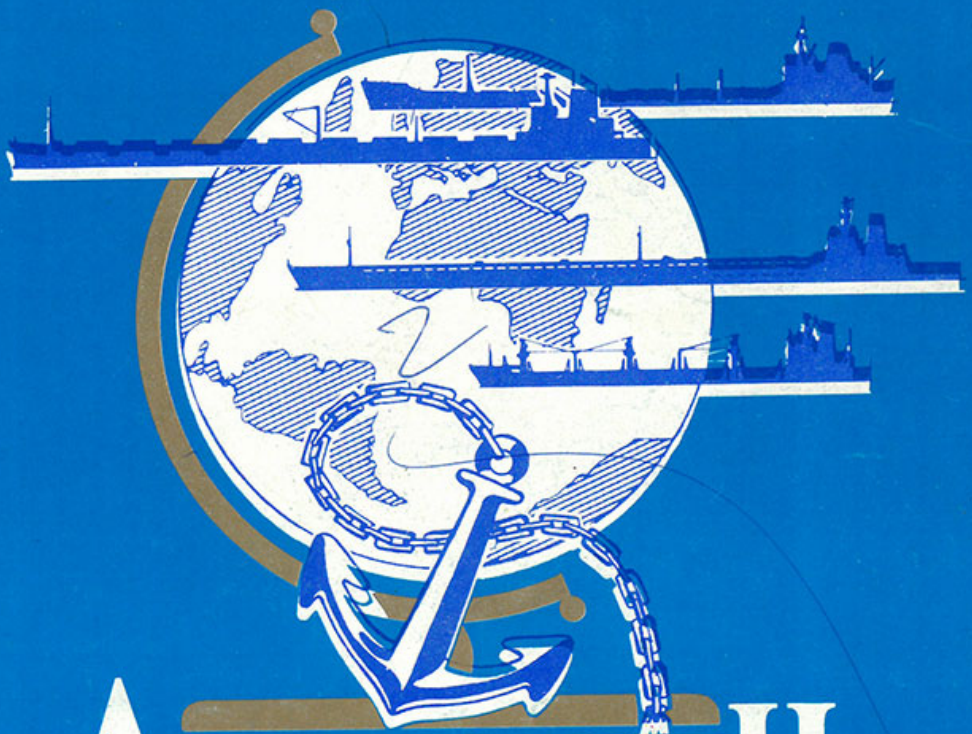
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιανουαρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1287/1045

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 1988

With English Supplement

ΑΡΙΘ. 1287/1045
15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΔΡΧ. 500



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

Η EMPROS LINES ΣΤΕΛΝΕΙ
ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΥΧΕΣ ΤΗΣ
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Voyage 11.20





Voyage 12.50



Ιστιοπλοΐα με στυλ...

Jeanneau

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤ/ΠΟΙ:
JEANNEAU - NAUTOR (SWAN) - JACK POWLES
VERNICOS YACHTS

Διαδόχου Παύλου 12 (4η Μαρίνα), GR 166 75 Γλυφάδα, Τηλ: 8946981, 8931190 TLX: 210446 VERN GR, 225817 VERN GR.



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.

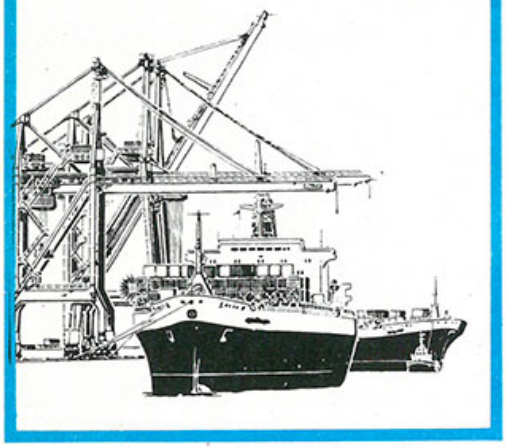
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 57ο

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1989
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1287/1045

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. 'Αντωνιάδης
Γεώργ. 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. 8.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Εὐρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδᾶ..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική ..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Ἄπω 'Ανατολή
& Αὐστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικοῦ ταχυδρομικῶς..... Δρχ. 6.000
Σέ πλοῖα μέσω γραφείων Πειραιῶς..... Δρχ.5.000

NAFTIKA CHRONIKA
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1287/1045, January 15th, 1989

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
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

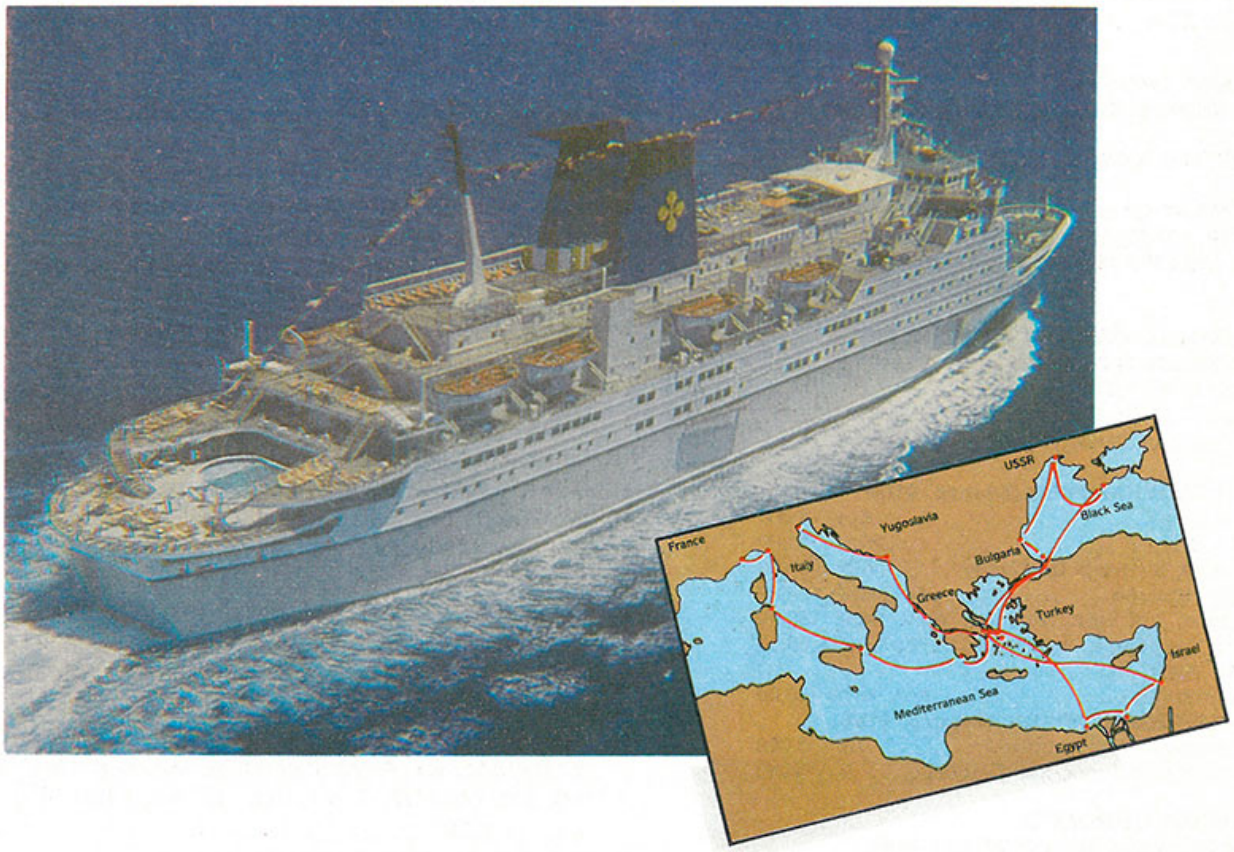
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Νά διατηρήσουμε τά πρωτεῖα..... Σελίς 5
- ΒΑΣ. ΣΑΡΑΝΤΙΤΗ: Θυγατρικό Νηολόγιο, ἄν χρειασθεῖ.. » 7
- ΑΝΤ. ΝΤΕΝΤΙΔΑΚΗ: Τό παρόν καί τό μέλλον τοῦ ΝΑΤ... » 8
- ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΑΝΑΡΑ: 'Η ἀνταγωνιστικότητα καί ἡ Ναυτική 'Εκπαίδευση πεδίο ἀντιπαράθεσης..... » 10
- ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Ναυτιλιακά καί 'Ανθρώπινα.. » 14
- ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: 'Ελληνική Ναυτιλία: Τό δύσκολο παρόν καί τό προβληματικό μέλλον..... » 16
- ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ: Κίνδυνος ἐν τῇ Εὐημερία..... » 17
- ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ: 'Επικίνδυνο κενό..... » 18
- ΓΙΑΝΝΗ ΓΚΟΥΜΑ: Τά «καυτά» προβλήματα τοῦ ΝΑΤ καί τῆς ἐκπαιδεύσεως..... » 21
- ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Θαλάσσιος Τουρισμός καί Περιφερειακή 'Ανάπτυξη. 'Η περίπτωση τῆς 'Ελλάδος..... » 23
- ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ: Κίνητρα γιά τόν Μεσογειακό μας στόλο..... » 26
- ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: 'Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες, Θέσεις καί Προβλήματα..... » 27
- ΓΕΩΡΓ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Οἱ ἐξελίξεις στή Ναυτιλία μας τό χρόνο πού πέρασε..... » 29
- ΓΕΡ. ΑΛ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ: Χωρίς ἄλλη 'Ολιγωρία..... » 34
- ΞΕΝΟΦ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ: Ὤδινεν ὄρος καί ἔτεκεν μῦν..... » 36
- ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΡΑΤΣΟΥ: Προβληματισμοί γιά τήν ἀντιστροφή τῆς καταρρεύσεως..... » 38
- ΓΕΩΡΓ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ: Θέμα λογικῆς πού ὅμως ἐλλείπει. » 39
- ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Γράμματα ἀπό τούς 'Ωκεανούς..... » 40
- ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Παραινέσεις πρός τούς Ναυτικούς μας..... » 42
- ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Ναυτιλία — 'Η ὥρα τῆς Εὐρώπης..... » 43
- ΠΑΝΤ. ΧΡ. ΛΕΜΟΥ: Διαμαρτύρομαι καί προτείνω..... » 48
- ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ: Laisser Faire..... » 50
- ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΪΖΗ: Νέοι καί Ναυτιλία — Θέση καί Προοπτικές..... » 53
- ΜΑΙΡΗ ΠΟΘΗΤΟΥ: Is it the end of the one-ship Companies?..... » 59
- ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ: Αἰσιοδοξία ἀλλά καί ἐγρήγορση. » 60
- ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ: Προβληματισμοί καί Προοπτικές γιά τήν 'Εμπορική Ναυτιλία..... » 63
- ΣΤΕΛΙΟΥ ΧΑΤΖΗΪΩΑΝΝΟΥ: Tankers: The challenge of the 1990's..... » 65
- ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ: 'Η «'Εθνική 'Υπόθεση» δέν εἶναι Βερμπαλισμός..... » 69
- Κ. ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ: 'Αφιέρωμα στούς Κουλουκουντῆδες πού ἔφυγαν τό 1988..... » 71
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας..... » 73
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: 'Ανασκόπιση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν 'Αγοραπωλησιῶν πλοίων κατά τό 1988.
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική τῶν Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων τοῦ 1988..... » 111
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό Δεκαπενθήμερο..... » 116
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: English Supplement..... » 129

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS, SEVEN SEAS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS,
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS AND A
MILLION JOYS OF LIFE;

EPIROTIKI CRUISES

Choice of 1, 3, 4, 7 and 14 days



EPIROTIKI

A WORLD OF CRUISES • A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES, EPIROTIKI BUILDING 87, AKTI MIAOULI • PIRAEUS • GREECE
TEL. 4526641-9 • TELEX: 212302, 212741 EPIR GR • FAX: 4133814

Νά διατηρήσουμε τά πρωτεῖα

Ἡ ἐφετεινή εἰδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρουσιάζει μία ἰδιομορφία: Ἔρχεται ἔπειτα ἀπό μιά καλή χρονιά, μετά τήν πρωτόφαντη κρίση τῶν τελευταίων ἐτῶν. Γι' αὐτό καί οἱ ἀπόψεις πού ἐκφράζονται ἀπό τόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό δέν ἐπικεντρώνονται πλέον στήν ἀγωνιώδη προσπάθεια νά κρατηθοῦν στήν ἐπιφάνεια τό ἑλληνικό πλοῖο καί ἡ ἑλληνική ναυτιλιακή ἐπιχείρηση, ἀλλά στό πῶς ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, πού μετά τή θύελλα ἔφθασε ἀλώβητη, ὅπως ἀποδεικνύεται, σέ ὑπήνεμο ὅρμο, θά διατηρήσει τά πρωτεῖα πού ἔχει ἀποκτήσει διεθνῶς καί θά συνεχίσει τή νέα ἀνοδική της πορεία καί τήν προσφορά της πρός τόν τόπο καί τόν ἑλληνικό λαό.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι οἱ ἀπόψεις καί οἱ προβληματισμοί τοῦ ἐφοπλισμοῦ θά προσελκύσουν τό ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον ὅλων καί πρωτίστως τῆς Πολιτείας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», συνεχίζοντας τόν ἐπίμονο ἀγώνα καί τήν προσπάθεια γιά τόν ἐπαναπατρισμό τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων, ἐπισημαίνουν ὅτι γιά νά ὑποβοηθηθεῖ αὐτή ἡ νέα πορεία καί ἡ προσέλκυση ὅλων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο — πού πρέπει νά εἶναι καί ὁ μόνιμος στόχος ὅλων — πρέπει νά ἐξασφαλισθεῖ στήν Ἑλληνική Ναυτιλία ἡ ἀπαιτουμένη θωράκιση γιά νά μπορεῖ νά ἀντιμετωπίζει χωρίς κινδύνους τίς δύσκολες στιγμές πού θά συναντᾶ κάθε φορά.

Ἀλλά γιά νά ἐξασφαλισθεῖ αὐτή ἡ θωράκιση χρειάζεται νά ἀντιληφθοῦν ἐπί τέλους ὅλοι:

Πρῶτο, ὅτι χωρίς τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές δέν μπορεῖ νά ὑπάρχει Ἑλληνική Ναυτιλία.

Δεύτερο, ὅτι ὅπως τά προβλήματα τῆς ἐξαγωγῆς τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων δέν εἶναι προβλήματα τῶν Ἑλλήνων ἀγροτῶν ἀλλά προβλήματα οἰκονομικά κάι ἐθνικά, κατά τόν ἴδιο λόγο τά προβλήματα πού σχετίζονται μέ τήν ἀνάπτυξη (καί τή διατήρηση) τῆς Ναυτιλίας τῶν Ἑλλήνων δέν εἶναι προβλήματα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δέν εἶναι ἐφοπλιστικά προβλήματα ἀλλά ναυτιλιακά, δηλαδή οἰκονομικά καί ἐθνικά.

Τρίτο, ὅτι δέν εἶναι ὁ ἐφοπλισμός ἐκεῖνος πού δίνει στήν ἐθνική οἰκονομία, ἐκείνη πού μπορεῖ νά δώσει, καί μάλιστα πάρα πολλά, εἶναι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, ἀλλά γιά νά δώσει χρειάζεται νά μποροῦν νά πάρουν ἀπό αὐτήν τό Κράτος καί ὁ τόπος.

Χρειάζεται ἀκόμη νά γίνει ἀντιληπτό ἀπό ὅλους ὅτι: Δέν ἔχομε ἀνάγκη νά ἀντιγράψουμε τούς ἄλλους στό θέμα τῶν θυγατρικῶν ἤ παράλληλων νηολογίων. Ἐμεῖς διαθέτομε ἕνα ἤδη δοκιμασμένο θεσμικό πλαίσιο καί ἐκεῖνο πού χρειάζεται μόνον εἶναι ἡ ἀπαιτουμένη εὐελιξία γιά τίς ἐπιβαλλόμενες, κατά καιρούς, προσαρμογές στίς παρουσιαζόμενες ἑκάστοτε συνθῆκες καί ταυτόχρονα νά σταματήσουν οἱ παρεμβατισμοί ἁρμοδίων καί ἀναρμοδίων στή λειτουργία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί στή διαχείριση καί στήν κίνηση τῶν πλοίων. Νά καταργηθεῖ, λόγου χάρη, ἡ θεσμοθετημένη ὑποχρέωση τοῦ πλοιάρχου νά προσέρχεται στήν πλησιέστερη λιμενική ἤ προξενική ἀρχή γιά τή θεώρηση τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου καί νά σταματήσει τό ἐνταῦθα ἐφευρεθέν «βιολί» τῆς καταγραφῆς στά νηολόγια τῆς ὁποιασδήποτε — ἀκόμη καί ἀμφισβητουμένης — ἀπαιτήσεως ἀπό κλεΐμς καί ἐπιτασσομένης δι' ἀποφάσεως προσωρινῶν μέτρων μεταβολῆς τῆς νομικῆς καταστάσεως τῶν πλοίων.

Εἶναι ἐπιτακτική ἡ ἀνάγκη δημιουργίας τῶν στελεχῶν πού χρειαζόμαστε γιά τήν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων καί τή στελέχωση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων σύμφωνα μέ τίς ὑποδείξεις τοῦ ἐφοπλισμοῦ πού γνωρίζει καλύτερα ἀπό κάθε ἄλλον καί ἀπό ὁποιονδήποτε «εἰδικό» τί εἶναι ἐκεῖνο πού χρειάζεται στά πλοῖα καί στά γραφεῖα.

Ἐξ ἴσου ἐπιτακτική εἶναι ἡ ἀνάγκη γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ ἐργασιακοῦ καθεστῶτος καί τήν πλήρη ἐξυγίανση τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως — δέν μποροῦν νά «τραβήξουν» ἄλλο οὔτε ἡ ὑφισταμένη συλλογική σύμβαση πού πέρα ἀπό τίς ἀμφισβητήσεις καί τίς προστριβές πού προκαλεῖ στά πλοῖα καί στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις ἀπαιτεῖ συνεχεῖς ἑρμηνεῖες διοικητικῶν ὀργάνων καί δικαστηρίων καί δέν μπορεῖ ἐπίσης νά «φορτώνεται» συνεχῶς τό πλοῖο μέ τή συνεχή αὔξηση τῶν δαπανῶν τῶν ἀσφαλιστικῶν καλύψεων γιά τούς θανάτους καί τά ἀτυχήματα καθώς καί γιά τήν κάλυψη τῶν ἐλλειμμάτων πού ἔχει δημιουργήσει ἡ ἄσκηση ἐθνικοκοινωνικῆς πολιτικῆς διά τοῦ ΝΑΤ καί διά τῶν χρημάτων τῶν ναυτικῶν μας, ἐνῶ οὔτε οἱ ναυτικοί μας μποροῦν νά διαδραματίζουν τόν ρόλο τους μέ τήν ἀβεβαιότητα πού ὑπάρχει σήμερα γιά τήν τύχη τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τους ὀργανισμοῦ.

Ἐπίσης ἐπιτακτική εἶναι ἡ ἀνάγκη γιά τή δημιουργία τῆς ὑποδομῆς ἐκείνης πού θά ἐπιτρέψει τήν παροχή στήν Ἑλληνική Ναυτιλία τῶν ὑπηρεσιῶν πού ἐξακολουθοῦν ἀκόμη νά παρέχονται ἀπό ἄλλους, ἀπό ξένους, καί οἱ ὁποῖοι βεβαίως ἀπολαμβάνουν ἕνα γενναῖο μερίδιο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας πού βεβαίως στερεῖται ὁ τόπος λόγω τῆς δικῆς μας ὀλιγωρίας καί μόνον.

Ἐπιτακτικότερη ὅμως εἶναι ἡ ἀνάγκη γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, γιά τήν ὁποία ἐπαναλαμβάνομε τήν ἀντιληψη πού ἔχομε διατυπώσει καί στό παρελθόν: Χρειάζεται νά προσαρμόσουμε τό κόστος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου σέ ἐπίπεδα πού θά τοῦ ἐπιτρέπουν νά κινεῖται καί ὑπό τίς πλέον δυσχερεῖς συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς, χρειάζεται νά καταπολεμηθεῖ ἀπό τήν Πολιτεία καί ἀπό τούς ναυτικούς ἡ δουλεία πού ἔχει δημιουργήσει ἡ δοκιμή καί ἡ χρησιμοποίηση τῆς ξένης σημαίας, τῆς ἕδρας ἐκτός τῆς Ἑλλάδος καί τῶν ξένων ναυτικῶν, χρειάζεται νά ἀντιληφθοῦμε ὅλοι ὅτι στό παιχνίδι ἔχουν μπεῖ καί ἄλλοι παράγοντες τούς ὁποίους δέν μποροῦμε νά ἀγνοοῦμε, γιατί δέν μποροῦμε πλέον νά ἐθελοτυφλοῦμε. Καί νά ξεκαθαρίσουμε μιά καί καλή ὅτι ὅταν ἀναφερόμαστε στούς Ἕλληνες ναυτικούς, καί σέ σχέση βέβαια μέ τήν ποντοπόρο ναυτιλία, ἐννοοῦμε μόνον τούς ἀξιωματικούς, τόν μάγειρο καί ἐνδεχομένως — ὅταν ὑπάρχει — τόν ναύκληρο, θεωρώντας εὐτύχημα ἄν μποροῦμε νά τούς ἐξασφαλίσουμε ὅλους γιά ὅλα τά ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Ἐν κατακλεῖδι καί ἐν ὄψει τῶν αὐξανομένων δυσκολιῶν πού ἀντιμετωπίζει ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία στό διεθνῆ χῶρο λόγω τοῦ συνεχῶς καί σταθερά διογκουμένου κρατικοῦ προστατευτισμοῦ, ἰδιαίτερα ἐπιτακτική εἶναι ἡ ἀνάγκη νά ἐκμηδενισθοῦν τά ἐσωτερικά «μέτωπα» ὥστε ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός νά μπορεῖ νά στρέψει τήν προσοχή του ἐκεῖ ὅπου διακυβεύεται ἡ ὕπαρξη τῆς ἴδιας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί νά ἐξακολουθήσουμε νά διατηροῦμε τά πρωτεῖα.

Τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»



ANCONA • PATRAS • CORFU
IGOUMENITSA • DUBROVNIC • SPLIT
KILLINI • POROS • MYCONOS
RAFINA • ANDROS • SAMI
SYROS • PAROS • NAXOS • TINOS
IOS • AMORGOS • SANTORINI
CEPHALONIA
ITHACA • CYCLADES

STRINTZIS LINES

IONIAN GALAXY • IONIAN SUN • IONIAN STAR • IONIAN GLORY • IONIAN FANTASY • IONIAN HARMONY • EPTANISOS • DELOS • AINOS • KEFALLINIA

Θυγατρικό νηολόγιο, ἄν χρειασθεῖ

Τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. ΒΑΣΙΛΗ ΣΑΡΑΝΤΙΤΗ

Ἀγαπητοί μου φίλοι,

Μέ τήν εὐκαιρία τῆς εἰδικῆς ἔκδοσης γιά τό 1989 εὔχομαι στά «Ναυτικά Χρονικά» καί στούς ἀναγνῶστες τους ὁ Καινούργιος Χρόνος νά εἶναι γεμάτος ἀπό χαρά καί ἐπιτυχίες.

Οἱ ἀνησυχίες πού ἐκφράζετε μέ τήν ἐπιστολή σας τῆς 27/12/88 σᾶς βεβαιῶ ὅτι εἶναι ὁ προβληματισμός καί ἡ καθημερινή μέριμνα τοῦ ΥΕΝ.

Ἡ μόνιμη ὅμως τοποθέτηση, ὅ,τι κακό συμβαίνει νά χρεώνεται στήν Κυβέρνηση καί ὅ,τι καλό συμβαίνει νά πιστώνεται στόν ἰδιώτη δέν μέ βρίσκει σύμφωνο.

Εἰδικώτερα γιά τή ναυτιλία, πού εἶναι μιά διεθνής δραστηριότητα καί ὡς ἐκ τούτου ἔχει ἰδιόρρυθμες καί πολύμορφες σχέσεις μέ τόν ἐθνικό χῶρο, χρειάζεται ἡ συνεργασία ὅλων τῶν μερῶν καί ὄχι μονοδρομικές σχέσεις.

Γι' αὐτό δέν πιστεύω μέ κανένα τρόπο ὅτι ὑπάρχει κρατική ὀλιγωρία ἀπέναντι στή Ναυτιλία.

Ἡ ἑλληνική σημαία ἐξακολουθεῖ νά εἶναι ἀνταγωνιστική καί μάλιστα ἡ ἀνταγωνιστικότερη μεταξύ τῶν ἐθνικῶν στόλων πολλῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Καί αὐτό, γιατί ρυθμίσεις ποτέ δέν σταμάτησαν νά γίνονται ἀπό τό Υ.Ε.Ν. καί θά συνεχίζουν νά γίνονται μέσα στά πλαίσια ἐκεῖνα πού δέν παραβλάπτονται τά συμφέροντα τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ.

Οἱ ὅποιες ρυθμίσεις χρειάζονται συνεργασία τῶν φορέων μέ τό Κράτος καί τούς ναυτικούς, καί βέβαια εἶναι λάθος νά δημιουργεῖται ἡ ἐντύπωση ὅτι ἀπό τή μιά μεριά ὑπάρχει ὁ ἐφοπλισμός πού θέλει νά δώσει στήν ἐθνική οἰκονομία καί ἀπό τήν ἄλλη ὑπάρχει ἡ Κρατική ὀλιγωρία στό νά προσελκύσει τόν Ἕλληνα ἐφοπλιστή.

Τό Ἑλληνικό κράτος καί ἡ ἑκάστοτε Κυβέρνηση δέν κρατᾶ ἀπολύτως τίποτα στά χέρια της πού ἀπό φειδώ δέν δίνει.

Ἀντίθετα, πολλά εἶναι δυνατόν νά γίνουν ἄν ὑπάρχει μόνιμη καί σταθερή συνεργασία τῶν τριῶν παραγόντων, δηλ. Κράτους, ἐφοπλιστῶν καί ναυτικῶν πού μέχρι σήμερα δυστυχῶς χαρακτηρίζεται ἀπό ἀστάθεια καί περιπτωσιακή σύγκλιση.

Ἡ γενικώτερη μεταπολεμική ναυτιλιακή πολιτική τῆς Ἑλλάδας ἦταν σταθερή καί μέ βασική κατεύθυνση τήν προσέλκυση τοῦ ἐφοπλισμοῦ στόν ἐθνικό χῶρο. Παράλληλα ποτέ ἡ Κυβέρνηση δέν παρεμπόδισε τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές στίς ἐπενδυτικές τους δραστηριότητες καί ἀφέθηκαν ἐλεύθεροι στίς ὅποιες ἐπιλογές τους.

Ἡ πρωτοβουλία λοιπόν γιά τήν ἐπι-



στροφή τῆς Ναυτιλίας στή φυσική της ἕδρα ἀνήκει στούς ἐφοπλιστές. Ἐμεῖς ἐπιζητοῦμε τήν ἑλληνοποίηση τῆς ναυτιλίας ἀλλά κατά κανένα τρόπο δέν ἐπιθυμοῦμε νά παρέμβουμε στίς ἐπιχειρηματικές τους ἐπιλογές ἄν καί προσωπική μου πίστη εἶναι ὅτι ἡ ἑλληνική στέγη ἀποτελεῖ ἐγγύηση γιά τό μέλλον τους.

Ὅσον ἀφορᾶ τό κόστος ἐκμετάλλευσης τῶν ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοίων ἔχω νά σημειώσω τά ἑξῆς:

Τό κόστος τῆς ἑλληνικῆς σημαίας ἐντοπίζεται στό Ἐργατικό κόστος κυρίως. Ἡ συμπίεση τοῦ κόστους αὐτοῦ εἶναι ἐπιδεκτική μόνο σέ περίπτωση σύγχρονων πλοίων, πού λόγω ὑψηλῆς τεχνολογίας προσφέρουν τέτοιες δυνατότητες. Πρός αὐτή τήν κατεύθυνση, ὅπως εἶναι γνωστό, τό ΥΕΝ κάνει ρυθμίσεις. Γενικώτερα ὅμως, πιστεύω ὅτι ὅλοι συμφωνοῦν, ὅτι εἶναι ἀδύνατο νά συμπιέσουμε τό ἐργατικό κόστος ἀφοῦ εἶναι θέμα βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ Ἕλληνα σέ σύγκριση μέ ἐργαζομένους σέ Τρίτες Χῶρες πού οἱ ναυτικοί τους λόγω γενικότερων τοπικῶν κοινωνικῶν συνθηκῶν δέχονται ἀμοιβές δύο καί τρεῖς φορές χαμηλότερες ἀπό τόν Ἕλληνα.

Τό ΠΑΣΟΚ τό 1983 ἐμείωσε τό Ἐργατικό κόστος ἐπιτρέποντας τίς διμερεῖς συμβάσεις σέ θέσεις κατωτέρου πληρώματος ὅπου καί ὅταν δέν προσφέρονται Ἕλληνες. Μέ τόν τρόπο αὐτό τότε, ἔμμεσα μειώθηκε τό κόστος δραστικά καί σέ δολλάρια περίπου 350 ἡμερησίως ἀνά πλοῖο. Ἀνάλογες ρυθμίσεις ἔγιναν καί τό 1986. Σήμερα, τό 1989, ἡ ἐξισορρόπιση ἐκείνη χάθηκε καί πάλι. Ὅμως ὑπάρχουν καί ἄλλες θέσεις κόστους ἐκτός τοῦ ἐργατικοῦ πού εἶναι δυνατό νά ἀνακουφίσουν τό ἑλληνικό πλοῖο, ἀλλά χρειάζεται στενή καί σταθερή συνεργασία μέ τούς φορεῖς.

Ὅσον ἀφορᾶ τήν μείωση τῆς φορολογίας καί αὐτό μπορεῖ νά ἐξετασθεῖ ἄν καί ἀποτελεῖ ἀσήμαντη ἐπιβάρυνση τοῦ μικρῆς καί μέσης χωρητικότητας ἑλληνικοῦ πλοίου.

Σχετικά μέ τά παράλληλα ἤ θυγατρικά νηολόγια πού ἔχουν δημιουργήσει ἀρκετοί ἀπό τούς ἑταίρους μας στήν ΕΟΚ, εἶναι γνωστό ὅτι πρόκειται περί μέτρου πού ἀποβλέπει στήν κάλυψη τῆς διαφορᾶς ἀνταγωνιστικότητας ἀπό το ἐθνικό στό εὐκαιριακό νηολόγιο, μέ μοναδική ἐλπίδα τή συγκράτηση τῆς ἕδρας τῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρείας καί κάποιων, ἔστω καί ἐλαχίστων πόρων. Τό ΥΕΝ μελετᾶ τό θέμα σέ ὅλες του τίς διαστάσεις, θά ἀκούσει τίς ἀπόψεις τῶν Ναυτικῶν Σωματείων καί τοῦ ἐφοπλισμοῦ καί εἶναι ἕτοιμο νά ἀναλάβει πρωτοβουλίες ἄν χρειαστεῖ.

Ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευση τέλος ἀποτελεῖ τή βάση γιά τήν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας μας, γιατί ἀπό αὐτήν ἐπηρεάζεται ὄχι μόνο ἡ ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου, ἀλά, μεσοπρόθεσμα καί μακροπρόθεσμα, ἀκόμα καί αὐτή ἡ ἑλληνικότητα τῆς ναυτιλίας. Ἕνας λοιπόν βασικός στόχος τοῦ ΥΕΝ εἶναι ἡ ἀναβάθμιση τῆς ἐκπαίδευσης, ὥστε τό ἔμψυχο ὑλικό τῆς ναυτιλίας μας νά ἐξοικειωθεῖ στίς νέες τεχνολογίες καί νά ἀνταποκριθεῖ μέ ἐπιτυχία στήν πρόκληση τοῦ 2.000.

Ὁ νέος Κανονισμός, μέ κάποιες τροποποιήσεις, ἐφαρμόζεται στό σύνολό του καί δέν ὑπάρχει ἀνωμαλία. Οἱ σπουδαστές παρακολουθοῦν τά μαθήματα, ἐνῶ τό κενό πού δημιουργήθηκε μέ τήν ἀποχή, προβλέπεται νά καλυφθεῖ.

Παράλληλα μελετᾶται καί ἡ ἄποψη τῆς «Ἐναλλασόμενης Ἐκπαίδευσης», ἀλλά εἶναι νωρίς ἀκόμα γιά συμπεράσματα καί ἀποφάσεις, ἐφόσον βρισκόμαστε στήν ἀρχή τοῦ σχολικοῦ ἔτους.

