 81.500 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 77,5, Ἰαν. 14.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Λιβύη 55.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 130, ὀψιόν Μαύρη Θάλασσα WS 135, Ἰαν. 9.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Ρόττερνταμ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Χάβρη WS 180, Ἰανουάρ. 10.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 200, ὀψιόν Μεσόγειο WS 210, Ἰανουάριο.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Κωστάντζα 29.000 τον. καθαρά Νιγηρία, WS 205, Ἰαν. 15.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 185, Ἰανουάριο.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. δυτικές ὀψιόν WS 24, Ἰανουάριο.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. μέρος φορτίου, Ἰαπωνία WS 26, Ἰανουάριο.

ΠΥΡΡΟΣ Β.: Ἰσκεντερούν 18.000 τον. Ἰταλία, WS 205, Ἰαν. 9.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Σάουθ Ράϊντιγκ Πόϊντ 79.000 τον. μέρος φορτίου, ἀκτή Ἀτλαντ. ΗΠΑ WS 125, ἄμεση.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Λά Σαλίνα καί Πουέρτο Λά Κρούζ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ρόττερνταμ WS 40, Ἰαν. 11.

ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά Βομβάη, δολ. 675.000 κατ' ἀποκοπή Ἰανουάρ. 12.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Περσικό Κόλπο 92.000 τον. μέρος φορτίου, Γαλλία WS 77,5 Ἰανουάριο.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Φτωχά τά παραλειπόμενα τῆς περασμένης περιόδου ἀφοῦ αὐτή καλύπτει τήν περίοδο τῶν Ἑορτῶν καί βραχύ τό διάστημα ἀπό τήν Πρωτοχρονιά μέχρι σήμερα γιά νά γίνουν γνωστά τά πρόσφατα πεπραγμένα.

Ὁπωσδήποτε, καί παρά τίς περί τοῦ ἀντιθέτου προβλέψεις, ἡ ζήτηση καί οἱ τιμές συγκρατοῦνται σέ ζωηρότητα καί ὕψος ἐνῶ ἐμφανής εἶναι ἡ παρουσία πρός πώληση πλοίων ὑψηλῶν, ἤ, ἔστω ἱκανοποιητικῶν προδιαγραφῶν.

Στά δεξαμενόπλοια, ἁπλῶς θά ἀναφέρουμε τό πλοῖο παραγώγων «SILVER CLOUD» (24.400 TDW/1969) στά δολ. 1.900.000 ἐνῶ ἐλάχιστα ἀντιπροσωπευτική, σάν περιέχουσα πρόσθετα στοιχεῖα, εἶναι ἡ πώληση τοῦ M/T «BRUCE JARL» (32.574 TDW/1975) στά δολ. 5.500.000 μέ δύο ἔτη χρονοναύλωση.

Στά μπάλκ κάρριερς λίγες οἱ πρόσφατες πράξεις καί μέ ἐπιφύλαξη τῆς ἐπανάληψης ἀναφέρουμε τό M/V «JELFAIR MARINER» (71.830TDW/1977) στά δολ. 5.200.000 σέ Ἕλληνες ἀγοραστές. Τό M/V «PLATON» (65.083 TDW/1981) στά δολ. 7.500.000 ἀποτελεῖ μᾶλλον ἀσφαλῆ δείκτη τῶν τρεχουσῶν ἀξιῶν. Ἄς ἀναφέρουμε, τέλος, τό M/V «LEON» (26.200 TDW/1975) στά δολ. 1.150.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σχετικά λίγες σέ ἀριθμό οἱ ἀνακοινωθεῖσες πράξεις, σαφῶς δείχνουν τήν συγκράτηση τῶν τιμῶν σέ ὑψηλά ἐπίπεδα. Κυριαρχική ἡ παρουσία τῆς Ταϊβάν, ἀποτελεῖ τήν ἀναμφισβήτητη αἰτία τῆς πρόσφατης ἀνόδου. Ἀδίστακτα οἱ λοιπές χῶρες μποροῦν νά χαρακτηρισθοῦν ἐν προκειμένω οὐραγοί, ἀναγκασμένοι μέν νά παρακολουθοῦν τήν ἄνοδο τῶν τιμῶν χωρίς νά εἶναι σέ θέση νά ἀνταγωνισθοῦν τόν πρωτοπόρο.

Χαρακτηριστική ἡ πώληση τῶν M/T «YU TSAO» μετά ἀπό πλειστηριασμό στήν Ταϊβάν στά δολ. 146 ἀνά τόννο (16.501 *LDT*). Στήν Ἰνδία χώρα, οἱ 4.500 τόννοι πληρώνονταν δολ. 126-128 καί δολ. 120 οἱ 3.200 τόννοι.

Σέ μία προσπάθεια ἐξασφαλίσεως ἑνός ἐνδιαφέροντος πλοίου, τοῦ M/V «ARCTURUS STAR» (6.417 LDT) ἡ Ἰνδία πλήρωσε δολ. 126, τιμή δυσθεώρητη μέχρι καί πολύ πρόσφατα.

Πρός ἐνημέρωση τῶν εἰδικά ἐνδιαφερομένων ἀναγνωστῶν, ἴσως πρέπει νά παραθέσουμε πίνακα τρεχουσῶν τιμῶν σέ διάφορες χῶρες, πού ἔχει περίπου ὡς ἑξῆς (τιμές σέ δολλάρια ἀνά LDT):

Ταϊβάν
Δεξαμενόπλοια μέχρι καί VLCC δολ. 140-150
Ξηροῦ φορτίου μεγάλα δολ. 130-135
Ξηροῦ φορτίου μικρά δολ. 126-131

Κίνα
Δεξαμενόπλοια δολ. 120-130
Μεγάλα μπάλκερς δολ. 120-130
Μικρότερα ξηροῦ φορτίου δολ. 108-116

Νότια Κορέα
Μεγάλα Δεξαμενόπλοια δολ. 120-128
Ξηροῦ φορτίου μεγάλα δολ. 114-125
Ξηροῦ φορτίου μικρά δολ. 105-110

Ἰνδία
Ξηροῦ φορτίου, μέσου μεγέθους δολ. 120-126

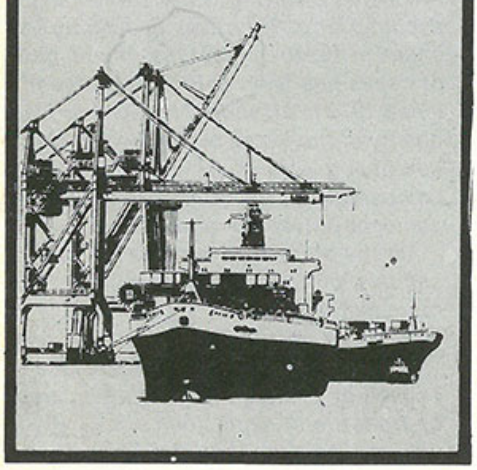
Μπαγκλαντές
Δεξαμενόπλοια δολ. 105-118
Ξηροῦ φορτίου δολ. 102-112

Πακιστάν
Ἀναλόγως μεγέθους δολ. 105-118

Στό Μεσογειακό χῶρο, ἡ μικρή κίνηση δέν ἐπέτρεψε τήν ἐξαγωγή μέσων χαρακτηριστικῶν τιμῶν.

"SACORAFOS"
SPECIFICATION/CLAIMS ANSAPHONE 86.27.469

NAFTIKA CHRONIKA



THE SCRAPPING PROGRAMME

The shipping industry has been for years in the throes of a crisis that is not part of a cycle, as in the past, but is basically structural. The fundamental problem lies in the imbalance between supply and demand. The demand for transport services is low and prospects of any increase in demand are feeble, both for dry and liquid cargoes. On the supply side there is a tremendous tonnage surplus which is showing no signs for receding.

For these reasons the Committee of Shipowners' Associations of the European Community, known as CAACE believes that a balance between supply and demand should be brought about by reducing shipbuilding and the relative subsidies and increasing the rate of scrapping of old and useles ships. It also believes that, in order to implement these solutions and in view of the seriousness of the situation, it will be necessary to apply immediately a scrapping programme for EEC ships and increase scrapyard facilities both in Europe and in the developing countries with Community assistance. The Committee has also set out the basic guidelines for such a programme which provide for subsidising the scrapping of ships more than twenty years old (payment of the difference between the sales price and the scrap price), setting up a capital fund of 100-200 million dollars with the aim of scrapping a total of 10 million grt. of shipping in two years' time and working out the relevant details.

COMMON EFFORTS TO REPATRIATE GREEK OWNED SHIPPING

The new measures taken by the government and the manifest desire by top officials in the Ministry of Mercantile Marine and the Coastguard Service for a radical change in attitudes and the climate towards shipping augured well for Greek shipping in the new year.

At the start of the year, the national register had lost a total of 340 more ships in the twelve preceding months while the total Greek - owned fleet had been reduced by 255 vessels.

We had expressed the opinion that the new measures were a positive development, in spite of the mistake that was made in applying them at the same time as the settlement (by ministerial decree) of wage scales and working conditions of seamen which had not been covered by collective agreements.

Because, first, they reveal a clear desire to correct all that had been done in the past at the expense of the national register, mainly through neglect and ignorance. And secondly, because Greek flag ships can now improve their competitiveness and those that are registered under foreign flags can return home. The dream of the founder of "Naftika Chronika", Dimitris Cottakis, was to see all Greek owned ships under the Greek flag and we share that dream, because we consider that Greek shipping needs its natural home just as the country needs its shipping.

From the articles in this issue written by leading personalities in the shipping world, the crucial question arises as to whether to measures themselves and the manifest desire of the powers that be for a radical change in climate and the resoration of confidence between the shipowners and the government will be enough to reverse the trends and developments of recent years with the adoption of foreign flags and the move of head offices to other countries.

The answer is unquestionably a negative one, unless the measures we indicated a year ago are acted upon. These are: to adapt the running costs of Greek flag ships to prevailing freight rates which will continue to remain at cureent levels until the inbalance between tonnage supply and demand is reversed.

Secondly, to ensure that the laws that govern shipping will remain constitutional.

Thirdly, to stop the interventions of the state and various bureaucrats in the running and management of shipping concerns.

Fourthly, to understand that those who brought about the "Greek miracle" are in the best position to know what framework they need to carry out their operations and not try to impose models on them that are the creations of some theorist and have no basis in practicality and reality as it is lived daily by shipping men.

Lastly, to change the climate in which shipowners are branded as enemies of society in their own country.

Solutions can be found through com mon effort by all concerned, as the Minister, Mr. Stathis Alexandris, points out in his article. Only then will Greek shipping really come home.

STEADY DECLINE OF GREEK OWNED SHIPPING 2,546 SHIPS — 45,104,350 GRT.

53,6% of Greek-onwed tonnage under the Greek flag

Greek owned tonnage continued to decline in 1986 as it has done in the past few years. This time, however, the decline was more marked in the Greek flag fleet which, during the year under review, was reduced by 339 ships and about 2.5 million grt. In all, Greek owned shipping was reduced by 254 ships and only 1.8 million grt. Between 1981 and 1986 the Greek flag fleet was reduced by 1,739 ships while the total Greek owned fleet was reduced by 1,024 ships approximately, and perhaps less because accurate figures were not available due to the secrecy which enveloped many sales transactions.

More specifically, in 1986, 15 newbuildings were added to the Greek owned fleet, totalling 319,375 grt. and 275 second hand ships totalling 8,581,788 grt.

During the same year, 287 ships totalling 4,584,104 grt. were sold to foreign buyers and 264 ships totalling 5,239,074 grt. were sold for scrap. Another 25 ships totalling 808,134 grt. were removed from the register having been declared total losses.

Thus, the total strenght of the Greek flag fleet at the end of 1986 for ships of more than 1,000 grt. stood at 1,209 ships or 24,183,381 grt. while the total Greek owned fleet under various flags amounted to 2,546 ships or 45,104,350 grt.

●

THE WORLD FLEET

According to Lloyds Register, the world fleet on June 30, 1986 consisted of 75,266 ships totalling 404,910,267 grt, or 645,638,636 dwt. This represented a decline of 11,358,273 grt. or 26,053,151 dwt over the previous year.

The greatest losses were incurred in the tanker field which with 128 million grt. represented a decline of 10.7 million grt. Next came general cargo ships which declined by 2.5 million grt., followed by combined carriers which declined by 1.4 million grt. and LPG carriers which lost 133,000 grt. All other categories marked slight rises, with ore carriers in the lead with an increase of 1.3 million grt. followed by container ships which gained 1.2 million grt.

Today, the prevailing type of ship in the world fleet is the combined carrier (bulk - oil, ore -oil, ore-bulk) which accounts for 133 million grt. and represents 32,8% of the total. Tankers account for 124 million grt. and account for 31.7% of the total. General cargo ships total 73 milion grt. or 18,1% of the total while container ships make up 20 million grt. or 5% of the total. Finally LPG carriers total about 10 million grt. or 2.5% of the total.

GREEK OWNED TONNAGE UNDER CONSTRUCTION

The continuing crisis and the prevailing imbalance between supply and demand, particularly in dry cargo tonnage, has made Greek owners reluctant to take the plunge with newbuildings.

Thus, Greek owned tonnage under construction at the end of 1986 consisted of only 24 ships totalling 1,036,700 dwt. Indeed, for the past two years, Greek owners have followed a policy of avoiding commitments with newbuildings and restricting new acquisitions to purchases of recently built second - hand ships at bargain prices.

With the exception of seven 38,500 dwt. products carriers ordered by Serres Hellenic Shipping Enterprises at the Hyndai shipyard in South Korea, the other ships under construction refer to orders made in the three year period before 1986 for delivery in stages up to 1987.

Of these 24 only two are general cargo ships totalling 37,000 dwt. Twelve are bulk carriers totalling 610,210 dwt and ten are products carriers totalling 389,490 dwt.

This number is 13 ships and 526,420 dwt less than in 1985 and 43 ships and 1.5 million dwt. less than tonnage under construction in 1984.