Κάτω λοιπόν ἀπό τίς ὑπάρχουσες συνθῆκες καί σχέσεις Πολιτείας καί ναυτιλίας τά μόνα μέτρα πού εἶναι δυνατόν ἄμεσα νά δώσουν βελτίωση εἶναι ἡ διεύρυνση τοῦ πλαίσιου ἐκμετάλλευσης καί διαχείρισης τοῦ πλοίου καί ἡ ἀνάπτυξη κάθε τομέα ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς. Πάντως ἡ «καλή διάθεση» ἀπό μέρους τῆς Πολιτείας ὑπάρχει ὅπως ὑπάρχει καί ἡ Βούληση γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί τήν βελτίωση τῆς θέσης τοῦ Ἕλληνα Ναυτικοῦ. Ἐλπίζουμε σέ μιά ἀνταπόκριση καί ἀπό τίς δύο πλευρές, ἀφοῦ μόνο ἔτσι μποροῦμε νά οἰκοδομήσουμε τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας.

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΝΑΤ

Τοῦ Ἀναπληρωτή Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. ΑΝΤ. ΝΤΕΝΤΙΔΑΚ

Προβληματίζονται οἱ ναυτικοί μας γιά τή σημερινή οἰκονομική κατάσταση τοῦ ἀρχαιότερου ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς Πατρίδας μας. Καί ἀγωνιοῦν οἱ συνταξιοῦχοι γιά τό αὔριο τοῦ Ταμείου τους.

Ἡ διαβεβαίωση τῆς Κυβέρνησης εἶναι ὅτι κανένας δέν θά στερηθεῖ τή σύνταξή του. Γιατί ἡ Κοινωνική ἀσφάλιση εἶναι καταχυρωμένη ἀπό τό Σύνταγμα τῆς χώρας μας.

Γιά τή σημερινή δύσκολη οἰκονομική κατάσταση τοῦ ΝΑΤ ἀκούγονται πολλά καί ὁ καθένας ἀπό τήν ὀπτική γωνιά πού τό βλέπει ἐκφράζει καί τίς ἀπόψεις τους.

Στίς περισσότερες φορές οἱ ἀπόψεις πού γράφονται καί λέγονται δέν εἶναι ἀντικειμενικές.

Γιά ἕνα πρόβλημα πού συγκινεῖ τό ναυτικό κόσμο θά ἔπρεπε νά ὑπάρχει ἀντικειμενική κρίση καί ἀντί τῆς εὔκολης κριτικῆς ἔπρεπε καί πρέπει νά διατυπώνονται τεκμηριωμένες προτάσεις ἀπ' ὅσους γράφουν καί λέγουν πώς ἐνδιαφέρονται γιά τό Ἵδρυμα τῶν Ἀπομάχων τῆς Θάλασσας.

Γιά τήν οἰκονομική κρίση στήν ὁποία εἶχε περιέλθει τό ΝΑΤ, θά πρέπει νά ἀναφερθεῖ ὅτι τό κύριο βάρος τῆς εὐθύνης τό φέρουν ἀποκλειστικά οἱ Κυβερνήσεις τῆς Ν.Δ. Συγκεκριμένα: Τό ΝΑΤ, μέ τό ἀντιεπιστημονικό ἀσφαλιστικό καθεστώς πού ἴσχυε, ὁδηγεῖτο σέ βαθειά οἰκονομική κρίση ἀπό πολλά χρόνια, ὅπως διαπιστώνεται ἀπό μελέτες εἰδικῶν ἀναλογιστῶν οἱ ὁποῖοι ἀπό τό 1973 ἔκρουαν τόν κώδωνα τοῦ κινδύνου κάνοντας παράλληλα συστάσεις πού ἀγνοήθηκαν τελείως καί οἱ ἐνέργειες ἔβαιναν ἀκριβῶς πρός τήν ἀντίθετη κατεύθυνση τῶν ὑποδείξεων τῶν προαναφερθέντων Ἐπιστημόνων Ἀναλογιστῶν. Μέ μιά σειρά νομοθετημάτων αὐξήθηκαν οἱ παροχές τοῦ ΝΑΤ χωρίς νά ἐξασφαλισθεῖ οὔτε ἕνας ἀξιόλογος πόρος γιά τήν αὔξηση τῶν ἐσόδων του, ἐνῶ συγχρόνως μειώθησαν σοβαρά τά ἔ-



σοδα τοῦ Ταμείου. Χαρακτηριστικά ἀναφέρεται τό νομοθέτημα περί διαδοχικῆς ἀσφάλισης (Ν.Δ. 468/74) τό ὁποῖο εἶχε σάν ἀποτέλεσμα νά ἐπιβαρυνθεῖ τό σκέλος δαπανῶν συντάξεων τοῦ ΝΑΤ ἀπό τήν διαδοχική ἀσφάλιση περίπου 13.500 ἀτόμων χωρίς ἀντίστοιχο ἔσοδο.

Θά πρέπει ἐπίσης νά σημειωθεῖ, τό γεγονός ὅτι τό Π.Δ. 1040/79 ἀπάλλαξε τό ΝΑΤ καί τά ἄλλα ΝΠΔΔ ἁρμοδιότητας ΥΕΝ τῆς ὑποχρέωσης τοῦ Ν.Δ. 496/74 νά ὑποβάλλουν κάθε ἔτος τούς Ἰσολογισμούς — Ἀπολογισμούς τους γιά ἔγκριση στό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν, μέ ἀποτέλεσμα τό 1982 νά μήν ἔχουν συνταχθεῖ Ἰσολογισμοί — Ἀπολογισμοί τοῦ ΝΑΤ τῶν ἐτῶν 1978, 1979, 1980, 1981.

Σχετικά μέ τό ποιό εἶναι τό ἔλλειμμα τό ΝΑΤ κατά τό ἔτος 1989 ἀπό στοιχεῖα πού ἔχουμε προκύπτει ὅτι θά φτάσει γιά μέν τό ΝΑΤ 94,902 δίς γιά δέ τό ΚΑΑΝ 12,788 δίς.

Ἡ σημερινή Κυβέρνηση σηκώνει τό βάρος ὅλων αὐτῶν τῶν λαθῶν πού προανέφερα, γιατί μέ τήν ἐγγύηση τοῦ Ἑλληνικοῦ δημοσίου παίρνει τά δάνεια τό ΝΑΤ ἀπό τό Ταμιευτήριο καί τίς Τράπ ζες τοῦ Δημόσιου Τομέα, ἐνῶ ἡ κτηματική περιουσία του εἶναι ζήτημα ἄν ἀπο μᾶται σέ 5 δισεκατομμύρια.

Ἐπίσης πρέπει νά ἀναφερθῶ καί σ γεγονός τῆς μείωσης τοῦ ἀριθμοῦ τό συμβεβλημένων πλοίων μέ τό ΝΑΤ τό ὁποίων ὁ ἀριθμός σχεδόν κατέβηκε κ τω ἀπό τά 200 πού ἄν ἐξαιρέσει κανε τή φορολογία τοῦ Νόμου 29/75 ἔχοι τίς αὐτές σχεδόν ἀνταγωνιστικές δυν τότητες μέ τά ἀνασφάλιστα πλοῖα.

Ὅπως ἐπίσης νά μή παραβλέπουμ γιατί ἴσως εἶναι κοινό μυστικό πιά, τι ζημιά ἡ ὁποία προκύπτει γιά τό ΝΑΤ μ τά ἀνασφάλιστα.

Ἐμεῖς, μέσα στά πλαίσια τῆς γενικ τερης πολιτικῆς γιά τήν Ἑλληνική Ἐ πορική Ναυτιλία πού γίνεται ἀπό τό Υ πουργεῖο, σκοπεύουμε στήν προσεκτι κή μελέτη διαφόρων μέτρων ἀφενό μέν γιά τήν ἄμεση λύση τοῦ οἰκονομ κοῦ προβλήματος τοῦ ΝΑΤ καί ἀφετ ρου γιά τή βελτίωση σέ μόνιμη βάσ τῆς οἰκονομικῆς κατάστασης τοῦ Τα μείου.

Πάντως, μέ γνώμονα τήν ἁρμονικ συνεργασία τῶν τριῶν παραγόντων τῆ Ναυτιλίας (Κράτος - Ναυτικοί - Πλοι κτῆτες) ἐλπίζουμε νά δημιουργηθοῦν ο προϋποθέσεις ἐκεῖνες πού θά ἐπιτρι ψουν μέ τή βοήθεια τῆς Πολιτείας ν ὀρθοποδήσει τό Ταμεῖο, τοῦ ὁποίου σημερινή οἰκονομική κατάσταση ἐπανο λαμβάνω ὅτι ὀφείλεται στήν μακροχρο νια κρίση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τ διαγραφή, πώληση καί διάλυση ἑκατο τάδων πλοίων καί στή θέσπιση, παλαιό τερα, ὅπως προανέφερα, διατάξεω κοινωνικοῦ περιεχομένου, χωρίς προη γουμένη ἐξεύρεση τῶν σχετικῶν πόρω πού ἐνῶ ἔπρεπε νά βαρύνουν τό κοινω νικό σύνολο, ἐβάρυναν μόνο τή ναυτικ οἰκογένεια.

Εὔχομαι καλή χρονιά στούς ναυτι κούς μας, τούς ἐφοπλιστές καί σέ ὅ σους ἀσχολοῦνται μέ ὁποιονδήποτ τρόπο μέ τή Ναυτιλία.

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 - ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 SERV GR — FAX: (0721) 81243

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΛΙΤΕΡΗ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

125 Years at the Technical Forefront of the Maritime Industry



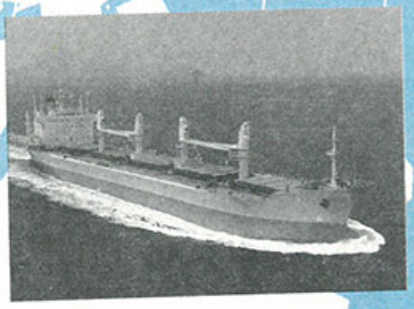
Vital to each phase of maritime progress for more than a century, ABS wisdom and experience evolved with the industry, from wood to steel, from sail to sophisticated propulsion systems. Through all these years, owners and shipbuilders around the world have called on ABS for an impartial eye to oversee construction.

Today, ships classed by ABS carry the flags of 89 nations.

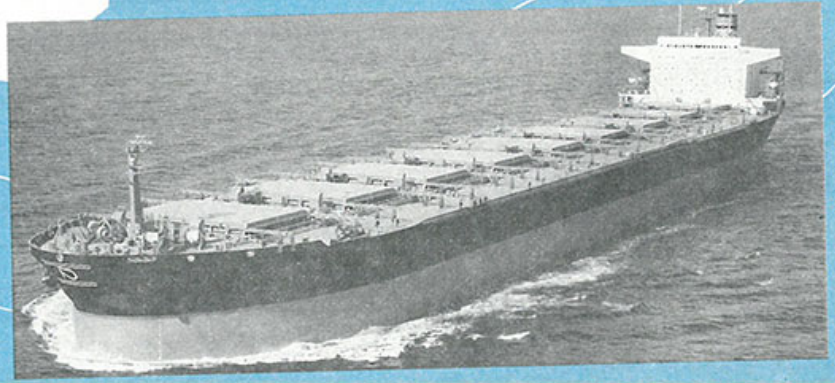
ABS engineers work closely with the naval architects who design a ship. ABS Surveyors monitor shipyards to ensure that vessels built to ABS class will be fit for the duty for which they were designed—and will remain so.

Services for the Marine Industry: Design, Inspection, Classification

ABS







American Bureau of Shipping and ABS Group of Companies, Inc., 45 Eisenhower Drive, Paramus, New Jersey 0765

Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099 Telex: MCI 620353 FAX: 201-368-0255

Ἡ ἀνταγωνιστικότητα καί ἡ Ναυτική Ἐκπαίδευση πεδίο ἀντιπαράθεσης

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΑΝΑΡΑ, Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδ

Ἡ χρονιά, πού πέρασε, ἦταν γεμάτη ἀπό ἀπογοήτευση γιά ἐκείνους πού πίστευαν, ὅτι ἡ ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς θά ἔλυνε αὐτόματα ὅλα τά προβλήματα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἀκόμα καί οἱ πιό πιστοί ὀπαδοί αὐτῆς τῆς ἀντίληψης καταλαβαίνουν τώρα, πώς ἡ κρίση ἄφησε πίσω της ὄχι μόνο διαλυμένες ἐπιχειρήσεις, ἀλλά καί ἕνα θεσμικό πλαίσιο διάτρητο καί ἀποδυναμωμένο, πού δέν μπορεῖ νά ἐξυπηρετήσει ἀποτελεσματικά τίς αὐξημένες ἀνάγκες τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

Οἱ ὑπεύθυνοι γιά τήν χάραξη τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς χώρας ἐξαντλήθηκαν στήν προσπάθεια ἀντιμετώπισης τῶν συγκυριακῶν προβλημάτων καί περιορίστηκαν στήν καταγραφή τῶν διαγραφῶν τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο. Ἡ ἔλλειψη στρατηγικῆς ἐμπόδισε τήν πολιτική ἡγεσία τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νά ἐκμεταλλευτεῖ τίς εὐνοϊκές ἐξελίξεις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Ἀπό τήν ἄλλη μεριά ἡ Κυβέρνηση αὐτοπαγιδευμένη σέ μιά ἀνεδαφική ἀντίληψη γιά τά ναυτιλιακά πράγματα τῆς χώρας δέν μπόρεσε νά ἀποφύγει τήν ὄξυνση καί τήν ἀντιπαράθεση σέ μιά σειρά ἀπό ζητήματα, πού ἡ λύση τους ἀπαιτοῦσε τήν πιό πλατειά συναίνεση. Αὐτό συνέβη μέ τήν «πολιτικοποίηση» τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τήν ὀργανική σύνθεση τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, τήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης καί τήν γενικώτερη βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητας ἔναντι τῶν ἑταίρων μας στήν ΕΟΚ καί τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου.

Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος ἀπό τό 1985 εἶχε ἐπισημάνει τά προβλήματα πού δημιουργοῦνται ἐξαιτίας τῆς ἐλαττωματικῆς λειτουργίας ὁλό-



κληρου τοῦ συστήματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης, συνδέοντας τό ζήτημα αὐτό μέ τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἐθνικοῦ στόλου:

«Ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ὀφείλεται ἀναμφισβήτητα κατά μεγάλο μέρος στό ναυτεργατικό δυναμικό ὑψηλῆς ποιότητας. Ἡ σύγχρονη, ὅμως τεχνολογική ἀνάπτυξη ἐπιβάλλει μιά ἀρτιώτερη καί πληρέστερη ἐπαγγελματική κατάρτιση σέ ὁλοένα καί ὑψηλότερο ἐπίπεδο. Ἡ φυσική κλήση δέν ἀρκεῖ πλέον καί οἱ θέσεις τῶν ἀνειδίκευτων ναυτεργατῶν μειώνονται μέ ταχύτατο ρυθμό. Ὁ ἐπαναπροσδιορισμός, λοιπόν τῶν στόχων τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης ὥστε νά ἀποδώσει ἐπιστημονικά καταρτισμένους ναυτικούς μέ εἰδικές γνώσεις καί προσόντα ἀνταπ
κρινόμενα στίς ἀνάγκες τῆς τεχν
λογικῆς ἐξέλιξης, πού νά διαθ
τουν παράλληλα τόν ἀπόλυτα
ναγκαῖο γιά τήν ἀσφάλεια τῶν
δίων καί τοῦ πλοίου δείκτη πειθα
χίας, εἶναι σήμερα παρά ποτέ ἀνα
καῖος».

Μέ βάση αὐτές τίς σκέψεις καί στόχ
τήν βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητα
τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου τό Ν.Ε.Ε. εἶχε τ
τε προτείνει (α) τήν ἀναδιοργάνωσ
τῶν σχολῶν, πού λειτουργοῦν σήμερ
(β) τήν ἵδρυση νέων γιά τήν κάλυψη τῶ
ἀναγκῶν σέ προσωπικό ὑψηλῆς στάθ
μης, ὅπως θαλαμηπόλων καί μαγείρω
γιά τήν ἐπάνδρωση κυρίως τῶν ἐπιβ
τηγῶν καί κρουαζιεροπλοίων, (γ) τήν
νάπτυξη τῶν ναυτιλιακῶν σπουδῶ
στήν Ἀνωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πε
ραιᾶ μέ στόχο τήν μετατροπή της σ
ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο καί (δ) τήν ἔν
ταξη ὅλων αὐτῶν τῶν ἐκπαιδευτικῶ
ὀργανισμῶν σέ ἕνα ἐνιαῖο σύστημα κα
τώτερης, μέσης, ἀνώτερης καί ἀνώτα
της ἐκπαίδευσης, πού θά κάνει δυνατ
τήν ἄσκηση μιᾶς ἐνιαίας καί ὀρθολογ
κῆς ἐκπαιδευτικῆς πολιτικῆς, χωρίς ἀν
τιφάσεις καί θά ἐπιτρέψει (Ι) τήν προ
σέλκυση ὑποψήφιων ναυτικῶν ὑψηλῶ
δυνατοτήτων, (ΙΙ) τόν σχεδιασμό πλή
ρων ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων
πού θά περιλαμβάνουν συνδυασμέν
πρακτική καί θεωρητική ἐκπαίδευσ
(Sandwich Courses) καί (ΙΙΙ) τήν δυνατό
τητα τμημάτων συνεχοῦς ἐπιμόρφωσης
κατά κλάδο καί βαθμό. Στά πλαίσια τῆς
ἐνιαίας αὐτῆς ὀργάνωσης τῆς ναυτικῆς
ἐκπαίδευσης, πού σύμφωνα μέ τήν ἰδιο
πρόταση τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου
τῆς Ἑλλάδος, πρέπει νά στελεχωθεῖ μέ
ἐκπαιδευτικούς εἰδικῶν προσόντων
στά ὁποῖα συμπεριλαμβάνονται κα
γνώσεις παιδαγωγικῆς, εἶναι ἀνάγκη νά

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

ἐπιδιωχθεῖ ἡ ἀναβάθμιση τῶν προγραμμάτων σπουδῶν καί ἡ ἀναθεώρηση τῶν κανονισμῶν ἐκπαίδευσης πρός τήν κατεύθυνση τῆς ἑνοποίησής τους ὥστε νά διαμορφωθοῦν ἐνιαῖοι κανόνες μέσα ἀπό τούς ὁποίους θά πηγάζουν ἀρχές ἱεραρχίας καί πειθαρχίας ἀντίστοιχες μέ αὐτές πού ἐπικρατοῦν στά πλοῖα.

Πρίν ἀπό ἕνα ἀκριβῶς χρόνο ὁ Κώστας Φαφαλιός μέ τήν σωφροσύνη, πού τόν διακρίνει εἶχε ἐπισημάνει ἀπό τίς στῆλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», πώς ἡ ἐπαναφορά τῆς στολῆς στίς σχολές τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔχει νόημα μόνο σάν συμβολική πράξη, πού θά ὑπογραμμίσει τήν βούληση τῆς πολιτείας νά στηρίξει τήν ναυτική ἐκπαίδευση στήν ἀρχή τῆς πειθαρχίας.

Σήμερα, πού τό πρόβλημα ἐμφανίζεται ἰδιαίτερα ὀξυμένο, αἰσθάνομαι τήν ἀνάγκη νά κάνω ἔκκληση, ὄχι μόνο στήν νέα πολιτική ἡγεσία τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πού καί ἐμπειρία καί μεγάλη γνώση διαθέτει ἀλλά καί στίς συνδικαλιστικές ὀργανώσεις πλοιοκτητῶν, ναυτεργατῶν καί σπουδαστῶν γιά μιά κοινή προσπάθεια ἀναστροφῆς τῆς καταστροφικῆς πορείας, στήν ὁποία βρίσκεται τό σύστημα τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης στήν χώρα μας. Τήν ἴδια ἔκκληση ἀπευθύνω σέ ὅλα τά πολιτικά κόμματα καί τίς πολιτικές ὀργανώσεις τῆς νεολαίας.

Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος πιστεύει, πώς ἑλληνική ναυτιλία χωρίς Ἕλληνες ναυτικούς δέν μπορεῖ νά ὑπάρξει καί πολύ φοβᾶται, ὅτι ἡ συνέχιση τῆς σημερινῆς ἀπαράδεκτης κατάστασης στίς Σχολές Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὁδηγεῖ μέ βεβαιότητα σέ μιά ἑλληνική ναυτιλία τῶν Πολωνῶν, Πακιστανῶν καί Φιλιππινέζων.

Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος εἶναι ἕτοιμο νά συμβάλλει μέ ὅλες του τίς δυνάμεις στήν ἐξεύρεση ἐκείνων τῶν λύσεων, πού θά βγάλουν τήν Ναυτική Ἐκπαίδευση ἀπό τήν τροχιά τῆς αὐτοκαταστροφῆς καί θά δημιουργήσουν τίς ἀπαραίτητες προϋποθέσεις στούς νέους τῆς πατρίδας μας νά διεκδικήσουν μέ ἀξιώσεις μιά θέση στό παγκόσμιο σύστημα θαλάσσιων μεταφορῶν. Ἀπό τήν ἄλλη μεριά τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο θά κάνει ὅτι μπορεῖ γιά τήν προστασία καί τήν αὔξηση τῶν πόρων, πού διατίθενται γιά τήν Ναυτική Ἐκπαίδευση καί θά συμβάλλει μέ κάθε τρόπο στήν καθιέρωση τῶν ἀναγκαίων ἐκείνων κινήτρων γιά τήν προσέλκυση τῶν νέων στήν θάλασσα ὑποστηρίζοντας σταθερά ὅλες τίς πρωτοβουλίες, πού θά μποροῦσαν νά ἐξασφαλίσουν στήν ἑλληνική ναυτιλιακή οἰκονομία τά ἀπαραίτητα γιά τήν ὕπαρξή της στελέχη πιστεύοντας, ὅτι ὁ κύριος παράγοντας τοῦ νεώτερου ναυτιλιακοῦ θαύματος εἶναι ὁ ἄνθρωπος.

Τό Ν.Ε.Ε. πιστεύει ἐπίσης ὅτι ἡ Ναυτιλία μας, αὐτό τό ζωτικό κομμάτι τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας πρέπει νά διατηρήσει τήν Ἑλληνική του ρίζα, τό Ἑλληνικό του Νηολόγιο.

Πρέπει ἡ Πολιτεία νά διαμορφώσει, πού τόσες φορές τόχουμε πεῖ, περιγράψει καί ἀνακοινώσει, ὅλούς τούς θεσμούς πού θά διαμορφώσουν, καί ἐπαυξήσουν τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καί ὄχι τοῦ Ἑλληνόκτητου πλοίου πού ἔχει βέβαια τούς δικούς του ἐπιτυχημένους κανόνες.

Δέν θά ὠφελήσει σέ τίποτα ἡ Ἑλλάδα πού σήμερα κατέχει τήν πρώτη θέση μέ 36% τῆς χωρητικότητας τῶν στόλων τῆς ΕΟΚ καί στίς χῶρες τοῦ ΟΟΣΑ τό 19% νά σκέπτεται γιά νά βελτιώσει τήν ἀνταγωνιστικότητα μέ Offshore Registries (τύπου Kerghelen, Bergen κλπ.) καί νά μήν ἀσχοληθεῖ τώρα στήν καλλίτερη ναυλαγορά, μέ τή βοήθεια πάντα τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων νά θεσπίσει τούς ἀμετακίνητους καί ἀναλλοίωτους θεσμούς πού ἐπιβάλλεται.

Μέσα ἀπό τό πρίσμα τῆς δυναμωμένης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θά περάσει τό φῶς πού θά διαθλασθῆ καί θά χρωματίσει τούς περισσότερους τομεῖς τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας.

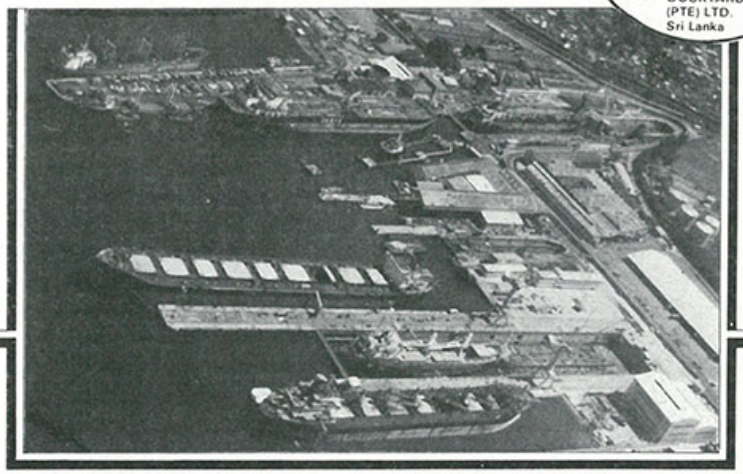
Τό 1989 ἀναμένεται σάν ἔτος μέ πλούσιες πολιτικές ἐξελίξεις. Τό Ν.Ε.Ε. γνωρίζει ὅτι ὅλα τά κόμματα πιστεύουν στήν Ἑλληνική Ναυτιλία σάν ἐθνικό κεφάλαιο, ἕνα κεφάλαιο πού μόνον δίνει καί τίποτε δέν παίρνει.

Εὔχομαι ὁ Θεός νά εὐδοκίσει νά δώσει πολιτική ὁμαλότητα στόν Τόπο μας, ὁμαλότητα πού ὅλοι χρειαζόμεθα καί μαζί μας τά παιδιά μας καί οἱ ἀπόγονοί μας γιά νά ζήσουν εὐτυχισμένοι καί δημιουργικά χαρούμενοι σ' αὐτό τόν τόπο.

Γ. ΛΑΝΑΡΑΣ

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA





DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS : FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height(O.B) (m)	Cranage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities
1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

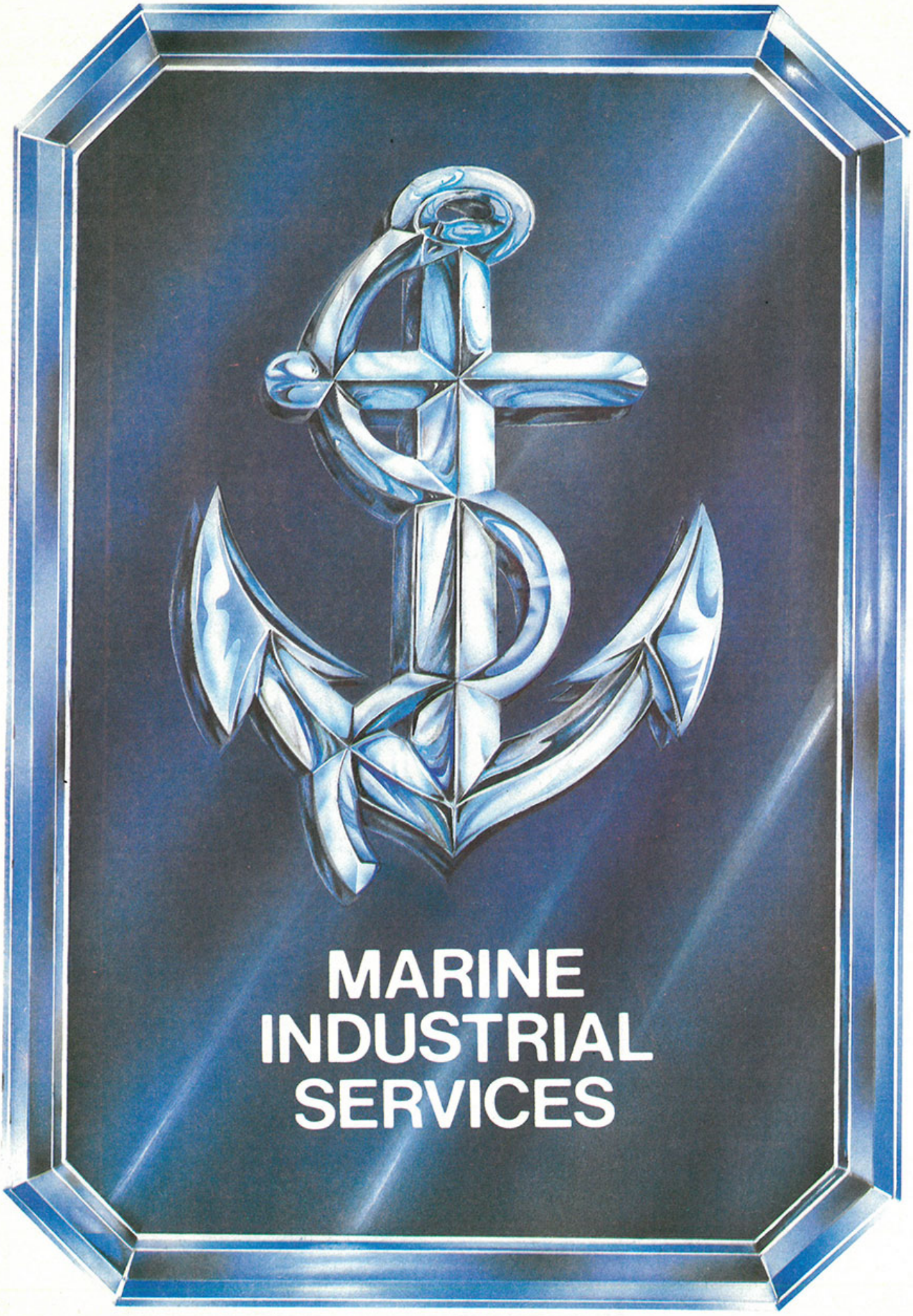
FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055
GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015
HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748
INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438
NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034
PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024
SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598
THE NETHERLANDS EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547
UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739
U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085
WEST GERMANY — Bernd Luchterhand Gmbh
Phone: 311333 Telex: 214059

SPLADS

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL

Colombo Dockyard (Private) Ltd
P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085


MARINE
INDUSTRIAL
SERVICES

MARINE INDUSTRIAL SERVICES L.T.D

Η MARINE INDUSTRIAL SERVICES είναι η πρώτη υπερσύγχρονη Ελληνική Εταιρεία, που θέτει τα επιτεύγματα της προηγμένης τεχνολογίας στην υπηρεσία της Ναυτιλιακής κοινότητας.

Τα στελέχη της συγκεντρώνουν άριστη επιστημονική κατάρτιση, εξειδίκευση στους τομείς δραστηριοτήτων της εταιρείας και πολυετή πείρα. Ο τεχνολογικός της εξοπλισμός βασίζεται σε δίκτυα ηλεκτρονικών υπολογιστών, της πιο εξελιγμένης μορφής, που απαλείφουν τις πιθανότητες «ανθρώπινου λάθους».

Με τέτοια υποδομή, η MIS απλώνει τον κύκλο των εργασιών της σε ένα ευρύτατο φάσμα: Μελέτες, κατασκευές, μετασκευές και επισκευές παντός είδους πλοίων. Διοίκηση πλοίων, Οικονομικές μελέτες, Ναυτικές πραγματογνωμοσύνες και Νομικές καλύψεις, Υπηρεσίες Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, επιθεωρήσεις containers.

Η MIS εξυπηρετεί απολύτως ικανοποιητικά Έλληνες και ξένους πελάτες υψηλών απαιτήσεων, προσφέροντάς τους τις πιο μοντέρνες, συμφέρουσες και ολοκληρωμένες λύσεις. Δεν είναι τυχαίο το ότι είναι η πρώτη Ελληνική Ιδιωτική Εταιρεία που ανέλαβε τη σχεδίαση και κατασκευή ερευνητικού σκάφους για το Πολεμικό Ναυτικό. Γιατί η MIS προσβλέπει τους νέους ορίζοντες της ναυτιλίας με τα μάτια του μέλλοντος.

MARINE INDUSTRIAL SERVICES L.T.D
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 238, 152 31 ΦΙΛΟΘΕΗ, ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ. 6472189, 6472588, 6474903, 6474682
TEX. 222519 MIS GR Fax. 6478871

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου τοῦ Κομμίτ

ΣΤΟ ΕΘΙΜΙΚΟ

Προσκλητήριο γράμμα, τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀναζητοῦν προτάσεις, λύσεις, ἀπόψεις, γιά νά δοῦμε ξανά ἕνα μεγάλο σέ ὄγκο ἀλλά καί ποιότητα ἐθνικό νηολόγιο καί συγχρόνως οἱ ἀγαπητοί φίλοι Δημήτρης Ρήγας - Κωττάκης καί Δημήτρης Τσαπραλῆς, ἐκφράζουν τήν ἀπογοήτευσή τους, γιά τήν ἀναποτελεσματικότητα τῆς πολιτείας μας, ὅτι δέν ἔκαμε τά ὅσα ἔπρεπε, ὥστε νά βλέπουμε γοργότερη τήν ἐπάνοδο στή σημαία τῶν καραβιῶν πού ἀναγκάσθηκαν νά φύγουν, τῶν καραβιῶν πού ἀγοράζονται καί τῶν μελλοντικῶν ἀποκτημάτων τῆς ναυτιλίας μας.

*ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συνεχίζουν ἡρωϊκά τίς παρακαταθῆκες τοῦ ἱδρυτοῦ τους, μεγάλου ἐργάτου τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τοῦ ἀειμνήστου Κωττάκη, πού ἀγωνιζόνταν δεκαετίες γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία ἀλλά καί πιό πολύ γιά τό ἐθνικό νηολόγιο. Ἔτσι καί οἱ συνεργάτες τοῦ ἔργου του βροντοφωνάζουν γιά τή σημαία μας καί θλίβονται, ὅπως ὅλοι μας, πού δέν μποροῦμε νά στρέψουμε τή ροή καί νά τό σώσουμε. Ἡ ἀλήθεια εἶναι ὅτι ἐπί ὑπουργείας Ἀλεξανδρῆ καί Γιαννόπουλου φάνηκαν καλές, πολύ καλές προθέσεις. Καί οἱ δύο φίλοι Ὑπουργοί ξεκίνησαν ὡραῖα, ἀλλά στό δρόμο «κόμπιασαν» καί ἔμεινε καί μένει ἀκόμη, μεταξύ ἄλλων, τό πιό σπουδαῖο, τό ὕψιστο θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης. Πράγματα μελετημένα καί ἀποφασισμένα, τά περίφημα «σάντγουϊτς κόρσες» (ἐναλλακτική ναυτοπαιδεία) καί δέν μπορεῖ νά βρεθεῖ ὁ ἄνθρωπος πού θά πεῖ «Ἐμπρός ὁλοταχῶς». Γιατί ὁλοταχῶς χρειάζεται νά προχωρήσουμε στο «κτίσιμο» τῶν ἑλλήνων ἀξιωματικῶν, πού θά κρατήσουν τόν γνήσιο **δεσμό** τῆς ναυτιλίας μας, τῶν πλοίων μας μέ τήν ἑλληνική πολιτεία. Καί ἀκόμη δέν τό τολμᾶ τό Ὑπουργεῖο.*

Τό γιατί ὁ γράφων δέν ἔχει καταλάβει. Δέν καταλαβαίνει τίς καθυστερημένες ἀντιρρήσεις τοῦ Ὑπουργείου στό ὑ-



ψιστο αὐτό θέμα.

Ὅσο καθυστερεῖ ἡ ἐφαρμογή τῶν «σάντγουϊτς κόρσες» καθυστερεῖ καί ἡ ἑτοιμασία τῶν ἑλλήνων ἀξιωματικῶν καί γενικά τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσης καί ποιός χάνει ἀπό αὐτό, ἄς τό σκεφθοῦν ἐκεῖνοι πού πρέπει. Ἡ πλοιοκτησία ἔκαμε τό καθῆκον της στό ἀκέραιο. Ἐχει ἐκπέμψει τό S.O.S. ἐγκαίρως. Κρῖμα πού οἱ μοντέρνοι Θάλαμοι Ἐπιχειρήσεων τοῦ Υ.Ε.Ν. δέν πῆραν τά σήματα.

ΤΑ ΘΥΓΑΤΡΙΚΑ

ΝΗΟΛΟΓΙΑ τῶν Εὐρωπαίων ἀνταγωνιστῶν μας εἶναι ἕνα ἀκόμη μήνυμα πού ἔπρεπε τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καί ὁ πολιτικός κόσμος, οἱ κυβερνοῦντες καί ἄλλοι, νά εἶχαν συλλάβει, ἀναλύσει καί ἀνησυχήσει. Ξεσηκώθηκαν ὅλες οἱ θαλασσινές Εὐρωπαϊκές αὐτοκρατορίες, μεγάλες καί μικρές, ἀναζήτησαν καί βρῆκαν λύσεις στά μέτρα τους, λύσεις πού θά διασώσουν τό μέγα ἐθνικό πλοῦτο, τό οἰκονομικό καί ζωτικό ὅπλο ὅλων τῶν χωρῶν, τή ναυτιλία τους. Ἐφθασαν σέ πρωτοφανεῖς λύσεις καί σχήματα ἀκατανόητα, ὅπως εἶναι τά λεγόμενα θυγατρικά νηολόγια, πού τά πιό πολλά δέν εἶναι ἄλλο, παρά ἐθνικά, ἀνοικτά νηολόγια. Ἐμεῖς δέν ἔχουμε ἀνάγκη νά τούς ἀντιγράψουμε καί πολλές φορές ὅταν μέ ρωτοῦν ξένοι συνάδελφοι γιατί καί ἡ Ἑλλάδα δέν κάνει κάτι τέτοιο, ἐννοώντας ἕνα ἀνοικτό ἐθνικό νηολόγιο, τούς ἀπαντῶ, ἡ Ἑλλάδα δέν ἔχει λόγο νά τό κάνει. Ἔχουμε ἀπό χρόνια ἕνα δοκιμασμένο νομοθετικό πλαίσιο τό ὁποῖο ἐξυπηρετεῖ τήν ἐθνική ναυτιλία καί γενικότερα τήν οἰκονομία τοῦ τόπου. Ἡ νομοθετική αὐτή ὑποδομή, πού πρέπει νά διατηρηθεῖ ἀλλά βητη μᾶς δίνει ὅτι πρέπει γιά τό ἑλληνικό πλοῖο. Δέν μᾶς χρειάζεται ἄλλο ποτε παρά ἡ σωστή, ἡ ἔξυπνη καί εἰλικρινής συνεργασία τῶν τριῶν παραγόντων, Πολιτείας, Πλοιοκτησίας καί Ναυτεργασίας. Συνεργασία πού θά ξεκινᾶ καί θά ὁδηγεῖ σέ ἕνα καί μόνο σκοπό. Τή διάσωση τῆς ναυτιλίας καί τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Κάμνοντας κατά καιροὺς μερικές ἐπιτακτικές ρυθμίσεις, πού τ ἀπαιτοῦν οἱ διεθνεῖς ἀνταγωνιστικές συνθῆκες. Τοῦτο ὅμως ἀπαιτεῖ ἐλάχιστες θυσίες ἀπό ὅλους τούς παράγοντες. Ἀλλά ἄς λησμονήσει ἡ πολιτεία τό πολιτικό κόστος, ἡ ναυτεργασία τό δι μαγωγικό κέρδος καί ἡ πλοιοκτησία τ μεγαλωσύνη της. Πρέπει νά ἔχουμε πίγνωση καί παραδοχή τῆς πραγματ κότητας. Ποιές εἶναι αὐτές οἱ ρυθμίσει τό γνωρίζουν ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενο καί δέν χρειάζονται νά τίς ἀραδιάσ Ἐκεῖνο πού χρειάζεται εἶναι τό στρογ γυλό τραπέζι, πού θά συμφωνηθοῦν αὐ τά πού θά ἐπιτρέψουν τήν συνέχεια τῆ θαλασσινῆς μας ὕπαρξης. Ἀλλοιώτικα ὅλοι θά εἴμαστε ἔνοχοι τοῦ τραυματισμοῦ τοῦ θαλασσινοῦ ἔπους, πού χάρ σε τόση δόξα στή πατρίδα μας. Καί ὄχι μόνο δόξα, ἀλλά καί πολλά ἀγαθά.

ΖΟΥΜΕ ΕΥΤΥΧΩ

τίς καλύτερες ἡμέρες τῆς ναυτιλία μας, ὕστερα ἀπό τά χρόνια τῆς βαθειᾶς καί σκληρῆς κρίσης. Οἱ θαλασσινές δουλειές φαίνεται θά εἶναι κοντά μας καί γιά τό 1989 καί ἔτσι μακρυά ἀπό ἐμᾶς τό δεμένο καί ἀναπασχόλητο καράβι. Ἐκεῖνο πού διακρίνει τούς ἱκανούς

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMOS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

μας τῆς πλοιοκτησίας εἶναι ἡ φρόνηση καί οἱ ἐπιτυχημένες ἐνέργειες. Καί τοῦτο ἰσχύει γιά ὅλη τή «γκάμα» τῆς πλοιοκτησίας, μικρούς καί μεγάλους. Μελετημένες καί προσεγμένες οἱ ἀγορές τους καί σωστές οἱ πωλήσεις. Ποιός τό φανταζόνταν, οἱ Ἕλληνες, νά πωλοῦμε «σέκοντ χάντ» βαπόρια στούς Σκανδιναυούς. Ὡραῖα πᾶμε λοιπόν. Ἀλλά μέ πολλή προσοχή καί σύνεση, ὥστε ἡ ναυτιλία μας ὅλο καί περισσότερο νά ἰσχυροποιεῖται γιά νά εἶναι σέ θέση νά ἀντιμετωπίζει τίς μύριες διεθνεῖς διοικητικές καί ἄλλες δυσκολίες πού συνεχῶς δημιουργοῦνται.

ΘΑ ΓΥΡΙΣΩ ΤΩΡΑ ΣΤΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ. Ὁ παράγοντας ἄνθρωπος πού τόν λησμονοῦμε, λές καί μπορεῖ νά γίνει τίποτα χωρίς τόν ἄνθρωπο. Καί γράφω τόν λησμονοῦμε γιατί μέ θλίβει ὅτι δέν τιμοῦμε, ὅπως καί ὅσο πρέπει τόν ἄνθρωπο πού προσφέρει. Καί πολλές φορές ὄχι μόνο δέν τόν τιμοῦμε ἄλλα ψάχνουμε πῶς θά ὑποτιμήσουμε καί τήν προσφορά καί τόν ἄνθρωπο. Καί ἀκόμη λάθος ὅταν δέν ξεχωρίζουμε τόν ὁλοκληρωμένο ἄνθρωπο ἀπό τόν σκέτο παραδοποιό, τόν ἀδιάφορο γιά τόν συνάνθρωπό του καί τό κοινωνικό σύνολο. Κάποτε θά πρέπει νά γίνεται ὁ διαχωρισμός. Αὐτές οἱ σκέψεις μοῦ ἔρχονται στό νοῦ ἀναλογιζόμενος τίς ἀπώλειες τῆς φετεινῆς μας χρονιᾶς.

ΚΑΙ ΑΡΧΙΖΩ ἀπό τόν ἀξέχαστο Μανώλη Κουλουκουντῆ, πού τόσες φορές τίμησε καί στόλισε τίς σελίδες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ τίς σκέψεις του, ἀνάλυση τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς, τίς εἰσηγήσεις του καί τήν εἰλικρινή του συμβουλή. Ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς μᾶς ἔφυγε τό περασμένο καλοκαίρι. Τό ἄγγελμα τοῦ θανάτου του ἔφερε, καλοκαιριάτικα, ρίγη σέ ὅλους πού τόν ἐγνώριζαν καί στούς ἄλλους, πολλούς, πού εἶχαν ἀκούσει τό θρύλο Μανώλης Κουλουκουντῆς. Μιά ὡραία, γλυκειά μορφή, μέ δημιουργική ἐπαγγελματική ναυτιλιακή δράση καί δραστηριότητα μέχρι τά τέλη του. Ἀλλά καί μιά ζωή γεμάτη προσφορά στόν συνάνθρωπο, στόν συνάδελφό καί μή. Δέν τοῦ ἔλειπε ὁ καλός, ὁ γλυκύς λόγος, ἡ ἐνθάρρυνση στούς νεώτερους, ἡ συμπαράσταση καί ἀρωγή στούς συνομιλήκους. Καί παράλληλα, ἀνεξάντλητη ζωγραφική παραγωγή. Ἀσταμάτητη ἡ ναυπήγηση παλαιῶν καί καινούριων καραβιῶν ἀπό τά χέρια του, μέ τό μικρό πινελάκι καί τά χρώματα. Ἀπό μνήμης μποροῦσε νά ζωγραφίσει τό σύνολο, ὅλα τά βαπόρια πού εἶχαν ἀγορασθεῖ ἀπό τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές ἀπό τόν πρῶτο παγκόσμιο πόλεμο μέχρι καί τόν δεύτερο (βέβαια τότε ἡ κάθε ἐφοπλιστική οἰκογένεια ἀριθμοῦσε 2-3 βαπόρια, πού οἱ σημερινές ντουζίνες στόλοι!). Γνώριζε τά ὀνόματα τά παλιά τους καί τά νέα, ὅλα τά χαρακτηριστικά.

Ἕνα ζωντανό «Λλόυδ΄ς Ρέτζιστερ Μπούκ». Καί πολλά ἄλλα μπορεῖ νά γραφτοῦν γιά τόν ἀξέχαστο Μανώλη Κουλουκουντῆ καί τήν προσφορά του στή ναυτιλία. Καί ὅμως ὁ ὡραῖος αὐτός ἄνθρωπος πικράθηκε καί ἀπό φίλους καί ἀπό συναδέλφους καί οὐδέποτε τιμήθηκε ὅσο ἔπρεπε ἐν ζωῇ. Εὐτυχῶς τώρα τιμᾶται ἡ μνήμη του. Καί ἔχουμε καί τά βιβλία του πού θά τόν κρατοῦν γιά πάντα κοντά μας. Θά μᾶς λείψει πολύ ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς. Ψάχνω νά βρῶ διάδοχό του ἀλλά δυσκολεύομαι.

ΚΑΙ ΣΑΝ ΚΕΡΑΥΝΟΣ ΕΝ ΑΙΘΡΙΑ, ἄλλη μιά ἀπώλεια τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας, ἦλθε νά μᾶς συγκλονίσει τόν περασμένο Νοέμβριο. Ἡ Χριστίνα Ὠνάση, ἡ κόρη τοῦ μεγάλου θαλασσοκράτορά μας τοῦ Ἀριστοτέλη Ὠνάση, βρίσκει τό θάνατο στήν Ἀργεντινή, στόν τόπο πού ἔζησε καί ξεκίνησε ὁ πατέρας της τή δημιουργία του, ὅπου πῆγε νά συναντήσει φίλη τῶν παιδικῶν της χρόνων. Ὁ κόσμος ταράχθηκε μέ το χαμό τῆς ἄμοιρης κοπέλας, πού εἶχε γνωρίζει τόσες λύπες στή ζωή της. Καί πιό πολύ ἀπό ὅλους ἔκλαψε ἡ Ἑλλάδα καί ὁ ἄλλοτε ἑλληνισμός τῆς Μικρασίας, πού παιδί της ἦταν ὁ Ὠνάσης. Ἡ ἐφοπλιστική οἰκογένεια φτώχυνε μέ τό χαμό τῆς Χριστίνας καί ἡ μόνη παρηγορία εἶναι ὅτι συνεχιστές τοῦ ἔργου της τυχαίνει νά εἶναι ἄνθρωποι σάν τόν δικό μας Παῦλο Ἰωαννίδη, τόν Στέλιο Παπαδημητρίου, τόν καθηγητή Γεωργάκη καί ἄλλους. Αὐτοί ὑπόσχονται καί ἐγγυοῦνται τή τήρηση τῆς ἑλληνικότητας τῆς Ὠνάσειας δημιουργίας, μέ τό στόλο καί μέ τό ἐμπνευσμένο ἔργο αἰωνιότητας πού ἄφησε ὁ Ἀριστοτέλης Ὠνάσης, τό Ἵδρυμα στό ὄνομα τοῦ ἀδικοχαμένου γυιοῦ του Ἀλέξανδρου. Πολλά χρωστάει ἡ ναυτιλία καί ἡ Ἑλλάδα στή διεθνή προβολή καί ἐπιβολή της μεταπολεμικά (καί Ὀλυμπιακή Ἀεροπορία) στόν Ἀριστοτέλη Ὠνάση. Καί αὐτόν ἐν ζωῇ δέν τιμήσαμε. Ἀντίθετα καί ἐμεῖς καί ἡ Πολιτεία τόν πικράναμε. Τί κρίμα.

ΧΑΘΗΚΕ ΚΑΙ ΑΛΛΟΣ τῆς παλαιᾶς, σεβαστῆς φρουρᾶς τῶν πρωτοπόρων μας, ὁ καπετάν Νικόλας Κουλουκουντῆς, ἕνας ἀπό τά πέντε ἀδέλφια πού ἔκτισαν τόν οἶκο Ρεθύμνη - Κουλουκουντῆ, πού ἀκόμη τό ἄκουσμά του προκαλεῖ σεβασμό στό ἀγγλικό Σίτυ. Πέθανε ὁ Καπετάν Νικόλας στά 95 χρόνια του, σεμνά καί ἥσυχα, ἀφήνοντας πίσω σπουδαῖα καί ἄξια παιδιά, πού συνεχίζουν τό ἔργο του. Σάν τώρα τόν θυμᾶμαι, πρίν λίγους μῆνες στό Καθεδρικό Ναό, στήν Ἁγία Σοφία, νά ἔρχεται νά προσευχηθεῖ. Τόν ρώτησα τά διάφορα καί μετά γιά τόν κύρ Μανώλη Κουλουκουντῆ. Μοῦ λέγει, «ἐκεῖνος εἶναι πιό νέος ἀπό μένα ἀλλά ἐγώ νομίζω στέκομαι καλύτερα. Ἐκεῖνος ἔχει τά πόδια του καί εἶναι νεώτερός μου». Τό ἔλεγε καί χαιρόταν ὅτι σέ τέτοια προχωρημένη ἡλικία πραγματικά στεκόνταν πολύ καλά. Λίγους μῆνες μετά μᾶς ἔφυγε ὁ Μανώλης καί λίγο ἀργότερα ὁ καπετάν Νικόλας. Ὁ Θεός νά τούς ἀναπαύσει καί ἡ ναυτιλία καί οἱ ἄνθρωποί της νά θυμοῦνται καί νά τιμοῦν τίς σπουδαῖες καί σεβαστές της μορφές.

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΕΙΜΝΗΣΤΟΥ Καπετάν Νικόλα Κουλουκομντῆ ἔφερε μιά ἀνείπωτη τραγωδία. Ἀθελά του ὁ ἄνθρωπος τράβηξε μαζί του τόν λαμπρό νέο Μηνᾶ Κουλουκουντῆ, γυιό τοῦ σπουδαίου αὐτοῦ ἄνδρα Γιάννη Κουλουκουντῆ, πού ἐπί χρόνια κυβέρνησε τό COMMITTEE. Ὁ Μηνᾶς Κουλουκουντῆς χάθηκε στό φοβερό ἀεροπορικό δυστύχημα τοῦ ἀεροπλάνου τῆς «Πανάμ», πού ταξιδεύοντας γιά τή Νέα Ὑόρκη πῆρε μαζί του δύο - τρεῖς ἑκατοντάδες ἀθῶες ψυχές πού σήκωνε πάνω του, καθώς καί ἄλλους, πού ἀνύποπτοι κοιμόνταν στά κρεβάτια τους, στό γραφικό αὐτό χωριό τῆς Σκωτίας. Τό ἀπίστευτο καί σκληρό νέο πώς στό δυστύχημα αὐτό χάθηκε ὁ Μηνᾶς Κουλουκουντῆς συγκλόνισε τήν ἐφοπλιστική οἰκογένεια. Σκέτος σεισμός ἦταν ἡ φοβερή εἴδη τοῦ χαμοῦ τοῦ Μηνᾶ Κουλουκουντῆ, τοῦ καλοῦ οἰκογενειάρχη, τοῦ σπουδαίου συναδέλφου μέ λαμπρό μέλλον, τοῦ πνευματικοῦ καί ἀνήσυχου νέου πού τόσα εἶχε ἀκόμη νά προσφέρει στό κοινωνικό σύνολο. Θά τόν στερηθεῖ ἡ φαμίλια του, ἡ σπουδαία Μητέρα του, πού τῆς ἔγραψε ἡ μοίρα νά δεχθεῖ τέτοιο μεγάλο πόνο καί ὅλοι μας πού ἔτυχε νά εἴχαμε χαρεῖ τή ζεστασιά τοῦ Μηνᾶ.

ΚΑΤΕΧΟΜΕΝΟΣ ὑπό τό κράτος βαθειᾶς συγκίνησης καί θλίψης ἔγραψα τίς γραμμές αὐτές γιά τά «Ναυτικά Χρονικά», πού ἐτιτλοφόρησα Ναυτιλιακά καί Ἀνθρώπινα. Εἶχα σκοπό νά γράψω γιά τά Ἀνθρώπινα, ἐννοώντας τήν ἄλλη παρουσία τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστή, στόν κοινωνικό καί πολιτιστικό χῶρο καί ἴσως νά μιλοῦσα καί γιά τίς πολλές ἀπουσίες μεγιστάνων τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας. Παρασύρθηκα ἀπό τήν συγκίνηση τῶν προσφάτων τραγωδιῶν καί ἰδίως τήν πιό πρόσφατη τοῦ Μηνᾶ Κουλουκουντῆ καί ἔτσι ἀναφέρθηκα στίς ἀπώλειες τοῦ '88.

Η ΖΩΗ ΟΜΩΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ, ὅπως καί πρέπει. Ἡ ναυτιλία μας ταξιδεύει σέ καλούς καιρούς. Τό 1989 ἂς εἶναι χρονιά εὐτυχίας καί εὐημερίας σέ ὅλους πού ἔχουμε ἀφιερώσει τή ζωή μας σ' αὐτή.

ΚΑΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΧΡΟΝΙΑ

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Τό δύσκολο παρόν καί τό προβληματικό μέλλον

Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ, Ἐπιτίμου Προέδρου Ε.Ε.Ε

Ὁ κεντρικός προβληματισμός τῆς ἐφετεινῆς εἰδικῆς ἐκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» σχετικά μέ τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι μία ἀκόμη ἀπόδειξη τῆς ἀγωνίας ἑνός ἐντύπου πού ἐπί πολλές δεκαετίες παρακολούθησε τίς ἐξελίξεις καί πολύ συχνά εἶχε ἐνεργό παρέμβαση καί συμμετοχή σ' αὐτές. Καθώς ἦταν παράλληλη ἡ ἰδική μου ἀνάμειξη στά κοινά τοῦ ἐφοπλισμοῦ μέ ἐκείνη τοῦ ἀειμνήστου Δημητρίου Κωττάκη, αἰσθάνομαι, ὅπως κάθε χρόνο, τήν ἀνάγκη νά ξαναφέρω στή μνήμη τῶν νεωτέρων τούς κοινούς ἀγῶνες, τίς κοινές ἀγωνίες, καί τά σημαντικά ἐπιτεύγματα πού στίς δεκαετίες τοῦ '50 καί τοῦ '60 ἔφεραν τήν ἀποδεκατισμένη ἀπό τόν πόλεμο ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία στήν πρώτη θέση παγκοσμίως.

Ἀποτελεῖ, ἐπομένως, γιά μένα γεγονός σημαντικό ὅτι τά «Ναυτικά Χρονικά» παραμένουν ὄχι ἁπλῶς μία ἔκδοση καταγραφῆς τῶν γεγονότων ἀλλά, κυριώτατα, μία διαρκή συνείδηση ἐν ἐγρηγόρσει τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Εἶναι μάλιστα τόσο ἀναγκαία ἡ διαρκής ἐπισήμανση τῶν προβλημάτων, ὅσο αὐτά πληθύνονται καί ὅσο οἱ διαρκῶς μεταβαλλόμενες συνθῆκες ἐπιβάλλουν τήν διαρκή προσαρμογή σ' αὐτές.

Τό 1988 ἐδημιούργησε μεικτά αἰσθήματα στόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό: Ἡ παρατεινόμενη περίοδος ἀνακάμψεως τῶν ἰσχυρῶν οἰκονομιῶν σέ συνδυασμό μέ τίς νέες μεταφορικές ἀνάγκες τῶν «νέων βιομηχανικῶν χωρῶν» (N.I.C.s.) ἀπετέλεσε πηγή αἰσιοδοξίας, ἔστω καί βραχυπρόθεσμης. Νέες ἐπιχειρηματικές εὐκαιρίες ἐμφανίσθησαν καί ὁδήγησαν στό «ξεθάρρεμα» πού ἴσως στό μέλλον ἀποδειχθεῖ κάπως πρόωρο. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, οἱ θετικές διεθνεῖς ἐξελίξεις συνοδεύτηκαν ἀπό τό συνεχιζόμενο κλίμα «σκωτικῶν λουτρῶν» στό χῶρο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, μέ τήν συνέχιση τῶν θετικῶν δηλώσεων καί τῶν ἀρνητικῶν ἐνεργειῶν πού τά τελευταῖα χρόνια χαρακτηρίζουν αὐτό πού ὀνομάζεται — ἀλλά σίγουρα δέν εἶναι — ἑλληνική ναυτιλιακή πολιτική.

Ἡ ἔξοδος τῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία συνεχίσθηκε μέ ρυθμούς ἀμείωτους ἄν ὄχι ἐπιταχυνθέντες, ἐνῶ οἱ παρεμβάσεις τῆς Πολιτείας ἔδωσαν, γιά μία ἀκόμη φορά, τό στίγμα τοῦ παίζειν ἐν οὐ παικτοῖς.

Εἶναι πάνω ἀπό τριάντα χρόνια πού ὑποστηρίζω ὅτι τό Ἑλληνικό Κράτος, ἐφ' ὅσον γιά λόγους πού συνήθως ἐγγίζουν τήν δημοκοπία, δέν ἔχει τό θάρρος νά βοηθήσει τήν ναυτιλία, θά ἔπρεπε τουλάχιστον νά μήν τῆς παρεμβάλλει ἐμπόδια. Τόσο ὡς πηγή Ἐθνικοῦ πλούτου, ὅσο καί ὡς δραστηριότης πού δίδει μιά σημαντική διεθνή φωνή στήν Ἑλλάδα, ἡ ναυτιλία θά ἔπρεπε νά θεωρεῖται χῶρος ἀπαραβίαστος ἀπό πολιτικές καί μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Ὅμως, ἡ πραγματικότης εἶναι πολύ διαφορετική. Ὅταν ἡ Πολιτεία, τά τελευταία ἰδίως χρόνια καί μέσα στά πλαίσια τῆς χειρότερης μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, δείχνει «δυσμενή ἀδιαφορία» καί μέ τήν μεγαλύτερη εὐκολία ἀπεργάζεται μέτρα βραχυπρόθεσμης λαϊκιστικῆς ἀποδόσεως ἀλλά μακροπρόθεσμα δολοφονεῖ τήν χρυσοτόκο ὄρνιθα, τό καλύτερο πού μπορεῖ κανείς νά ἐλπίζει εἶναι ἡ μή ἀνάμειξη.

Πολύ πρόσφατα εἴχαμε ἕνα παράδειγμα τῆς ἀδυναμίας τοῦ κράτους, τῆς κυβερνήσεως, νά ἀντιληφθεῖ τήν ἱεράρχιση τῶν προτεραιοτήτων, ὅταν τεράστια ποσά τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως ἀπεκαλύφθη ὅτι θά διοχετευθοῦν στήν κατασκευή τοῦ κτιρίου πού θά στεγάσει μελλοντικά τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Δηλαδή, τά χρήματα πού προορίζονται γιά τή δημιουργία τῶν στελεχῶν, τοῦ ἔμψυχου δυναμικοῦ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, θεωρήθηκε ὅτι θά ἀποτελέσουν πιό παραγωγική ἐπένδυση ἄν γίνουν τοῖχοι καί ἐπιπλα! Ὁ παραλογισμός στήν ἀποθέωσή του...

Λησμονεῖται, γιά ἄλλη μιά φορά, ἀπό τούς κυβερνῶντες, ὅτι τό σύγχρονο πλοῖο εἶναι ἕνα πολύπλοκο σύστημα πού ἀπαιτεῖ ἰδιαίτερα ἐκπαιδευμένα στελέχη. Ὅταν μάλιστα ὁ διεθνής ἀνταγωνισμός ὁδηγεῖ πολλούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές σέ ἄλλες σημαῖες, μέ πληρώματα ἀπό χῶρες τοῦ τρίτου, συνήθως, κόσμου, ὁ μοναδικός ὀμφάλιος λῶρος πού θά μποροῦσε νά διατηρηθεῖ μέ τήν πατρίδα θά ἦσαν οἱ ἄριστα ἐκπαιδευμένοι Ἕλληνες πλοίαρχοι καί ἀξιωματικοί. Γιά τόν λόγο αὐτό, ὁ Ἑλληνικός Ἐφοπλισμός ἐστήριξε πάντοτε τήν ναυτική ἐκπαίδευση, εἴτε μέ ἀτομικές δωρεές — καί εἶμαι ὑπερήφανος διότι ὑπῆρξα ἀπό τούς πρώτους στόν τομέα αὐτό, ἐδῶ καί 25 χρόνια — εἴτε μέσω τῆς ἀφειδοῦς χρηματοδοτήσεως τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως. Τώρα, ἀκόμη καί τό πρόγραμμα αὐτό τίθεται σέ κίνδυνο ἀπό τήν κρατική παρέμβαση, πού γιά ἄλλη μιά φορά εἶναι ἀποπροσανατολιστική καί ἄρα ἐπικίνδυνη.

Ἀλλά ἡ σημαντικώτερη ἐξέλιξη, πού διαφαίνεται στόν ὁρίζοντα, εἶναι ἡ νέα κατάσταση πού τείνει νά δημιουργηθεῖ στά πλαίσια τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος γιά τίς ἐθνικές ναυτιλίες τῶν δώδεκα κρατῶν-μελῶν. Ἡ προεξάρχουσα τάση εἶναι νά ὑπάρξουν Εὐρωπαϊκές σημαῖες κάτω ἀπό τήν ὀμπρέλλα μιᾶς «κοινοτικῆς σημαίας» καί παράλληλα, ἄν παληθευθοῦν οἱ χειρότεροι φόβοι, νά πεκταθεῖ ἡ ἔννοια τοῦ προστατευτισμοῦ, ἡ Fortress Europe, καί στά μετ φερόμενα ἀπό καί πρός τήν Κοινότητ φορτία. Δέν εἶναι ἄλλωστε ἐκτός αὐτ τοῦ πνεύματος καί κάποια σχέδια τ Βρεταννικοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκον μικῶν γιά τήν φορολόγηση τῶν ξένων ταιριῶν πού ἔχουν ἕδρα τό Ἡνωμέν Βασίλειο, ἀνάμεσα στίς ὁποῖες εἶναι κ πάμπολλες ἀνθοῦσες ἑλληνικές ἐφ πλιστικές - ναυτιλιακές ἑταιρίες.

Οἱ εὐθύνες τῆς ἑλληνικῆς Πολιτεί καί τῆς ἐκροσωπήσεως τόσο τοῦ ἑλλ νικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὅσο καί τῶν ἑλλην κῶν ναυτεργατικῶν ἑνώσεων εἶναι σ μαντικές. Χάθηκε πολύτιμος χρόνος, ταν στίς εὐρωπαϊκές διεργασίες ἡ ἑλλ νική συμμετοχή ἦταν χαλαρή καί πλη μελής. Τώρα πολύ λίγα μποροῦν νά γ νουν γιά τήν ἀποτροπή τῆς διαμορφ σεως μιᾶς κοινοτικῆς ναυτιλιακῆς πολ τικῆς πού θά ἔχει καί ἄμεσο ἀποτέλ σμα τήν αὔξηση τοῦ κόστους λειτουρ γίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐκεῖ πο ὑπάρχουν ἀκόμη δυνατότητες, εἶν στήν καταβολή κάθε δυνατῆς προσπ θειας γιά τήν ἀποτροπή μέτρων πρ στατευτισμοῦ πού θά μποροῦσαν νά κ ποκλείσουν de facto τά ὑπό μή κοινοτ κή σημαία ἑλληνόκτητα πλοῖα ἀπό τί μεταφορές φορτίων τῆς μεγαλύτερη ἐμπορικῆς δυνάμεως στόν κόσμο, ποι εἶναι ἡ Εὐρώπη τῶν 12.

Πιστεύω ὅτι τό 1989 θά ἀποτελέσε ἔτος- κλειδί. Ἀπό 1.1.1989 ἀνέλαβε νέ Ἐπιτροπή στήν ΕΟΚ, μέ νέο Ἐπίτροπ γιά τά ναυτιλιακά θέματα. Τόν Ἰούνι θά ἐκλεγεῖ γιά μία 5ετία τό νέο Εὐρω παϊκό Κοινοβούλιο, στό ὁποῖο τά θέμα τα τῆς ναυτιλίας ἔχουν τύχει ἰδιαιτέρα προσοχῆς. Χρειάζεται λοιπόν γρήγορ ὀργάνωση ἑνός lobby σέ ὅλα τ ἐπίπεδα-κράτη, τεχνοκρατικῶν, ἐφοπλι στικῶν καί ναυτεργατικῶν ἑνώσεων. Εἶ ναι πρός τό μακροπρόθεσμο συμφέρο ὅλων νά παραμείνει ἡ ναυτιλιακή δρα στηριότης ἐκτός ὁποιουδήποτε προστα τευτικοῦ (δηλαδή περιοριστικοῦ) κοινο τικοῦ καθεστῶτος.

Ἔφθασε ὁ καιρός νά γίνει ἀντιληπτό ὅτι ἡ προσαρμογή στίς ἑκάστοτε μετα βαλλόμενες συνθῆκες δέν πρέπει νά εἶ ναι, ὅπως ὑπῆρξε κατά τά τελευταῖα χρόνια, παθητική, ἀλλά πρέπει ὅλοι οἱ ἀμέσως ἤ ἐμμέσως ἐνδιαφερόμενοι νά ἀντιληφθοῦν ὅτι εἶναι ἀπαραίτητη ἡ ἐ νεργός συμμετοχή καί ἡ προσπάθεια προσδιορισμοῦ τῶν ἐξελίξεων.

Εὔχομαι ἡ προσπάθεια ὅλων, ὅσοι ἔ χουν δώσει τή ζωή τους γιά τήν ναυτι λία — καί ἡ ψυχή τῶν «Ναυτικῶν Χρονι κῶν» εἶναι ἀπό τήν ἵδρυσή τους δοσμέ νη σ' αὐτήν — νά ἔχει τό 1989 θετικό ἀ ποτέλεσμα.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΝ ΤΗ ΕΥΗΜΕΡΙΑ

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ, Προέδρου τῆς ΙΝΤΕΡΤΑΝΚΟ

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ ἑλληνική ναυτιλιακή ἐπιχείρηση εἶναι ὑγιέστατη μέ τά σημερινά δεδομένα στίς ναυλαγορές πετρελαιοφόρων καί ξηρῶν φορτίων. Ἐν τούτοις ποτέ δέν ὑπῆρξε πιό μεγάλη ἀπειλή στή κυριαρχία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ δαιμόνιου στό πλαίσιο τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Εἴμαστε ὁ πρῶτος ναυτιλιακός λαός, ἀπό ἀπόψεως ἰδιοκτησίας πλοίων. Σ' αὐτή τή θέση φθάσαμε λόγω τῆς ἐμπορικῆς μας ἱκανότητας ἀλλά καί λόγω τῶν ναυτιλιακῶν παραδόσεων καί τῆς ἱστορικῆς μας ἀνταγωνιστικότητας. Μᾶς λένε ἐπίσης, ὅτι ἡ ἐπιτυχία τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη στηρίζεται, κατά μεγάλο ποσοστό, στήν εὐελιξία του.

Κάποιος Βρεταννός ἐφοπλιστής εἶπε πρόσφατα ὅτι τό μεγάλο πρόβλημα τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας ἦταν ἡ αὐτόματος διασύνδεση ναυτιλιακῆς δραστηριότητας καί ἐθνικοῦ νηολογίου. Αὐτό εἶπε, ἐπέφερε τή πτώση τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας. Ἡ πίστη τῶν Ἄγγλων πλοιοκτητῶν στή Σημαία τους δέν ἔκανε τίποτα οὔτε γιά τήν ἐπιβίωση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ οὔτε τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως.

Ποιά λοιπόν εἶναι ἡ πλέον συμφέρουσα λύση γιά τή διάσωση τῆς Ἑλληνοκτήτου ναυτιλίας; Λέγω διάσωση γιατί ἀπειλεῖται σήμερα ἡ θέση μας χωρίς κάν νά τό καταλαβαίνουμε. Ἐνῶ κάποτε εἴχαμε τό φθηνότερο ἐργατικό χέρι ἀπό τίς παραδοσιακές ναυτιλιακές χῶρες, σήμερα, σάν Σημαία, εἴμαστε πιό ἀκριβοί ἀκόμη καί ἀπό τούς Νορβηγούς. Ἀλλά δέν φθάνει πού ἡ Νορβηγική Σημαία (NIS) ἔχει γίνει πιό φθηνή. Οἱ Νορβηγοί ἔχουν καί τό πλεονέκτημα τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως διά μέσου τοῦ συστήματος τῆς φορολογικῆς ἐκπτώσεως πού παραχωρεῖται σ' ἐπενδυτές στή Ναυτιλία. Ἀφ' ἑνός λοιπόν, ὁ ἐφοπλιστής δέν βάζει πεντάρα — τά βάζει ὅλα τά χρήματα ὁ φορολογούμενος, ὁ δέ φορολογούμενος δέν βασίζει τήν ἐπένδυσή του σ' ἐμπορικά κριτήρια γιατί ἐξασφαλίζεται ἡ ἐπένδυσή του ἀπό ἐπιστροφή φόρου στήν ἴδια οἰκονομική χρήση. Μ' αὐτό τό σύστημα, τά περίφημα K/S, ἔχουν ἐπενδύσει τά τελευταῖα δύο χρόνια περί τά δολλάρια ΗΠΑ 2,500.000.000 στή ναυτιλία, πρός ὄφελος ὅλης τῆς ναυτιλιακῆς τάξεως τῆς χώρας. Πῶς νά χάσει ὁ ἐφοπλιστής; Καί πῶς νά χάσει καί ὁ ἐπενδυτής; Ἀκόμη καί ὁ Νορβηγός ἀξιωματικός εἶναι κερδισμένος γιατί, ἄν καί λίγες οἱ θέσεις οἱ ὁποῖες δημιουργοῦνται σέ κάθε πλοῖο πού ἐγγράφεται στό Διεθνές Νηολόγιο



τῆς Νορβηγίας, τό σύνολο τῶν θέσεων εἶναι ἀναμφισβήτητα πιό ψηλό ἀπ' ὅτι θά ἦταν πρίν τή μοιραία πτώση τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ὑπό τό προηγούμενο καθεστώς.

Θά παραμείνω στό παράδειγμα τῶν Νορβηγῶν γιατί εἶναι χαρακτηριστικό μᾶς χώρας μέ ναυτιλιακή συνείδηση. Ἐκτός ἀπό τή προσπάθεια τῆς Νορβηγίας νά ἐπαναφέρει μέ κάθε τρόπο τήν ἱστορική της ναυτιλιακή ἀνταγωνιστικότητα, παράλληλα καταβάλλει μεγάλες προσπάθειες νά ἐξαπλώσει τόν ἐμπορικό ὁρίζοντα τοῦ ἐγχωρίου ἐφοπλιστικοῦ κόσμου διά μιᾶς συστηματικῆς διαφημιστικῆς προσπάθειας σέ συντονισμό μέ τόν ἰδιωτικό ναυτιλιακό παράγοντα. Ἐπανειλημμένα ἔχει ἀκουστεῖ ὅτι ἡ Νορβηγική Πρεσβεία σέ μιά χώρα ὀργανώνει σεμινάριο ἤ δεξίωση γιά τό τοπικό ἐμπορικό ἤ καί βιομηχανικό κόσμο στήν ὁποία ἐμφανίζεται κοινή ἀποστολή τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καί τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν τῆς Νορβηγίας.

Πόσες φορές ἔχει ἀκουστεῖ μιά τέτοια κοινή προσπάθεια ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους μέ τόν ἰδιωτικό φορέα; Δυστυχῶς τό ἀντίθετο συμβαίνει μέ μᾶς. Τελευταῖα ἤμουνα σέ μιά ἀναπτυσσόμενη χώρα ἡ ὁποία ἔχει τεράστιες θαλάσσιες μεταφορικές ἀνάγκες οἱ ὁποῖες ἀπασχολοῦν πολλά Ἑλληνόκτητα πλοῖα. Θεώρησα φυσικό νά τηλεφωνήσω στόν Ἕλληνα Πρέσβη γιά νά τόν ἐνημερώσω σχετικά μέ τίς ἐπαφές πού εἶχα μέ τά κρατικά καί ἰδιωτικά ἱδρύματα τῆς χώρας αὐτῆς. Ἔμεινα κατάπληκτος ἀπό τήν ἄγνοια πού εἶχε ὅσον ἀφορᾶ τίς συναλλαγές μεταξύ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καί τοπικῶν ἐξαγωγέων. Οὔτε ἕνας ἐφοπλιστής εἶχε περάσει νά τόν δεῖ στή διάρκεια τῆς 4ετοῦς θητείας του καί οὔτε εἶχε ἀκούσει ἀπό τήν Ἑλλάδα περί ναυτιλιακῶν σχέσεων Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν μέ τή συγκεκριμένη χώρα.

Πρέπει νά ὁμολογήσουμε ὅτι ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου στό παρελθόν μᾶς ἔχει ἐφησυχάσει. Ἡ ἑλληνόκτητος ναυτιλία ἔγινε ἡ πρώτη στό κόσμο διότι εἴχαμε ἀνταγωνιστικό κόστος σά δεύτερο σκέλος τῆς ἐπαγγελματικῆς μας δραστηριότητας. Κατά τή διάρκεια τῆς κυριαρχίας τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, οἱ Νορβηγοί (καί ἄλλες χῶρες), ἔκαναν τό κόπο νά μελετήσουν τή σημασία τῆς θάλασσας στό πλαίσιο τῶν ἐθνικῶν τους συμφερόντων καί ἔδωσαν τή δέουσα σημασία στήν ἐπιβίωση μιᾶς βιομηχανίας πού ἐμεῖς εἴχαμε σά δεδομένη. Σήμερα βλέπουμε τίς ἐπιπτώσεις τῆς ἀδράνειάς μας αὐτῆς καί ἀρχίζουμε νά αἰσθανόμαστε τή μειονεκτική θέση στήν ὁποία ἔχουμε περιέλθει.

Ὅσο περνᾶ ὁ χρόνος τόσο πιό μεγάλη θά εἶναι ἡ πρόκληση.

Πρῶτον, παραμένουμε μιά ναυτιλία χωρίς τήν ὑποστήριξη ἐθνικῆς ἐμπορικῆς δυναμικότητας (ἀφοῦ ἀφήνουμε π.χ. τούς Βούλγαρους νά μεταφέρουν τίς λίγες ἐξαγωγές πού ἔχουμε).

Δεύτερον, ἔχουμε χάσει τήν ἀνταγωνιστικότητά μας στό πλαίσιο τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Τρίτον, δέν ἔχουμε κρατική ὑποστήριξη στήν ἐπιστράτευση τῶν οἰκονομικῶν μέσων τά ὁποῖα θά μᾶς χρειασθοῦν στή διαμορφούμενη νέα πραγματικότητα ὅπου οἱ ἀνάγκες κεφαλαίου θά εἶναι πολύ μεγαλύτερες καί,

Τέταρτον, ἡ ναυτιλιακή μας παράδοση ἐξαφανίζεται σιγά-σιγά ἀπό τά προβλήματα τά ὁποῖα ἀντιμετωπίζουμε στή ναυτική ἐκπαίδευση καί στή προσέλκυση τῆς νέας γενιᾶς πρός τή θάλασσα. Ἡ μελλοντική γενιά τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν δέν θά προέρχεται ἀπό τό ναυτιλλόμενο κόσμο ὁ ὁποῖος ἔχει συμβάλει τόσο ζωντανά στή διεθνή θέση τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου σήμερα.

Ἐάν δέν μποροῦμε νά ἔχουμε ἀπαιτήσεις ἀπό τό κράτος γιά τήν ἐνίσχυση τῆς θέσης μας στό διεθνή χῶρο, τότε δέν πρέπει νά συνδέσουμε τή τύχη μας μέ τήν Ἐθνική Σημαία. Ἀντίθετα, ἡ ἐπαγγελματική μας ἐπιβίωση θά ἐξαρτηθεῖ ἀπό τήν εὐελιξία μας. Μόνον ἔτσι μποροῦμε νά προσβλέπουμε στή διάσωση τοῦ ἱστορικοῦ μας ρόλου στή παγκόσμια ναυτιλία. Καί μόνον ἔτσι θά μπορέσουμε νά ὑπηρετήσουμε τά συμφέροντα τῆς ἀγαπημένης μας Πατρίδας, παράλληλα μέ τά δικά μας.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΚΕΝΟ

Τοῦ κ. ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, Προέδρου τῆς ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚ(

Τά τελευταῖα χρόνια ζήσαμε καί ζοῦμε καί παρακολουθοῦμε φοβᾶμαι ἀδιάφοροι, τό φαινόμενο τῶν παραγωγικῶν σχολῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Εἶναι κρῖμα, εἶναι κατάντια.

Διερωτῶμαι ἐάν εἶναι δυνατόν νά ὑπάρχει κάποιος ὁ ὁποῖος νά ἀσχολεῖται οὐσιαστικά καί νά ζῆ τήν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία καί νά δέχεται αὐτήν τήν κατάσταση. Νά μήν αἰσθάνεται ἀπογοήτευσιν, πικρία ἀλλά καί ἀνησυχίαν.

Τό μεγαλύτερο, οὐσιαστικότερο, σπουδαιότερο, τό ἐκ τῶν οὐκ ἄνευ εἰς τό πλοῖον, πάντα καί σήμερα, γιά νά «δουλεύουν ὅλα ρολόϊ» εἶναι ἀπαραίτητα ἡ ἱεράρχησις ὑποχρεώσεων, καθηκόντων, εὐθυνῶν καί δικαιωμάτων ἑνός ἑκάστου ἐπί τοῦ πλοίου.

'Η ἱεράρχησις κατά βάσιν σημαίνει τήν κατανομήν τῶν ὡς ἄνω δηλαδή τῶν ὑποχρεώσεων, τῶν καθηκόντων, τῶν εὐθυνῶν καί τῶν δικαιωμάτων.

'Η ἱεράρχησις ὅμως αὐτή εἶναι συνυφασμένη μέ δύο λειτουργίες αἱ ὁποῖαι διέπουν τά πάντα.

Τήν πειθαρχίαν καί τήν εὐθύνην.

'Η ἀπουσία καί τῶν δύο ἤ ἔστω τῆς μίας εἰς ὅλας τάς ἐκδηλώσεις τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καί κοινωνικῆς δομῆς τό μόνον πού φέρει εἶναι ἀναστάτωσιν.

Καί ἡ ἀπουσία αὐτή μέ συνέπεια τήν ἀναστάτωσιν ἐάν συμβεῖ ὁπουδήποτε εἰς τήν ξηράν εἶναι δυνατόν νά ἔχη σοβαρά ἐπακόλουθα καί σοβαρές συνέπειες οἰκονομικές, κοινωνικές, κλπ.

Δέν ἀναφέρομαι βέβαια εἰς τόν στρατόν διότι ἐκεῖ ἡ ἀπουσία τῶν στοιχείων αὐτῶν εἶναι ἀδιανόητος.

'Εκεῖ ὅμως πού τά ἐπακόλουθα καί οἱ συνέπειες τῆς ἀπουσίας αὐτῆς εἶναι πολύ κοντά εἰς τήν ἀνθρωπίνην ζωή εἶναι εἰς τό πλοῖον.

'Αλλοίμονον, ἐάν εἰς τό πλοῖον δεχθοῦμε τήν ἔλλειψιν ἱεράρχησης δηλαδή πειθαρχίας καί εὐθύνης. Καί ὁ πλοῦς δέν εὐοδοῦται καί ἡ ζωή τῶν ἐπιβαινόντων διακυβεύεται.

'Η ἱεραρχία ὅμως μέ τά στοιχεῖα τῆς εὐθύνης καί τῆς πειθαρχίας δέν εἶναι νεκρό γράμμα.

Εἶναι οὐσία καί ἐπιβάλλεται καί διά τῆς διδαχῆς ἀλλά καί διά τῆς κατάλληλης προπαίδειας ἐκείνων πού πρόκειται νά τήν ἐπιβάλλουν καί ἐκείνων πού πρόκειται νά τήν δεχθοῦν.

'Υπάρχει, βεβαίως, ὁ ἀντίλογος τῆς σχολῆς τῆς συνειδητῆς πειθαρχίας. Σύμφωνοι. 'Αλλά καί αὐτή θέλει μία καθοδήγηση καί ἕνα «φορμάρισμα».

Τά κλιμάκια τῆς ἱεραρχίας εἰς τό πλοῖον καί συγκεκριμένα ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι τά καλύπτουν πρέπει νά ἔχουν δύο ἀπαραίτητα στοιχεῖα.



Παιδείαν ἀνάλογον καί ἀναγκαίαν διά τήν θέσιν των καί ἔντονον αἴσθημα πειθαρχίας καί εὐθύνης διά τήν ἀποστολήν των καί τό καθῆκον των.

Τό πρῶτο στοιχεῖο, τῆς παιδείας, δέν εἶμαι ἐγώ ἐκεῖνος πού θά κρίνω ἐάν παρέχεται σωστό καί σωστά ἀπό τό ἐκπαιδευτικό προσωπικό τῶν Σχολῶν.

Πιστεύω ὅμως ὅτι οἱ καθηγηταί καί οἱ διδάσκαλοι τῶν Σχολῶν μοχθοῦν καί τροφοδοτοῦν μέ γνώσεις τούς μέλλοντας ναυτίλους.

Τό ἔργο τους ὅμως, ἀναφερόμενος εἰς τό δεύτερον στοιχεῖον, ἀναμφισβήτητα, εἶναι πίστις μου, δέν ὁλοκληρώνεται καί οἱ μαθητές τους δέν ἀποφοιτοῦν μέ τά ἰδανικά προσόντα ἑνός μέλλοντος "Ελληνα ναύτη.

Τούς λείπει, ἀλλοίμονον, ἡ πίστις εἰς τό μέλλον τους, τό ἰδανικό τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀποστολῆς καί προόδου τους, ἡ ἔννοια τοῦ μεγαλείου τῆς πατρίδος μας πού καλοῦνται νά ἐπιδείξουν στίς ξένες χῶρες, τό αἴσθημα τῆς εὐθύνης τους εἰς τήν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου καί ἔναντι τῶν συναδέλφων τους, μέ μία λέξι ἡ ἔννοια τῆς πειθαρχίας καί τῆς ἱεραρχίας καί ἔναντι τῶν ἰδίων καί ἔναντι τῶν ἄλλων συναδέλφων τους, ἀνωτέρων τους, κατωτέρων τους ἤ ἰσοβάθμων τους μέ τούς ὁποίους πρόκειται μαζί νά ἀναλώσουν τό μεγαλύτερο μέρος τῆς ζωῆς τους.

'Αντιθέτως φοβᾶμαι ὅτι τούς διακατέχει ἕνα αἴσθημα ἰσοπέδωσης τῶν πάντων.

Τό θέμα εἶναι ἀτελείωτο καί δέν προτίθεμαι, διότι οὔτε ἁρμόδιος οὔτε εἰδικός εἶμαι, νά τό ἀναλύσω περαιτέρω καί νά προτείνω λύσεις. Γιά αὐτό ὑπάρχουν καί καλοῦνται ἄλλοι, τεταγμένοι πρός τοῦτο, νά τό κάνουν.

'Εγώ θά περιοριστῶ εἰς τό νά ἀναφέρω ἴσως σκληρά, ἴσως ὠμά, ποιό κάτω μερικές προσωπικές διαπιστώσεις καί σκέψεις.

Σωστός ὁ πρώην ὑπουργός 'Εμπορ κῆς Ναυτιλίας κύριος Γιαννόπουλος ταν εἶπε εἰς μίαν του ὁμιλίαν: «Θά φ ρέσουν τήν στολή καί θά ποῦν καί ἕν τραγούδι».

Σωστός ὁ πρώην ὑπουργός 'Εμπορ κῆς Ναυτιλίας κύριος Παπαδόγγονα ὅταν ἔκλεισε τήν Σχολή Μηχανιώνα καί ἐχάθη ὁλόκληρος ἐκπαιδευτικός χρόνος, μή ὑποκύψας εἰς τόν ἐκβια σμόν «συνταξιούχων» σπουδαστῶν τῆ σχολῆς.

Σωστοί οἱ αὐστηρότατοι κανονισμο πειθαρχίας καί παιδείας εἰς τίς σχολέ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Σοβιετικῆ 'Ενώσεως ὅπου ἡ αὐστηρή πειθαρχί εἰς αὐτάς καί ἡ, παράλληλα μέ τά κυ ρίως μαθήματα, διδαχή ἐθνικῶν ἰδεω δῶν δέν συναντῶνται οὔτε στίς δικέ μας στρατιωτικές παραγωγικές σχο λές.

Σωστοί οἱ κανονισμοί πειθαρχίας κα παιδείας τῶν σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυ τικοῦ τῶν ΗΠΑ οἱ ὁποῖες, ὡς τό King Point, ἔβγαλαν ἀκόμα καί ἀστροναῦτες καί καθηγητές πανεπιστημίου.

Σωστή καί μεγάλη καί τήν χαίρομαι ἡ ὑπερηφάνεια πού αἰσθάνονται οἱ πα λαιοί ἀπόφοιτοι τῆς "Υδρας καί τοῦ 'Α σπροπύργου ὅταν ἀναφέρονται στίς Σχολές τους, στίς στολές τους, στήν Σημαία τους, στούς καθηγητές τους, στούς Διοικητές τους, στίς σημερινές λέσχες τους, στούς χθεσινούς συμμαθητές τους καί σημερινούς συναδέλφους τους ἐφοπλιστές.

'Αναπολῶ καί σκέπτομαι μέ πόσο σεβασμό καί ἐκτίμηση μιλοῦσαν οἱ "Αγγλοι εἰδήμονες, παλαιά, γιά τό Ναυτικό Κολλέγιο, ὡς τό ἀποκαλοῦσαν, τῆς "Υδρας καί τούς ἀποφοίτους του.

"Ας κάνουμε κάτι νά καλύψουμε τό μεγάλο καί ἐπικίνδυνο κενό πού παρουσιάζουν οἱ σχολές μας σήμερα μέ τήν ἔλλειψη διδαχῆς ἰδανικῶν ὡς ἡ Θρησκεία, ἡ Πατρίδα, ἡ Σημαία, ἡ πειθαρχία, ἡ εὐθύνη, τό καθῆκον.

'Ιδανικά πού ἀνέκαθεν ἦσαν ταυτόσημα μέ τόν "Ελληνα ναυτικό καί πού πρέπει πάση θυσία νά γαλουχηθοῦν μέ αὐτά οἱ αὐριανοί ναυτικοί μας.

Σκέφτομαι καί μέ συνέχει δέος, πώς οἱ σημερινοί μαθηταί καί αὐριανοί ἀπόφοιτοι μέ μόνον γνώσεις καί χωρίς ἰδανικά θά εἶναι δυνατόν νά ἐπαληθεύσουν τό, διά τόν Πλοίαρχον «Arpes le Dieu» τό «Μετά τόν Θεόν».



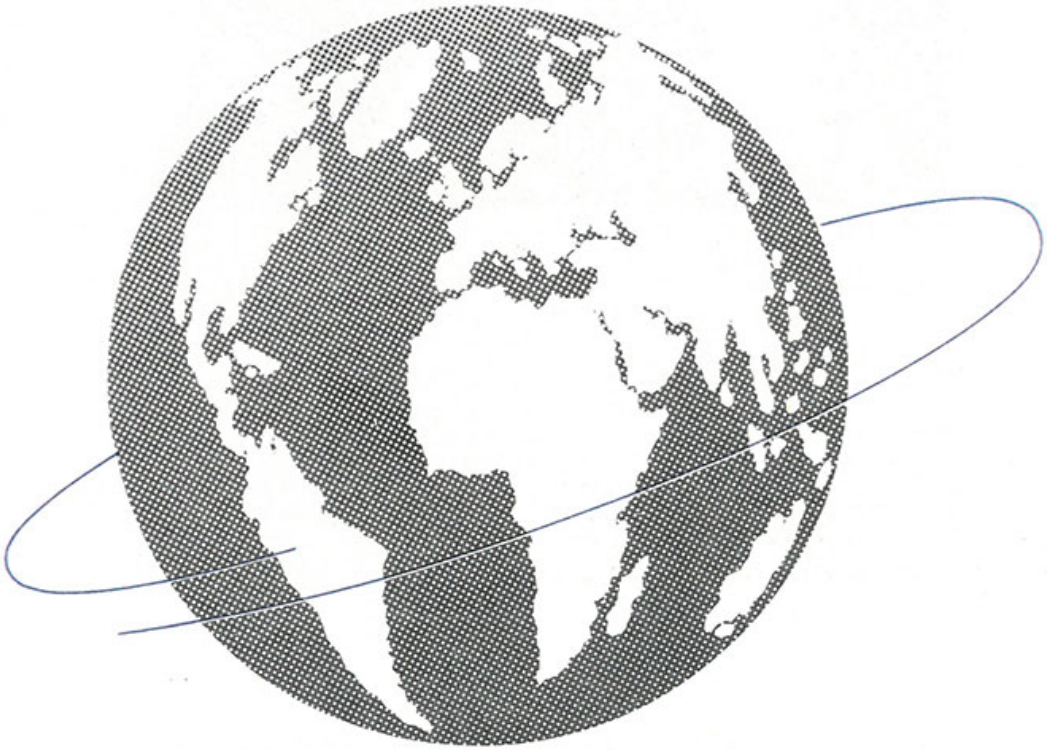
ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

KATRADIS

ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



HEAD OFFICES: PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 18648 PIRAEUS
TEL.: 4631135 - 4617410, Telex: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4626268

Τά «καυτά» προβλήματα τοῦ ΝΑΤ καί τῆς ἐκπαιδεύσεως

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΓΚΟΥΜΑ, ἀντιπροέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

Ὁ Ἐφοπλισμός δέν ἔχει ἰδιαίτερα καυτά προβλήματα, πού θά ἔπρεπε νά ἐπέμβει καί νά λύσει ἡ Πολιτεία, μέ κάποιο ὑπολογίσιμο ἴσως, κόστος.

Ὁ Ἐφοπλισμός μέ τήν ἐγγενή του ἐξωστρέφεια, μεταθέτει τά καυτά προβλήματά του, κατά κανόνα, στόν διεθνῆ χῶρο καί ἐκεῖ ἀναζητᾶ τή λύση τους, ἀνάλογα μέ τήν πορεία τῆς ναυλαγορᾶς, πού αὐτή τήν ὥρα, εἶναι θετική μετά ἀπό μιά πολύχρονη κρίση. Αὐτό δέν σημαίνει ὅτι δέν ἔχει ἀνάγκη ἀπό ἐθνική ὑποστήριξη. Ἔχει καί παραέχει. Πρέπει ὅμως πιά νά γίνει συνείδηση πρός ὅλες τίς κατευθύνσεις ὅτι ἡ ἐθνική αὐτή στήριξη, ἀποβαίνει τελικά ὄχι μόνο ὑπέρ τοῦ πλοίου, ὑπέρ τῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλά πρωτίστως, ὑπέρ τοῦ ναυτικοῦ καί ὑπέρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

Μέ αὐτό τό σύντομο σκεπτικό, δέν θέλω νά ὑποβαθμίσω τόν διάλογο ἐφοπλιστή καί κράτους, οὔτε τίς ὑπηρεσίες πού μπορεῖ καί πρέπει νά προσφέρει τό κράτος στό πλοῖο, σάν σπουδαῖο ἐργαλεῖο τῆς οἰκονομίας, καθότι συναλλαγματοφόρο καί χωρίς ἐπιβάρυνση τοῦ δημοσίου χρήματος. Ἁπλῶς ὑποστηρίζω, ὅτι τά μεγάλα προβλήματα πού σχετίζονται μέ τήν ἀνάπτυξη τοῦ κλάδου, δέν εἶναι ἐφοπλιστικά, ἀλλά ναυτιλιακά καί κατ' ἐπέκταση οἰκονομικά καί ἀκόμη ἐθνικά. Ἄλλο πράγμα οἱ ρυθμίσεις ρουτίνας καί τά μέτρα γιά τήν καθημερινή λάτρα πού λέμε, τοῦ πλοίου στήν ἐθνική του βάση καί ἄλλο ἡ ἐπιδίωξη γιά νά ἔχει ὁ τόπος τή ναυτιλία πού πρέπει καί μπορεῖ νά ἔχει. Καί γιά νά γίνει ἡ ἐπιδίωξη πραγματικότητα, ἐπιβάλλεται τό κράτος νά ἐπέμβει καί νά λύσει τήν παρούσα ὥρα, τά δύο καίρια προβλήματα. Αὐτό τοῦ ΝΑΤ καί τό ἄλλο τῆς ἐκπαιδεύσεως. Οὔτε ἀπό τή λύση



τοῦ ἑνός, οὔτε ἀπό τή λύση τοῦ ἄλλου, ὁ ἐφοπλιστής πρόκειται νά κερδίσει τίποτα. Ἀντίθετα, θά συνεχίζει νά προσφέρει, ἀλλά μέ προθυμία πλέον καί ἱκανοποίηση, γιατί τά χρήματα πού θά διαθέτει, θά πιάνουν τόπο. Θά ἐξασφαλίζουν δηλαδή, στόν παλαιό ναυτικό, τουλάχιστον ἀξιοπρεπῆ ἀσφάλιση καί στό νέο ναυτικό, σωστή ἐκπαίδευση.

Τό ΝΑΤ χρεωκόπησε γιά λόγους πού ὅλοι γνωρίζουμε ἄσχετα ἄν ἐπιδέχονται καμμιά φορά, διαφορετικές ἑρμηνεῖες. Τό θέμα δέν εἶναι ἱστορικό, γιά τό ποιός φταίει καί τό πόσο φταίει. Εἶναι πραγματικό, πού σημαίνει ὅτι ἀμέσως, χωρίς χρονοτριβή, ἡ Πολιτεία ὀφείλει νά βρεῖ τή λύση του, ἀσφαλῶς καί μέ τήν βοήθεια ὅλων μας.

Κι ὅταν λέμε λύση, ἐννοοῦμε, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, νά μήν ἀγωνιᾶ ὁ ἀπόμαχος γιά τό ἄν πάρει καί πότε θά πάρει τήν σύνταξη του καί μακροπρόθεσμα νά δρομολογηθεῖ ἔγκαιρα ἡ μελλοντική αὐτοδυναμία τοῦ Ἱδρύματος, σέ συνάρτιση μέ τήν ἔκταση, τήν μορφή καί τό εἶδος τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως. Δυστυχῶς ὅμως καί γιά τό 1989, ἡ δύσκολη κατάσταση τοῦ ΝΑΤ θά συνεχιστεῖ μέ τόν κατά μήνα δανεισμό, γιατί τά ἐλλείμματά του δέν πρόκειται νά καλύψει ὁ νέος προϋπολογισμός, ὁ ὁποῖος ὅμως πρόθυμα θά ὑπερκαλύψει τό ΙΚΑ καί τόν ΟΓΑ. Ἀλλά μέ χρεωκοπημένο τόν ἀσφαλιστικό φορέα τῶν ναυτικῶν, δέν μπορεῖ νά γίνει καί γενικότερο νοικοκύρεμα τῆς ναυτιλίας καί πολύ περισσότερο παραγωγική σύνδεσή της μέ τόν τόπο. Γιά νά εἴμαστε ρεαλιστές, ὁποιασδήποτε μορφῆς σύνδεση, εἴτε σημαίας, εἴτε διαχειρίσεως ἀπό τόν Πειραιᾶ. Κι αὐτό, γιατί ὁ δεσμός τοῦ ναυτικοῦ ἀνάμεσα πλοίου καί πατρίδας, δέν μπορεῖ νά λειτουργήσει ἀποτελεσματικά. Μέ ἀβεβαιότητα γιά τήν ἀσφάλεια τῶν γηρατειῶν του, ὁ ναυτικός τοῦ σήμερα ἀδυνατεῖ νά ἀποδώσει ὅτι πρέπει νά ἀποδώσει. Ἀλλά καί ὁ νέος, ὁ πιθανός καλός καί ἀποδοτικός ναυτικός τοῦ αὔριο, δέν θά ἐπιλέξει εὔκολα ἐπάγγελμα πού στερεῖται οὐσιαστικά, κοινωνικῆς προστασίας.

Ἔτσι τό ΝΑΤ, ἀντί νά λειτουργεῖ σάν θεσμός πού προάγει τό ναυτικό ἐπάγγελμα, γίνεται πηγή ἀποσταθεροποίησεώς του, μέ τίς πολλές καί σοβαρές ἐπιπτώσεις, σ' ὁλόκληρο τό φάσμα τῆς ναυτιλίας. Ἄς μήν ξεχνᾶμε τίς συνέπειες, τά τελευταῖα χρόνια, μέ τή πανικόβλητη ἔξοδο ἀπό τά πλοῖα ἀξιωματικῶν καί πληρωμάτων, ἀπό τόν φόβο τῆς αὐξήσεως τοῦ ὁρίου ἡλικίας καί γιά νά μήν χάσουν τό ἐφ' ἅπαξ. Μιά ἔξοδος

John Samonas & Sons LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.O.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

πού ἔδωσε τήν χαριστική βολή στό ἑτοιμόρροπο Ταμεῖο, μέ πλήρη ἀνατροπή τῶν ἀναλογιστικῶν συσχετισμῶν του.

Ἑπομένως, ἡ στήριξη σήμερα καί ἡ ἀνασυγκρότηση αὔριο, ὁπωσδήποτε ἐκ βάθρων, τοῦ ΝΑΤ, εἶναι πρόβλημα ὄχι τόσο τοῦ ἐφοπλιστή, ἡ μόνο τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλά ὁλόκληρης τῆς ναυτιλίας. Εἶναι κάτι πού πρέπει βαθιά νά συνειδητοποιηθεῖ ἀπό τό κράτος.