LAUNCHINGS

There was a corresponding reduction in the number of launchings for Greek owners in 1986 which amounted to 16 vessels of 361,526 grt. compared with 28 ships and 609,320 grt. in 1985.

The sixteen ships consisted of three general cargo ships totalling 39,300 grt., six bulk carriers of 165.526 grt. and seven oil tankers of 153,700 grt.

We are glad to note that all except one were registered in Greece, adding 326,906 grt. to the registered total and representing 90% of the newly launched tonnage, whereas in 1985 only 70% newly launched tonnage was placed under the Greek flag.

●

MARINE ACCIDENTS ON THE DECLINE

Accidents involving Greek owned ships declined from 367 cases in 1985 to 313 cases in 1986. The fact that the number of cases has been going down steadily since 1978 is attributed to the improved quality of the Greek owned fleet and the continuing efforts by Greek shipping companies to train officers and crews in accident prevention and control.

On the other had, total losses increased in 1986 to 25 ships from 19 in 1985 representing 297,661 grt. in 1985 and 396,797 grt. in 1986.

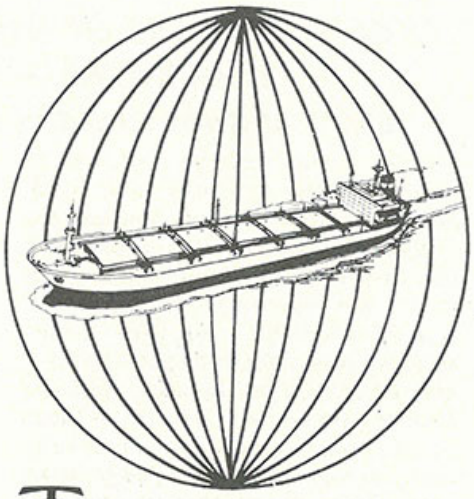
There was an increase in total losses caused by sinking and extensive damage from fire or explosions.

In the twelve month period between November 1985 and October 1986 there were 155 accidents on a world scale leading to a total loss of the ship and involving 1,206,046 grt. Of these, only 25 ships of 396,797 grt.were owned by Greeks.

As can be expected, the age of the ship played an important role in cases of total losses among the Greek owned fleet. The fact that 60% of the ships lost were more than 15 years old confirms

Trade and Transport Inc.
Ships Managers-Operators





quick and safe operations worldwide

TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS: 61-65 Filonos Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street, London W1X 5FD Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah, U.A.E. Phone: 971-6-593358 Telex: 68757

the need for a further renewal of our fleet.

The largest total loss was that of the combined carrier "Galini" of 71,318 grt. built in 1973 which suffered an explosion and fire in the Bay of Biscay in March. The largest Greek owned ship to suffer an accident was the 178,808 grt. tanker "Olympic Spirit", built in 1976, which was hit by helicopters in the Persian Gulf last August.

●

BEST LAY UP FIGURES FOR FOUR YEARS

The number of vessels in lay up has dropped below 1.000 for the first time since August 1982, while idle tonnage has reduced to the same level as in January 1982.

According to Lloyd's monthly records the figure at December 1 was 954 vessels of 23,83 m tonnes deadweight laip up compared with 1.003 vessels of 25.29 m tonnes the previous month.

In the tanker sector 167 vessels of 16.09 m tonnes were reported in lay up aginst 171 vessels of 17.26 m tonnes on November 1st. This figure includes 39 vessels over 200,000 tonnes representing 75% of the tanker total and 51% of the overall total.

In the dry cargo sector numbers have also improved resulting to a total of 787 vessels of 7.73 m tonnes against 832 vessels of 8.33 m tonnes the month before, including 102 bulk and ore carriers of 2.96 m tonnes representing 38% of the dry total and 12% of the overall total.

Among the vessel's that sailed from lay up recetly was the Greek VLCC "Olympic Armour II" (1975/268,450 dwt) which was idle at Eleusis for nearly five years.

●

THE EEC'S COMMON SHIPPING POLICY

The adoption of the package of four Regulations by the Council of Transport Ministers of the EEC for a common shipping policy is undoubtedly the most significant shipping development in 1986 on a world scale, because of the repercussions the adoption of this common policy will have on international maritime transport.

There is no doubt, also, that these repercussions will be felt by Greek shipping as well since EEC regulations are legally binding on Greece and do not have to be ratified by Greek law as with other international conventions or agreements.

●

CRUISES

The 1987 Cruise Shipping Conference is scheduled to take place in Miami, between 25-26 February where answers are expected to the crusial question of whether the cruise industry is threatened by an oversupply of ships.

A large part of the agenda will be taken up with marketing problems and ways and means of increasing the demand for cruises, the current market situation, the role of automatic booking, etc. Safety measures for passengers will also be discussed, with emphasis on protection against terrorist actions, as well as curbing running costs and increasing shipboard revenues, choice of port of call, etc.

During the Conference, cruise operators will exhibit their cruise programmes and various innovations in the line of holidays at sea.

●

OPTIMISM

The chairman of Bremen's Schiffahrtsbank foresees a recovery of the shipbuilding industry from mid-1988. It should be noted that this date is far in advance of any considered likely by most shipping experts.

The German banker, whose opinion on shipping matters is generally respected, bases his optimistic forecast on the need to replace obsolete tonnage, a great proportion of which will be unable to comply with continually stricter safety regulations. The replacement of this tonnage is what he expects will revivify the shipbuilding market. He therefore considers it necessary to preserve a substantial shipbuilding capacity which could fill the bill when the time comes.

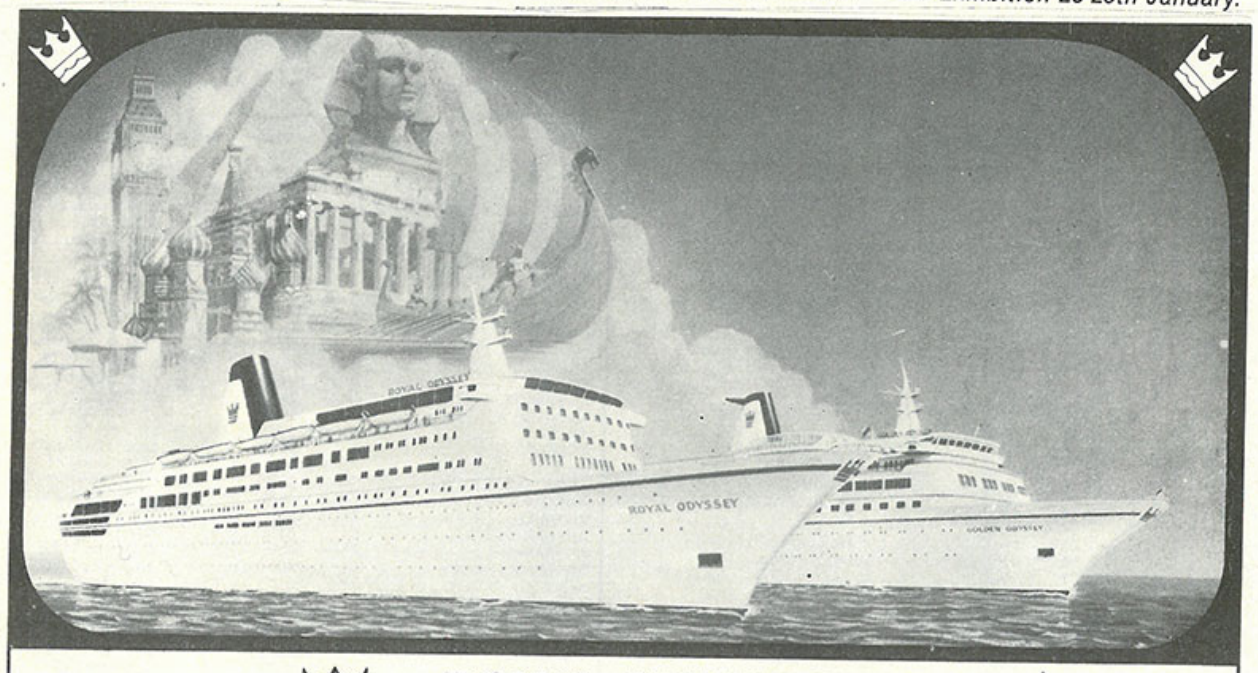
●

WORLD FREIGHT WINNER

Port Rashid, Dubai has announced the winner of their on stand competition held during this year's World Freight II Exhibition at the London Barbican.

He is Mr. Richard McNeill, Managing Director of Staley Radford & Co. Ltd. the long established London based international freight forwarding company.

Mr McNeil has won a trip to Dubai to see the Gulf's busiest port and the visit is timed to coincide with the Gulf Maritime Exhibition 25-29th January.



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε — δ. = δνήλθε — ε. = έφθασε)
((δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέϊρα 10/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Βαλένσια 14/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376	α. Πειραιά 18/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Γδύνια 11/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	πρός Μπουεναβεντούρα 18/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	πρός Χάϊφα 9/11
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	άργεϊ Πειραιά
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Σίρυες 19/11
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	α. Πειραιά 18/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374	άργεϊ Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	άργεϊ Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Λός Αντζελες 8/11
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	85	23074	ε. Ρόττερνταμ 21/11
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	πρός Αύστραλία 1/11
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	δ. Παναμά 16/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	πρός Τουρκία 24/10
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795	α. Μπέλφαστ 30/10
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469	ε. Σχζέσιν 14/11
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Μπορντώ 10/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208	πρός 'Ολλανδία 6/10
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	άργεϊ Έλευσίνα
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	στό Αμστερνταμ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ε. Σάο Σεμπαστιάο 5/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Πειραιά 18/11
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427	α. Αγκρα ντός Ρέϊς 9/11
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	μετ. «'Αγία Εύθυμία' (ε.)
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Σάντος 11/11
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Πράϊα Μόλε 8/11
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	πρός Νταβάο 24/10
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Βανκούβερ 12/11
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878	δ. Κων/πολη 11/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άργεϊ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Ρόττερνταμ 22/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ"	76	11084	α. Τζέντα 9/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Ρίτσαρντς Μπαϊη 9/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Λίβερπουλ 21/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Βομβάη 10/11
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833	α. Χόγκ Κόγκ 14/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Βόλο 1/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441	ε. Ταρλεστον 18/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	πρός Βραζιλία 22/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	ε. Σαλβαντόρ 12/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. 'Αλ Ρουές 13/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Τέμα 13/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	πρός ΗΠΑ 2/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Τσίμπα 7/11
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	διάλυση Καράτσι
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	α. Πειραιά 10/11
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	πρός Τζακάρτα 22/11
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Μάλμο 17/11
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	α. Ν. 'Υόρκη 3/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Ταγκανούθρα 31/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	πρός Μέγαρα 29/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Βομβάη 26/10
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Γιβραλτάρ 30/10
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άργεϊ Πειραιά
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Λός Πάλμας 10/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Ντώρμπαν 11/11
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. 'Ελευσίνα 26/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άργεϊ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	ε. Πειραιά 13/10
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Γένοβα 19/11
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	μετ. «Zykaqqr" (κ.)
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Τολέδο 15/11
ΑΛΙΝΕ	63	10383	α. Δακάρ 6/11
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	πρός 'Ιαπωνία 6/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ούνο 4/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Μομπάσα 11/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530	α. Σάντος 15/11
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Σιγκαπούρη 17/11
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	άργεϊ Έλευσίνα
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	πρός Τζουμπάϊλ 18/11
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	άργεϊ Πειραιά
ΑΛΜΑ	80	11584	δ. Παναμά 9/11
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Σούσα 10/11
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ"	74	22246	ε. Χάβρη 19/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355	πρός 'Αμπιτζάν 30/10
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911	ε. Γιοκοχάμα 16/11
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Μασσαλλία 17/11
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	19500	ύπό ναυπήγηση
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Σάντος 15/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	α. 'Αμβέρσα 15/11
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	έπισκευές Ούλσάν 17/11
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	πρός Ταϋλάνδη 17/10
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Ντόβερ 31/10
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Κινούρα 16/11
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Μπαγκόγκ 17/11
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	πρός Αίγυπτο 7/11
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Ούμ Σαϊντ 2/11
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	πρός Λαττάκια 15/11
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Τρινκομάλη 10/11
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	άργεϊ 'Ελευσίνα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Πόρτ Κέμπλα 17/11
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. 'Αμβέρσα 20/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	δ. Παναμά 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρός Ακαμπα 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Κόμπε 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Καοσιούγκ 8/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	α. Νιούπορτ 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Τζέντα 27/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Βαλένσια 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	α. Χίμπι 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ)	82	24655	πρ. «Wj wφ'
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Λός Αντζελες 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Τζέντα 14/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Χάτσινοχ 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Γλασκώβη 18/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	α. Ρόττερνταμ 21/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	ε. Βενετία 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Καράτσι 27/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	πρ. «YqmVgzyd
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ"	79	10993	α. 'Αμβέρσα 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Βαλένσια 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Φλάσσινγκ 14/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Κάλουντομποργκ 1/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Πόρτ Αλις 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Χάμιλτον 19/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Δακάρ 27/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Πειραιά 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Χόγκ Κόγκ 14/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Ωκλαντ 14/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	δ. Ντόβερ 4/11
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	πρ. «Ywvw gy'
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. 'Αμβέρσα 22/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	πρός Γιβραλτάρ 23/10
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Σιμονοσέκι 15/11
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. 'Αλεξάνδρεια 3/11
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρός ΗΠΑ 19/11
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470	ε. Μ. Μαγκάνουϊ 13/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρός Νιγηρία 31/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	πρός Ρόττερνταμ 3/11
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άργεϊ Τάραντα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	ε. Αίοι 30/10
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	πρός Βραζιλία 31/10
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Βενετία 19/11
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	έπωλήθη
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646	στό Ντώρμπαν 18/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Γιοκοχάμα 15/11
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. 'Αμβέρσα 21/11
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Θεσσαλονίκη 7/11
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. 'Αμβέρσα 20/11
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Κασίμα 9/11
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡΙ	54	5383	άργεϊ Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	ε. Σάντος 17/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	άργεϊ Πόρτσμπουρυ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	πρός Βραζιλία 29/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Ντόβερ 8/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Τακόμα 13/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	α. Ναγκόγια 11/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ναυπηγ. Σασέμπο
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666	α. Πειραιά 24/11
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Λός Αντζελες 9/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	πρός Ταϊβάν 30/10
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Μομπάσα 4/11
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Ταμπίκο 11/11
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	α. Μαυρίκιο 15/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	30622	δ. Παναμά 16/11
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	δ. Σουέζ 10/11
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Χιούστον 12/11

ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	πρός Περού 29/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Λάς Πάλμας 8/11
ΑΠΕΞ	73	16397	α. Ντώρμπαν 25/10
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Σακάϊντε 11/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Μόντρεαλ 4/11
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Τολέδο 10/11
ΑΡΑΝ	80	10428	στό Λάγος 22/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	πρός Φιλαδέλφεια 29/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	πρός Ίταλία 20/5 •

ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Τσίμπα 17/11•
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Άμβέρσα 14/11
ΑΡΗΣ	71	15119	α. Παρανάγουα 13/11
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678	δ. Ντόβερ 20/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άργεΐ Ίθάκη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άργεΐ Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Λός Αντζελες 8/11
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	άργεΐ Έλευσίνα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Τιμάρου 13/11
ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Τουρκία 13/11
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	δ. Παναμά 30/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Μπότγουντ 16/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Γκήλογκ 3/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άργεΐ Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	πρός Λάγος 24/10
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227	πρ. «Ίωάννης Ζαφειράκης
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Κλήβελαντ 16/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Αίγυπτο 22/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Νταλιάν 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Βανκούβερ 26/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Γιβραλτάρ 1/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	ε. Σετουμπάλ 11/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός Σαουδική Άραβία 25/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	α. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Κέηπταουν 10/11
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αίοί
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Γιβραλτάρ 16/11
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Μπρισμπαίην 15/11
ΑΣΛΕΎ	70	13363	δ. Παναμά 7/11
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	α. Γουέστερυπορτ 3/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Παναμά 11/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Κουινγκντάο 31/10
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ)	70	17485	α. Φιουμιτσίνο 14/11
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Όρκη 9/11
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	διάλυση Κίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	α. Πόρτ Σουδάν 4/4 •

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Λούη Τέρμιναλ 10/10 •
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. Γιβραλτάρ 15/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪΎ	62	4916	άργεΐ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΪΎ	78	5868	άργεΐ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Αύγούστα 10/11
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Νταμάμ 17/11
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Γουίλμιγκτον 14/11
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 17/11
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Μπρέϊκ 20/11
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Κπέμε 16/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	πρός Ρεσίφ 20/9
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Σουέζ 18/11
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργεΐ Γάνδη
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Χιούστον 15/10
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Φουτζέϊρα

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Βηρυτό 15/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρός Δακάρ 19/10
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Μπρισμπαίην 7/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73	3700	στη Βενετία
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Τσίμπα 14/11
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Γκότερμπουργκ 18/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Λισσαβώνα 18/11
ΒΕΝΙ II	77	16993	δ. Παναμά 17/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580	πρός Άργκύλ Τέρμιναλ 22/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	πρός Πόρτ Ρίκο 27/10
ΒΕΡΑ	65	20806	άργεΐ Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	πρός Λισσαβώνα 10/11
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16694	ψωσε κυπριακή
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	ε. Πόρτ οφ Σπαίην 13/4
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	α. Μπιλμπάο 15/11
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	στόν Πειραιά 21/11
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017	δ. Π. Σάϊδ 20/11
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	ε. Πειραιά 9/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Χιούστον 12/11
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άργεΐ Πειραιά
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	άργεΐ Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Πειραιά 20/5
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	πρός Τουρκία 21/10
ΒΥΖΑΝΤΑΪΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	άργεΐ Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργεΐ Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Μόμπιλ 14/11

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	δ. Ντόβερ 23/10
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Τενερίφη 18/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Ν. Όρλεάνη 30/10

ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σαγκάη 11/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Σιγκαπούρη 25/10
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	άργεΐ Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Φουτζέϊρα 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	πρός Κωνστάντζα 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116	στό Ντάρ-ες-Σαλάαμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	έπισκευές Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	πρός Ίνδία 18/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ	71	6685	α. Πειραιά 15/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ε. Άλεξάνδρεια 4/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στό Σουέζ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Λάς Πάλμας 16/11
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Τής 13/1
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	μετ. «Yzwzwbzg' (κ.)
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Σιμπενίκ 16/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪΎ	74	19702	ε. Ντώρμπαν 17/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Πόρτ Κονετζάλ 7/11
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	δ. Σουέζ 7/11
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Ραβέννα 13/11

ΓΚΑΛΛ	70	15302	πρός Άλγερία 31/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	πρός Ματαντζας 28/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βερακρούζ 26/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (δ.)	71	65347	πρ. «Ν.Ι. Βαρδινογιάννης'
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	ψωσε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014	ε. Ν. Όρλεάνη 17/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. Όρλεάνη 8!/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	α. Κορούνα 24/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	πρός Τυνησία 19/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Λός Αντζελες 11/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Λά Γκουέρα 10/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Ίκόνιο 4/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	έπισκευές Σύρο 21/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Χάλιφαξ 17/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	πρός Ν. Όρλεάνη 13/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άργεΐ Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Σάντος 17/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Πόρτ Αρθουρ 6/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Γκράντ Καϋμάν 2/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	πρός Ν. Όρλεάνη 26/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Μογκαντίσου 28/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Παρανάγουα 22/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	ε. Παρανάγουα 19/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Ν. Όρλεάνη 8/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ψωσε παναμαϊκή
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	δ. Γιβραλτάρ 12/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	δ. Γιβραλτάρ 18/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Άμβέρσα 21/11

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Πειραιά 15/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΗΤ	76	14592	πρός Τολέδο 30/10
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	άργεΐ Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	άργεΐ Πειραιά
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	άργεΐ Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άργεΐ Άργοστόλι
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργεΐ Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	α. Κολόμπο 8/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	α. Γάνδη 12/11
ΓΟΥΪΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Γιούροπουρτ 20/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	πρός Μπανγιαρμασίν 9/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Μανίλα 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Πειραιά 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Γιβραλτάρ 17/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Χαραχόλμεν 8/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Είβονμαουθ 12/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Ίντσόν 3/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Σιγκαπούρη 5/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Νιούκαστλ 18/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Γιβραλτάρ 14/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	α. Μπαχραίην 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	α. Ντουμπάϊ 10/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Γιβραλτάρ 16/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Αμστερνταμ 15/11

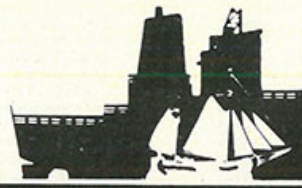
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Τζόρφ Λασφάρ 6/10
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Σήατλ 1/11
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Φός 11/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	δ. Ντόβερ 20/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπαντάρ Άμπάς
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957	α. Τενερίφη 15/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Δουνκέρκη 14/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	δ. Παναμά 17/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Βίλα Κονστιτούστον 15/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911	α. Μπρισμπαίην 3/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646	άργεΐ Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγίς Μπάλτικ'
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	α. Κολούμπια Ρ. 12/11
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σάν φραντσίσκο 6/10
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Κολούμπια 30/10
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Κολόμπο 16/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Πειραιά 12/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 17/11

ΔΩΡΑ	67	6842	πρ. «Κόνδωρ»
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Πειραιά 15/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Ἀμβέρσα 12/11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Ἰνδία 15/11
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	α. Τάμπα 31/10•
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεῖ Βασώρα •
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Μόντρεαλ 12511
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΕΓΝΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080	α. Ντώρμπαν 12/11
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δ. Σουέζ 6/11
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	ε. Φός 18/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Κλήβελαντ 15/11
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στή Σιβιταβέτσια
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Πειραιά 14/11
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Καγκοσίμα 11/11
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ψῶσε παναμαϊκή
ΕΛΕΝΗ	75	16421	α. Ἰκόνιο 14/11
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 9/11
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050	πρός Θεσσαλονίκη 1/10
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	α. Γιούροπουρτ 8/11
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	ε. Σπέζια 6/11
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 15/11
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657	παρέμεινε στή δύναμη
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρός Πειραιά 23/9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στίς Μπ. Λείκς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ"	62	6846	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Ντώρμπαν 3/11
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Ἀλεξάνδρεια 8/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Βανκούβερ 12/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	δ. Παναμά 29/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	δ. Γιβραλτάρ 14/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Λός Ἀντζελες 31/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	δ. Ντόβερ 12/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ντότζες 1/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Ἀμβέρσα 14/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605	ε. Χόλυχεντ 20/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	πρός Γιουσού 4/10
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Μπαχραΐην 16/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	δ. Γιβραλτάρ 18/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 30/10
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Πόρτ Σάϊδ 20/11
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Ἀμβέρσα 13/11
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Ν. Πλύμουθ 17/11
ΕΛΠΙΣ	82	35561	πρός Ρίτσαρντς Μπ. 28/10
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Λός Ἀντζελες 22/9
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Βρέμη 17/11
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Χόγκ Κόγκ 17/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	α. Τζέντα 18/11
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	ε. Λονδίνο 21/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Βαλτιμόρη 14/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Μαυρίκιο 15/11
ΕΠΟΣ	77	9786	πρός Ἰνδία 6/10
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Πειραιά 1/10
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	στό Πάτσι (ἀποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Ν. Ὀρλεάνη 13/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Ἀμβέρσα 15/11
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	ἐπωλήθη
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Βαρκελώνη 17/11
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	ε. Πορμπαντάρ 3/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 31/10
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρός Βενεζουέλα 29/10
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Τσάρλοτσουν 9/11
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεῖ Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242	ἀργεῖ Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Μόντρεαλ 19/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Κήλαγκ 14/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	ε. Σετουμπάλ 8/11
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Ἀμβοῦγο 21/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Νιούκαστλ 13/11
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λός Ἀντζελες 9/11
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ἀργεῖ Πειραιά
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Φιλαδέλφεια 5/11
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Ρίο Ἰανέϊρο 22/10
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	α. Χόγκ Κόγκ 18/10
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856	α. Χόγκ Κόγκ 14/11
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Θεσσαλονίκη 6/11
ΖΥΓΟΣ	76	19166	πρός Τσιμπότε 26/10
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Κόρπους Κρίστι 26/10
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Μπρέϊκ 20/11
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	στή Χάβρη 21/11
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ἐπωλήθη Τζιμπουτί
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Χάμπτον 17/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ἐπισκευές Χόγκ Κόγκ 11/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Μαυρίκιο 17/11
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Πειραιά 9/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός ΗΠΑ 29/9
ΘΑΣΟΣ Α'ΪΛΑΝΤ	76	9444	α. Κεηπτάουν 23/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Πειραιά 15/10
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	ψῶσε κυπριακή
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Ταμπίκο 9/11
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	ε. Πρίνς Ρούπερτ 18/11
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεῖ Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Φιλαδέλφεια 9/11
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	πρός Γκρέϊτ Λέϊκς 7/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ντώρμπαν 4/11
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Π. Σάϊδ 17/11
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεῖ Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Λός Ἀντζελες 7/11
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	δ. Π. Σάϊδ 7/11
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	ε. Πειραιά 16/11
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	δ. Γιβραλτάρ 14/11
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	ε. Κοτονού 5/11
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Σπλίτ 31/10
ΙΟΣ	85	34400	πρός Δανία 25/10
ΙΘΧΕΙΣ	77	19166	α. Βικτώρια 8/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	α. Πόρτ Σάϊδ 6/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	α. Ν. Ὀρλεάνη 8/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Μόντρεαλ 19/11
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Μπαχραΐην 1/11
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	ε. Σχζέσιν 20/11
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Ἀμβέρσα 21/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	στό Σάντος 20/11
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Μπιλμπάο 10/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	δ. Σουέζ 13/11
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στή Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Ντώρμπαν 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Ἰντσόν 13/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	δ. Παναμά 6/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Οὔμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Πράϊα Μόλε 12/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	στό Ντόβερ 22/11
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	πρός Μπουκάναν 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Παρανάγουα 13/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	α. Φιλαδέλφεια 10/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Βανκούβερ 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἐπωλήθη διάλυση
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781	ε. Πόρτ Σάϊδ 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Καγκοσίμα 23/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρός Ἰταλία 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	στό Καράτσι 18/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ε. Τζέντα 15/11
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Σαβάννα 13/10
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	πρός Κόμπε 15/11
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Σμύρνη 16/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάντος 16/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	δ. Παναμά 5/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Γάνδη 18/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	δ. Σουέζ 11/11
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	ἀργηεῖ Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	ἀργεῖ Τζέμπελ Αλι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	στό Λαύριο 18/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	στόν Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Τζακάρτα 6/11
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	α. Χιούστον 22/10 •
ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ἀργεῖ Ἐλευσῖνα •
ΚΕΪΠ ΕΒΡΟΣ	72	3166	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	στή Γιοκοχάμα 5/11
ΚΕΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Μανδράς 6/11
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	πρός Ἀκαμπα 2/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	α. Γένοβα 15/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Πειραιά 5/11
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ)	62	1591	πρός Ἀλεξανδρούπολη 13/11
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Πειραιά 14/11
ΚΟΜΕΤ	72	9824	πρός Χοντέϊντα 6/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	στό Ρόττερνταμ 22/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Εὐρώπη 5/10
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Μελβούρνη 17/11
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρός Τάμπα 16/11
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	πρός Πασίρ Γκουτάγκ 12/9
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Γιοκοχάμα 18/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Νόρντεχαμ 9/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Νάρβικ 15/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	δ. Π. Σάϊδ 15/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός Σιγκαπούρη 26/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	πρός Κίνα 17/11
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ἀργεῖ Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Ἀλεξάνδρεια 31/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	α. Ἀλ Ρουές 15/10

ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άργεί Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Ναγκόγια 8/11
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Λός Αντζελες 12/11
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	άργεί Πειραιά
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Κωνίπολη 4/11
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Τέμα 2/11
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6084	πρός Γιβραλτάρ 23/10
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Δακάρ 17/10
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	δ. Π. Σάϊδ 20/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ράς Τανούρα 4/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Ν. Όρλεάνη 26/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100	α. Ρόττερνταμ 21/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Μανδράς 18/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	α. Δουνκέρκη 15/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Γιοκοχάμα 4/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Φός 4/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Τοαμασίνα 29/10
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	δ. Κωνίπολη 12/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	ύπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Χάβρη 6/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Γένοβα 19/11
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250	α. Ν. Όρκη 7/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Γιοκοχάμα 10/11
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Πειραιά 23/10
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	δ. Παναμά 17/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	πρός Χοντέϊντα 8/11
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	ναυπηγ. Σιμονοσέκι
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	ε. Βενετία 19/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Γιοκοχάμα 18/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Σουέζ 20/11
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	α. Μπιλμπάο 9/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪΥ (δ.)	73	61054	δ. Σουέζ 11/11
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σάϊδ 20/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	ε. Ρεσίφ 22/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	24000	α. Σιβιτσβέτσια 12/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρ. Τυνησία 6/11
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	πρός Μπρίντζπορτ 28/10
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Βενετία 18/11
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Λός Αντζελες 17/11
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Πειραιά 6/11
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	ε. Σέλλ Χάβεν 23/11
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	άργεί Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Ίκόνιο 6/11
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άργεί Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Νιούκαστλ 11/11
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Καράτσι 9/11
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Πακιστάν 25/10
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Λιανυουργκάγκα 1/11
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪΥ	68	4350	α. Χερβούργο 21/10
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	έπωλήθη διάλυση
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	ε. Ντάντικ 20/11
ΛΑΚ Π	68	9118	δ. Έλσινόρκ 8/11
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	ε. Σάουθεντ Ανκορατζ 10/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	άργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Ρόττερνταμ 2/11
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Ρουέν 15/11
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	άργεί Έλευσίνα
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	δ. Σουέζ 19/11
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άργεί Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άργεί Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άργεί Σετουμπάλ
ΛΕΩΝ	75	15684	πρός Σιγκαπούρη 22/10
ΛΕΩΝ	72	2311	άργεί Πειραιά
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στή Θεσσαλονίκη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	στή Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρ. «Rzzj wb'
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Σέλλ Χάβεν 22/11
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Δ. Άφρική 7/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρός Βενεζουέλα 15/9
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕΪΝΤ	83	20200	δ. Γιβραλτάρ 2/11
ΛΙΝΤΕΝΒΕΑΣ	78	12958	ε. Σιγκαπούρη 18/11
ΛΙΤΣΑ	77	6228	δ. Παναμά 15/11
ΛΙΤΣΑ Τ	71	2994	ε. Πασαγιές 31/10
ΛΙΨ	68	9650	άργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άργεί Βασώρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ)	75	24408	πρός Χιούστον 3/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Πειραιά 31/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Γιούροπουρτ 6/11
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ρόττερνταμ 14/11
ΛΥΔΙ	70	14878	άργεί Χαλκίδα
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	72	10008	πρ. «Μεσσαριά'
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740	ε. Άμβέρσα 22/11
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Uwgvl w
ΜΑΓΔΑ Π	74	21755	α. Γιβραλτάρ 4/11
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493	α. Σαίντ Λουί ντέ Ρόνε 9/11
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	α. Λέγκχορν 19/11
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Ντόβερ 8/11
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	ε. Ταμπίκο 15/11
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Βηρυτό 31/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Κόμπε 17/11
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	άργεί Πειραιά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ά. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	δ. Π. Σάϊδ 15/11
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065	ε. Πειραιά 10/8
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064	πρός Σ. Τζών 26/10
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Παραντίπ 12/11
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Θεσσαλονίκη 8/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	δ. Παναμά 11/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Πειραιά 18/11
ΜΑΝΤΩ Ε	72	17432	α. Παλάου Μπακόμ 13/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Άμβούργο 22/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	πρός Βραζιλία 24/10
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Ίταζάϊ 12/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Ντώρμπαν 12/11
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Παναμά 3/11
ΜΑΡΗΓΩ Κ	74	9800	α. Χόγκ Κόγκ 12/11
ΜΑΡΙ	74	8925	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Βανκούβερ 18/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ	74	15938	α. Χιούστον 22/10
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	δ. Σουέζ 15/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α	84	19800	ε. Σασέμπο 9/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	ε. Πειραιά 24/10
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	πρός Καράτσι 22/10
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Χάμπτον 12/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Ταλάρα 4/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411	πρός Μέγαρα 21/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Φιλαδέλφεια 15/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Ρίο Ίανέϊρο 14/11
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	πρός Πειραιά 15/10
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	πρός Μεξικό 18/10
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ	68	14569	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μάντρε ντέ Ντέους 6/11
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Ντόβερ 20/11
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ντώρμπαν 5/11
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	άργεί Γιβραλτάρ
ΜΑΡΚΑ Λ	75	14785	πρός Όζάκα 12/11
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρός Ίαπωνία 16/11
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Βανκούβερ 1/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Γιούροπουρτ 6/11
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	δ. Παναμά 31/10
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ	85	25000	α. Βικτώρια 5/11
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	πρός Σάντος 31/10
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Νιούκαστλ 17/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Πειραιά 2257
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ	68	2296	άργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	δ. Καϋμάν Μπράκ 31/10
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Βαρκελώνη 12/11
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σάϊδ 21/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Παναμά 25/10
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Γιούροπουρτ 23/11
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Σάλλομ Βόε 19/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΜΗΛΟΣ Α'ΪΛΑΝΤ	79	10991	ε. Τσάρλεστον 16/11
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Τσάρλεστον 14/11
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝΕΣ	72	1563	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	69	1570	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	πρός Φρήπορτ 18/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Καστέλλον 1/11
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 14/11
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	άργεί Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Βαλένσια 17/11
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 7/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ε. Πόρτ οφ Σπαίην 11/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ταμπίκο 8/11
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Λός Αντζελες 18/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Παρανάγουα 7/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Πακιστάν 20/10
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Φός 12/11
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Τζέντα 6/11
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Φιουμισίνο 1/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	άργεί Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	πρός ΗΠΑ 20/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β	72	20715	πρός Εύρώπη 24/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ	57	3178	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Μόντρεαλ 11/11
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Σιγκαπούρη 18/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Ράς Τανούρα 19/11
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Κωνστάντζα 16/11
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	&2	18011	πρός «_pbhl wmEzmqgz'
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	πρός Γιοκοχάμα 25/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Πειραιά 11/11
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	83	32129	δ. Παναμά 25/10
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Π. Σάϊδ 19/11
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Μαπούτο 29/10
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σάλλομ Βόε 14/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Λισσαβώνα 17/11
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ	73	9771	ε. Μπαντάρ Άμπάς 24/9
ΜΠΛΟΥ Α'Ϊ'Σ (δ)	61	1389	α. Γιούροπουρτ 12/11
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Κίελο 18/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναμά 15/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	πρός Ίαπωνία 1/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	στό Άλγιέρι 27/10

ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άργεί Έλευσίνα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΊΤ ΣΚΑΎ	69	2979	άργεί Τζέντα
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άργεί Έλευσίνα
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Ντώρμπαν 15/11
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68637	παρέμεινε στή δύναμη
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	δ. Μπρανσμπάτελ 12/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Τζέντα 15/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	ε. Λούπ τέρμιναλ 15/11
ΝΑΊΑΝΤ	75	35561	ε. Χόγκ Κόγκ 12/11
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Πόρτ Σάϊδ 20/4
ΝΑΞΟΣ ΑΊΛΑΝΤ	80	10982	ε. Γουϋάλα 17/11
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ντουλούθ 5/11
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Σάντος 5/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Σικάγο 12/11
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ντώρμπαν 15/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Ντουλούθ 29/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. κίγκστον 12/11
ΝΕΊΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	άργεί Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	άργεί Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	στό Φόλκεστουν 11/11
ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Πόρτ Όρντάζ 28/10
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	άργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Τζουμπάϊλ 17/11
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑΎ	72	9606	ε. Ντώρμπαν 15/11
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	πρός Βεγγάζη 12/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Βενετία 18/11
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	α. Πειραιά 12/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κων/πολη 11/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 18/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Κεϋχάν 5/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 8/11
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Αντεν 5/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699	α. Φός 15/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	α. Γδύνια 17/11
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691	βυθίστηκε Άτλαντικό
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Φόκα 13/11
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Κουβέϊτ 9/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Νιγηρία 15/8
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	α. Έλευσίνα 21/11
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	πρός Εύρώπη 14/10
ΝΟΡΘ ΒΑΊΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Δανία 8/10
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Σάντος 1/11
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Γκλάνστουν 2/11
ΝΤΑΎΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρός Μπορντώ 16/11
ΝΤΑΎΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρός Βικτώρια 26/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΊΝΤ	74	14523	α. Χιούστον 30/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Ρόκυ Πόϊντ 15/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Τέμα 15/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	πρός Τάμπα 24/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σαβάννα 29/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	ε. Ν. Όρλεάνη 28/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Άμβέρσα 18/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	πρός Κάδιξ 9/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρός Σαλέρνο 23/10
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Τής 8/11
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382	πρός Ράς Σουκχέϊρ 28/10
ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	ε. Πέτερχεντ 21/11
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	πρός Κορέα 29/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΊΝΤ	86	24253	πρός Τζέντα 12/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΎ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΊΤΕΡ	86	24253	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα 4/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Μπουλώνι 13/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ΕΤΑ Πάτσι 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Μομπίλ 10/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Κορούνα 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΊΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	ε. Φιλαδέλφεια 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ράς Τανούρα 9/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	άργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	άργεί Έλευσίνα
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Μπορντώ 27/10
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑΊΟΝ	65	3034	στη Ρουέν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	πρός Καμσάρ 22/10
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΊΝΤ	83	20669	πρός Βενεζουέλα 25/10
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	ε. Χουάγκπου 8/11
ΟΥΑΊΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	πρός Αντέν 19/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	μετ. «Ονπαζ'ζ (κ.)
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Έλευσίνα 4/11
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρός Πειραιά 29/10
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαίη'
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Τσίμπα 15/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Περσικό 15/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πόρτ Σουδάν 4/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργεί Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ε. Σαντάντερ 11/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣΔ Λ.	82	35127	ε. Λισσαβώνα 8/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	άργεί Πειραιά
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σχζέσιν 18/11
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Ντώρμπαν 24/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Μπαγκόγκ 13/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Έλλάδα 28/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	δ. Γιβραλτάρ 14/11
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Κέηπταουν 20/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Χουλέλβα 17/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Νιγηρία 5/11
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Χιούστον 27/10
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Καλκούτα 4/11
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Τζέντα 21/10
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Σάο Σεμπαστιάο 24/9
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	άργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	άργεί Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	πρός Αύγούστα 31/10
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	άργεί Βενετία
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Ραβέννα 15/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 15/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	δ. Δαρδανέλλια 10/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	άργεί Έλευσίνα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 26/10
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΠΕΡΛ ΜΠΑΙΎ	71	9623	άργεί Έλευσίνα
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Ταϊτσούγκ 3157
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Καοσιούγκ 9/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός ΗΠΑ 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 18/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Βρέμη 14/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τζέντα 17/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755	α. Χιούστον 10/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Μουτσούρε 3/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	άργεί Ρίβερ Φώλ
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Ν. Γουέστιμινοτερ 21/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021	α. Ν. Όρκη 12/11
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	πρός Τζέντα 21/11
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Άμβέρσα 15/11
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άργεί Γαλαξείδι
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	α. Πειραιά 18/11
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Μπαγκόκ 8/11
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άργεί Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	πρός Τσιτακόγκ 12/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 20/10
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρός Όξελοσούντ 30/9
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Ν. Χάβεν 13/11
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άργεί Γαλαξείδι
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. Δαρδανέλλια 10/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Άλγκεκίρας 14/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Κόρνερ Μπρούκ 3/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Αίγυπτο 31/10
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Γένοβα 17/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Λός Αντζελες 13/11
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ε. Κότκα 19/11
ΠΟΡΟΣ ΑΊΛΑΝΤ	81	10520	α. Σύδνεϋ 15/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άργεί Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	πρός Άμονάϋ Μπαίη 17/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	άργεί Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60929	α. Λούπ Τέρμιναλ 2/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	ε. Βομβάη 11/11
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Παναμά 7/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	α. Ράς Τανούρα 15/10
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ψψωσε παναμαϊκή
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Τζέντα 15/11
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Πόρτ Κέμπλα 6/11
ΠΥΡΡΟΣ Β (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 27/9
ΡΑΊΝΑ	81	32247	ε. Πόρτ Χέντλαντ 24/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΎ 1 (δ.)	77	18325	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 14/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΎ 2 (μ)	79	32023	α. Πειραιά 16/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΎ 3 (δ)	78	69016	πρός Μέγαρα 3/11
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	στό Μοντεβίδεο 24/11
ΡΕΑ	71	9025	α. Βαλλέτα 24/7
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Μονρόβια 4/11
ΡΕΝΑ	72	14651	στή Σουραμπάγια 29/10
ΡΗΛΑΊΑΝΤ	77	9774	έπωλήθη

ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪΥ	70	15769	μετασκευάζεται σέ έπιβατηγό
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Τζέντα 9/11
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229	πρ. «Ατλάντικ Χέριτεϊτζ»
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Μπρέϊκ 21/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Σαντάνα 5/11
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Μπορντώ 8/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Πειραιά 4/11
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Γένοβα 10/11
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144	α. Πειραιά 13/11
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Σακάϊντε 26/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	72	11505	άργεϊ Πειραιά
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Νιούκαστλ 9/11
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Ρόττερνταμ 22/11
ΣΑΝ Π	81	35522	δ. Παναμά 11/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	πρός Νάντη 6/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	πρός Αλεξάνδρεια 1/11
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Καράτσι 25/10
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	πρός Ούμέα 19/11
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪΟΝΗΡ	78	9773	μετ. «Νατάσσα 1' (ε.)
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Λός Αντζελες 17/11
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Λεμεσσό 12/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. Σουές 19/11
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργεϊ Λομπίτο
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άργεϊ Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Ντόβερ 23/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Κούβα 15/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	75	81438	α. Πειραιά 11/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Ν. Αμερική 23/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. Ν. Υόρκη 11/11
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427	ε. Καουσιούκ 11/11
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	άργεϊ Πειραιά
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Ρίο Γκράντε 13/11
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	πρός Γιοκοχάμα 15/10
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	71	13631	πρός Ιαπωνία 17/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Ντόβερ 6/11
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ	73	16704	ε. Ντώρμπαν 19/11
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άργεϊ Χαλκίδα
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Χιούστον 4/11
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΪΜΠΕΞ	76	11866	δ. Γιβραλτάρ 19/11
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Καλκούτα 18/11
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Κόμπε 17/11
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	α. Σ. Κίτς 2/11
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Λίβερπουλ 18/11
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	πρός Λάγος 28/9
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός Κλήβελαντ 15/11
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	άργεϊ Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	άργεϊ Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΪΛΑΝΤ	85	10511	ε. Χιούστον 11/11
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	53	3899	άργεϊ Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Ξιγκάγκ 8/11
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Νιγηρία 30/10
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α. Βανκούβερ 31/10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ε. Μόντρεαλ 18/11
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μέθυλ Ρόαντς 28/10
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Φέλιξστοουν 20/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Ντουμπάϊ 29/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Παρανάγουα 1/11
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942	πρ. «Γλυφάδα»
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Ν. Όρλεάνη 17/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Αύγούστα 13/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρός Πόντα ντό Ούμπου 23/10
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Ούλσάν 2/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Ούλσάν 14/11
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Ναγκόγκια 17/11
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	δ. Σουές 7/11
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Πειραιά 1/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Ντόρντερχτ 22/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άργεϊ Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	μετ. «Βρ ηρσ' (κ.)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουές
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Λονδίνο 20/11
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Μπόνυ 19/10
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Σάντος 8/11
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260	στό Γκουαγιακούιλ
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	πρός Χαλούλ Αϊλαντ 5/10
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ε. Αμστερνταμ 20/11
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	στή Σιγκαπούρη
ΤΑΡΕΚ	53	4097	
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Θάντερ Μπαίη 14/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Χιούστον 7/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Λισσαβώνα 19/11
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989	έπωλήθη διάλυση
TATIANA Λ.	75	14785	δ. Γιβραλτάρ 29/10
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Χονολουλού 14/11
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Βαλτιμόρη 11/11
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ν. Όρλεάνη 22/10
ΤΖΑΚΥ	84	35209	πρός Ιαπωνία 8/11
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	άργεϊ Πειραιά
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪΥ	72	9081	άργεϊ Αστακό
ΤΖΕΪΝΤ	74	8915	ε. Αλεξάνδρεια 3/11
ΤΖΕΪΝΤ II	80	9100	πρός Ιορδανία 29/10
ΤΖΕΪΝΤ III	80	9100	α. Ιταζάϊ 14/11
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	α. Αμστερνταμ 7/11
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	άργεϊ Λ. Τσάρλς
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Σαλβαντόρ 12/11
ΤΖΩΝ	71	13857	στό Μπαντάρ Αμπάς
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Σαβόνα 10/11
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Τσάλνα 11/11
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	πρός Κόμπε 30/9
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άργεϊ Ελευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	άργεϊ Λ. Τσάρλς
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Πόρτ Τζεντύλ 22/10
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Χαλκίδα 24/11
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άργεϊ Πειραιά
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904	πρός τουμπαράο 8/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/11
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	στό Αλγιέρι 13/5
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829	α. Σιγκαπούρη 20/10
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Πειραιά 13/11
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	πρός Ιαπωνία 8/10
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	πρός Κορέα 22/10
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Πειραιά 1/7
ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Ντώρμπαν 17/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Σ. Τζών 12/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	ε. Μόντρεαλ 16/11
ΤΡΕΪΝΤΓΟΥΪΝΤ	81	16500	α. Αμβέρσα 22/11
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρός Μίνα άλ Φαχάλ 4/11
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΪΛΑΝΤ	74	13639	ε. Σάντος 23/9
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ύπέστειλε σημαία Μάλτας
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Αλγερία 28/10
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	α. Πειραιά 27/10
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Συρία 5/10
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Βανκούβερ 7/11
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Βανκούβερ 9/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Θεσσαλονίκη 15/11
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	άργεϊ Χαλκίδα
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	στό Γιοκαΐτσι 18/11
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	64	1295	πρ. «XwvhmP
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	στό Κήλαγκ 15/11
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049	πρ. «Vwgnynhcz'
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	ε. Γκάλβεστον 10/11
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ)	75	138255	α. Χάριγκ Αϊλαντ 6/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Σουές 9/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	πρός Περσικό 5/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	ε. Πειραιά 18/11
ΦΕΪΥΡΟΥΖ I	83	17217	πρός Αύστραλία 5/11
ΦΕΪΥΡΟΥΖ II	84	19049	πρός Αλεξάνδρεια 12/11
ΦΕΪΥΡΟΥΖ III	84	19049	πρός Ινδονησία 27/10
ΦΕΪΥΡΟΥΖ Ρ	84	19049	ιδιός Ν. Όρλεάνη 13/11
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	ε. Π. Σάϊδ 8/11
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577	πρός Αμβέρσα 31/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Σιγκαπούρη 9/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Πειραιά 8/11
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	64	16283	α. Χάβρη 8/11
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ)	75	24614	ε. Πειραιά 29/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	πρός Αρούμπα 5/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΪΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Ν. Υόρκη 2/7
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	α. Λάς Πάλμας 19/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	πρός Αίγυπτο 4/11
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	72	7201	άργεϊ Πειραιά
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ.)	77	159633	πρός Περσικό 11/10
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ντώρμπαν 17/11
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 3/10
ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	75	76142	παρέμεινε στή δύναμη
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	πρός Μιλάκι 5/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	πρός Καοσιούγκ 7/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Πόρτ Κέλαγκ 15/11
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρα αλ Ζωμπαίρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	πρός Τσάρλεστον 19/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	πρός Σιγκαπούρη 14/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Σάντος 13/11
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Υμουίντεν 17/11
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ	76	9302	α. Μπάρ 18/11
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	πρός Εύρώπη 25/10
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	δ. Παναμά 5/11
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Μπρέϊκ 8/11
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974	άργεϊ Πειραιά
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Καζαμπλάνκα 30/10
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680	ε. Βρέστη 18/11
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	άργεϊ Ελευσίνα
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Τζέντα 24/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Θεσσαλονίκη 14/11
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	ε. Κολούμπια 31/10
ΧΕΡΙΤΪΤΖ	77	39366	ε. Τενερίφη 25/10
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Κιουρασάο 8/11
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άργεϊ Πειραιά
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	άργεϊ Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	πρός Ρουμανία 14/11
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Λίβανο 8/11
ΧΛΟΗ	82	36202	πρ. «Yfvzz'
ΧΟΕΓΚΚ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Ν. Υόρκη 17/11
ΧΟΕΓΚΚ ΜΑΙΡΗ	84	14403	α. Ταμπίκο 10/11
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831	άργεϊ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	70	4145	άργεϊ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Τάμπα 6/11
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	διάλυση Φορμόζα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στή Φουτζέϊρα 15/5
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	πρός Αλεξάνδρεια 25/10
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500	ναυπηγ. Ταμάνο
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργεϊ Χαλκίδα



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου
Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας
Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε
δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = ανασφάλιστο στό ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Ἄαρχους 20/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρ. «New Star»
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάδρε ντέ Ντέους 30/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443	μετ. «Cyprus Star» (κ.)
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	πρός Τζουμπάϊλ 4/11
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349	α. Λέγκχορν 9/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ(π)	72	15110	α. Ταϊτσάγκ 24/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Νορβηγία 2/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	πρός Πόρτο Καμπέλο 14/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	δ. Σουέζ 4/12
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	δ. Παναμᾶ 9/12
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Σάντος 9/12
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Ρίο 'Ιανέϊρο 27/11
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432	ὕψωσε ἑλληνική
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	α. 'Αντοφαγκάστα 12/9
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ)	77	1573	ἀργεῖ Ν. 'Ορλεάνη
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π)	74	8944	α. 'Αμβέρσα 9/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Γιβραλτάρ 10/12
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	α. Ν. Ὑόρκη 8/12
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Καράτσι 7/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραΐην 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 9/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	στό Καράτσι 10/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Μπαχραΐην 8/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	πρός Ν. Ὑόρκη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	δ. Κων/πολη 2/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 6/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	δ. Κων/πολη 2/12
ΑΘΛΟΣ IV(κ)	66	1716	πρός Μερσίνη 20/11
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π)	74	12498	ἀργεῖ Πειραιᾶ
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π)*	71	15497	στό Παττίλος 13/12
Α'Ι'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Ἄντεν 9/12
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235	δ. Τορτούγκας 9/12
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	πρ. «Ἀγγέλικ»
ΑΙΟΛΟΣ (κ)	68	3858	στό Ταμπίκο
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885	ε. Πόρτ Καμπέλλο 19/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787	ἀργεῖ Πειραιᾶ
Α'Ι'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ)*	74	60930	πρός Ἀρούμπα 18/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964	α. Ράς Γκαρίμπ 10/12
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Ἄντζελες 7/12
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694	α. Κουβεῖτ 2/12
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Σκάπα Φλόου 3/12
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868	ε. Λομέ 7/12
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. 'Αμβούργο 1/12
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. 'Αμβέρσα 10/12
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΚΤΙΑΣ (δ.Μ.)	69	93547	μετ. «Λούνα» (κ.)
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	α. Φιλαδέλφεια 1/12
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724	ε. Σάντο 5/12
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	πρ. «Telfair Lady»
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715	πρ. «Parana»
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	α. 'Αλγκεθίας 29/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ)	69	1434	α. Μανφρεντόνια 2/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	α. Ντητρόϊτ 5/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Μπρουνσμπούτελ 10/12
ΑΛΕΞΙΑ II.(δ.π.)	72	9943	α. Ταμπίκο 2/12
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219	ε. Κων/πολη 1/12
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρ. «John Lyras»
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	πρ. «Silver Shihryu»
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/11
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Ρίο Γκράντε 25/11
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	πρός Ρεσίφε 17/11
ΑΛΚΑ (π)	66	4478	ε. Σάντος 3/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Παναμᾶ 9/11
ΑΛΜΑ	75	17894	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	ε. Λέγκχορν 29/11
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	α. Αὐγούστα 8/12
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Ρότττερνταμ 12/12
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601	ε. Σ. Μάϊκλς 9/12
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π)*	56	1873	πρός Καράτσι
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	α. Λός Ἄντζελες 2/12
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	ε. Λίβερπουλ 5/12
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ (δ)	73	18798	πρός Ματάδι 27/11
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	72	18792	πρός Ν. Ὑόρκη 24/11
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ)	77	19867	ε. Βαγκαρέϊ 4/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π)	77	4713	στό Κριστομπάλ 4/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218	δ. Κων/πολη 21/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)*	75	16629	α. Ρότττερνταμ 5/12
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	πρός Βαλτιμόρη 11/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	α. Βόλο 24/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	δ. Σουέζ 11/12
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπαράο 25/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	πρός Ν. 'Ορλεάνη 1/12
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	πρός Μεξικο 8/12
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρός Ἄνναμπα 10/12
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	πρός 'Ινδία 28/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρ. «Anthenor»
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ Ι (κ)*	76	4617	α. Γάνδη 14/11
ΑΝΙΤΟ	80	30507	πρ. «Enard Hope»
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141	δ. Δαρδανέλια 26/10
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Κάγκλιαρι 7/12
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	πρός 'Αλεξάνδρεια 26/11
ΑΝΝΑΜΠΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451	πρ. «Anita Dan»
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769	α. Πειραιᾶ 11/11
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787	στό Χορμούζ 28/11
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	μετ. «Λιμπερέϊτορ Α. » (π.)
ΑΝΤΖΕΛ (δ.κ.)	71	11587*	στό Ντουμπάϊ 19/11
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	α. Μόντρεαλ 17/11
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	ε. Σάντος 9/12
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν.(κ.)	86	22273	πρός Ταϊβάν 7/12
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	στό Σουέζ
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Ντώρμπαν 12/11
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	ε. 'Αμβούργο 12/12
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	ε. Μπουσάν 6/12
ΑΠΜΑΝ 2 (π)	77	11559	πρός ΗΠΑ 24/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	ε. Πειραιᾶ 11/12
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ)	82	21164	πρός Ρίο 'Ιανέϊρο 2/12
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ)	81	21164	δ. Γιβραλτάρ 1/12
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II(κ)*	77	10003	δ. Παναμᾶ 3/12
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	ε. Μανφρεντόνια 2/12
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. 'Αμβέρσα 12/12
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	πρός Γιουροπορτ 11/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	στόν Πειραιᾶ 2/12
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	65	10987	ε. Χοντέϊντα 24/11
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223	πρός Μαρακάϊμπο 14/11
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	πρ. «Φιλιππιάδα»
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421	ε. Σπλίτ 9/12
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Ἀρούμπα 22/11
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574	α. Ντουάλα 17/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ)*	72	3908	ε. Νάντη 7/12
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	πρός Κουβεῖτ 10/12
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ. Μπχ.)	72	42253	ἐπωλήθη
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	δ. Παναμᾶ 3/12
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	πρός Φουτζέϊρα 27/11
ΑΣΤΕΡΙΞ (Μπχ.)	81	34447	πρ. «Maersk Semakau»
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	69	12252	πρ. «'Αλέξης»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Π. Σάϊδ 1/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π)*	71	1453	α. Κέϊπταουν 29/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636	πρός 'Αμβούργο 1/12
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Κόμπε 3/12
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ)	61	1354	ε. Σιγκαπούρη 16/10
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Μόντρεαλ 6/11
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710	ε. Πειραιᾶ 25/2/86
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Γιβραλτάρ 30/11
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	ἀργεῖ Πειραιᾶ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	δ. Σουέζ 12/11
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ)*	71	19392	ε. Πειραιᾶ 8/10
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Νάπολη 6/12
ΒΑΣΣΙΛΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827	μετ. «Lama» (κ.)
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Σιγκαπούρην 12/9
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	α. Ρουέν 14/11
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	ε. Λέϊκ Τσάρλς 20/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	α. Τζέμπελ Ἄαλι 24/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	δ. σουέχ 25/11
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σιγκαπούρη 27/11
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	α. Κόρπους Κρίστι 26/11
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941	α. Ρότττερνταμ 12/12
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Ἄαλμποργκ 8/12
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Τσιγαγκόγκ 7/12
ΒΟΜΑΡ	71	15759	ε. Ν. Ὑόρκη 25/11
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρ. «Λέσβος»
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	δ. Παναμᾶ 17/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	στόν Πειραιᾶ 25/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299	στή Μομπάσα (ἀποθήκη)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. 'Αλεξάνδρεια 17/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489	α. Χάμπτον 28/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	ὑπέστειλε ἑλληνική

ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987	α. Χόγκ Κόγκ 21/11
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039	α. Καρταγένα 10/12
ΓΙΟΥΝΙΟΝ 1 (π)	67	11874	α. Κολόμπο 9/12
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ)	69	8969	α. 'Αμβέρσα 10/12
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315	α. 'Αλγκεθίρας 22/11
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Κέητάουν 12/12
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957	α. Κοκόλα 20/11
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Σιγκαπούρην 10/12
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	α. Λάρνακα 10/12
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	ε. Ραβέννα 8/12
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Νάπολη 12/12
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Γιέμπο 8/12
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	ε. Σουέζ 13/12
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Φουτζέϊρα 5/12
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	ε. Πειραιά 30/11
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π)*	68	81257	ε. Φουτζέϊρα 5/12
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979	πρός Φουτζέϊρα 28/11
ΓΚΑΛΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	ε. Φόουεϋ 12/12
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Δαρδανέλλια 29/11
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Φουτζέϊρα 20/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Ρόττερνταμ 15/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	πρός Τρίπολη 2/12
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Ρ«ιο 'Ιανέϊρο 7/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Λάς Πάλμας 30511
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	ε. Πόρτ Σάϊδ 8/12
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	δ. Σουέζ 9/12
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	διαγράφεται
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	α. Κριστομπάλ 3/12
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Ντώρμπαν 11/12
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π)	73	13631	άργεϊ Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	άργεϊ Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	πρ. «Aleppo»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	δ. Παναμά 29/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σαγκάη 25/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	δ. Π. Σάϊδ 10/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Βαλτιμόρη 29/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Π. Μοχάμεντ Μπίν Κασίμ 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	πρός Μπαχραΐην 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Αύγούστα 4/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δ. Σουέζ 22/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281	α. Σιγκαπούρη 30511
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Φουτζέϊρα 10/10
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	68	39042	α. Βενετία 29/11
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	ύπέστειλε έλληνική
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	α. Γάνδη 6/12
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481	α. 'Αλγκεθίρας 30/11
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9/85
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Χόγκ Κόγκ 13/11
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Ν. 'Υόρκη 6/12
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	α. Σάν Βινσέντε 8511
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Πόρτ Σάϊδ 8/12
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. 'Ειλάτ 3/12
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	70	3206	δ. Π. Σάϊδ 30/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	α. Θεσσαλονίκη 27/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	ε. Μομπάσα 6/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419	πρ. «Wah Hing»
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 2/12
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	πρός Μπουσάν 29/4
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	θέση 10.56 Β, 16.22 Δ 10/12
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Π. Σάϊδ 16/11
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	άργεϊ Πειραιά
ΕΛ' ΣΟΛ ('Ονδ.)	66	14852	δ. Κων/πολη 12/1
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Πειραιά 5/8
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Βηρυτό 3/12
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*	72	94989	πρός 'Οϊτα
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	πρός Μπαγκόγκ 3/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/12
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Σάντος 15/11
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634	α. Πειραιά 5/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Σάλλομ Βόε 6/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Τής 11/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Φός 6/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Χιούστον 3/12
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Κπέμε 27/11
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207	πρός Τζόρφ Λασφάρ
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρ. «Thames Maru»
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	ε. Ματάνζας 8/11
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	ε. Ρουέν 28/11
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ 1/8
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Τζακάρτα 5/11
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187	ε. Λάρνακα 11/12
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	77	11083	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 29510
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ 1 (π.)	74	13687	ε. Κολούμπια ρίβερ 8/12
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	πρ. «Melissa Mary»
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρ. «Anwar»
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Γιβραλτάρ 5/12
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καράτσι 28/11
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Καζαμπλάνκα 8/12
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	δ. Σουέζ 5/12
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	α. Γκουγιακουίλ 30/11
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π)	84	22629	ε. Μπότανυ Μπαίη 10/12
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	δ. Κων/πολη 24/11
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. Λίρκεν 4/11
ΕΣΤΙ (π)	72	10351	ε. πασαγιές 29/11
ΕΣΤΟΡΙΑ (π.)	69	9162	α. Πειραιά 5/12
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321	α. Βαλτιμόρη 1/12
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Κόμπε 6/12
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Λισσαβώνα 27/11
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρ. «Pine Ace»
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Τσιταγκόγκ 10/12
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. 'Αμβέρσα 13/12
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)*	69	8676	δ. 'Επτάνησα 17/11
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 2/12
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρ. «Woko Maru»
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	δ. Παναμά 28/11
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρός Τάμπα 22/11
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	α. Φουτζέϊρα 15/11
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρός Ράς Τανούρα 28/11
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	δ. Π. Σάϊδ 10/12
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Κεητάουν 8/12
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Φαλκονάρα 3/12
ΗΒΗ	79	16379	α. 'Αμβέρσα 5/12
ΗΡΑ *	79	16390	α. Βρέμη 8/12
ΗΡΑΚΛΗΣ (π)	57	2875	πρός Θεσσαλονίκη 4/12
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	68	10397	πρ. «Ροζίτα»
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969	α. Σιγκαπούρη 22/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650	πρός Σιγκαπούρη 12/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στή Βασώρα
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382	ε. Ντακάρ 16/11
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	ε. 'Αντάλια 18/11
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άργεϊ 'Αγ. Δομίνικο
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	δ. Ντόβερ 9/12
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γιβραλτάρ 24/11
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	α. Νουκατσότ 28/11
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827	μετ. «Sofia N.» (π.)
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	α. Ρόττερνταμ 6/12
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432	α. Τζέντα 13/11
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838	πρός Βηρυτό 25/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	δ. Κων/πολη 23/11
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Χιούστον 9/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)*	58	3825	άργεϊ Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704	άργεϊ Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΙΟΣ (π.)	70	3971	άργεϊ Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π)*	68	4202	άργεϊ Πειραιά
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Μιζουσίμα 25/11
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	ε. Παρανάγκουα 22/11
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	στή Γάνδη
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Μομπάσα 3/12
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (λ.)	83	17066	πρός Γκάλβεστον 24/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948	ε. Μπ. 'Αμπάς 25/8
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Πειραιά 3/12
ΚΑΛΟΥ (κε)	72	17399	πρ. «Olamar»
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	πρός Σιγκαπούρη 3/12
ΚΑΛΥΨΩ (δ.κ.)	68	35450	α. Βοστώνη 2/12
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	α. Μπιλμπάο 5/12
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Μοντεβιδέο 5/11
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Πειραιά 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	στό Σασέμπο 13/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716	ε. Ρίο Γκράντε 4/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018	α. 'Ιτακούϊ 8/12
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	α. 'Αστοντ 28/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	στή Μπάγια
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ύπέστειλε έλληνική
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Λάγος 10/109
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Τσαγκουαράμας 9/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	1800	δ. Σουέζ 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	πρ. «Magic Star»
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	ε. 'Οριστάνο 4/12
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	μετ. «Lara S.» (ε)
ΚΑΣΤΑ. (κ.)	72	17674	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/11
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Τζέντα 3/12
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.)*	57	1324	άργεϊ Σαουδική 'Αραβία
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	άργεϊ Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Ντακάρ 12/11
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Ντητρόϊτ 7/12
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ύπέστειλε έλληνική
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ' (κ.)	71	9826	α. Τάμπα 24/11
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	δ. Π. Σάϊδ 7/12
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. Τζέντα 24/11
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	άργεϊ Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	πρός Λάγος 1/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μίνα Σάκρ 10/12
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	α. Νταμάμ 6/12
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	α. Μανφρεντόνια 2/12
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213	έπωλήθη
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	ύπέστειλε κυπριακή
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	πρ. «Έλλεσπον Κούρατζ»
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	πρός 'Αρατού 21/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Λάρνακα 2/12
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	πρ. «Shannon»
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.)	71	19691	πρός Καράτσι 6/12
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Βενετία 11/12
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Καζαμπλάνκα 20/11
ΚΟΣΜΑΣ Κ.* (κ.)	51	7126	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 28/11
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	α. Λύτελτον 10/12
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	α. Ν. Πλύμουθ 7/12
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540	α. Πειραιά 23/11
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρ. «Kao Cheng»
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Τζέντα 1/12
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Κάλουντμποργκ 8/12
ΚΥΘΗΡΑ (κ)	68	1599	α. 'Ανκόνα 2/12
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272	πρός Α. 'Ανατολή 15/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V.(κ.)	73	20328	πρός Ταϊβάν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	δ. Σουέζ 7/12
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042	στό Χορμούζ