Τό δεύτερο μεγάλο πρόβλημα πού ἡ λύση του ἐπίσης ἐπείγει, εἶναι αὐτό τῆς ἐκπαιδεύσεως. Μέ ὑπολειτουργοῦσες σχολές καί ἀναχρονιστικά ἐκπαιδευτικά προγράμματα, ὄχι δεσμοί πλοίου καί πατρίδας δέν μποροῦν νά ὑπάρξουν ἀλλ' ἀντίθετα, ἐνδέχεται νά παγιωθεῖ καί ἀσφαλῶς νά διευρυνθεῖ ἡ φυγή κι ἀπό τή σημαία καί ἀπό τόν Πειραιᾶ καί ἀπό τόν Ἕλληνα ναυτικό.

Δέν χρειάζεται κανείς νά ἐξηγήσει τό πῶς καί γιατί, τό ἄριστα κατηρτισμένο καί μέ ἀναπτυγμένη ἐπαγγελματική συνείδηση στέλεχος, εἶναι σήμερα καί θά εἶναι πρό παντός αὔριο, τό ἀντίβαρο στήν καλπάζουσα τεχνολογία τοῦ πλοίου. Χωρίς τό στέλεχος αὐτό, τεράστιες ἐπενδύσεις θά μείνουν μετέωρες, ἡ ἀνταγωνιστικότητα τῆς ἐπιχειρήσεως θά παραμείνει περιορισμένη καί ἡ ἑλληνόκτητη ναυτιλία δέν θά κατορθώσει νά παρακολουθήσει τίς ἐξελίξεις πού διαγράφονται στόν ὁρίζοντα τοῦ νέου αἰώνα.

Κατά συνέπεια, ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής εἶναι ἀπό τά πράγματα ὑποχρεωμένος νά ἀναζητήσει τό στέλεχος αὐτό ὅπου μπορεῖ νά τό βρεῖ κι ἄν δέν τοῦ τό προσφέρει ἡ πατρίδα του, νά τό ἀναζητήσει πέρα ἀπό τά ὅρια της. Δέν εἶναι δυνατόν τό πλοῖο νά προσαρμόσει τίς ταχύτατα ἐξελισσόμενες ἀνάγκες του στίς φτωχές δυνατότητες μιᾶς χωλῆς ἐκπαιδεύσεως. Αὐτή ὀφείλει μέ ἕνα γενναῖο ἄλμα, νά βρεθεῖ κοντά καί δίπλα στίς ἀνάγκες τοῦ πλοίου, τουλάχιστον, τούς ἐγγύς μέλλοντος. Διαφορετικά, δέν θά λείπουν αὔριο μόνο ἡ σημαία ἀπό τό ἑλληνόκτητο πλοῖο καί τό κατώτερο πλήρωμα, θά λείπουν καί τά στελέχη γέφυρας καί τοῦ μηχανοστασίου. Κάτι τέτοιο, σημαίνει ζημιά γιά τόν τόπο καί ὄχι μόνο γιά τόν ἐφοπλιστή, πού ἔτσι καί ἀλλοιῶς, ἔχει τήν δυνατότητα ἐναλλακτικῆς λύσεως κινούμενος στά πι σια τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ ρεαλισμοῦ

Στή ρίζα λοιπόν τοῦ γενικότερου ν τιλιακοῦ μας προβλήματος, τό ΝΑΤ ἡ ἐκπαίδευση. Ἀπό τήν ταχεία καί στή ἀντιμετώπισή τους θά περάσε δρόμος γιά τήν ἐθνική ναυτιλιακή ἀ πτυξη καί τό — πιό σπουδαῖο — γιά στενή σύνδεση τοῦ πλοίου μέ τόν τ πο, πού πρέπει νά σημειωθεῖ, ὅτι μό ἁπλή ἔκφρασή του πρέπει νά εἶναι ἡ μαία. Γιατί ἐπιβάλλεται νά μήν ξεχ κανείς καί κυρίως τό κράτος, ὅτι πρ γεῖται ἡ σημασία τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ναμικοῦ (πολλά πλοῖα σέ ἑλληνικά ρια) ἡ σημασία τοῦ ἔμψυχου δυναμικ (νά ὑπάρχουν ἄριστα στελέχη) καί ἡ ποδοτικότητα τῆς ὑποδομῆς (νά εἰσρε ἄφθονο συνάλλαγμα). Ἄν κατορθώσ με νά διατηρήσουμε ἤ νά ἀποκτήσου αὐτές τίς προϋποθέσεις, τότε ἡ ναυ λία θά παραμείνει καί μεγάλη καί οὐσι στικά Ἑλληνική.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚΟΥΜΑ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

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

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.

"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS:

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. · P.O. BOX 80240 · 185 10 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4520.129 · 4520.175 · 4520.325 · 4523.445 · 4510.316 · 4526.715 · 4112.400 · 4136.213
TELEX: 21 2989 · 21 2571 · 21 3805 · 21 2265 · 21 3825 · 21 2021 TME GR
FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

Θαλάσσιος Τουρισμός καί Περιφερειακή Ἀνάπτυξη

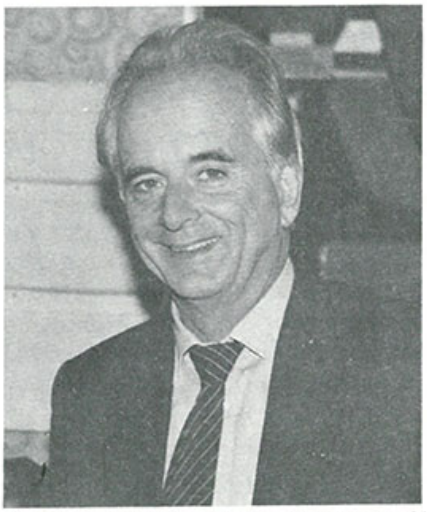
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου τῆς Ἑνώσεως Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

Θά κινδύνευα ἴσως νά κατηγορηθῶ γιά ἐπανάληψη προφανῶν ἀληθειῶν ἐάν ἐπιχειροῦσα νά ἀναλύσω τή συμβολή τοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ στήν αὔξηση τῶν περιφερειακῶν εἰσοδημάτων καί στή βελτίωση τῆς κατανομῆς τους, στή δημιουργία νέων τοπικῶν ἀγορῶν καί καταναλωτικῶν προτύπων, στή συγκράτηση τῆς ἐσωτερικῆς καί ἐξωτερικῆς μετανάστευσης καθώς καί τή συμβολή του στήν ἑνοποίηση τοῦ γεωγραφικοῦ χώρου μέσω τῆς ἀναπτύξεως ἑνός συγχρόνου δικτύου θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

Θά περιορισθῶ σέ μιά σύντομη περιγραφή τῶν διαστάσεων τοῦ κλάδου τοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ καί θά ἀναφερθῶ ἐνδεικτικά σέ ὁρισμένες ἀπό τίς εὐνοϊκές ἐπιδράσεις πού ἀσκεῖ στήν ἐπίτευξη ὁρισμένων βασικῶν στόχων τῆς Εὐρωπαϊκῆς κοινότητας.

Στή διεθνή ἀγορά τῶν τουριστικῶν πλοίων, παρατηροῦνται τάσεις ἐντάσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καί ἤδη ἐπενδύονται ,7 δισεκατομμύρια δολλάρια στή ναυπήγηση κρουαζιεροπλοίων συνολικῆς χωρητικότητας ἄνω τῶν 450.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητας. Γιά νά ἀντιμετωπισθοῦν οἱ μεγάλες ἀνάγκες χρηματοδοτήσεως τῶν ἐπενδυτικῶν αὐτῶν προγραμμάτων, παρατηροῦνται στό διεθνῆ χῶρο αὐξημένες τάσεις συγχωνεύσεως ἑταιριῶν καί Joint Ventures ὅπως π.χ. μεταξύ τῶν ἑταιριῶν Holland America Line καί Carnival.



Σήμερα ὁ τουριστικός στόλος μέ ἑλληνική σημαία εἶναι ἀπό τούς μεγαλύτερους τοῦ κόσμου. Ἀποτελεῖται ἀπό κρουαζιερόπλοια, μεσογειακά ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά πλοῖα, τουριστικά θαλαμηγά σκάφη (Yachts) καί στολίσκους Flotillas καθώς καί ἀπό ἀκτοπλοϊκά πλοῖα πού κατά τήν τουριστική περίοδο ἐξυπηρετοῦν χιλιάδες τουρίστες στήν ἐξερεύνηση τῶν νησιῶν μας.

Ὁ κλάδος τῶν ἑλληνικῶν κρουαζιεροπλοίων ἀναπτύσσεται δυναμικά μέ ναυπηγήσεις καί μετασκευές σέ σύγχρονες μονάδες ὥστε νά διατηρεῖ σταθερά τά σκῆπτρα στήν ποιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν που προσφέρει στούς ὑψηλοῦ εἰσοδηματικοῦ ἐπιπέδου πελάτες του.

Τά 49 ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια καί μεσογειακά ἐπιβατηγά πλοῖα μποροῦν νά φιλοξενήσουν 20.000 τουρίστες σέ καμπίνες πολυτελείας καί προσφέρουν ποικιλία προγραμμάτων περιηγήσεων πού δέν περιορίζονται μόνο στόν ἑλληνικό χῶρο ἀλλά ἐπεκτείνονται καί σέ λιμάνια γειτονικῶν Μεσογειακῶν χωρῶν ὅπως τῆς Ἱσπανίας, Πορτογαλίας, Ἰταλίας, Γαλλίας, Γιουγκοσλαβίας, Αἰγύπτου, Τουρκίας, Ἰσραήλ, Μαρόκου, Ἀλγερίας καί Κύπρου.

Ἡ κρουαζιέρα πού προσφέρουν εἶναι μιά μοναδική ὑψηλῆς ποιότητας μορφή τουρισμοῦ. Τό 1988 ἕνα ἑκατομμύριο περιπου ἀλλοδαποί τουρίστες διακινήθηκαν μέσω τῆς χώρας μας μέ κρουαζιερόπλοια.

Δυναμικά ἐπίσης ἐξελίσσεται καί ὁ κλάδος τῶν θαλασσίων περιηγήσεων μέ θαλαμηγά σκάφη καί στολίσκους Flotillas. Σήμερα διατίθενται πρός νοὐλωση 2.000 περίπου τέτοια σκάφη πού μποροῦν νά φιλοξενήσουν 12.000 περίπου τουρίστες στίς κλίνες πού διαθέτουν.

Σημαντικότατο ἐξ ἄλλου μεταφορικό ἔργο ἐπιτελεῖται ἀπό τά πλοῖα τοῦ κλάδου. Εἰδικότερα τά μεσογειακά ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά πλοῖα πού ἐξυπηρετοῦν τίς γραμές Ἑλλάδος - Ἰταλίας καί Ἑλλάδος — Κύπρου — Μ. Ἀνατολῆς καί Δύσεως. Μέ τή θαλάσσια αὐτή σύνδεση τῆς Εὐρώπης μέ τή Μέση Ἀνατολή διακινεῖται μεγάλος ἀριθμός τουριστῶν καί διευκολύνεται τό ἐξα-

藝林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.
(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974
SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE
MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,
LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES
FOR EAST RELAIBLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:
17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

LEADING SHIPCHANDLERS SERVING THE GREEK FLEET FOR YOUR COMPLETE STORING IN SINGAPORE
24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE
GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

γωγικό ἐμπόριο τῆς Κοινότητας.

Ἀλλά ἐκτός ἀπό τά οἰκονομικά καί κοινωνικά ὀφέλη πού παρέχουν τά ἑλληνικά ἐπιβατηγά πλοῖα συμβάλουν στήν διατήρηση τῆς ἀσφάλειας καί εἰρήνης στά ἀνατολικώτερα σύνορα ἑνός κράτους μέλους τῆς κοινότητας.

Ἀπό τήν ἁπλή αὐτή περιγραφή τοῦ κλάδου εἶναι ἀντιληπτό ὅτι ἡ συμβολή τοῦ ἑλληνικοῦ τουριστικοῦ στόλου δέν περιορίζεται μόνο στά πλαίσια τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας καί τῆς περιφερειακῆς ἀνάπτυξης τῶν νησιωτικῶν περιοχῶν τῆς Ἑλλάδος ἀλλά ἐπεκτείνεται καί στίς λοιπές χῶρες μέλη τῆς Νότιας Εὐρώπης βοηθώντας ἔτσι τήν ἐνδοκοινοτική ἀνάπτυξη καί τή σύγκληση τῶν οἰκονομιῶν τῶν ὀλιγώτερο ἀνεπτυγμένων περιοχῶν τῆς κοινότητας.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἐπέκταση καί ἀνάπτυξη τῶν ἑλληνικῶν θαλασσίων περιηγήσεων σέ τρίτες ἐκτός ΕΟΚ χῶρες ὅπως ἡ Τουρκία, ἡ Αἴγυπτος, ἡ Κύπρος, ἡ Ἀλγερία, τό Μαρόκο καί τό Ἰσραήλ ἔχει ἐνισχύσει σημαντικά τίς σχέσεις τῆς ΕΟΚ μέ τίς τρίτες χῶρες καί ἔχει ἐπηρεάσει εὐνοϊκά τήν οἰκονομική καί τουριστική ἀνάπτυξη τῶν ὀλιγώτερο ἀνεπτυγμένων τρίτων χωρῶν.

Γιά τούς λόγους αὐτούς, εἶναι ἀνάγκη νά αὐξηθοῦν σημαντικά οἱ κοινοτικοί πόροι πού διατίθενται γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ ἑλληνικοῦ θαλάσσιου τουρισμοῦ μέσω τῶν μεσογειακῶν ὁλοκληρωμένων προγραμμάτων (ΜΟΠ).

Ἡ αὔξηση αὐτή θά συμβάλλει στήν περαιτέρω ἀνακατανομή τοῦ τουριστικοῦ ὀφέλους, στή διάνοιξη νέων δημοφιλῶν τουριστικῶν προορισμῶν καί στήν ἀμβλυνση τῶν περιφερειακῶν ἀνισοτήτων.

Ἐπιθυμῶ ἐπίσης νά τονίσω τήν ἀνάγκη γιά μιά συνεχή ἀξιολόγηση τῆς ἀποτελεσματικότητας τῆς περιφερειακῆς πολιτικῆς τῆς κοινότητας στά πλαίσια τῆς ὁλοκλήρωσης τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς. Ἀπαιτεῖται μιά πιό δυναμική, πιό εὐέλικτη, πιό συντονισμένη καί ἐξειδικευμένη πολιτική περιφερειακῆς ἀναπτύξεως γιά νά ἀμβλυνθοῦν ἀποτελεσματικά οἱ διαπεριφερειακές ἀνισότητες στό χῶρο τῶν κρατῶν μελῶν τῆς κοινότητας. Στά πλαίσια μιᾶς τέτοιας θεώρησης, θά πρέπει νά ἀναγνωρισθεῖ πληρέστερα ἡ γεωπολιτική ἰδιαιτερότητα πού παρουσιάζουν τά ἑλληνικά νησιωτικά συμπλέγματα, καθώς καί τά προβλήματα τῶν μειονεκτικῶν ἑλληνικῶν νησιωτικῶν περιοχῶν.

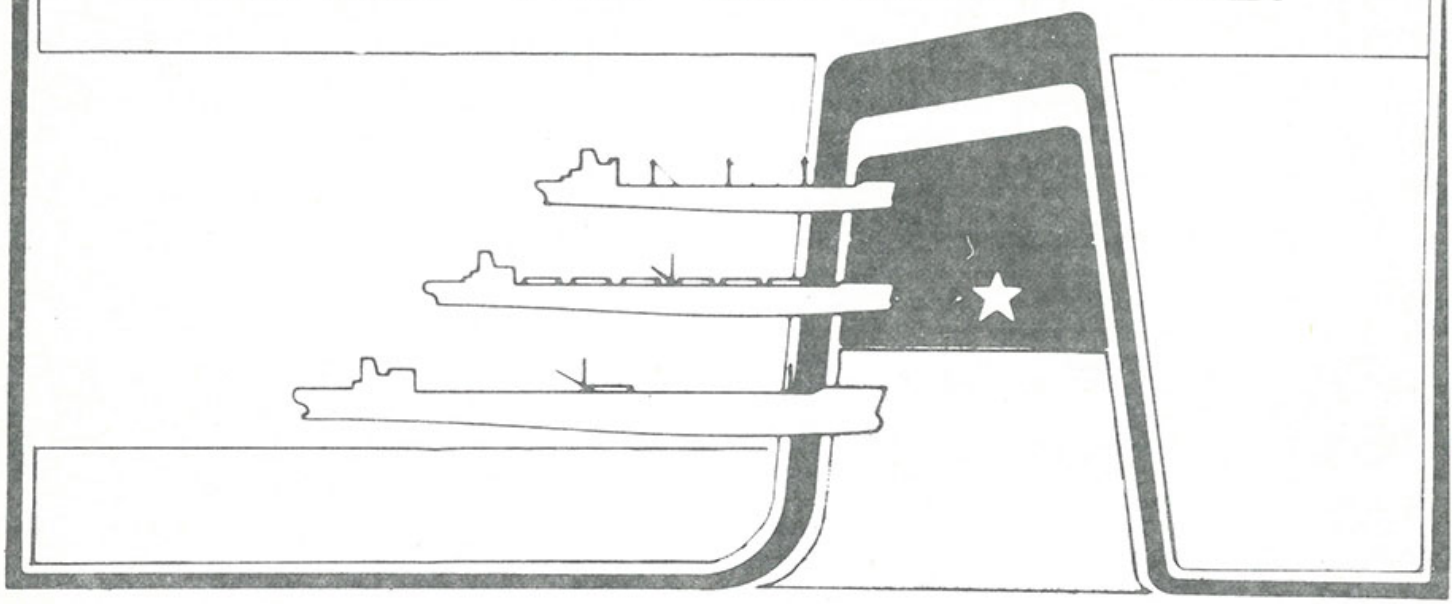
Διά νά συνεχισθεῖ ὅμως ἡ ἀνάπτυξη τοῦ κλάδου καί νά μεγιστοποιηθοῦν οἰκονομικά καί κοινωνικά του ὀφ θά πρέπει νά λάβουμε σοβαρά ὑπ' ὄ μας τίς ἐπιπτώσεις πού ἔχει γιά τουρισμό μας κάθε πολιτική πράξη ν νέργεια. Δυστυχῶς τά τελευταῖα τ σερα χρόνια ἡ χώρα μας ἀντιμετωπ μιά συνεχῶς αὐξανόμενη ἐκστρατ δυσφήμισης σέ θέματα ἀσφάλειας ροδρομίων κ.λ.π. ἐγκαταστάσεων. άν δέν ἀντιμετωπίσουμε τά προβλήμ τα μέ αὐξημένη διαφήμιση καί συντο σμένη προβολή τῆς χώρας μας στό ξωτερικό φοβοῦμαι ὅτι θά προκύψ σοβαρότατα προβλήματα γιά τό ἄμε μέλλον τοῦ κλάδου.

Τέλος εἶναι ἐπιτακτική ἀνάγκη προστατεύσουμε τίς θάλασσες καί νησιά, πρέπει νά καλλιεργήσουμε μ νέα «τουριστική συνείδηση» καί δώσουμε μεγαλύτερη ἔμφαση στήν ἀ θρώπινη διάσταση τοῦ τουρισμοῦ.

Μέ τήν εὐκαιρία αὐτή εὔχομαι σ «Ναυτικά Χρονικά» νά συνεχίσουν τ μακροχρόνια προσφορά τους στή μελ τη τῶν προβλημάτων κάι τήν ἀνάπτυ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας συνεχίζο τας ἔτσι τό ἔργο τοῦ ἱδρυτοῦ τους Κωττάκη.

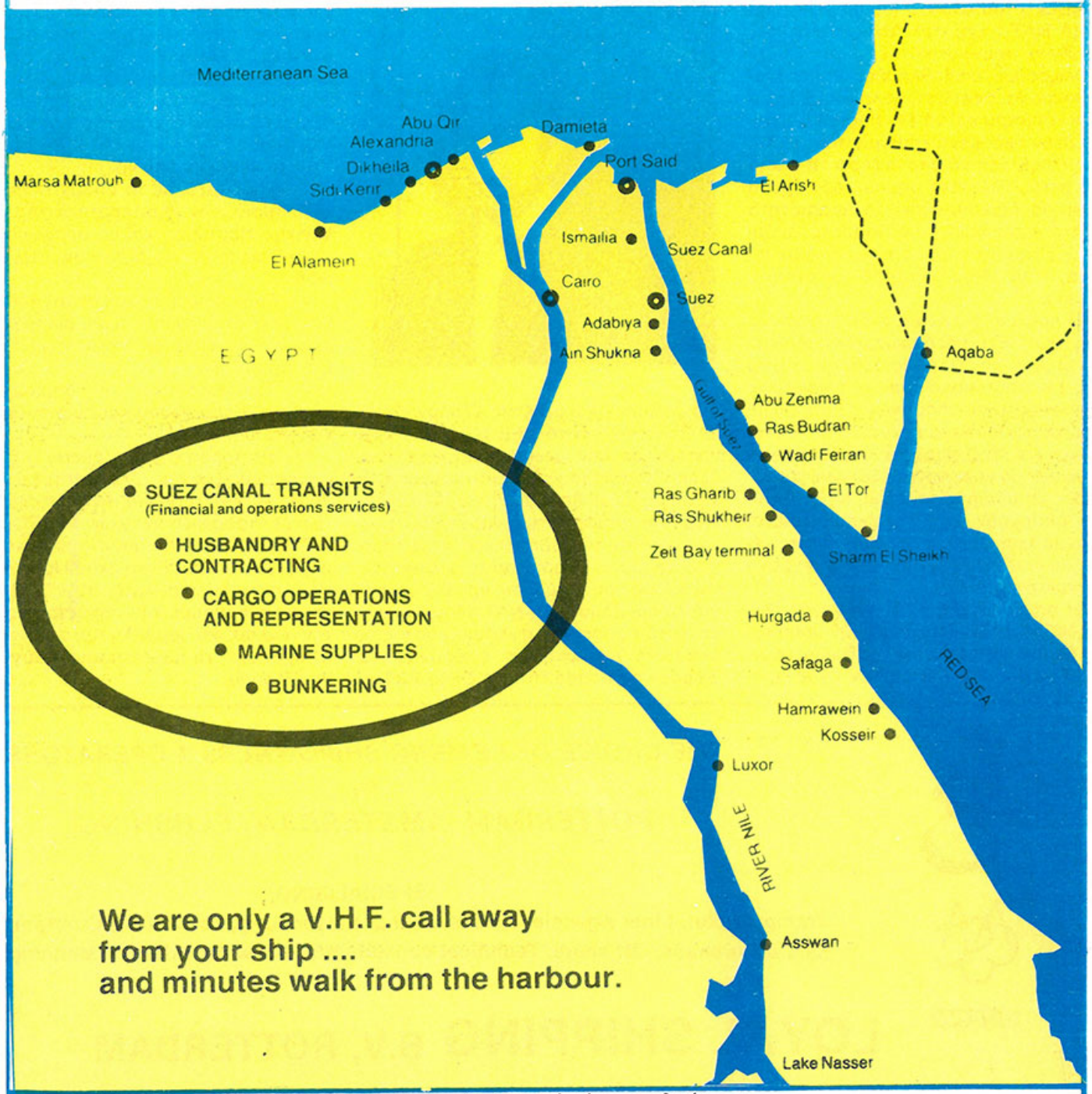
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

World Marine
Services in Egypt



Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.
Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus	Tlx: 241600/1/2 WMAR GR	Tel: (1) 4135024/25/45/47
Port Said	Tlx: 63134 WMAR UN	Tel: (66) 234186
Alexandria	Tlx: 55419 WORLD UN	Tel: (3) 4821966
Suez	Tlx: 66094 WOMAR UN	Tel: (62) 26114
Fax Nos	Piraeus - (1) 4111 118	Port Said: (66) 226114

Κίνητρα γιά τόν Μεσογειακό μας στόλο

Τοῦ κ. ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ, Προέδρου τῆς Ἑνώσεως Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοί

Ἄν καί ἡ ἀνάκαμψις τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι πλέον ἐμφανής, ἡ ἐπάνοδος τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου (συμβεβλημένου μέ τό ΝΑΤ ἤ μή) στό ἐθνικό νηολόγιο, δέν ἔγινε πραγματικότης.

Θεωροῦμε ἐπιβεβλημένο νά ἐπαναλάβουμε ὅτι ὀφείλει ἡ πολιτεία νά ἐρευνήσει σοβαρά καί νά ἐντοπίσει τά ἐμπόδια στήν δεδομένη ἐπιθυμία τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη νά ἐπαναφέρει τά πλοῖα του στήν Ἑλληνική σημαία. Δέν ἔχει ἡ Πολιτεία δημιουργήσει τά ἀπαραίτητα κίνητρα προκειμένου νά καθίσταται δυνατή ἡ ἐπιβίωση ὑπό τήν Ἑλληνική σημαία, τοῦ Μεσογειακοῦ φορτηγοῦ πλοίου.

Ἡ κρατική ὀλιγωρία στόν τομέα τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, εἶναι ἰδιαίτερα σημαντική, Παρουσιάζονται συχνά ἀπό τόν ναυτιλιακό τύπο οἱ ἐπισκέψεις τῶν ἑκάστοτε ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σέ πλοῖα προηγμένης τεχνολογίας καί νά ἐκφράζουν τόν θαυμασμό τους γιά τίς νέες αὐτές ἐξελιγμένες μονάδες. Δημιουργεῖται ὅμως τό ἐρώτημα ἐάν ὑπάρχουν ἀνάλογα ἐκπαιδευμένοι ἀξιωματικοί ἀπό τίς ΑΔΣΕΝ προκειμένου νά ἐπανδρωθοῦν αὐτά τά σύγχρονα τεχνολογικά πλοῖα.

Ἡ σημερινή δομή τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως δέν ἐπιτρέπει τήν ὀρθή ἐκπαίδευση καταλλήλων ἀξιωματικῶν. Πρό διετίας καί κατόπιν ἐντόνου προ-



βληματισμοῦ καί μελέτης, ἐξεπονήθη ἀπό Ἑνώσεις καί τό ΝΕΕ τό σχέδιο πού προέβλεπε τήν μεικτή ναυτική ἐκπαίδευση. Γιά λόγους ἀγνώστους καί ἐνῶ εἶχε ἀρχικά υἱοθετηθεῖ, ἡ πολιτεία ἐστερήθη τήν ἀπαραίτητη πολιτική βούληση νά ἐπιλύσει τό σοβαρότερο πρόβλημα πού ἀφορᾶ τό παρόν καό τό μέλλον τῆς ναυτιλίας μας. Βούλησις χρειάζεται καί γιά τό πρόβλημα τοῦ ΝΑΤ ὅπου μέ γνώμονα τό πρόσκαιρο πολιτικό κόστος οἱ ἑκάστοτε κυβερνήσεις ἀπέφυγαν νά δώσουν τίς ἀπαραίτητες ριζικές λύσεις.

Οἱ πρόσφατες διεργασίες στόν χῶ
τῆς ΕΟΚ μέ στόχο τήν δημιουργία
νης εὐρωπαϊκῆς ναυτιλιακῆς πολιτι
πρέπει νά ἀποτελοῦν ἀντικείμενο ἐν
νου προβληματισμοῦ. Οἱ θέσεις καί
προτάσεις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας
παρουσιασθοῦν καί ὑποστηριχθοῦν
το ἁρμόζον γιά τήν μεγάλη μας Ναυ
λία, βάρος.

Εἶναι καθῆκον μας νά:

— Διαφυλάξουμε τό ὑπάρχον θεσ
κό πλαίσιο, τήν ἰδιαιτερότητα τῆς Ἑ
ληνικῆς Ναυτιλίας καί νά ἀποφύγου
τήν ἐξίσωση μέ τίς ἄλλες σημαῖες τ
ΕΟΚ.

— Ἐπιμείνουμε στήν κατάργηση
θε προστατευτισμοῦ συμπεριλαμβα
μένων τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων ἤ
λων ἡμιμέτρων.

— Προωθήσουμε τήν δημιουρ
συνθηκῶν ἐλεύθερου καί δίκαιου ἀν
γωνισμοῦ.

Ἡ διατήρηση στόλων ἄμεσα ἤ ἔμ
σα ἐπιδοτουμένων, δέν ἀποτελεῖ
συμφερότερη λύση γιά τήν ἱκανοποίη
τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς ΕΟΚ

Προκειμένου νά ὑποστηρίξουμε
συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλί
εἶναι ἀναγκαῖο καί ἐμεῖς στήν Ἑλλά
νά κατανοήσουμε τήν σημασία της
τήν οὐσιαστική συμβολή της σέ ὅποι
πιτυχία ἔχει νά παρουσιάσει ἡ σύγχ
νη Ἑλλάδα.

THE CHOICE OF LEADING SHIPOWNERS & OPERATORS
IN
ROTTERDAM, AMSTERDAM, FLUSHING

SPECIALISING,
Tramp Tanker, Liner Agencies, Warehousing, Stevedoring, Forwarding Chartering
Sale & Purchase, Off shore, Technical consultancy, Crew repatriation Manning.

OCEAN

LOYAL SHIPPING B.V, ROTTERDAM

affiliated with MCGREGOR CORY CARGO SERVICES b.v. an OCEAN Company

HEAD OFFICE
BASALSTRAAT 41,3072 AA ROTTERDAM
P.O. BOX 51177, 3007 GD ROTTERDAM
TEL.: 4858033, TLX: 62209, FAX: 4852900

BRANCH OFFICE IN GREECE
LOYAL SHIPPING ROTTERDAM (U.K.
607, Lemos Maritime Bldg
35-39 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus
Manager Cpt. M.P.VELONIAS
Tel.: 4529739, Tlx: 211394, Fax: 4180900

'Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες
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 συνδυασμό μέ τίς ἐξελίξεις καί ἐπιδιώξεις πού δρομολογοῦνται γιά τόν καινούργιο χρόνο. Μέ αὐτήν τήν ἔννοια διαπιστώνεται ὅτι κατά τό 1988 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.

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

'Η χρονιά πού πέρασε χαρακτηρίζεται ἀπό τήν ἀνεξέλεγκτη χορήγηση ἀθρόων ἀδειῶν σκοπιμότητος, πού ἀνέτρεψαν τό ὑφιστάμενο ἰσοζύγιο διατιθέμενης χωρητικότητος καί μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Μέσα σ' ἕνα χρόνο (Σεπτέμβριος 1987 — 'Οκτώβριος 1988) ἐξεδόθηκαν κατά δημοσιογραφικές πληροφορίες (Ναυτεμπορική 30/4/88 καί 19/10/88) ἀπό τό 'Υπουργεῖο 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας σαράντα πέντε νέες ἄδειες σκοπιμότητος πού ἐάν ὑλοποιηθοῦν θά διπλασιάσουν σχεδόν τόν ἐπιβατηγό ἀκτοπλοϊκό στόλο μέ ὀδυνηρές ἐπιπτώσεις γιά τήν ὁμαλή συνέχιση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν.

Γιατί εἶναι γνωστόν οἱ «ἄδειες σκοπιμότητος» καθιερώθηκαν μέ τήν διάταξη τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ Π.Δ. 684/76 γιά νά μπορεῖ ἡ διοίκηση, ὅπως ἀναφέρεται στήν παράγραφο 7 τῆς εἰσηγητικῆς ἐκ-



θέσεως», νά διατηρεῖ ἰσοζύγιον προσφορᾶς καί ζητήσεως εἰς τήν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπί μέρους δρομολογιακῶν γραμμῶν».

Δυστυχῶς ὁ σκοπός αὐτός δέν ἐκπληρώθηκε γιατί ἡ γνωμοδοτική ἐπιτροπή ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν δέν ἔλαβε ὑπ' ὄψη της κανένα στοιχεῖο γιά τήν τήρηση τοῦ παραπάνω ἰσοζυγίου καί οἱ γνωμοδοτήσεις της εἶναι ἀναιτιολόγητες. Δημιουργήθηκε ἔτσι ἡ ἐντύπωση ὅτι ἡ χορήγηση τῶν ἀδειῶν σκοπιμότητος δέν ἐξηρτήθηκε ἀπό τήν ὑπαρξη συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν ἀλλά ἀπό τόν βαθμό τῶν ἑκάστοτε ἀσκουμένων πιέσεων.

Δέν ἐπιζητοῦμε κανένα μονοπώλιο στίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες ἀλλά πολύ φοβούμεθα ὅτι ἡ ἀνεξέλεγκτος καί ἀπρογραμμάτιση χορήγηση ἀδειῶν σκοπιμότητος δημιούργησε κλίμα ἀβεβαιότητος γιά τήν οἰκονομική ἐπιβίωση τῶν ὑφισταμένων πλοίων. Πέραν τούτου, ὅπως ἀναφέρεται στήν εἰσηγητική ἔκθεση τοῦ Π.Δ. 684/74, οἱ ἐνδιαφερόμενοι μή γνωρίζοντες τό ἰσοζύγιον διατιθεμένων πλοίων πρός τάς ὑπό ἐξυπηρέτησιν ἀνάγκας θέτουν σέ κίνδυνο τά ἐπενδυόμενα κεφάλαια διά τήν ἀγοράν νέων πλοίων καί γενικώτερα τήν λειτουργία τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

'Ανάγκη νά γίνει ἐπανεξέταση ὅλων αὐτῶν τῶν ἀδειῶν πού ἐξεδόθηκαν πρόσφατα ὥστε νά τεθεῖ τό ὅλο θέμα ἐπί ὀρθῆς βάσεως, σύμφωνα μέ τίς προϋποθέσεις τοῦ Νόμου καί νά προτιμηθοῦν πρόσωπα πού ἔχουν εὐδόκιμη προϋπηρεσία στόν τομέα τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Καί τοῦτο γιατί ἀνεπιβεβαίωτες πληροφορίες φέρουν ὡρισμένους φορεῖς νά διαπραγματεύονται στήν ναυτιλιακή ἀγορά, τήν διάθεση ἀδειῶν πού ἐξεδόθησαν πρόσφατα.

"Ενα ἄλλο θέμα πού μᾶς ἀπησχόλησε σοβαρά ἦταν τό ὅριο ἡλικίας τῶν ἐπιβατηγῶν. 'Επεκροτήσαμε μέ ἰδιαίτερη ἱκανοποίηση τό Π.Δ. 276/10.7.86 μέ τό ὁποῖον κατόπιν καί ἰδικῶν μας ἐνεργειῶν, καθιερώθηκε ἡ 15ετία ὡς ὅριον ἡλικίας γιά τά νεοδρομολογούμενα πλοῖα στις ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Κατόπιν ἀποφάσεως στίς 18.2.88 τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν μας, ἐξεδηλώσαμε τήν ἀντιδράσή μας γιά τήν τροποποίηση τοῦ παραπάνω ὁρίου τῆς 15ετίας, ὡς σχετικά ἔγγραφά μας 2920/9.87 καί 2940/12.10.87. 'Εν τούτοις οἱ διατάξεις τοῦ Π.Δ. ἐτροποποιήθησαν καί μέ τό Π.Δ. 364/1988 καθιερώθηκε ἡ 20ετία, ὡς ὅριο ἡλικίας γιά τά νεοδρομολογούμενα ἐπιβατηγά ἀκτοπλοϊκά πλοῖα.

'Επιθυμοῦμε νά δηλώσουμε ὅτι εἴμεθα κατηγορηματικά ἀντίθετοι γιά μιά νέα αὔξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας, πού θά ἀνέτρεπε κάθε προσπάθεια οὐσιαστικῆς ἀνανέωσης τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου καί θά ὑπεβάθμιζε τίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες τῆς Χώρας μας.

Σοβαρά ἀπασχολεῖ τούς ἀκτοπλοϊκούς φορεῖς τό ἄνοιγμα πού ἔχει δημιουργηθεῖ στήν οἰκονομική ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων. Τοῦτο ὀφείλεται στή συνεχή αὔξηση τοῦ λειτουργικοῦ κόστους καί στό γεγονός ὅτι δέν ἐκαλύφθησαν οἱ ἐπιβαρύνσεις πού ἐδημιουργήθησαν στό παρελθόν. Δηλαδή τά

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

JAC

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

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

προηγούμενα χρόνια γιά λόγους κοινωνικῆς πολιτικῆς οἱ ἐγκριθεῖσες αὐξήσεις ναυλῶν ἦσαν πολύ κατώτερες τῶν ἀντιστοίχων ἐπιβαρύνσεων, λόγω ἀνατιμήσεως τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

Ἡ δυσμενής κατάσταση ἐπεκτείνεται ἀπό τήν σωρεία τῶν ἀπαλλαγῶν καί ἐκπτώσεων πού ἔχουν χορηγηθεῖ καί μάλιστα σέ πρόσωπα πού δέν ἔχουν ἀνάγκη ἰδιαίτερης ὑποστήριξης.

Ἐν τούτοις παρά τίς δοθεῖσες ὑποσχέσεις καί τίς σχετικές προτάσεις πού διατυπώνονται σέ μελέτη τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας οἱ ἐκπτώσεις καί ἀπαλλαγές ὄχι μόνο δέ περιορίζονται ἀλλά συνεχῶς προστίθενται καί νέες.

Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ὅτι σύμφωνα μέ γενομένους ὑπολογισμούς, οἱ οἰκονομικές ἐπιπτώσεις εἶναι πολύ δυσμενεῖς ἀφοῦ τό 40% περίπου τῶν ἐπιβατῶν δικαιοῦνται ἀπαλλαγῆς ἤ κάποιας ἐκπτώσεως. Δηλαδή ἔχει ἐπιβληθεῖ μιά σημαντική φαλκίδευση τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Οἱ ἐπιβαρύνσεις αὐτές ἔρχονται σέ ἀντίθεση μέ τίς μεγάλες δαπάνες τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ γιά τήν κάλυψη τῶν ζημιῶν τῶν φορέων τῶν χερσαίων καί ἀεροπορικῶν μεταφορῶν.

Γιά τόν ΟΣΕ ἡ ἐπιβάρυνση ἀνῆλθε σέ 23 δίς δρχ. γιά τό 1987 καί θά ἀνέλθει σέ 27 δίς δρχ. γιά τό 1988. Γιά τήν Ὀλυμπιακή Ἀεροπορία σέ 7,6 δίς δρχ. καί 12 δίς δρχ. ἀντίστοιχα καί γιά τό ΟΑΣ σέ 52 δίς δρχ. καί 55 δίς δρχ. ἀντίστοιχα.

Συνολικά ὁ κρατικός προϋπολογισμός ἐπιβαρύνθηκε γιά τίς χερσαῖες καί ἀεροπορικές συγκοινωνίες κατά τά ἔτη 1977 καί 1988 μέ ποσόν πού θά ὑπερβῆ τά 176 δίς δρχ.

Οἱ ἀκτοπλοϊκοί φορεῖς (λαϊκές ἑταιρεῖες) καί ἰδιῶτες προσφέρουν καλή ἐξυπηρέτηση χωρίς καμμιά ἐπιβάρυνση τοῦ προϋπολογισμοῦ. Δικαιοῦνται τήν κρατική συμπαράσταση γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων.

Πέραν τῶν ἀδειῶν σκοπιμότητος καί ἀπαλλαγῶν — ἐκπτώσεων πού ἀνεπτύχθησαν παραπάνω, ὑπάρχουν καί τά παρακάτω εἰδικώτερα προβλήματα.

Κατάργηση σύνθεσης προσωπικοῦ. Δέν πρέπει νά ἐξαναγκάζεται ὁ πλοιοκτήτης στήν πρόσληψη καθορισμένου ἀριθμοῦ ἀτόμων γιά τίς εἰδικότητες ξενοδοχειακῆς φύσεως (θαλαμηπόλων, μαγείρων, λογιστῶν κ.λ.π.). Ὁ ἀριθμός τους εἶναι συνήθως πέραν τῶν ἀναγκῶν μας καί ἐπιβαρύνει ἀδικαιολόγητα τήν οἰκονομική ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων. Ἐφόσον οἱ πλοιοκτῆτες ἔκριναν ἀναγκαῖο σέ ὁρισμένες περιπτώσεις ἔχουν ναυτολογήσει προσωπικό πέραν τῆς συνθέσεως. Ὅλοι οἱ τουριστικοί φορεῖς ἔχουν τήν εὐχέρεια νά προσλαμβάνουν τό ἀπαραίτητο κατά τήν κρίση τους ἀριθμό προσωπικοῦ καί νά ὀργανώνουν ὀρθολογιστικά τίς ἐπιχειρήσεις τους, ὥστε νά αὐξάνουν τήν ἀποδοτικότητά τους καί νά μειώνουν τό κόστος λειτουργίας τους.

Μείωση προσωπικοῦ λοιπῶν εἰδικοτήτων. Γιά τίς εἰδικότητες πού πράγματι ἔχουν σχέση μέ τήν ἀσφάλεια τῶν πλοίων (καταστρώματος, μηχανῆς, ἀσυρμάτου κ.λ.π.) ὑφίστανται περιθώρια μειώσεως τοῦ προβλεπομένου προσωπικοῦ πού προβλέπονται ἀπό τά Π.Δ., λόγω τεχνολογικῶν ἐξελίξεων πού μεσολάβησαν.

Ἐφαρμογή Ν. 1262/82. Μέ τήν κοινή ἀπόφαση 9110/13.5.85 τῶν Ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καί Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καθορίζεται ὅτι γιά ὑπαχθεῖ συγκεκριμένη ἐπιχείρηση στό Νόμο 1262/82 πρέπει ἡ πλειοψηφία τῶν μετόχων νά εἶναι Ἕλληνες ναυτικοί τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας. Τήν διάταξη αὐτή τήν θεωροῦμε ἀπαράδεκτη γιατί σημαίνει ὅτι οἱ ναυτικοί κάθε εἰδικότητος ἔχουν τό δικαίωμα νά ὑπαχθοῦν στίς διατάξεις τοῦ Ν. 1262/82 ἐνῶ ὁ παραδοσιακός πλοιοκτήτης δέν τό ἔχει.

Ἕνα ἄλλο σημαντικό πρόβλημα πού μᾶς ἀπασχολεῖ εἶναι ἡ ἀπελευθέρωση τῶν ὑπηρεσιῶν στήν ἀκτοπλοΐα. Ἡ ἄρση δηλαδή τῶν περιορισμῶν στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές τῶν κρατῶν μελῶν τῆς ΕΟΚ, πού εἶναι γνωστή ὡς καμποτάζ. Ἡ Χώρα μας εἶναι ὑπέρ τῆς διατήρησης τοῦ προνομίου στήν ἀκτοπλοΐα πού διαφυλάσσεται γιά τά ἑλληνικά πλοῖα, τονίζοντας διαρκῶς στούς ἑταίρους μας τίς δυσχέρειες πού θά δημιουργοῦσε ἡ τυχόν κατάργησή του.

Λόγοι ἐθνικῆς ἀμύνης δέν ἐπιτ
πουν τήν κατάργηση τοῦ προνομίου
ἀκτοπλοΐας στή Χώρα μας.

Πέραν τούτου ὑπάρχουν καί ἄλ
σοβαροί λόγοι πού ἐπιβάλλουν τή μ
πελευθέρωση τῆς ἀκτοπλοΐας. Τό «κ
ποτάζ» δέν εἶναι ἁπλή προνομιακή
ταχείριση τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Εἶ
ταυτόχρονα καί ἐγγύηση ὅτι τά πλ
αὐτά, ἐλκυόμενα ἐκ τοῦ προνομίου, ζ
τηροῦνται στήν ἐξυπηρέτηση τῶν ζω
κῶν γιά τή χώρα καί τό κοινωνικό σύ
λο συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν. Ὁ Κώ
κας Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου κα
ρίζει μέ τό ἄρθρο 165 ὅτι τό δικαίω
τῆς μεταξύ τῶν ἑλληνικῶν λιμένων
ταφορᾶς ἐπιβατῶν ἀνήκει στά ἑλληνι
ἐπιβατηγά πλοῖα ἀλλά συγχρόνως ἐ
βάλλει πολλές ὑποχρεώσεις ὥστε νά
ξασφαλισθεῖ ἡ συνέχιση τῶν δρομο
γίων καθ' ὅλη τήν ἄγονη χειμερινή
ρίοδο καί ὄχι μόνο στίς ἐπικερδεῖς
ριόδους. Ἐάν τά ἑλληνικά πλοῖα ἀπ
συρθοῦν λόγω τοῦ ἀνταγωνισμοῦ θά
ταν πολύ παρακινδυνευμένο νά ἐξαρ
θεῖ ἡ ἱκανοποίηση ζωτικῶν ἀναγκ
μας ἀπό πλοῖα τρίτων χωρῶν. Θά ἔπρ
πε νά ληφθεῖ ὑπ' ὄψει ὅτι καί ἄλλες χ
ρες ὅπως ἡ Ἱσπανία, ἡ Γαλλία, ἡ Ἰταλ
καί ἡ Πορτογαλία δέν φαίνονται πρόθ
μες νά ἀποδεχθοῦν μεταβολή τῆς π
ρούσης καταστάσεως.

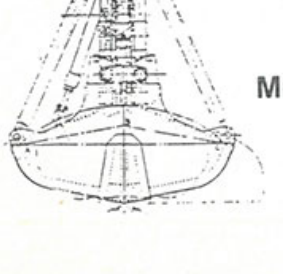
Ἐπισημαίνεται ἀκόμη ὅτι ἀπό τίς
Θαλάσσιες Χῶρες τῆς Κοινότητος μόν
πέντε (Ἀγγλία, Ὁλλανδία, Γερμανί
Βέλγιο, Δανία) δέν εἶχαν θέσει περιορ
στικά μέτρα στήν ἀκτοπλοΐα. Ἀντίθετ
ὅλες ἀνεξαιρέτως οἱ μεσογειακές χ
ρες ἔχουν αὐστηρούς περιορισμούς
χι μόνο στίς γραμμές ἐσωτερικοῦ ἀλλ
καί σέ γραμμές πρός τό ἐξωτερικό. Τ
παράδειγμα τῆς Ἱσπανίας πού ἔχει δι
μιουργήσει «ἀκτοπλοϊκή» γραμμή πρό
τή ... Νότιο Ἀμερική εἶναι χαρακτηρ
στικό.

Προσπαθήσαμε νά ἐπισημάνουμε τ
προβλήματα τῆς Ἀκτοπλοΐας γιατί π
στεύουμε ὅτι ἡ ἐπίλυσή τους θά βοηθ
σει σέ περαιτέρω βελτίωση τῶν θαλασ
σίων συγκοινωνιῶν μας.

Καταλήγοντας ἐπαναλαμβάνουμ
τήν διαβεβαίωση ὅτι εἴμεθα πρόθυμο
νά συνεργασθοῦμε γιά τήν ἀνάπτυξη
νός προγράμματος πλήρους ἐξυπηρε
τήσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶ
τῆς χώρας πού θά πρέπει νά ἔχει σά
προϋπόθεση τήν ἐξασφάλιση τῆς βιω
σιμότητας τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊ
κῶν πλοίων καί τήν συνέχιση τοῦ καθε
στῶτος τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας
καί τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ.

Στά «Ναυτικά Χρονικά» πού ἐπί πολ
λά χρόνια φιλοξενοῦν μέ τόσο ἐνδιαφέ
ρον καί ἀγάπη τά προβλήματα τῆς ἀ
κτοπλοΐας καί γενικώτερα τῆς Ναυτι
λίας μας, τίς καλύτερες εὐχές μας γι
τό 1989 μέ τήν ἐλπίδα ὅτι στή χρονι
πού ἔρχεται θά ἱκανοποιηθοῦν οἱ προσ
δοκίες μας γιά πρόοδο καί εὐημερία.

ΜΗΝΑΣ ΣΙΓΑΛΑΣ



ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ
ΑΡΠΑΓΕΣ (GRABS)

Μηχανικές 3,5 και 5 κ.μ., μονῆς ἀναρτήσεως, αὐτομάτου λειτουργίας, κατάλληλες διά πολλά φορτία.

Τηλ. 4180829

ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΟΥ ΠΕΡΑΣΕ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Εὐχάριστα κύλησε ὁ περασμένος χρόνος γιά τόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό. Τό μεγάλο ἄνοιγμα πού ὑπῆρχε μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως χωρητικότητος, τό ὁποῖο συντηροῦσε τήν μακρόχρονη καί ὀδυνηρή ναυτιλιακή κρίση, ἄρχισε νά περιορίζεται προοδευτικά, μέ ἀποτέλεσμα τήν ἄνοδο τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐπιπλέον ἡ σημαντική βελτίωση τῶν ναύλων, ἦταν ἐπόμενο νά παρασύρει ἀνοδικά καί τίς τιμές τῶν μεταχειρισμένων πλοίων βελτιώνοντας ἔτσι σημαντικά τήν οἰκονομική θέση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὁποῖος ἀτενίζει τώρα τό μέλλον μέ περισσότερη ἐμπιστοσύνη καί αἰσιοδοξία.

Σήμερα οἱ Ἕλληνες καί πάλι πρῶτοι στό διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο, ἀφοῦ ἔχουν ὑπό τόν ἔλεγχό τους 2.500 περίπου πλοῖα (πάνω ἀπό 1.000 κόρους) χωρητικότητος 85.000.000 τόννων D.W., σύμφωνα μέ στατιστική τοῦ πρώτου τριμήνου 1988 τοῦ Lloyd's Register of Shipping.

Ἐκεῖνο ὅμως πού θά μείνει στήν ἱστορία τῆς ναυτιλίας μας σάν πραγματικός ἄθλος, εἶναι ὅτι ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής, μέ τήν ὑπομονή, τήν ἐπιμονή καί τήν διαχειριστική του ἱκανότητα, κατόρθωσε, μέσα ἀπό τήν σκληρότερη καί πιό μακρόχρονη ναυτιλιακή κρίση πού σημάδεψε τόν αἰώνα μας, ὄχι μόνο νά ἐπιβιώσει ἀλλά καί νά διασώσει στό σύνολό του τό καλό ὄνομα καί τήν ἀξιοπιστία του διεθνῶς. Εὔγλωττη ἀπόδειξη εἶναι τό γεγονός ὅτι συστάθηκαν ναυτιλιακές Ἑταιρίες μεταξύ Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν καί ξένων Τραπεζῶν (Joint Ventures), μέ σκοπό τήν ἀγορά καί ἐκμετάλλευση πλοίων καί τήν διάθεση μετοχῶν σέ τρίτους. Τέσσερις τέτοιες περιπτώσεις ἔχουν ἤδη ἔλθει στό φῶς τῆς δημοσιότητας.

Μέ καλές λοιπόν προϋποθέσεις ξεκινᾶ ἡ ναυτιλία μας τόν καινούργιο χρόνο, χωρίς ὅμως αὐτό νά σημαίνει ὅτι θά λείψουν οἱ κλυδωνισμοί. Πολλά εἶναι τά ἀναμενόμενα προβλήματα στό χῶρο



τῆς ναυτιλίας τό 1989, ἄν μάλιστα σκεφτοῦμε ὅτι ζοῦμε σ' ἕνα κόσμο πού ἡ οἰκονομική καί πολιτική δομή του ἀλλάζει μέ γρήγορο ρυθμό. Ἡ νομισματική ἀστάθεια καί ἡ ἀναμενόμενη ἐπιτάχυνση τοῦ πληθωρισμοῦ σέ παγκόσμια κλίμακα, εἶναι φυσικό νά ἐπηρεάσουν καί τήν ναυτιλιακή ἐπιχείριση. Ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης εἶναι λοιπόν ὑποχρεωμένος νά σταθμίσει μέ προσοχή τήν διαγραφόμενη κατάσταση καί νά ἐπιλέξει τόν καταλληλότερο τρόπο δράσεως, δίνοντας ἰδιαίτερο βάρος στήν ἀντικατάσταση τοῦ παλιοῦ τονναζ μέ σύγχρονα πλοῖα.

Θά μποροῦσε κανείς νά ἀναφερθεῖ καί σέ πολλά ἄλλα θέματα πού πρέπει νά προβληματίσουν τόν Ἕλληνα ἐφοπλιστή. Θά περιοριστῶ ὅμως σ' ἐκεῖνα τά ὁποῖα, κατά τήν γνώμη μου, διαφοροποιοῦν τά μέχρι στιγμῆς γνωστά σχήματα στόν χῶρο τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καί εἶναι δυνατόν νά ἐπηρεάσουν δυσμενῶς τά συμφέροντα τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη, ἄν δέν ἀξιολογηθοῦν σωστά καί δέν γίνουν ἐγκαίρως οἱ ἐπιβαλλόμενοι ἀπό τίς περιστάσεις χειρισμοί. Ἐπιλεκτικά ἀναφέρω:

1) Τίς ἐπενδύσεις πού γίνονται ἀπό ἀνθρώπους οἱ ὁποῖοι εἶναι ἄσχετοι μέ τήν ναυτιλία. Ὅπως ἡ σύσταση Ἑταιρειῶν μέ μοναδικό σκοπό τήν ἀγορά μεταχειρισμένων πλοίων καί τήν μεταπώλησή τους σέ ὑψηλότερες τιμές, καθώς καί ἡ ἵδρυση Μετοχικῶν Ἑταιρειῶν (κυρίως στά κράτη τῆς Β. Εὐρώπης), μέ σκοπό τήν ἐκμετάλλευση τῶν ἀγοραζομένων πλοίων, δραστηριότητες οἱ ὁποῖες μπορεῖ νά προκαλέσουν τεχνητή ἄνοδο τῶν τιμῶν τοῦ μεταχειρισμένου τοννάζ νοθεύοντας ἔτσι τήν πραγματική εἰκόνα.
2) Ὁρισμένες χῶρες, στήν προσπάθεια νά καταστήσουν ἀνταγωνιστικά τά πλοῖα τους, ἄρχισαν νά δημιουργοῦν «θυγατρικά νηολόγια», δίνοντας ἔτσι τήν εὐχέρεια στούς πλοιοκτῆτες πού ἐγγράφονται σ' αὐτά, νά προσλαμβάνουν ἀλλοδαπά χαμηλόμισθα πληρώματα, καταβάλλοντας μιά μικρή εἰσφορά ἀντί τῆς συνηθισμένης φορολογίας ἐπί τῶν εἰσοδημάτων ἀπό τήν ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων. Τό Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (N.I.S.), τό ὁποῖο ἀναπτύσσεται μέ γοργό ρυθμό, εἶναι ἕνα ἀπό αὐτοῦ τοῦ εἴδους τά νηολόγια, ἐνῶ καί ἄλλες χῶρες ἐπεξεργάζονται ἤδη σχέδια συστάσεως παρεμφερῶν νηολογίων, ὅπως τό Λουξεμβοῦργο, ὁ Καναδᾶς, ἡ Δ. Γερμανία κ.ἄ.
3) Στήν Κοινή Ἀγορά ἐκκρεμεῖ τό θέμα συντάξεως σχεδίου γιά τήν συμπλήρωση τῆς τελικῆς φάσεως τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Μεταξύ τῶν θεμάτων πού συζητοῦνται, περιλαμβάνεται καί ἡ πιθανότητα δημιουργίας ἑνιαίου κοινοτικοῦ νηολογίου. Ἀπαραίτητη ὅμως προϋπόθεση γιά τήν ἐπιτυχία ἑνός τέτοιους σκοποῦ, εἶναι νά καταστεῖ τό κοινοτικό πλοῖο ἀνταγωνιστικό ἐναντι ἄλλων πλοίων τρίτων χωρῶν. Διαφορετικά μιά τέτοια ἀπόφαση δέν θά μπορέσει νά ἐφαρμο-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394,3991, 394.3548
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
ROBER NAPIER · BIRKS 9424906

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



ANANGEL · AMERICAN SHIPHOLDINGS LIMITED

INCORPORATED IN THE CAYMAN ISLANDS

Service Company:
ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES, S.A.

25, Akti Miaouli, GR-185 35 Piraeus
P.O.Box 80004 · Gr 185 10 Piraeus · Greece
Phone: 4112510 · 19
Tlxs: 212567 · 213037 · 241162
Cable Address: Anangelship Piraeus

London Office:
AGELEF SHIPPING Co. (LONDON) LTD.

3rd floor, Artillery House · Artillery Row
London SW1P 1 RY · England
Phone: London 7991474
Telex: London 886795
Cable address: Adelfotis London WC1

στεῖ στήν πράξη.

Συμπερασματικά θά ἔλεγα ὅτι, ἄν γενικευτοῦν τά νηολόγια αὐτῆς τῆς προνομιακῆς μορφῆς, τότε θά ἐπηρεαστεῖ ἀναμφίβολα δυσμενῶς καί τό δικό μας Ἐθνικό Νηολόγιο. Πόσο κοντά εἶναι αὐτός ὁ κίνδυνος δέν μπορεῖ κανείς νά ὑπολογίσει μέ ἀκρίβεια. Δέν φαίνεται πάντως νά μᾶς ἀπειλεῖ στό ἄμεσο μέλλον. Ὅμως ἡ συνεχής καί προσεκτική παρακολούθηση αὐτῶν τῶν ἐν ἐξελίξει νηολογίων εἶναι ἐπιβεβλημένη, ὥστε νά μπορέσουμε νά δράσουμε τήν κατάλληλη στιγμή ἀνάλογα.

Ἐκτός ὅμως ἀπό αὐτά πού συμβαίνουν στόν διεθνή χῶρο, πρέπει νά μᾶς ἀπασχολοῦν συνεχῶς καί οἱ ἐξελίξεις στόν ἐθνικό μας χῶρο. Τά πράγματα δέν ἐξελίχτηκαν ὅπως ἀναμενόταν, παρά τίς ὑποσχέσεις τῆς Πολιτείας. Πολλά εἶναι τά ἐκκρεμῆ θέματα. Στήν κορυφή ὅμως βρίσκονται τά ἑξῆς:

α) Τό πρόβλημα ἐλλείψεως ἐπαρκοῦς καί καταλλήλου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, εἶναι ἀσφαλῶς τό σπουδαιότερο. Ὁ ἱκανός καί ἐργατικός Ἕλληνας ναυτικός, ἀποτελεῖ βασική προϋπόθεση γιά νά γίνει τό ἑλληνικό ἐμπορικό πλοῖο ἀνταγωνιστικό. Μέ τίς ἀρετές του ἐπισφραγίζει τήν ταυτότητα καί τήν ἰδιομορφία τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. Εἶναι δυσάρεστο καί καθόλου τυχαῖο τό γεγονός ὅτι σήμερα οἱ καλοί ναυτικοί μας λιγοστεύουν. Ἄς σημειώσουμε ὅτι σύμφωνα μέ στατιστικούς πίνακες τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν μας πού ὑπηρετοῦσαν σέ ἑλληνικά καί ξένα πλοῖα τό 1980 ἀνερχόταν στούς 59.534, ἐνῶ τό 1986 περιορίστηκε στούς 32.340. Ἡ Πολιτεία μέ τή στάση της τά τελευταῖα χρόνια, ἀδιαφόρησε γι' αὐτό τό μεγάλο πρόβλημα. Δέν ἀντιλήφθηκε ὅτι ἡ ὕπαρξη καταλλήλου ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, δέν ἐπιτυγχάνεται μέ τήν σημερινή ὑποβαθμισμένη Ναυτική Ἐκπαίδευση.

Ἡ ἀτμόσφαιρα πού ἐπικρατεῖ σήμερα στίς Ναυτικές Σχολές καί τό ἐκπαιδευτικό σύστημα πού ἐφαρμόζεται, ἀποτελοῦν ἀντικίνητρα γιά τήν προσέλκυση τῶν νέων μας στό ναυτικό ἐπάγγελμα. Ἄς σημειωθεῖ ὅτι φέτος δέν καλύφτηκε ὁ ἀριθμός τῶν θέσεων πού προκηρύχθηκαν. Ἀλλά καί ὁ ἀπόμαχος ναυτικός ὅταν ἀποσύρεται ἀπό τό ἐπάγγελμα, ἀντιμετωπίζει τά γηρατειά του μέ τό αἴσθημα τῆς ἀνασφάλειας, ἀφοῦ τό Ν.Α.Τ., αὐτό τό ἄλλοτε εὔρωστο καί αὐτοδύναμο κοινωνικό Ἵδρυμα, περιῆλθε σέ οἰκονομικό ἀδιέξοδο. Ἡ ἀναβάθμιση λοιπόν τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως καί ἡ μόνιμη ἐξυγίανση τοῦ Ν.Α.Τ., ὥστε νά προστατευτεῖ ὁ ἀπόμαχος ναυτικός καί ἡ οἰκογένειά του, εἶναι θέματα ἀπόλυτης προτεραιότητας πού συνδέονται μέ τήν ἐπιβίωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, ἀλλά καί μέ τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου.

β) Ὅσον ἀφορᾶ τόν Ἕλληνα ἐφοπλιστή, θά ἐπαναλάβουμε γιά μιά ἀκόμη φορά τά λόγια τοῦ ἀείμνηστου Δ. Κωττάκη: «Τό θεμέλιο τῆς ναυτιλιακῆς μας ἰσχύος ἀποτελεῖ ὁ Ἕλληνας Ἐφοπλιστής. Χωρίς τήν τόλμη, τήν πρωτοβουλία καί τήν διακινδύνευση, χωρίς τήν γνώση, τήν πεῖρα καί τήν σύνεση, πλοῖα δέν γίνονται καί ναυτιλίες δέν ζοῦν». Γιά νά δημιουργήσει ὅμως ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής στόν τόπο του, θά πρέπει νά ζεῖ καί νά ἐργάζεται ὑπό σταθερό νομικό καθεστώς. Ἡ ναυτιλία εἶναι διεθνής ἐπιχείρηση καί δέν μπορεῖ νά ἐπιβιώσει ὅταν ἡ Πολιτεία μέ διάφορες ἐπινοήσεις, προβαίνει σέ αὐθαιρεσίες καί παραβιάσεις τῶν θεσμικῶν ναυτιλιακῶν νόμων, οἱ ὁποῖοι ἔχουν θεσπιστεῖ μετά ἀπό πολλούς ἀγῶνες καί μέ διακομματική συναίνεση. Εἶναι ἐπομένως ἀπολύτως ἀπαραίτητη ἡ διατήρηση τῶν θεσμικῶν νομοθετημάτων, πού ἐκδόθηκαν στή δεκαετία τοῦ 1950 καί ἀποκατέστησαν τό κλίμα ἐμπιστοσύνης καί σταθερότητας, μέ ἀποτέλεσμα τήν δημιουργία τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τά νομοθετήματα αὐτά, ὄχι μόνο πρέπει νά γίνονται σεβαστά ἀπό τίς ἑκάστοτε κυβερνήσεις, ἀλλά καί νά ἑρμηνεύονται μέ εὐρύ πνεῦμα, ὥστε νά προσαρμόζονται στίς ἑκάστοτε ἀνάγκες καί ἀπαιτήσεις τῆς Ναυτιλίας γιά τήν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ.

Εὔχομαι γιά τό 1989 τά ἐσωτερικά μας προβλήματα νά βροῦν τή λύση τους καί ἡ Πολιτεία νά καταλάβει ἔγκαιρα τά σοβαρά λάθη πού ἔγιναν μέχρι τώρα καί νά βοηθήσει νά διατηρηθεῖ ἀκλόνητος ὁ δεσμός τοῦ Ἕλληνα Πλοιοκτήτη καί τοῦ Ἕλληνα Ναυτικοῦ μέ τόν τόπο τους. Αὐτό ἐπιβάλλει τό γενικό συμφέρον τῆς πατρίδας μας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

PANAMA AGENCIES COMPANY INC.,

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ / ΜΠΑΛΜΠΟΑ — ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Εὔχεται
στήν Ἑλληνική Ναυτιλιακή Οἰκογένεια
Καλό, Εὐτυχισμένο καί Προσοδοφόρο τό Νέον Ἔτος 1989

Ἡ ἑταιρία μας ἡ ὁποία συμπληρώνει 75 χρόνια λειτουργίας στήν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ εἶναι πάντοτε εἰς τήν διάθεσιν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν γιά τήν καλύτερη καί οἰκονομικότερη ἐξυπηρέτησή τους.

Γιά περισσότερες πληροφορίες ἀπευθυνθεῖτε στά Τlx μας (379) 8821 — (379) 9214 στόν Παναμᾶ ἤ στόν ἀντιπρόσωπό μας στόν Πειραιᾶ Κ. ΣΤΕΛΙΟ ΚΟΓΧΥΛΑΚΗ, Λεωφ. Χατζηκυριάκου 15, Τηλ. 4136977/4514465, Tlx: 211692 CONC. GR.

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 καιρῶ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 16.000.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (δεκαέξι 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 καιρῶ 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 καιρῶ 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

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ











Εκεί που όλοι... έρχονται και φεύγουν αυτά τα καθίσματα μένουν πάντα άθικτα, αναλοίωτα, όμορφα και λειτουργικά!

Η PRODUCTION ABEE με πείρα και τεράστιες παραγωγικές δυνατότητες υπογράφει για όλα τα καθίσματά της αξεπέραστη ποιότητα, αντοχή, συνέπεια στην παράδοση και φυσικά γραπτή εγγύηση.

Production

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ:
ΠΡΟΝΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ: ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ: 0341/71597, 71729, 71730, FAX: 0341/71586
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΤΗΛ: 031/269335 .284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ: 7244948, 7232575 TLX 410313 PROD GR.

ΧΩΡΙΣ ΑΛΛΗ ΟΛΙΓΩΡΙΑ

Τοῦ κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΛΕΞ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Ξεκινώντας τό ἄρθρο μου αὐτό γιά τήν εἰδική ἔκδοση τῶν πολύτιμων γιά ὅλους μας - ἐφοπλιστές, ναυτικούς ἀλλά καί τόν ἴδιο τόν τόπο — «Ναυτικῶν Χρονικῶν», θέλω νά τονίσω εὐθύς ἐξ ἀρχῆς ὅτι τό κυριότερο πρόβλημα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι ὁ διεθνής ἀνταγωνισμός, πού, ὅπως διαπιστώνουμε ὅλοι στήν καθημερινή ναυτιλιακή πρακτική, ἔχει καταστεῖ ἀπό πολύ καιρό ὀξύτατος καί ἰδιαίτερα σκληρός ἐνῶ πάρα πολλές φορές οἱ ἀνταγωνιστές μας ὑπερτεροῦν.