ΛΑΙΔΗΛΑ Γ'Κ (π.)	71	13166	ε. Μανφρεντόνια 24/11
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	διαγράφεται
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650	α. Ἅγιστ Λοντον 30/11
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	ἐπωλήθη
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)*	70	63519	πρός Λάγος 1/12
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	α. Μπέϊρα 30/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	ε. Πειραιά 2/12
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	πρ. «Suiko Maru»
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Φουτζέϊρα 8/12
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	πρ. «Μάρινερς Λέγκασυ»
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	δ. Π. Σάϊδ 13/12
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	πρός Γιοκοχάμα 13/11
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	α. Ἀμβοῦργο 10/12
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830	α. Ντότζες 6/12
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720	ε. Σαγκάη 14/11
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Πειραιά 24/8
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Μορμουγκάο 9/11
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρ. «Μάουντ Πάρνας»
ΛΗΤΩ ΙΙ (π)*	72	6106	πρός Ἀμβέρσα 24/11
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Βενετία 11/12
ΛΙΝΤΑ	71	17878	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΛΙΤΣΑ Ν.(κ.)	74	3256	ε. Λάγος 19/10
ΛΙΤΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894	ε. Φουτζέϊρα 14/11
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017	πρός Ρόττερνταμ 5/12
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	στή Μανίλα 24/10
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	πρ. «Jonna Dah»
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	πρός Ἀλγέρι 29/11
ΜΑΝΙΞ ΙΙ (κ.)	68	25120	ἀργεῖ Ρίβερ Φώλ
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	α. Γιέμπο 8/12
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	ἐπωλήθη
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π)	70	9101	α. Ἀντοφαγκάστα 7/12
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	ε. Φρητάουν 4/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Ἰανέϊρο 9/11
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Ν. Ὀρλεάνη 2/12
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Κολούμπια ρίβερ 9/12
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Κότκα 10/12
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Νταβάο 23/11
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224	πρός Βηρυτό 3/12
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	πρός Ἀρούμπα 9/12
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341	ε. Ἀμβέρσα 11/12
ΜΑΡΙΝΑ(Μ.)	70	18628	πρ. «Καλλιόπη»
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	α. Ζέϊτ Μπαίη 11/11
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	ε. Φουτζέϊρα 26/11
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)*	74	13687	α. Ν. Ὀρλεάνη 23/11
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Φιλαδέλφεια 10/12
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Ἀρατού 26/11
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 13/11
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	πρός Περσικό 2/11
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Τζέντα 6/12
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ)*	69	6110	ὑπέστειλε λιβεριανή
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	πρός Ἀρούμπα 27/11
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Ν. Ὀρλεάνη 8/11
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	δ. Ἐλσινόρη 7/12
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	δ. Σουέζ 3/12
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	στό Σάντος 8/12
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Ντῶρμπαν 10/12
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	πρός Ἀμπουκίρ Μπαίη 31/10
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνυ (ἀποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ (π.)	75	3522	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π)	66	10715	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	στό Ἀσσάμπ 21/11
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15345	ε. Μπαβναγκάρ 24/11
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	ἐπωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π)	71	1590	ε. Μπουέναβεντούρα 15/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π)	70	1582	ε. Πόρτ ὀφ Σπαίην 7/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π)	70	1587	α. Χιοῦστον 1/12
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π)	70	1591	α. Ν. Ὀρλεάνη 27/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 5/12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	πρός Γκουϊάνα 7/12
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π)	70	1591	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π)	71	1562	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/11
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1562	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π)	70	1592	δ. Παναμά 6/12
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	δ. Παναμά 4/12
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π)	71	1584	πρός Σ. Κρουά 4/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π)	71	1584	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Μπιλμπάο 6/12
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Ν. Ὀρλεάνη 27/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεῖ Ν. Ὀρλεάνη
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Ν. Ὀρλεάνη 18/10
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	δ. Παναμά 9/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΟΥ	76	19633	ε. Ἀλεξάνδρεια 26/11
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 5/12
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ἰνδονησίας
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	δ. Σουέζ 5/12
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	πρ. Κατερίνα Δ.
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Λισσαβῶνα 12/11
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	δ. Σουέζ 9/12
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π)	61	1460	ἀργεῖ Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Ντῶρμπαν 10/12
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	α. Τάμπα 28/11
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	ἀργεῖ Ἀστακό
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.κ.)	65	31292	ὕψωσε πανωμαΐκή
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	πρός Μαπούτο 12/11
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	α. Φορταλέζα 1/12
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226	πρ. «Maersk Angus»
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Σαντάντερ 11/11
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Ντότζες 9/12
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	α. Σακάϊντες 24/11
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324	πρός Μπουσάν 6/12
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	)5	13036	ε. Μπαγκόγκ 28/11
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	δ. Π. Σάϊδ 11/12
ΜΠΡΗΖ (κ)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Γένοβα 14/11
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	πρός Βομβάη 12/12
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	πρός Λάγος 16/11
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	ε. Τσάλνα 9/12
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	δ. Παναμά 28/11
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Λίβερπουλ 8/12
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π)*	78	11850	δ. Σουέζ 11/12
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ(π)	74	10250	πρός Ἀμβοῦργο 11/12
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	πρός Αἰθιοπία 19/11
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	α. Ντῶρμπαν 18/11
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Λός Ἄντζελες 10/11
ΝΑΝΩ Κ.(κ)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971	ε. Κάγκλιαρι 2/12
ΝΕΔΙ (δ.π.)*	65	35324	μεταφορές Ἐρυθρᾶς
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	δ. Π. Σάϊδ 8/12
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ(δ.κ.)	72	50897	ε. Τζέντα 7/12
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ)	71	12202	δ. Ντόβερ 9/12
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	α. Χόγκ Κόγκ 8/12
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	ἀργεῖ Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ἀργεῖ Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	πρός Κούβα 29/11
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	δ. Ντόβερ 31/10
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	πρός Βομβάη 12/12
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Αὐστραλία 29/11
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	ε. Ἀσντοντ 6/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Τσιότζια 6/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*	69	5998	ἀργεῖ Ἀμβοῦργο
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)	82	29700	α. Ν. Ὀρλεάνη 5/12
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	α. Φουτζέϊρα 6/10
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	α. Σιγκαπούρη 5/12
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138	α. Ν. Ὀρλεάνη 5/12
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρ. «Murat M.»
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844	πρός Σιγκαπούρη
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ἀργεῖ Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Κεϋχάν Τέρμιναλ 13/11
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675	πρ. «Esso Forth»
ΝΤΑΡΓ (κ)	72	9953	ε. Λεμεσσό 20/11
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρός Ν. Ὀρλεάνη 19/11
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ)	72	9440	ε. Παρανάγκουα 27/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρ. «Buhya Sripagi»
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056	α. Παρανάγκουα
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Μαναούς 29/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Μπελέμ 7/12
ΝΤΟΡΑ	76	16369	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	δ. Γιβραλτάρ 5/12
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	πρός Καζαμπλάνκα 3/11
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	πρός ΗΠΑ 13/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	πρός Ρουμανία 4/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	ἀργεῖ Ἀστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	δ. Γιβραλτάρ 9/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π)	75	138037	α. Σάλλομ Βόε 26/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π)	77	15935	ἀργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π)	77	15844	ἀργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Σαντάντερ 30/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	πρός Γαλλία 4/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Χορμούζ 24/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Σάλλομ Βόε 16/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γιούρομπορτ 10/12
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	πρός Φινλανδία 4/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	ἀργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Κόρπους Κρίστι 6/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Φιλαδέλφεια 9/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π)	77	15844	ἀργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ἀργεῖ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ἀργεῖ Πειραιά
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Χάιφα 26/11
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 24/11
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π)	75	8196	μετ. «Sea Passion»
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	α. Μάντρε ντέ Ντέους 21/11
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	ε. Τσιταγκόγκ 4/12
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Μαρακαΐμπο 2/12
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	α. Ν. Ὀρλεάνη 10/12
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	πρός Ἰταλία 22/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639	δ. Π. Σάϊδ 12/12
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	πρός Καοσιούγκ 25/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	πρ. «Σέμι ΙΙ»
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208	πρ. «Zeebrugge»
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	πρός Τόκυο 2/12
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	α. Φουτζέϊρα 16/11
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	πρός Ἰαπωνία 2/12
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	πρός Γιέμπο 6/12
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Γιοκοχάμα 29/11
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	πρός Ἰαπωνία 9/11
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π)*	74	9712	πρός Ἀβάννα 10/10
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	δ. Σουέζ 13/12
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617	ε. Πειραιά 8/12
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182	πρός Καλλάο 7/11
ΠΑΝΘΗΡ (π)	82	35380	α. Βαρκελόνα 10/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	πρός Βραζιλία 29/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	68	9416	α. Λισσαβῶνα 11/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Ν. Ὀρλεάνη 3/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Γκουγιάμας 20/11

ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Σάντος 27/11
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	πρός Χόγκ Κόγκ 8/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	δ. Παναμά 8/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Ρίο Γκράντε 7/12
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Λός Ἄντζελες 20/11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ν. Χάβεν 8/12
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρός Κόμπε 24/11
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	πρός Ἀλγερία 1/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	α. Λατόκα 12/11
ΠΑΥΛΟΣ XII (π)	69	1999	α. Πειραιά 14/11
ΠΑΦΟΣ (κ)	70	11525	ε. Μοντεβιδέο 25/11
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	διάλυση Μπουσάν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)*	65	33595	μεταφορές Αἰγύπτου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Τζέντα 27/11
ΠΕΛΟΨ	76	9872	δ. Γιβραλτάρ 3/12
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	α. Κόρπους Κρίστι 27/11
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Ὀδησσό 1/12
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15668	πρός Σιγκαπούρη 22/10
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ν. Ὀρλεάνη 27/11
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 10/12
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)*	66	1876	πρός Λάγος 7/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρός Ἰνδονησία 4/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839	στό Ντώρμπαν 11/11
ΠΗΓΑΣΣΙΟΣ (π.)	77	11269	α. Μομπάσα 15/11
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	πρ. «Almalaz»
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	πρ. «Piona»
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	ε. Χοντέϊντα 20/11
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489	α. Σάλλομ Βόε 13/12
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376	ε. Γκντάνσκ 8/12
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Παναμά 8/12
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	στή Λεμεσσό
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	ε. Γιουροπόρτ 13/12
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	ἀργεῖ Κίμωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στό Μπαχραΐην
ΠΟΛΛΟΥΞ (κ.)	75	16247	πρ. «Bou∫eiba»
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	πρ. «Chevron Brussels»
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Κόπερ 15/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Γιβραλτάρ 11/12
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Βασιλικό Μπαίη 24/11
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824	α. Σ. Μάϊλς 28/11
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Κοτονού 5/12
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	α. Τενερίφη 24/11
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	ἀργεῖ Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Ἀμστερνταμ 11/12
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Χιοῦστον 21/11
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	ε. Μπαγκόγκ 24/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Σουέζ 29/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969	ε. Βιζακαπατνάμ 14/12
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996	α. Γιουροπορτ 14/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	δ. Σουέζ 10/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π)*	73	11383	ε. Σιμίζου 6/12
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	ε. Τής 10/12
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	ε. Τοράν 6/12
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	59	12222	πρ. «Acmaea»
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Πόρτ Τζέφερσον 3/12
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244	α. Λισσαβῶνα 8/12
ΡΕΪΖΟΜΠΙΛ (κ.)	67	11407	ἀργεῖ Ἀστακό
ΡΕΪΝΦΡΟΣΤ (π)*	60	4820	α. Λομέ 24/11
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067	ὕψωσε κυπριακή
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	πρός Σάντ Μάρτα 17/11
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932	ε. Γένοβα 15/10
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	πρός Ἀμπιτζάν 19/11
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρ. «Μάρε Ι»
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	α. Τάμπα 20/11
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Λός Ἄντζελες 20/11
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	προς Γιβραλτάρ 2/12
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	δ. Σουέζ 1/12
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)*	64	4824	ε. Λισσαβῶνα 10/12
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)*	71	2932	ε. Ἀμβέρσα 13/12
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (ἀποθήκη)
ΣΑΪΓΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ 27/11
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	δ. Σουέζ 21/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Μομπάσα 11/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός Ράς Λανούφ 30/11
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σιγκαπούρη 23/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	πρός Βατούμ 22/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	δ. Γιβραλτάρ 7/12
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	α. Ἀνκόνα 28/11
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598	α. Θεσσαλονίκη 27/11
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	α. Μανφρεντόνια 6/12
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	α. Κολούμπια 2/11
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	δ. Ντόβερ 28/11
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	65	18375	ε. Μορμουγκάο 25/11
ΣΑΝ ΜΑΪΚΛ ΜΠΑΙΗ (π)	73	10630	ε. Κεηπτάουν 30/1C
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ)	61	12001	στή Τσιταγκόγκ 10/12
ΣΑΝΡΑΪΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	στό Ρίο Χάϊνα
ΣΑΝ ΡΑΪΖ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	δ. Σουέζ 9/11
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	α. Ἀλεξάνδρεια 1/12
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185	ε. Βενετία 7/12
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098	ε. Σαβόνα 5/12
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ἐπισκευές Πειραιά 12/12
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Π. Σάϊδ 6/12
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064	ε. Πειραιά 10/10
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	ε. Ἰμμιγκχαμ 11/11
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Τεργέστη 1/12
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Σάφι 27/11
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Λούη Τέρμιναλ 18/10
ΣΕΙΡΗΝΑ (π)	77	16267	πρός Μουκάλα 28/11
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	ε. Μπιλμπάο 10/12
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807	ε. Βενετία 1/12
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	δ. Σουέζ 13/12
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ)	64	4975	πρός Κοξίν 6/12
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σάϊδ 13/12
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Λειξόες 6/12
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	α. Ἅστ Λόντον 2/12
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρός Χάβρη 8/12
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	α. Τής 9/12
ΣΗ ΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795	α. Γάνδη 9/12
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Τενερίφη 4/12
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)*	70	12142	α. Μπ. Ἄίρες 21/11
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313	α. Ν. Ὀρλεάνη 10/12
ΣΗ ΣΟΥΪΦΤ (λ.)	70	5746	στό Λάγος 24/10
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864	α. Γένοβα 7/12
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	πρός Παραντίν 5/11
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	α. Καζαμπλάνκα 9/12
ΣΗΓΟΥΪΝΤ (δ.κ.)	78	28025	μετ. Σηγουΐντ 2» (κ.)
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	73	16095	δ. Πούντα Ἀρένας 23/9
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	ε. Φός 11/12
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	πρός Μαπούτο 23/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	στό Μπαντάρ Ἀμπάς 4/11
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	δ. Κων/πολη 29/11
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995	α. Ἰμμιγκχαμ 4/12
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ)	74	33073	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρός Ταϊτσούγκ 20/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Σεπετίμπα 16/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρός Ροστοκ 23/10
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Πόρτ. Μωχ. Μπ. Κασίμ 26/11
ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Παρανάγουα 4/12
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	α. Τεργέστη 24/11
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Παρανάγουα 21/11
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	δ. Ντόβερ 10/12
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρ. «Sea Glory»
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Νταμάμ 1/12
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Γιοκοχάμα 1/12
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)*	60	1315	ἀργεῖ Πειραιά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	στό Μπαντάρ Ἀμπάς 11/11
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	δ. Γιβραλτάρ 25/11
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π)*	80	9015	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006	μετ. «East Pride» (κ.)
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Βρέμη 7/12
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247	α. Βέρα Κρούζ 11/11
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Γκουγιακουίλ 20/11
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Τσάρλεστον 30/11
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Παρανάγουα 23/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Ἀμβούργο 6/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	ε. Ἰμμιγκχαμ 2/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.	71	24102	δ. Γιβραλτάρ 8/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρ. «Troll Maple»
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Λίβερπουλ 6/12
ΣΚΑΡΟΣ (κ)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑΪΥΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Σιγκαπούρη 3/12
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474	ε. Βρέμη 11/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	στή Σιγκαπούρη 8/12
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Πύλο 12/12
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρός Ἀλγερία 15/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	ἀργεῖ Πειραιά
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Ντητροΐτ 18/11
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	α. Παρανάγουα 25/10
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρ. «Hohkokusan Maru»
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Ν. Ὀρλεάνη 28/11
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Ἄντεν 21/11
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Σαβόνα 10/12
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	δ. Ντόβερ 9/12
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Καλαμάτα 28/11
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	α. Χιταλιάν 23/11
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρ. «Van Fort»
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	ε. Μομπάσα 27/11
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π)*	80	32000	στήν Κωνστάντζα
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεῖ Πειραιά
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	α. Φουτζέϊρα 27/11
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409	α. Πειραιά 10/12
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	ε. Τζέντα 2/12
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911	πρός Νουακτσότ 15/11
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Φουτζέϊρα 1/12
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	ε. Μόκχα 20/11
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452	ε. Κοτονού 16/11
ΣΩΤΗΡΗΣ (π)	70	5480	α. Πειραιά 9/12
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Μεξικό 6/11
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Μανίλα 29/11
ΤΕΛΑΜΩΝ*	78	11781	πρός Κουϊγκτάο 28/11
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510	ἀργεῖ Ἀστακό
ΤΖΕΪΝΤ (κ.)*	56	6500	ἀργεῖ Ἀστακό
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Μόντρεαλ 4/12
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρός Εὐρώπη 9/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρός Ντώρμπαν 27/11
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Μομπάσα 7/12
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	δ. Παναμά 8/12
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ)	81	3375	α. Πειραιά 24/11
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/11
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	α. Μομπάσα 30/11
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	πρός Σιγκαπούρη 2/12
[illegible]ΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Ν. Ἀφρική 28/11
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	ἀργεῖ Ἀστακό
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	δ. Σουέζ 2/12
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	πρός Καρᾶτσι 6/11
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π)	73	8848	πρός Γουσσάν 22/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073	ε. Τσίμπα 16/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ἀργεῖ Πειραιά
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	πρ. «Κάπ Ἰτέα»
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	ε. Ἑπτάνησα 20/11
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	α. Ν. Ὀρλεάνη 25/11
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Τζέντα 31/10
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρ. «Bunko Maru»
ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	δ. Πούντα Ἀρένας 14/11
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Μανφρεντόνια 1/12
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Οὐσλάν 22/11
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Π. Σάϊδ 5/12
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	α. Τζέντα 21/11
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	ε. Ρίο Χάϊνα 6/11

ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	ε. Γουέϊπα 6/12
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άργεϊ Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.)	70	9194	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρός Γένοβα 6/12
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	πρός 'Ιαπωνία 29/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	πρός Περσικό 10/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Λέγκχορν 10/12
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	ε. Παραντίπ 15/11
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Χόβικ 23/11
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	δ. Κων/πολη 25/11
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7	67	54322	δ. Σουέζ 12/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	πρός 'Ιμπιτούμπα 4/12
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός 'Αλγέρι 13/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ (π.)	68	11384	ε. Πειραιά 8/12
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στήν 'Αλεξάνδρεια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)*	70	14786	ε. Πειραιά 10/12
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	ε. Λίβερπουλ 4/12
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρός Μπετζάϊα 12/11
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Ρόττερνταμ 13/12
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π)	78	6585	στή Μπετζάϊα (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	προς Κωνστάντζα 2/12
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	ε. Μπάρ 9/12
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)*	70	16973	ε. Καζαμπλάνκα 8/12
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	ε. Γιοκοχάμα 8/12
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Μπαχραΐην 18/11
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	στή Τσιταγκόγκ 26/11
ΦΟΞ (κ.)	72	16441	'Αμβέρσα 12/12
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	πρός Μπαλμπόα 8512
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Σιγκάγο 5/12
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	μετ. «Laga» (μ.)
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Βενετία 26/11
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	α. Ντώρμπαν 9/12
ΦΡΙΟ ΑΝΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	1752	μετ. «Reefer Fortune» (κ.)
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΗΑΝ (π.)	68	9342	άργεϊ 'Αμβοϋργο
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρός Νουεβίτας 18/10
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	πρός 'Αβάνα 30511
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)*	61	1652	α. Πόρτ Χάρκουρτ 29/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. 'Αμβοϋργο 10/12
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. 'Ιταζάϊ 4/12
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	στό Ροστόκ 11/12
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Ρίο 'Ιανέϊρο 2/12
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Λάς Πάλμας 18/11
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	πρ. «Frigo Europa»
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρός Σιγκαπούρη 16/11
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. 'Ιντσόν 25/11
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Τζουέμα 26/11
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343	ε. 'Αμβέρσα 9/12
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρ. «Cissus»
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	ε. Πειραιά 4/3
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	στόν Πειραιά 9/12
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρός Μπαγκόγκ 1/11
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78	15981	δ. Σουέζ 28/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	ε. Σάο Φραντσίσκο 1/12
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Νάπολη 9/12
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	α. Χάβρη 4/12
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρός Πειραιά 27/11
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Σιγκαπούρη 10/12
ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	στό Ντουμπάϊ 20/10
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334	πρ. «Κασκιότος»
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930	α. Κήλαγκ 7/12

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνῶστες.

'Η εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιά τό 1987, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν 'Εταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 3.500.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς 'Ελλάδας δραχμές 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς ὅρους συμπληρῶστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἤ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

'Επιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

'Ονοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

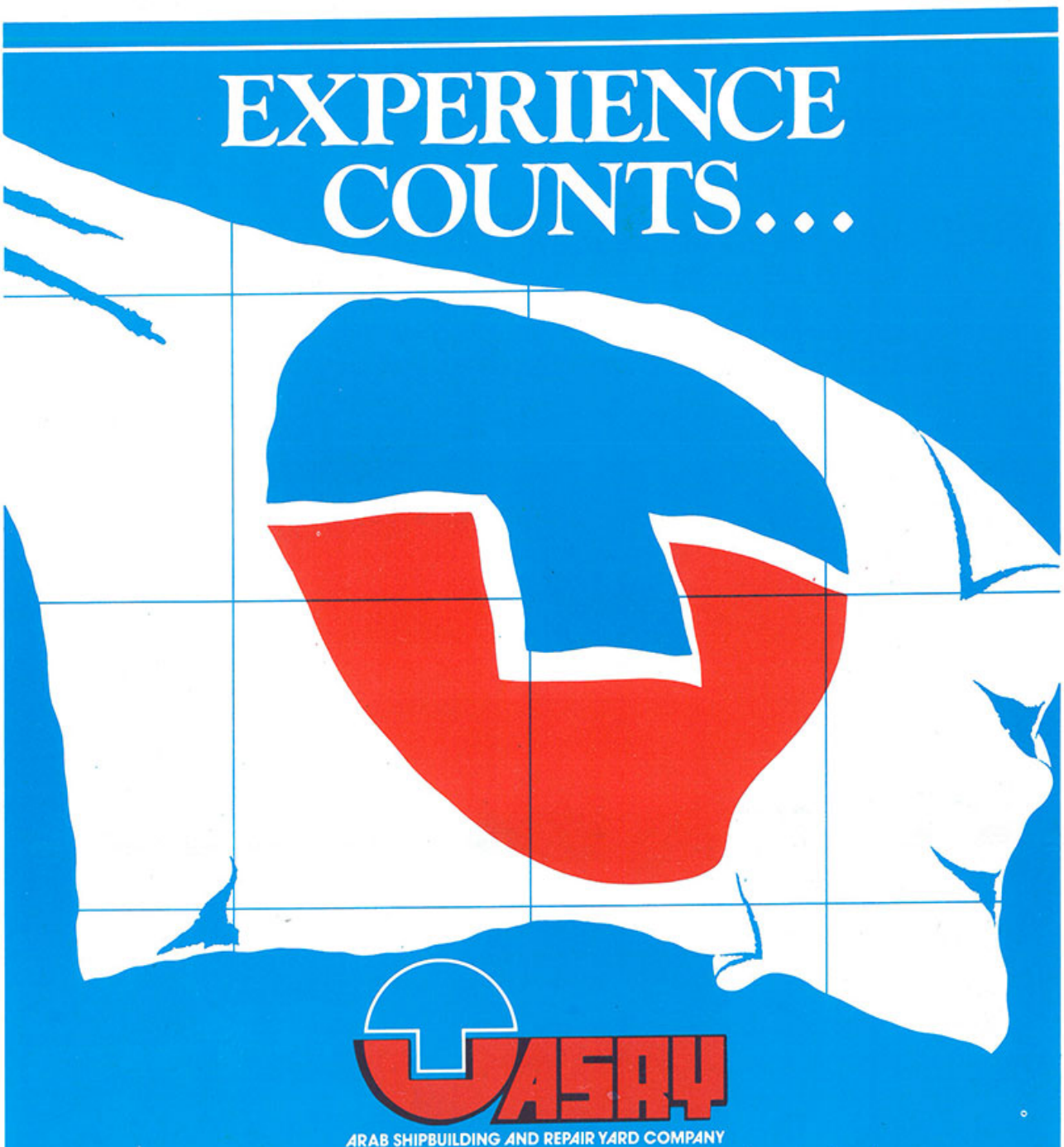
.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

'Υπογραφή:

EXPERIENCE COUNTS...



ASRY

ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

ASRY has built up an impressive record of experience in the Arabian Gulf since docking its first vessel in 1977.

ASRY's experience now includes work on jobs valued up to $5 million, on major overhauls, Special Surveys, COW & IGS retro-fits, internal tank coatings, steel renewals, and initial applications of self polishing copolymers.

ASRY's satisfied customer list is a long one and the range of vessels repaired runs from ULCC/VLCCs and medium sized tankers through bulk carriers, passenger liners, container vessels, LPG carriers, offshore rigs, general cargo vessels and dredgers.

ASRY can now claim to offer unrivalled expertise and experience in the Arabian Gulf—an increasingly important repair centre. For quotations or further information please contact your ASRY agent or ASRY/ASRYMAR at the address below:

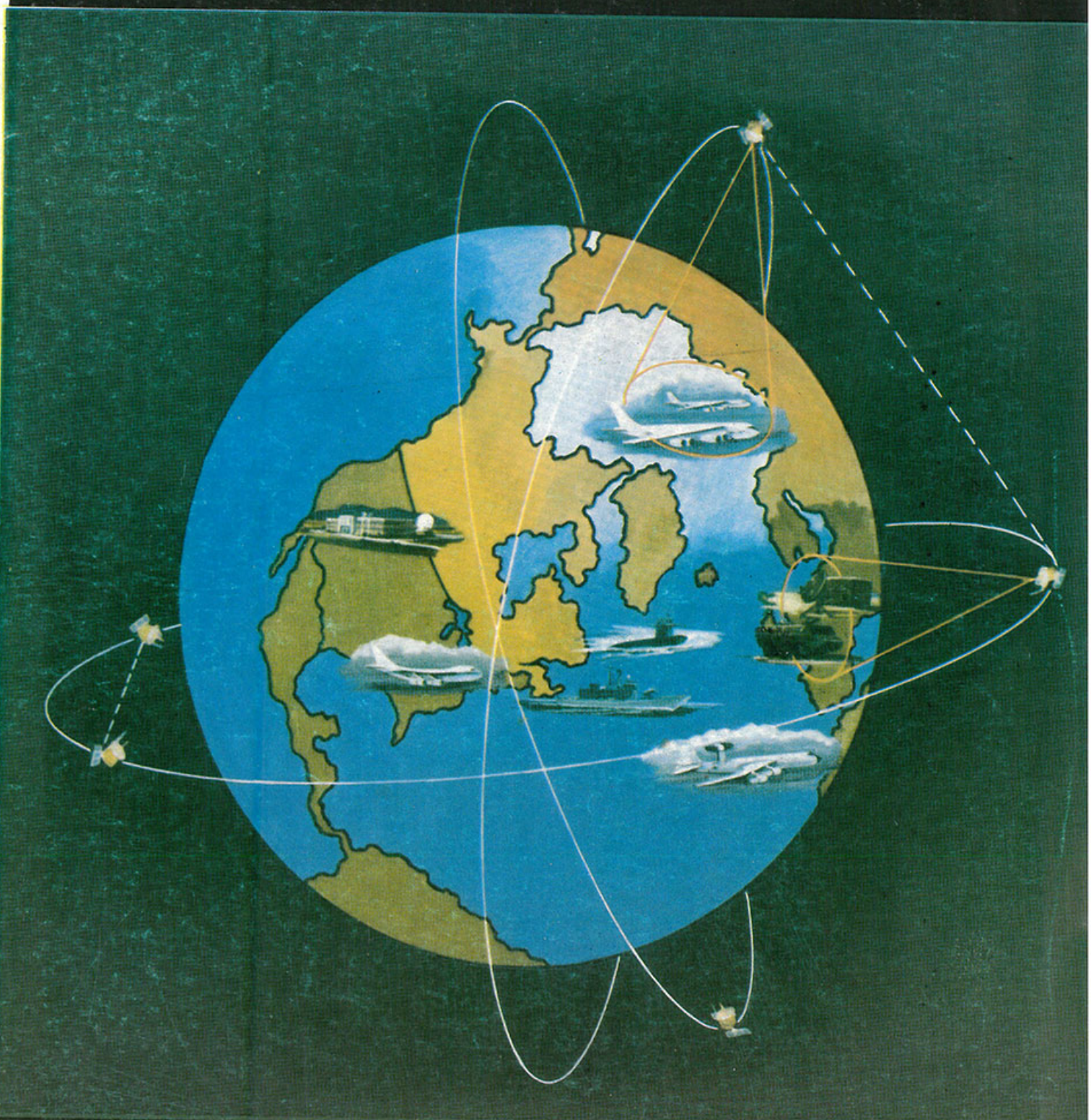
ASRY
Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 671111 Cable: ASRY Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR
Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Telephone 01-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G

Australia:—Inula Pty. Ltd. **Brazil:**—Sondavi S.A.—Comercio e Industria. **France:**—CJP Naval. **Germany:**—Wilhelm Schmidt, Ingenieur-Dock-Werftbüro. **Greece:**—N. Bogdanos Marine Bureau. **Hong Kong:**—Wallem Shipping (H.K.) Ltd. **India:**—Interlinks Marine PVT Ltd. **Italy/Monte Carlo Switzerland:**—Agenzia Marittima Cambiaso & Risso S.r.l. **Japan:**—Aall and Co. Ltd. **Norway:**—Ebbe C. Astrup A.S. **Pakistan:**—Marine Services Ltd. **Portugal:**—M. F. Torres. **Qatar:**—Qatar Transport & Marine Services Co. Ltd. **Singapore:**—Salen Agencies Singapore Pte Ltd. , **Spain:**—International Brokers S.A. (Interbrok). **Sweden/Finland/Denmark:**—A.B. August Leffler & Son. **Taiwan:**—Ming Tzong Haring Trading Co. Ltd. **Turkey:**—Cerrahgil A.S. **UK/Benelux:**—ASRYMAR. **USA:**—Ampower Corporation. **USA (Offshore Market):**—James L. Taylor Ltd.

"MAREL" ELECTRONICS S.A.

6, SOTIROS STR. - PIRAEUS PHONES: 4123943-4128838-4127710-4174614
TELEX: 212525 MARL GR - 211101 SPEL GR FAX No. (01) 4127819



Supplying the largest shipping Firms with navigation and communication equipment, as well as other large enterprises, government organizations, and the Armed Forces, with all kinds of electronic equipment.

MAREL'S scientific and technical personnel provides service on a 24-hour basis. Installation, maintenance and repairs are also undertaken.