Οἱ αἰτίες γι' αὐτό εἶναι πολλές: Πρῶτα - πρῶτα εἶναι ἡ δυνατότητα προσβάσεως στά καλά φορτία, ὄχι βέβαια γιατί αὐτοί ἔχουν καλύτερα πλοῖα ἀπό τά δικά μας, ἀλλά, ἁπλούστατα, γιατί οἱ περισσότερες χῶρες — χωρίς νά ἐξαιροῦνται οἱ Εὐρωπαϊκές καί ἀκόμη καί οἱ χῶρες μέλη τῆς ΕΟΚ — ἀσκοῦν μέ διάφορες μορφές ἔντονο προστατευτισμό ὑπέρ τῶν ἐθνικῶν τους πλοίων ἡ ὑπέρ τῶν πλοίων πού ἐλέγχονται ἀπό ὑπηκόους τους. Πέρα ἀπό αὐτό ὅμως ἐκεῖνο που τούς ἔκανε κυρίως νά ὑπερτεροῦν εἶναι ἡ δυνατότητα προσαρμογῆς στίς σημερινές καταστάσεις πού ἐπέδειξαν ἔχοντας τήν ἀμέριστη συμπαράσταση τῶν κυβερνήσεών τους καί τῶν ναυτεργατικῶν ἑνώσεων τῶν χωρῶν τους, πού ἐνδιαφέρθηκαν, ὅπως ἦταν ἄλλωστε φυσικό, γιά τήν προστασία τῶν ἐθνικῶν τους πλοίων.

Ἔτσι ἐμεῖς μείναμε πίσω. Ὄχι βέβαια γιατί δέν ἔχουμε προσβάσεις στά καλά φορτία, αὐτές, ἐκτός ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων, δέν τίς εἴχαμε ποτέ οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές καί πλοιοκτῆτες.

Μείναμε πίσω γιατί δέν προσαρμοσθήκαμε στή σημερινή πραγματικότητα πού κυριαρχεῖται, ὅπως προείπα, ἀπό τόν ἔντονο διεθνή ἀνταγωνισμό κάι ἀπό ἐξελίξεις πού θά ἔχουν καταλυτικό χαρακτήρα στά ἀμέσως ἑπόμενα χρόνια γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία ἐάν δέν ξυπνήσουμε ἀπό τόν βαθύτατο λήθαργο στόν ὁποῖο ἔχουμε περιπέσει.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στήν πρόκληση πού μᾶς ἔστειλαν γιά νά διατυπώσουμε τίς ἀπόψεις μας, ἐκφράζουν τήν ἀπογοήτευση τους γιά τήν ἀναποτελεσματικότητα τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας.



Ἡ ἀπογοήτευση αὐτή εἶναι μονομερής. Γιατί, μεγαλύτερη καί μέ ἐπιπτώσεις πού μπορεῖ νά ἀποδειχθοῦν τελικά καταστροφικές, ἦταν καί ἐξακολουθεῖ νά εἶναι ἡ δική μας ἀναποτελεσματικότητα καί συγκεκριμένα, γιά νά μήν κρυβόμαστε πίσω ἀπό τό δάκτυλο μας, ἡ ἔλλειψη διαθέσεως ἤ ἀκόμα καί ἡ ἄρνηση τοῦ συλλογικοῦ ὀργάνου τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὄχι νά ζητήσει ἄλλα νά προτείνει στήν Πολιτεία — πού εἶχε ὁλάνοικτα τά αὐτιά της γιά νά μᾶς ἀκούσει καί κάθε τόσο ἐπαναλάμβανε καί ἐπαναλαμβάνει τίς προσκλήσεις της — τίς λύσεις καί τά μέτρα πού θά ἔκαναν καί πάλι τό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο μονίμως ἀνταγωνιστικότερο ἀπό κάθε ἄλλο. Οὔτε ὅμως καί μέ τήν ναυτεργασία ὑπῆρξε ὁ διάλογος ἴσος πρός ἴσον γιά νά βρεθεῖ ἡ χρυσή τομή γιά τήν προσαρμογή τοῦ σκάφους τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας στίς σημερινές συνθῆκες χωρίς κλυδωνισμούς καί ἀντιμαχίες.

Δέν εἶναι ἡ στιγμή γιά νά διερευνηθοῦν τά αἴτια αὐτῆς τῆς ἔλλειψης διαθέσεως καί τῆς ἀρνήσεως τοῦ συλλογικοῦ ὀργάνου τοῦ ἐφοπλισμοῦ νά προτείνει ἤ καί νά ὑποδείξει στήν Πολιτεία ὅλα ἐκεῖνα πού θά βελτίωναν τή θέση τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί θά τό καθιστοῦσαν καί πάλι ἀνταγωνιστικότερο ἀπό ὅλα τά ἄλλα ὥστε νά προσελκυθοῦν στό ἐθνικό νηολόγιο ὅλα τά ἑλληνόκτητα πλοῖα πού σήμερα πλέουν μέ μιά πανσπερμία σημαιῶν στόν πρυμναῖο ἱστό τους. Μπορεῖ ἡ ξένη σημαία νά ἀποτελοῦσε λύση στήν διάρκεια τῆς πρόσφατης πολύχρονης ναυτιλιακῆς κρίσεως γιά νά κρατηθεῖ στήν ἐπιφάνεια τό ἑλληνικό πλοῖο, ἡ ἐμμονή ὅμως στήν ξένη σημαία ὑπάρχει κίνδυνος νά ἀφήσει τό μεγαλύτερο μέρος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐκτός τοῦ νυμφῶνος τῆς ΕΟΚ, πού εἴτε τό θέλουμε, εἴτε ὄχι, ἀποτελεῖ πλέον τήν τρίτη, καί ὄχι μόνο οἰκονομική, δύναμη τοῦ κόσμου.

Ἀντί γιά τήν ἄρνηση πού ἔχει ἐπιδειχθεῖ μέχρι τώρα ἀπό τήν συλλογική ἡγεσία τοῦ ἐφοπλισμοῦ θά ἦταν προτιμότερο νά δοθοῦν συγκεκριμένα στοιχεῖα γιά νά ρυθμισθεῖ τό θέμα τῆς φορολογίας τῶν μεγαλυτέρων σέ χωρητικότητα πλοίων, εἶναι δέ γνωστό ὅτι κάποια ρύθμιση εἶχε προωθηθεῖ ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀλλά δέν ὑλοποιήθηκε γιατί σκόνταψε στό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν. Οἱ ὑπεύθυνοι, φαίνεται, θεώρησαν ὅτι τό κράτος θά χάσει ἀπό μιά τέτοια ρύθμιση, ἴσως καί γιατί δέν ἐνημερώθηκαν ἀπό μᾶς ὅπως ἔπρεπε νά ἐνημερωθοῦν.

Ἀπό μιά πολύ πρόχειρη ματιά πού ἔρριξα στούς πίνακες τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική καί ξένες σημαῖες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» προέκυψαν τά ἑξῆς:

— Στή χωρητικότητα ἀπό 1.500 μέχρι 10.000 τον. γκρός ὑπάρχουν 196 πλοῖα μέ Ἑλληνική σημαία καί 300 πλοῖα μέ ξένες σημαῖες.

— Στή χωρητικότητα 10.000 — 20.000 τον. γκρός τά ἀντίστοιχα νούμερα εἶναι 353 καί 438.

— Στή χωρητικότητα 20.000 - 30.000 τον. γκρός 114 καί 101.

— Στή χωρητικότητα 30.000 - 40.000 τον. γκρός 94 καί 82.

— Στή χωρητικότητα 40.000 - 50.000 τον. γκρός 23 καί 41.

— Στή χωρητικότητα 50.000 - 60.000 τον. γκρός 14 καί 15.

— Στή χωρητικότητα 60.000 - 70.000 τον. γκρός 11 καί 18.

— Στή χωρητικότητα 70.000 - 80.000 τον. γκρός 4 καί 8.

— Στή χωρητικότητα 80.000 - 100.000 τον. γκρός 4 καί 6.

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

— Στή χωρητικότητα 100.000 -150.000 ον. γκρός 16 καί 36.

— Στή χωρητικότητα 150.000 -200.000 ον. γκρός 6 καί 2.

— Στή χωρητικότητα ἄνω τῶν 00.000 τον. γκρός ὑπάρχουν δύο μόνο τλοῖα μέ 'Ελληνική σημαία καί κανένα ιέ ξένη.

'Από τόν πίνακα αὐτόν προκύπτει ὅτι ιέ μιά φορολογική ρύθμιση — οὐσια-ητικά κλιμάκωση τοῦ φόρου — γιά τά ἄ-ω τῶν 10.000 τόννων γκρός πλοῖα, μαζί ιέ διάφορα ἄλλα μέτρα πού θά βελτίω-αν τήν ἀνταγωνιστικότητα, θά ἦταν δυνατόν νά προσελκυσθεῖ στό ἐθνικό ητολόγιο ἕνας πολύ μεγάλος ἀριθμός τλοίων καί τό κράτος τελικά θά κέρδιζε τολύ περισσότερα ἀπό ὅσα εἰσπράττει σήμερα ἀπό τήν φορολογία δεδομένου ὅτι τά πλοῖα μέ 'Ελληνική σημαία εἰσφέ-ουν πολύ περισσότερα στόν τόπο ἀπό ὅσα τά πλοῖα μέ ξένες σημαῖες, ἐνῶ πα-άλληλα καί τό ἑλληνικό πλοῖο θά ἐξα-σφάλιζε τήν προστασία ἀλλά καί τά δι-καιώματα πού παρέχει ἡ ἐθνική μας ση-αία, πού ἐπαναλαμβάνω εἶναι καί ἡ ση-αία μιᾶς χώρας μέλους τῆς ΕΟΚ.

'Αντί γιά τή σκιαμαχία γύρω ἀπό τή διάθεση ἑνός ποσοῦ ἀπό τό ΚΝΕ γιά τήν ἀποπεράτωση τοῦ ἐμποροναυτιλιακοῦ μεγάρου ὅπου θά στεγασθοῦν ὅλες οἱ ὑπηρεσίες τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔπρεπε νά ἔχει ἐπιδειχθεῖ ἰδιαίτερα φροντίδα γιά τή δημιουργία τῶν αὐριανῶν στελεχῶν τῶν πλοίων καί τῶν γραφείων μας — χρειαζόμαστε καλά καταρτισμένους ναυτικούς οἱ ὁποῖοι βεβαίως δέν ἐξασφαλίζονται μέ τίς σκιαμαχίες. Λυπηρό τό φαινόμενο, γιά πρώτη φορά στήν ἱστορία τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νά βλέπουμε τόν Πρόεδρο τῆς Ε.Ε.Ε., συνοδευόμενο ἀπό στρατιά δημοσιογράφων καί φωτογράφων, νά κάνει μήνυση ποῦ; Στόν 'Υπουργό 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνῶ ἦταν γνωστό ὅτι ὅλα τά κόμματα ψήφισαν στή Βουλή τό Νόμο πού ἔδινε τή δυνατότητα χρησιμοποιήσεως κεφαλαίων τοῦ ΚΝΕ καί γιά τήν ὁλοκλήρωση τοῦ ἐμποροναυτιλιακοῦ μεγάρου.

'Αντί γιά τίς χωρίς τέλος συζητήσεις κάθε χρόνο γιά τό θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως χρειαζόμαστε μιά ἁπλουστευμένη σύμβαση πού θά μᾶς ἀπαλλάξει ἀπό τά δεινά τῆς σημερινῆς, χωρίς βεβαίως νά ἀδικηθοῦν οἱ ναυτικοί μας.

'Αντί νά κλαῖμε γιά τήν κατάντια τοῦ ΝΑΤ νά προτείνουμε οὐσιαστικές ρυθμίσεις καί γιά νά εἰσπράττει τό Ταμεῖο γρήγορα τίς εἰσφορές καί νά καταστεῖ καί πάλι αὐτοδύναμο ἀλλά καί γιά νά μήν ἔχει προβλήματα καί (ἄσκοπες) δαπάνες τό πλοῖο.

'Αντί γιά τίς ἀντιπαραθέσεις μέ τούς ναυτικούς νά προχωρήσουμε σέ ἰσότιμο διάλογο μέ τούς ἐκπροσώπους τους γιά τήν ἐξεύρεση τῆς χρυσῆς τομῆς πρός ὄφελος καί τῶν δύο πλευρῶν καί γιά νά ἔχουμε πάντοτε στά καράβια μας "Ελληνες ναυτικούς, ἡ παρουσία τῶν ὁποίων εἶναι ἀπολύτως ἀπαραίτητη γιά τήν εὐημερία ὅλων γιατί χωρίς αὐτούς θά σβήσουμε ὅλοι μαζί. Μέ τί ἀξιωματικούς θά κινήσουμε τά πλοῖα μας, μέ Κορεάτες καί Φιλιππινέζους;

"Ολα αὐτά ὅμως χωρίς ἄλλη ὀλιγωρία.

ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ σέ ὅλους πού ἀσχολοῦνται μέ τήν Ναυτιλία.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

INTERKAT Α. Ε. Β. Ε.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



'Αναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οἱουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοῖα

ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR.

ΩΔΙΝΕΝ ΟΡΟΣ ΚΑΙ ΕΤΕΚΕΝ ΜΥΝ

Τοῦ Ἀντιναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ. κ. ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔ

Ἡ ἀρχαία παροιμία ἔλεγε «ὠδινεν ὄρος καί ἔτεκε μῦν». Τό θυμηθήκαμε τώρα γιατί μιά τέτοια σχέση μακρᾶς κυοφορίας καί μηδαμινοῦ ἀποτελέσματος ταιριάζει λίγο-πολύ στήν περίπτωση τοῦ νέου Ὀργανισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος δημοσιεύτηκε μέ τό Π.Δ. 249/31.5.1988 καί ἄρχισε νά ἰσχύει ἀπό τόν Ἰούνιο. Πρόκειται γιά ἕναν Ὀργανισμό πού ἀποφεύγει ἐπιμελῶς νά δώσει ἀπάντηση στό μεγάλο καί βασικό ἐρώτημα πού προβάλει ἀνέκαθεν στή διοίκηση τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί ἀναλύσκεται σέ μιά ἀτελέσφορη προσπάθεια νά ρυθμίσει τό ζήτημα τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων τοῦ Ὑπουργείου καί τῶν ὑπηρεσιῶν του. Μολονότι δέ εἶναι νωρίς νά κριθεῖ στήν ἐφαρμογή του ἕνα τόσο πρόσφατο νομοθέτημα καί νά διατυπωθοῦν μερικές ἄλλες τολμηρότερες καί προσφορότερες λύσεις, νομίζουμε πώς μιά πρώτη ἀνάλυση τῶν βασικῶν ἀρχῶν καί διατάξεών του δέν θά ἦταν σήμερα χωρίς σκοπό καί σημασία.

Ἔχει κατ' ἐπανάληψη γραφτεῖ καί συζητηθεῖ πώς τό καίριο πρόβλημα πού ἀπασχολεῖ κατά καιρούς κάθε καλόπιστη κριτική εἶναι ἄν ἡ διοίκηση τῆς ναυτιλίας στό σύνολό της πρέπει νά ἀσκεῖται ἀπό ἕνα εἰδικό σῶμα κρατικῶν λειτουργῶν, στρατιωτικά ὀργανωμένο ὅμως εἶναι τό Λιμενικό Σῶμα ἤ ἀπό πολιτικό-δημοσιοϋπαλληλικό προσωπικό. Τά ὑπέρ καί τά κατά ἐπιχειρήματα εἶναι γνωστά. Ἄς θυμήσουμε πάντως ὅτι οἱ ἐναντίον τοῦ Σώματος ἰσχυρισμοί ἀναφέρονται βασικά στόν καθαρῶς οἰκονομοτεχνικό χαρακτήρα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ξένης ἐπομένως πρός τίς μορφές τῆς στρατιωτικῆς ὀργανώσεως. Ἐνῶ τά ὑπέρ αὐτοῦ ἐπιχειρήματα ἀναφέρονται γενικά μέν στόν ἐπιτυχῆ χειρισμό τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων κατά τήν τελευταία ἑβδομηντάχρονη κοινή πορεία Ναυτιλίας καί Σώματος, εἰδικότερα δέ στό ἰδιόμορφο πειθαρχικό καθεστώς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί στά πλεονεκτήματα τῆς ἐνιαίας διοικήσεως κεντρικῶν καί περιφερειακῶν ὑπηρεσιῶν.

Τό θέμα ὅμως αὐτό, κανείς ἀπό τούς ἁρμόδιους καί ὑπεύθυνους, δέν κάθισε ποτέ νά ἐξετάσει ἀπό κάθε πλευρά, νά σταθμίσει ἀμερόληπτα καί νά τό τοποθετήσει ἐπί τέλους σέ μιά μόνιμη βάση, ὥστε νά θεμελιώσει ἕνα σύστημα διοικήσεως σωστό, βιώσιμο καί πρό πάντων ἀποδοτικό γιά τό συμφέρον τῆς ναυτιλίας. Ἀντ' αὐτοῦ, τό θέμα ἀφέθηκε νά διογκωθεῖ σέ ἐκκρηκτικό σημεῖο καί ἀντιμετωπίζεται τώρα ἀποκλειστικά στήν καθαρῶς βολευτική του διάσταση. Μιά διάσταση πού μεταφράζεται στόν ἁπλό συλλογισμό ὅτι ἀπ' αὐτή μιά μεριά ἔχουμε ἕνα συγκροτημένο Σῶμα πού οὔτε σκόπιμο οὔτε εὔκολο εἶναι νά τό διαλύσουμε κι ἀπ' τήν ἄλλη ἔχουμε ἕνα σημαντικό ἀριθμό πολιτικῶν ὑπαλλήλων πού ἀποτελοῦν μιά «κατάσταση» καί ἐπιδιώκουν δυναμικά τήν ἀξιοποίηση τῆς δημοσιοϋπαλληλικῆς τους σταδιοδρομίας. Ὁ συλλογισμός εἶναι ἁπλός ἀλλά τό δίλημμα σκληρό. Καί γιά νά ξεπεραστεῖ, ἡ προχειρότερη διέξοδος ἦταν μιά συμβιβαστική λύση: Νά μοιράσουμε τίς ἁρμοδιότητες τοῦ Ὑπουργείου ἀνάμεσα στούς λι νικούς καί τούς πολιτικούς ὑπαλ λους. Καί ἰδού τό ἀποτέλεσμα:

Στό ἄρθρο 1 τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπ ριθμοῦνται δέκα ἑπτά (ἀριθ. 17) Δι θύνσεις καί περί τά δέκα ἀνεξάρτη γραφεῖα. Ἐκεῖ ὅπου παλιότερα ἡ νο τιλία τῶν 50 ἑκατ. τόννων κατάφερ νά διοικηθεῖ μέ λιγότερες ἀπό τίς σές Διευθύνσεις. Βέβαια εἶναι γνωσ πώς ἡ γραφειοκρατική κρατική π ρέμβαση στή σφαῖρα τῆς ἰδιωτικ πρωτοβουλίας παρουσιάζει μιά χιον στιβαδική διόγκωση ἡ ὁποία ὅμο προκειμένου γιά τή ναυτιλία θά μπ ροῦσε ἀκίνδυνα νά ἀποκρουσθεῖ.

Καί ἀφοῦ στά ἑπόμενα ἄρθρα ἐπ χειρεῖται ἡ ἀνάλυση τῆς ἁρμοδιότητο καί ἡ διάρθρωση ὅλων αὐτῶν τῶν ὑπ ρεσιῶν, ἀκολουθεῖ τό ἀμείλικτο πρ βλημα τῆς διανομῆς τους μεταξύ λιμ νικῶν καί πολιτικῶν. Καί ἀντιμετωπ ζεται μέ τό περίπλοκο σύστημα τῶ «προϊσταμένων». Πράγματι τό ἄρθρ 33 ὁρίζει ὅτι στίς 12 Διευθύνσεις προ σταται Λιμενικός ἀξιωματικός κ στίς ὑπόλοιπες πέντε πολιτικός ὑπάλ ληλος. Λύση σολομώντεια, ἡ ὁποί τήν μέν πικρία τοῦ Λ.Σ. ἀπαλύνει μ τίς διπλάσιες Διευθύνσεις, τούς δέ παλλήλους διαβουκολεῖ μέ τήν παρο χώρηση (ὡς πρώτη δόση); πέντε ὁλό κληρων δικῶν τους Διευθύνσεων. Σ καμμιά ἄλλη κριτική δέν ἀντέχει διάκριση οὔτε σέ κανένα ἐπιστημον κό κριτήριο ὑπακούει. Γιατί φυσικ δέν ὑπάρχει λογική ἐξήγηση γιά ποι λόγο ἡ ναυτική ἐργασία ἔχει περισσό τερο στρατιωτικό χαρακτήρα ἀπό τή πρόνοια ἤ τήν ἀσφάλιση τῶν ναυτ κῶν, ἤ γιατί οἱ λιμένες δέν ὑπάγοντο στούς λιμενικούς ἤ γιατί ἡ ὀργάνωσ καί πληροφορική ἀνήκει στούς ὑπαλ λήλους καί οὕτω καθεξῆς.

Ἐκεῖ ὅμως ὅπου τό σύστημα ἀπο βαίνει κυριολεκτικά δαιδαλῶδες εἶνα στίς διατάξεις τοῦ ἑπομένου ἄρθρου τοῦ 34, τό ὁποῖο ἀπαλύνοντας ἴσως τ δυσαρέσκεια τῶν πολιτικῶν γιά τίς λ γότερες Διευθύνσεις, ἐνδίδει σέ παρα χωρήσεις δευτέρου βαθμοῦ κατά τ διανομή τῶν Τμημάτων. Ἔτσι σέ πέν τε ἀπό τίς Διευθύνσεις πού ὑπάγοντο στό Λ.Σ. ὅλα τά Τμήματα ἔχουν προ σταμένους Πολιτικούς Ὑπαλλήλου ἤ στήν ἀνάγκη ἐναλλάξ Ὑπαλλήλου καί Λιμενικούς.

International

TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio -Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama
Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Ὅπως γίνεται εὔκολα φανερό, κάτω ἀπό ὅλο αὐτό τό δύσχρηστο νομοθετικό πλέγμα δέν κρύβεται παρά ὁ περιστασιακός συμβιβασμός πού προέκυψε ἀπό μιά κοπιώδη ἀλλά οὐτοπική συνδιαλλαγή. Μιά συνδιαλλαγή ἡ ὁποία ὄχι μόνο δέν θέτει τίς βάσεις μιᾶς ἀπρόσκοπτης λειτουργίας ἀλλά ἀντίθετα δημιουργεῖ ὅλες τίς προϋποθέσεις γιά τή δηλητηρίαση καί τήν ὑπονόμευση τῶν ὑπηρεσιακῶν σχέσεων. Καί δέν μιλοῦμε φυσικά γιά ἕνα πρῶτο στάδιο ἐφαρμογῆς, ὅπου ἡ προσαρμογή στίς νέες συνθῆκες ἀγγίζει τά ὅρια τοῦ τραγελαφικοῦ, ἀλλά καί γιά τήν περαιτέρω μονιμότερη κατάσταση. Ὅποιος ἔχει γνώση τῶν γραφειοκρατικῶν πραγμάτων τῆς Διοικήσεως καί γνωρίζει τό κλῖμα τῆς ὑπηρεσιακῆς καχυποψίας, εἶναι σέ θέση νά καταλάβει ἀπολύτως τή δυσλειτουργία ἑνός τέτοιου συστήματος πού ἀπό τή φύση του περικλείει σ' ἕνα πρῶτο ἐπίπεδο τήν ὑπηρεσιακή ἀντίπραξη, τή σύγκρουση καθηκόντων καί τίς δικαιοδοτικές ἐμπλοκές καί σ' ἕνα δεύτερο ἐπίπεδο τούς ἀναπόφευκτους ἀνταγωνισμούς, τίς θιγόμενες φιλοτιμίες, τίς προσωπικές διενέξεις καί ὅλες αὐτές τίς μοιραῖες ἀδυναμίες πού ὁδηγοῦν τελικά καί μέ μαθηματική ἀκρίβεια στήν ἀδυναμία συνεργασίας καί στή μειωμένη ἀπόδοση. Ἤδη οἱ πρῶτοι τριγμοί ἔχουν ἀκουσθεῖ.

Ἀρχίζουν μέ τά κενά καί τίς παραλείψεις τοῦ Ὀργανισμοῦ ὁ ὁποῖος λησμόνησε νά περιλάβει ὁλόκληρα ὑπηρεσιακά κλιμάκια πού προσπαθοῦν τώρα νά συγκοληθοῦν μέ ἐγκυκλίους. Καί φθάνουν στήν σχεδόν κωμική ἀδυναμία καθαρισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου γιατί δέν εἶναι βέβαιο ἄν ἡ προμήθεια τῶν ὑλικῶν ἐμπίπτει στίς λιμενικές ἤ πολιτικές ἁρμοδιότητες.

Ἕνα ἄλλο σοβαρό μειονέκτημα σχετίζεται μέ τήν ἐπάρκεια καί καταλληλότητα τοῦ προσωπικοῦ. Στό προηγούμενο καθεστώς οἱ λιμενικοί ἀξιωματικοί ἀντιμετώπιζαν τήν ποικιλία τῶν καθηκόντων τους μέ τή μακρά λιμενική — περιφερειακή ὑπηρεσία στούς κατώτερους βαθμούς καί τήν μετέπειτα πεῖρα στίς διάφορες ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ. Οἱ πολιτικοί ὑπάλληλοι πού καλοῦνται νά τούς ἀντικαστασήσουν προσλήφθηκαν στό παρελθόν χωρίς διαγωνισμούς, ἐξετάσεις καί εἰδικά προσόντα καί κατά κανόνα παρέμειναν στήν ἀρχική θέση τῆς προσλήψεώς τους παρά τήν ἐν τῶ μεταξύ βαθμολογική τους ἐξέλιξη. Τώρα ὁ ὑπάλληλος πού ἀνάλωσε μιά ζωή στά μητρῶα ναυτικῶν ἤ στίς ἄγονες γραμμές θά κληθεῖ λόγω βαθμοῦ καί ἀρχαιότητος νά ἀναλάβει τή σχεδίαση τοῦ προγραμματισμοῦ τῶν λιμένων ἤ τήν ὀργάνωση τῶν ναυτικῶν σχολῶν καί τά τούτοις ὅμοια.

Δέν εἶναι ἀνάγκη νά μᾶς ὑπομνήσει κανείς ὅτι τό στάδιο αὐτό εἶναι μεταβατικό καί ὅτι σέ μιά μέλλουσα ἰδεατή περίοδο τό πολιτικό προσωπικό τοῦ ΥΕΝ, διαθέτοντας τίς 36 εἰδικότητες (ἀπό οἰκονομικούς καί ναυτικούς μέχρι ναυπηγούς καί γιατρούς) πού ἁπλόχερα ὁραματίζεται καί προβλέπει τό ἄρθρο 31 τοῦ Ὀργανισμοῦ, θά εἶναι σέ θέση νά ἀνταποκριθεῖ στίς ὑπηρεσιακές ἀπαιτήσεις. Ἀποσιωπᾶται ὅμως ἤ μᾶλλον καλύπτεται κάτω ἀπό τή ἔγκρυπτη φράση «σύμφωνα μέ τίς ἰσχύουσες διατάξεις» τῆς πρώτης παραγράφου τοῦ ἄρθρου 32, τό γεγονός ὅτι τίς ἴδιες αὐτές εἰδικότητες, λόγω προσόντων κατατάξεως, διαθέτει σήμερα καί τό Λιμενικό Σῶμα σέ μόνιμα στελέχη κατωτέρων καί ἀνωτέρων βαθμῶν. Τό ἀποτέλεσμα θά εἶναι νά ἐναλλάσσονται ἀξιωματικοί καί ὑπάλληλοι στίς διάφορες θέσεις χωρίς κανείς νά μπορεῖ νά ἐξηγήσει ἤ νά βρεῖ τή δικαιολογία αὐτοῦ τοῦ πρωτοφανοῦς δυασμοῦ καί τῶν ὀδυνηρῶν συνεπειῶν του.

Δέν θέλουμε νά εἴμαστε μάντεις κακῶν. Θέλουμε ὅμως νά καταστήσουμε σαφές ὅτι ὁ νέος Ὀργανισμός ἀντί νά ἐπιλύσει δημιουργεῖ πολλά καί ἀκανθώδη προβλήματα. Ἡ διαμάχη λιμενικῶν καί πολιτικῶν ὑπαλλήλων θά συνεχισθεῖ σέ ὅλα τά ἐπίπεδα. Ἡ χρησιμοποίηση τῶν πολιτικῶν καταστάσεων, τῶν ἐπιρροῶν, τῶν ἰσχυρῶν μέσων καί ὅσων ἄλλων ὅπλων διαθέτουν ἑκάστοτε καί οἱ δύο κλάδοι, δέν θά ἔχουν ἄλλη ἐπιδίωξη παρά πώς θά ἐπεκτείνουν πρός ὄφελός τους τό εὔθρυπτο δικτυωτό πλαίσιο πού ἔστησε ὁ νέος Ὀργανισμός. Οἱ μέν γιά νά ἐπανακτήσουν τά ὅσα ἔχασαν καί οἱ ἄλλοι γιά νά κερδίσουν ὅσα μποροῦν περισσότερα. Μιά ἀέναη πάλη, ἡ ὁποία ὄχι μόνο θά ὑποθάλπει τίς προσωπικές ἀντιθέσεις ἤ τίς κλαδικές συγκρούσεις ἀλλά — καί αὐτό εἶναι τό σπουδαιότερο — θά ἀποβεῖ μοιραίως σέ βάρος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας στή ράχη τῆς ὁποίας ἡ πάλη αὐτή διεξάγεται.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Ἀντιναύαρχος Λ.Σ. ἐ.ἀ.

SINGAPORE
SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS
JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS · A.O.H. 2208682

Προβληματισμοί γιά τήν ἀντιστροφή τῆς καταρρεύσεως

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟ

Τό 1988 συνετελέσθη μία οὐσιαστική ἀνάκαμψι στήν ναυλαγορά ἡ ὁποία ἔφερε λίγη ἀνακούφισι καί τ' ἀνάλογα χαμόγελα στό ναυτιλιακό κόσμο τῆς χώρας. Ἡ κατάστασι ὅμως αὐτή ὀφείλεται σέ ἐξωγενεῖς παράγοντες καί ἡ ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σέ σχέσι μέ τά πλοῖα τῶν τρίτων χωρῶν, παραμένει μειωμένη μέ ἀποτέλεσμα τήν συνεχή συρρίκνωσι τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου. Ἡ συνεχής συρρίκνωσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἶναι ἔνδειξις ὅτι δέν προσφέρει τό ἐπιθυμητό ἔργο σέ ἀνταγωνιστική τιμή. Ἐάν δέν βοηθήσουμε τήν Ἑλληνική ναυτιλία νά μειώσει τό κόστος της καί νά γίνη ἀνταγωνιστική, θά σβύση. Ἡ περιστασιακή ἀνάκαμψι τῆς ναυλαγορᾶς ἁπλῶς θά ἐπιβραδύνη τό μοιραῖον.

Ὡς ἐκ τούτου σκοπός τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως θά πρέπει νά εἶναι ἡ προσπάθεια συμπιέσεως τοῦ κόστους λειτουργίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου τό ὁποῖον ἐπιτυγχάνεται παρακολουθώντας συνεχῶς καί προσαρμοζόμενο στίς νέες τεχνολογικές ἐξελίξεις βάσει τῶν ὁποίων ἀντικαθίστανται ἀκριβοπληρωμένα ἐργατικά χέρια μέ σύγχρονα μηχανήματα. Ὅπως παλαιότερα μέ τόν αὐτοματισμό τοῦ μηχανοστασίου, τώρα μέ τήν ἐπιβαλόμενη κατάργησι τοῦ ἀσυρματιστοῦ, τήν καθιέρωσι τῆς ἐννοίας ἀξιωματικοῦ καί πληρώματος πλοίου ἐν ἀντιθέσει μέ πληρώματα καταστρώματος, μηχανῆς κλπ., τήν ἐπιβολή συστήματος καφετέριας καί γενικῶς ἀκολουθώντας τήν ἐξελικτική πορεία τῆς ὀργανώσεως ἐργασίας σύμφωνα μέ τά εὐρωπαϊκά πρότυπα στήν στεριά καί τή θάλασσα, θά μπορέσωμε μέ κατάλληλη, ἐπιμόρφωσι καί ἀναβάθμισι τῶν ἱκανοτήτων τῶν ναυτικῶν μας, μηχανικό ἐξοπλισμό καί ὀργάνωσι νά συμπιέσωμε τό κόστος λειτουργίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σέ ἀνταγωνιστικό ἐπίπεδο.

Ἄς γίνη ἐπιτέλους σέ ὅλους συνείδησι ὅτι προσπαθώντας νά συντηρήσωμε ἔστω καί μία τεχνολογικῶς ἀχρηστευμένη θέσι ἐργασίας στά Ἑλληνικά πλοῖα, ἐπισπεύδουμε τήν κατάρρευσι τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου καί ὡς ἐκ τούτου τήν κατάργησι πολλαπλῶν θέσεων ἐργασίας δι' Ἕλληνες ναυτικούς. Εἶναι δέ πιά αὐτονόητο ὅτι τό μεγαλύτερο μέρος



τῶν κατωτέρων πληρωμάτων θά πρέπει κατ' ἀνάγκην νά εἶναι ἀλλοδαποί, τοῦτο ἐξάλλου ἐθέσπισαν οἱ λοιποί Εὐρωπαῖοι μέ τά παράλληλά τους νηολόγια.

Ἡ Εὐρωπαϊκή Κοινότης πιέζεται νά παρουσιάση προτάσεις (positive measures) γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῆς κοινοτικῆς ναυτιλίας εἶναι δέ κρίμα πού κατά τή διάρκεια τῆς Ἑλληνικῆς προεδρίας δέν παρουσιάσθησαν προτάσεις ἐκ μέρους τῆς Ἑλλάδος, ἡ ὁποία καί κατέχει τήν δεσπόζουσα θέσι εἰς τήν κοινοτική ναυτιλία.

Πέραν ἀπό τή διατήρησι θέσεων ἐργασίας δι' Εὐρωπαίους ναυτεργάτες τό σκεπτικόν τῆς ἐνισχύσεως τῆς Κοινοτικῆς Ναυτιλίας θά πρέπει νά βασίζεται ἐν μέρει καί στή διαπίστωσι ὅτι ἡ Εὐρωπαϊκή βιομηχανία χρειάζεται ὅλο καί περισσότερες πρῶτες ὕλες οἱ ὁποῖες πρέπει νά εἰσάγωνται ἀπό ἀκόμη πιό ἀπομεμακρυσμένα σημεῖα. Ἄς σημειωθῆ ὅτι σήμερα ἡ Ε.Ο.Κ., ἀποτελεῖ τόν προορισμό τοῦ 31% περίπου τῆς παγκοσμίου μεταφορᾶς πετρελαίου, σιδηρομεταλλεύματος, ἄνθρακος καί σιτηρῶν ἐνῶ ὁ ὑπό εὐρωπαϊκάς σημαίας στόλος ἀντιπροσωπεύει μόλις τό 16% τοῦ παγκοσμίου συνόλου καί ἔχει πτωτική τάσι. Ἡ περαιτέρω μείωσι τοῦ κοινοτικοῦ στόλου θά μποροῦσε νά κάνη τήν εὐρωπαϊκή οἰκονομία δυσαναλόγως εὐάλωτη.

Εἶναι προφανές ὅτι γιά νά εἶναι ἀποτελεσματικά τά ὁποιαδήποτε μέτρα θά πρέπει νά κάνουν τήν κοινοτική ναυτιλία ἀνταγωνιστικότερη στίς ναυτιλίες τῶν τρίτων χωρῶν. Δηλαδή νά βοηθοῦν τήν πρός τά κάτω συμπίεσι τοῦ κόστους τοῦ κοινοτικοῦ πλοίου. Αὐτό ἀποτελ καί τή μόνη λύσι γιά τήν ἐπιβίωσι τ κοινοτικῆς ναυτιλίας. Τόν δρόμο τόν χουν δείξει ἐξάλλου οἱ μονομερεῖς ἀπ φάσεις τῶν περισσοτέρων χωρῶν μέ δημιουργία παραλλήλων ἐθνικῶν νη λογίων μέ ρεαλιστικές συνθέσεις κ φορολογία.

Ἐφόσον ἡ Ε.Ο.Κ., ἔχει δεσπόζου θέσι εἰς τήν παγκόσμια ἀσφαλιστική γορά θά πρέπει νά βοηθήση εἰς τήν ἀν θεώρησι τοῦ ἀσφαλιστικοῦ καθεστῶτ γιά φορτία τά ὁποῖα μεταφέρονται μέ περήλικα κοινοτικά πλοῖα οὕτως ὥσ νά μήν ἐπιβαρύνωνται μέ ἐπασφάλ στρα λόγω ἡλικίας. Θά πρέπει νά μελ τηθῆ καθεστώς τό ὁποῖο νά δίδη τό δ καίωμα εἰς τόν πλοιοκτήτη ὁ ὁποῖος κ νει ἐκτατεμένες ἐπισκευές ἐπί παλαι τέρου πλοίου νά ζητᾶ τήν ἀναπροσα μογή τῆς ἀσφαλιστικῆς του ἡλικίας ἐλ σώνοντάς το ἀσφαλιστικῶς μέ μικρότ ρης ἡλικίας πλοῖο. Ἐάν θεσπισθῆ παρ μοιο κριτήριο θά μειωθεῖ ἀφενός τό κ φαλαιακό κόστος τῆς Εὐρωπαϊκῆς ναυ τιλίας λόγω ἀποσβέσεως τοῦ πλοίου πί μακροτέρου χρόνου καί θά βελτιωθ ἡ συντήρησι τῶν ὑπαρχόντων τεχνολο γικῶς ανταγωνίσιμων μονάδων διότι μ τόν τρόπο αὐτό θά δίδεται κίνητρο εἰ τόν ἰδιοκτήτη νά συντηρῆ οὐσιαστικότε ρα καί νά βελτιώνη τό ὑπερήλικό το πλοῖο παρά μέ τά νῦν κρατοῦντα.

Πρέπει νά ἀποφεύγεται ἡ παραμόρ φωσι τῆς ἀγορᾶς ἀπό δογματικά κριτή ρια καί ν' ἀφεθῆ ἡ τεχνολογική ἐξέλιξι νά κρίνη τήν ἀνταγωνιστικότητα ἑνό πλοίου. Τό μόνο πού πρέπει νά ἐνδιαφέ ρη εἶναι ἐάν τό σκάφος εἶναι ἰσχυρό καί ἀσφαλές, ὄχι ποιά εἶναι ἡ ἡλικία του.

Πέραν αὐτῶν ἄλλη οὐσιαστική ἐνί σχυσι πού θά μποροῦσε νά προσφέρη Κοινότης εἰς τήν ναυτιλία θά ἦταν ἡ ἀ παίτηση ὅπως οἱ ναυλώσεις πλοίων γι ἐξαγωγές τῶν ἐπιδοτουμένων φορτίων κυρίως τροφίμων, νά γίνωνται εἰς τήν ἐ λεύθερη ἀγορά χρησιμοποιώντας κατ προτίμησι κοινοτικά πλοῖα.

Εὔχομαι τά λίγα αὐτά λόγια νά βοη θήσουν εἰς τήν ἀνεύρεσι ἑνός πλαισίου γιά τήν ἀνάκαμψι τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀλλά καί τοῦ Κοινοτικοῦ στόλου.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Θέμα λογικῆς πού ὅμως ἐλλείπει...

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ

Ἡ ἀπομάκρυνση ἀπό την ἑλληνική σημαία τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, εἴτε ἐπειδή σημειώθηκαν ἀθρόες διαγραφές εἴτε ἐπειδή δέν ἐγγράφονται — μέ τήν προθυμία τοῦ παρελθόντος — νέα πλοῖα στά ἑλληνικά νηολόγια, δέν φαίνεται νά ἔχει προβληματίσει σοβαρά τήν κυβέρνηση. Καί ἡ ὅλη στάση της στήν ὑπόθεση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, δέν ἐπιβεβαιώνει παρά τό ὅτι ὁ τόσο σημαντικός αὐτός κλάδος σέ ἄλλες περιόδους, δέν ἀποτελεῖ γιά τήν κυβέρνηση βιομηχανία πρός ἐθνική ἀξιοποίηση. Διαφορετικά, ἡ ἄλλοτε στενά συνδεδεμένη μέ τήν ἐθνική οἰκονομία καί τήν Ἑλλάδα ἑλληνική ναυτιλία, δέν θά ... παρεπιδημοῦσε στήν ἴδια της τήν πατρίδα. Εἶναι εὔλογο λοιπόν νά γεννᾶται τό ἐρώτημα ἄν πράγματι τό σημερινό κράτος —ἤ ὅτι ἔχει ἀπομείνει ἀπό αὐτό — ἐξακολουθεῖ νά προσβλέπει στή ναυτιλία του γιά σταθερούς, ὑψηλούς καί — τό κυριώτερο — ἀδάπανους γιά τόν Ἕλληνα φορολογούμενο συναλλαγματικούς πόρους, ἤ προτιμᾶ τό παράνομο ἐμπόριο ὅπλων, ὅπως ἀποκαλύπτει ἡ τελευταία (;) φουρνιά σκανδάλων...

Θά κομίσει βεβαίως κανείς γλαύκα στήν Ἀθήνα, ἰδιαίτερα στούς παροικούντες τή ναυτιλιακή Ἱερουσαλήμ, πού θά εἶναι καί οἱ ἀναγνῶστες τοῦ πανηγυρικοῦ αὐτοῦ τεύχους τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, ἄν ἐπαναλάβει τό πόσο ἀρνητικά ἐπέδρασε ἡ συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική τῆς κυβερνήσεως στή συρρίκνωση τῆς ἐκ τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῆς προσόδου καί τίς ἐξ ἴσου ἀρνητικές ἐπιπτώσεις πού εἶχε ἡ συρρίκνωση αὐτή στό ἰσοζύγιο πληρωμῶν. Ὁ ναυτιλιακός Τύπος τά ἐπαναλαμβάνει ἐπί τακτικῆς μέν βάσεως, πλήν ὅμως ὡς φωνή βοῶντος ἐν τῇ ἐρήμῳ. Κατά συνέπειαν, τό τί δέον γενέσθαι εἶναι καί τό ἀμέσως ζητοῦμενο.

Ἀσφαλῶς δέν ὑπάρχει κανείς ἐπιχειρηματίας πού νά μή θεωρεῖ ὡς ἀναγκαία προϋπόθεση γιά τήν ἐπαναδραστηριοποίησή του μέσα σέ Ἑλληνικά πλαίσια — καί ὅ,τι αὐτό σημαίνει — τήν ἐξάλειψη τῆς δυσπιστίας πρός τήν Πολιτεία. Μιά δυσπιστία δικαιολογημένη, γιά τήν ὁποία βασικός ὑπεύθυνος εἶναι ἡ κυβέρνηση πού εἶδε, εὐθύς ἐξ ἀρχῆς μέ τόση καχυποψία τήν ἑλληνική ναυτιλία, χωρίς ὅμως, ἐκ τῶν ὑστέρων, ὅταν ἀντελήφθη ποιά εἶναι ἡ πραγματικότητα, νά προβεῖ στίς ἀναγκαῖες ἐνέργειες πού, σέ τελευταία ἀνάλυση θά διασκέδαζαν τίς ἐντυπώσεις. Φυσιολογική ἐπομένως ἡ διατήρηση τῆς δυσπιστίας αὐτῆς ἀπό πλευρᾶς Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, πού βρῆκαν ἀμέσως ἄλλες λύσεις, ἐπώδυνες ἀσφαλῶς γιά τήν ἐθνική οἰκονομία.

Ἡ ἀποκατάσταση κλίματος ἐμπιστοσύνης ἔχει βεβαίως νά κάνει — πέραν τῶν ἄλλων καί μέ τήν διαβεβαίωση γιά τήν διατήρηση τῆς ηὐξημένης τυπικῆς ἰσχύος τῶν Νόμων γιά τήν προστασία τῶν κεφαλαίων τοῦ ἐξωτερικοῦ καί γιά τή φορολογική μεταχείριση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, Νόμων πού ἐνῶ εἶναι συνταγματικά κατωχυρωμένοι, ἐν τούτοις ἐμπράκτως ἡ κυβέρνηση τοῦ ΠΑΣΟΚ μέ ἄλλους νόμους καί ἀποφάσεις φρόντισε νά φαλκιδεύσει. Τό σαφές νομικό καθεστώς ἀποτελεῖ ἀπαράβατον γιά τήν προσέλκυση πλοίου καί ἐπιχειρήσεων στήν πατρίδα μας.

Συμπληρωματικά τῆς συγκεκριμένης ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, θεωρητικῆς καί μή, θά συγκατάλεγα:

— Τόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ ἐργασιακοῦ καθεστῶτος στή ναυτιλία, ὁ ὁποῖος θά βασίζεται ἐπί τῆς ἀρχῆς ὅτι ἡ ἐπικερδής ἀπασχόληση καί κατ' ἐπέκταση ἡ καταπολέμηση τῆς ἀνεργίας ἐξασφαλίζεται μόνο μέ τήν ἐνεργοποίηση τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου καί ὄχι μέ περιοριστικές διατάξεις πού ἀπαγορεύουν τό δικαίωμα ἐργασίας στούς μέν γιά νά ὑπάρχουν θέσεις γιά τούς δέ. Γνωρίζουμε ὅλοι πού οἱ σχετικές αὐτές διατάξεις ὁδήγησαν τήν ἑλληνική ναυτιλία.

Στό ἴδιο πλαίσιο ἀντιμετώπισης τοῦ ἐργασιακοῦ καθεστῶτος, θά πρέπει νά παρέχεται τό δικαίωμα στόν Ἕλληνα ἐφοπλιστή νά προσλαμβάνει ἀλλοδαπά κατώτερα πληρώματα ὥστε νά δίδονται στόν ἐπιχειρηματία διαχειριστικές λύσεις. Διαφορετικά θά κόπτονται — ὅπως καί ἔγινε — οἱ δεσμοί τοῦ πλοίου μέ τή φυσική του ἕδρα.

— Τήν ἐνίσχυση τῆς αὐτοτέλειας τοῦ σημερινοῦ διοικητικοῦ φορέα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, μέ τή συγκέντρωση στό ἁρμόδιο ὑπουργεῖο ὅλων τῶν ἁρμοδιοτήτων πού ἔχουν σχέση μέ τόν κλάδο καί τήν παραναυτιλιακή βιομηχανία.

— Στήν ἀναδιοργάνωση ἐκ βάθρων τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης καί στήν παγίωση ναυτικῆς συνείδησης στούς ἀκολουθοῦντες τό ναυτικό ἐπάγγελμα πού ἔχει ἀπολεσθεῖ συνεπεία τοῦ τρόπου μέ τόν ὁποῖον... διέλυσαν τίς Σχολές οἱ κυβερνῶντες. Συγχρόνως ἡ κατάρτιση τῶν ὑποψήφιων ναυτικῶν θά πρέπει νά προσαρμοσθεῖ στά νέα τεχνολογικά δεδομένα, κάτι πού ἔχει προκλητικά παραλείψει ἡ σοσιαλιστική ναυτική ἐκπαίδευση, παρά τό γεγονός ὅτι τέως ὑπουργοί εἶχαν φροντίσει νά ἐκθειάσουν τό πρό Γκορμπατσώφ σκληρό ἐκπαιδευτικό σύστημα στίς ἀντίστοιχες σχολές τῆς ΕΣΣΔ.

— Τήν ἐξυγίανση τῆς ἀσφαλιστικῆς κάλυψης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἡ ὑποβάθμιση τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ πρόσθετο παράγοντα ἀποθάρρυνσης τῶν νέων ἀπό τό νά ἐπιλέξουν τή ναυτική σταδιοδρομία.

— Τή θεσμοθέτηση καθεστῶτος προσέλκυσης στή χώρα μας γραφείων ξένων Τραπεζικῶν Ὀργανισμῶν, γιά νά διευρυνθεῖ ἡ χρηματοδότηση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης στίς ἀνάγκες της σέ κεφάλαια κινήσεως καί ναυπηγοεπισκευαστικές ἐργασίες, εἴτε ἐδῶ εἴτε στό ἐξωτερικό.

— Τήν παράδοση στήν ὑγιᾶ ἰδιωτική πρωτοβουλία τῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων προκειμένου νά ἀρχίσουν νά λειτουργοῦν καί πάλι μέ κριτήρια τῆς ἐλεύθερης ἀγορᾶς, ἐπιβιώσουν, ἐπανακτήσουν τήν διεθνή τους ἀνταγωνιστικότητα καί ἐπανεύρει καί ἡ χώρα μας ἀπολεσθέντες συναλλαγματικούς πόρους.

Εἶναι γεγονός ἀναμφισβήτητο καί τεκμηριωμένο ἀπό τήν πολυετή πρακτική ὅτι ἡ μικρότερη πάντοτε ἀπόδοση τῆς ναυτιλίας μας μέσα στήν ἐθνική οἰκονομία, μέ βάση τίς πραγματικές της δυνατότητες, πρέπει νά ἀποδοθεῖ ὄχι σέ κάποια ἀπροθυμία τοῦ ἐφοπλισμοῦ νά ἐμβάσει περισσότερα ἤ νά ἐπενδύσει στήν πατρίδα του, ἀλλά στήν ἀδυναμία ἤ ἀπροθυμία ἤ καί διστακτικότητα τοῦ ἴδιου τοῦ κράτους, νά στήσει τούς κατάλληλους μηχανισμούς, πάνω στούς ὁποίους βασίζει τή λειτουργία της ἡ ναυτιλιακή ἐπιχείρηση καί νά μπορέσει ἔτσι νά κερδίσει τό συνάλλαγμα πού ἑλληνική ναυτιλία εἶναι ὑποχρεωμένη νά διοχετεύει κάπου ἄλλου ἐλλείψει ὑποδομῆς. Πολύ περισσότερο οἱ ἀρνητικές αὐτές ἐξελίξεις εἶναι εὐρύτερες ὅταν στήν ἀδυναμία καί ἀπροθυμία τοῦ κράτους, προστίθεται καί ἡ ἐχθρική στάση ἀπέναντι στόν κλάδο.

Οἱ παραπάνω λύσεις, δέν σημαίνει ὅτι αὐτομάτως θά συμβάλλουν στήν ἐπανάκαμψη τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στό ἐθνικό νηολόγιο. Ὅμως δημιουργοῦν τίς παραπλήσιες πρός τό παρελθόν συνθῆκες, χάρις στίς ὁποῖες ἡ Πολιτεία πανηγύριζε γιά τήν ἐπίτευξη συναλλαγματικοῦ στόχου δύο δισεκατομμυρίων δολλαρίων ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα καί μόνον. Ἀπό κεῖ καί πέρα τό ἴδιο τό κράτος φέρει τό βάρος τῆς ἀποδείξεως ὅτι τά ὅρια ἀπόδοσης τῆς ναυτιλίας, μέσα σέ μιά οἰκονομία δέν εἶναι πεπερασμένα, ἀφοῦ τό μόνο πού ἔκανε μέχρι σήμερα ἡ Πολιτεία, ἀκόμη καί ὅταν εἶχε τίς καλύτερες διαθέσεις ἀπέναντι στή ναυτιλία, ἦταν νά εἰσπράττει τήν εὔκολη πρόσοδο τῶν ἐμβασμάτων ἤ τήν φορολογία, χωρίς νά προσπαθεῖ νά ἐκμεταλλευθεῖ τίς ἴδιες τίς ἀνελαστικές — καί πολύ μεγάλες — δαπάνες τοῦ πλοίου.

Γράμματα ἀπό τούς 'Ωκεανούς

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Δανείζομαι τόν τίτλο παλαιοῦ ἐπιστολογράφου σας, διότι ἀντί ἄρθρου πού κάθε χρόνο ἀπό τό 1948 ἔγραφα στά Ν.Χ., ἐφέτος μοῦ ἦτο ἀδύνατον νά γράψω. 'Αλλά τί νά γράψω; Τί νά περιγράψω; Εὐτυχῶς ἕνα γράμμα πού ἔλαβα, παλαιοῦ μου ναυτικοῦ, ἀντικατέστησε τήν ἔμπνευσιν. Ἔτσι τό παραθέτω, ἀντί ἄρθρου μου, ὁλόκληρο:

«'Αγαπητέ μου Γιάννη,

Σᾶς εὐχαριστῶ διά τάς εὐχάς σας. Μέ ἐνθυμεῖσθε κάθε χρόνο καί σᾶς εὐχαριστῶ. Δέν σκοπεύω νά φύγω ἀπό τό πλοῖο σας. Ἄς καί ἔχω τόσσα χρόνια τήν ἑταιρία σας δέν ἔχω κουράγιο νά γυρίσω στήν Πατρίδα. 'Ακοῦμε, διαβάζουμε, καί βλέπουμε στά ξένα κανάλια τόσα πολλά, πού ὅλοι φοβόμαστε νά γυρίσουμε στήν ξηρά. Μαθαίνουμε διά κλοπές, καταχρήσεις, πωλήσεις ἀποθεμάτων στρατιωτικοῦ ὑλικοῦ, ἀγορές ἀεροπλάνων, πυραύλων, προμήθειες δισεκατομμυρίων δολλαρίων καί ἄλλα τρομερά. Διαβάζουμε στίς ξένες ἐφημερίδες καί ἀκοῦμε στά ξένα ραδιόφωνα ν' ἀποκαλοῦν τήν Πατρίδα μας Κωσκολάντ, Κλεφτολάντ, Πασκοτοξολάντ, 'Αντρομιμιλάντ, Τρομοκρατολάντ, Πιελολάντ, Κανταφολάντ, 'Αραφολάντ,



Προεδρολαθρεμπορολάντ, Σαρτζετολάντ, Λιβιολάντ, Ρεντικολολάντ, καί ὅλα αὐτά τά παρατσούκλια πού μᾶς κολήσανε καί ἐννοοῦν τήν 'Ελλαδίτσα μας. Γράφουν καί μιλοῦν γιά 150.000 τρομοκράτες πού ζοῦν στή χώρα μας. 'Ακοῦμε γιά δολοφονίες, διαρρήξεις, ληστεῖες, βόμβες πού σκάνε σέ Τράπεζες, θέατρα, Προξενεῖα. Τί νά κάνω ἔπειτα ἀπ' ὅλα αὐτά; Καλύτερα οἱ τυφῶνες καί οἱ φουρτοῦνες παρά ἡ Πατρίδα. Εὐτυχῶς πού σᾶς ἄκουσα καί ἔβαλα ὅλες τίς οἰκονομίες μου σ' 'Αμερικάνικη Τράπεζα. 'Ασφάλισα καί τόν ἑαυ μου σέ ξένη ὀργάνωση, καί ἔτσι δέ χω πλέον ἀνάγκη τό φαλιρισμένο Ν 'Αλλά ἡ πίκρα μου κ. Γιάννη εἶναι με λη γι' αὐτά πού μαθαίνω πώς γίνον στίς Σχολές τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικ Εἶναι δυνατόν νά βγοῦν 'Αξιωματι χωρίς πειθαρχία καί σεβασμό στούς νωτέρους; Πῶς θά μποῦν στά πλοῖα; γνοοῦν πώς πολλά καράβια μας ἔχ ἄριστους Πολωνούς 'Αξιωματικούς πληρώματα πειθαρχικά; Μαθαίνου πώς διέλυσαν τά πάντα στήν 'Ελλά ἦταν δυνατόν ν' ἀφήσουν ἡσυχες Σχολές μας; Τί νά πῶ καί γιά τούς λαιστίνιους πού κυκλοφοροῦν μέ δ φορα διαβατήρια στήν 'Αθήνα καί Γ ραιᾶ; Μήπως ἑτοιμάζουν λιβανοπο σιν;

Αὐτά ὅλα μ' ἀναγκάζουν νά μήν ξ παρκάρω.

Σᾶς εὔχομαι εὐτυχισμένο τό Ν Χρόνο.

Μέ ἐκτίμηση καί σεβασμό
Μαρκονιστής Χρυσόστομος 'Αργάση

καί διά τήν ἀντιγραφήν
Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



PICCARD

DIVERS

81, Akti Miaouli
PIRAEUS
Tel.: 4514208 · 4180343
AOH: 9835152 · 9842737
7653930
TLX: 213073 PICA
241005 COBA

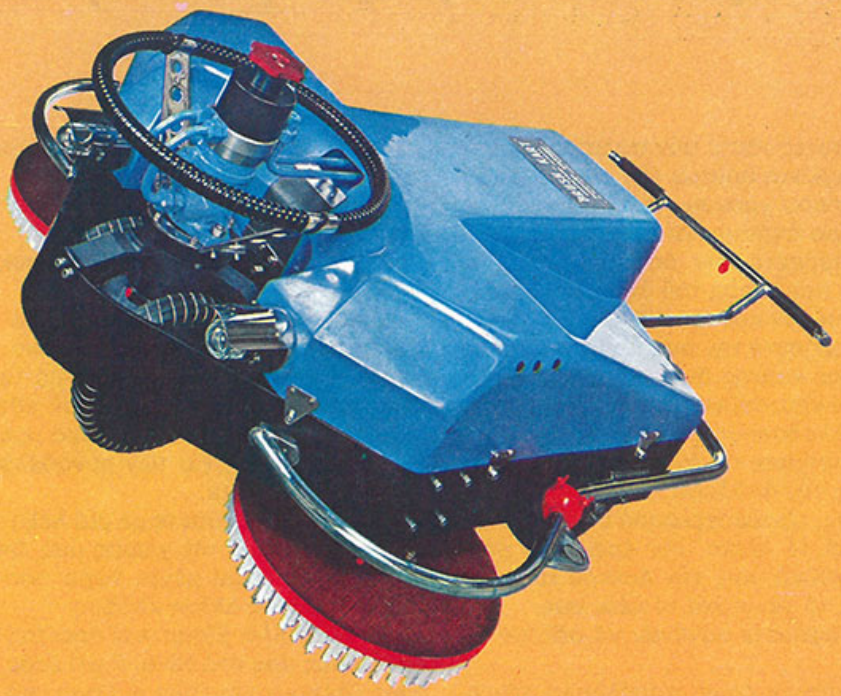
SERVICES:
UNDERWATER HULL CLEANING — WELDING — CUTTING — PLUGGING RUPTURES — HOLES — PLUGGING SEA CHESTS — PLUGGING TAIL SHAFT — VIDEO — CAMERA — PHOTOGRAPHY — INSPECTION

DIVERS TEAMS CAN BE SENT ABROAD ON REQUEST

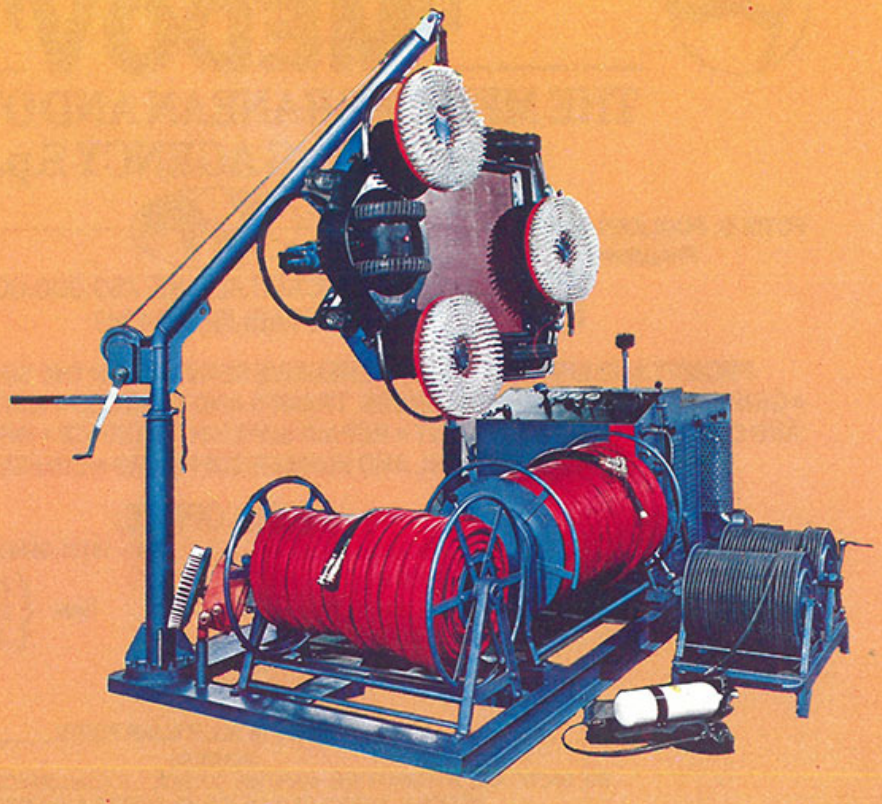
PERMANENT SERVICE STATIONS

- **PIRAEUS**
- **LAVRION**
- **PYLOS**

ΝΕΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4514208 · 4180343



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr



Παραινέσεις πρός τούς ναυτικούς μας

Τοῦ κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Σάν συνεργάτης σάν παλαιός καί γιά πολλά χρόνια βρίσκω τήν εὐκαιρία τοῦ καινούργιου χρόνου νά σᾶς ἀπευθύνω δύο λόγια ἀγάπης καί συμβουλῆς.

Διατηρήσετε τήν ἀπό ἀρχαιοτάτων χρόνων παράδοση τοῦ ἄξιου καί ἱκανοῦ ναύτη, πέραν καί τοῦ 1992.

Διατηρήσετε τήν ἀναλογία τοῦ «ἕνας Ἕλληνας ναύτης ἀντιστοιχεῖ σέ ἱκανότητα καί ναυτοσύνη μέ πολύ περισσοτέρους ἀλλοδαπούς».

Διατηρήσετε τίς ἀνεπανάληπτες ἀρετές σας: τήν ἀπόδοση, τήν παραγωγικότητά σας, τή συμπεριφορά σας μέσα καί ἔξω ἀπό τό πλοῖο, τήν ἐμφάνισή σας, τήν εὐγένειά σας, τήν ἄμετρο καλωσύνη σας, τό γέλιο καί τό κέφι σας.

Μήν ἀφήσετε κανέναν νά σᾶς τίς θίξει.

Μή χάσετε ὅμως παράλληλα τήν ἀγωνιστικότητα καί τό πάθος σας γιά τά δίκια σας, κινούμενοι πάντα μέσα στά σωστά πλαίσια τῶν νόμων τῆς Πολιτείας καί τά ὅρια τῆς ἀρχοντιᾶς καί τῆς λεβεντιᾶς.

Ἄν τά πιό πάνω ἰσχύσουν νά εἶσθε βέβαιοι ὅτι τό ἔργο σας θά εἶναι μεγάλο καί ἀναμφισβήτητο.

Καί τό λέγω μεγάλο καί ἀναμφισβήτητο γιατί:

— καί τά πλοῖα θά γυρίσουν στή γαλανόλευκη.

— καί πιό πολλά πλοῖα θά ἀποκτηθοῦν.

— καί πιό πολλοί τουρίστες θά ἔλθουν στήν πατρίδα μας μέ τό τόσο πολύτιμο καί ἀναγκαῖο συνάλλαγμά τους.

— καί τήν πρωτοπορία στόν κόσμο καί πάλι θά ἀποκτήσει ἡ σημαία μας.

— καί τήν ἀνεργία τῶν συναδέλφων σας θά μηδενίσετε.

— καί θά ἐνισχύσετε μέ μιά λέξη τήν ἐθνική οἰκονομία τῆς χώρας μας, ὅπως τήν ἐνισχύετε καί μέχρι τώρα ὅσο πιστεύω κανένας ἄλλος κλάδος.

Καί κάτι ἄλλο: Εἴσαστε οἱ πρεσβευτές τῆς χώρας μας στά ξένα. Γιατί ἐσᾶς κυρίως βλέπουν καί ζοῦν οἱ ξένοι στά ξένα. Μή λησμονεῖτε ὅτι μέ τή συμπεριφορά σας πρέπει νά ἐκφράζετε τό μεγαλεῖο τῆς χώρας μας, τό ὄνομά της, τή σημαία της.

Εἶσθε φορεῖς εὐημερίας γιά τή χώρα μας καί ἔχετε ἀποκτήσει τήν ἐκτίμηση τῶν λοιπῶν Ἑλλήνων. Διά τῶν προσόντων σας καί εἰδικώτερα διά τῆς οὐσιαστικῆς συμμετοχῆς σας καί βοήθει σας ὡς συνεργατῶν τῶν ἐφοπλιστ εἰς τήν προσπάθεια διά τήν πρωτοπ ρίαν καί πάλιν, μεταξύ τῶν ναυτιλιῶν λου τοῦ κόσμου, μεταξύ τῶν ἄλλ προσφορῶν σας προσφέρετε καί τή δ νατότητα εἰς τούς ἐκπρόσωπους τ χώρας εἰς τούς διαφόρους διεθνεῖς ὀ γανισμούς καί εἰδικώτερα εἰς τήν ΕΟ νά ὁμιλοῦν ἀπό θέσεως ἰσχύος καί νά πιτυγχάνουν διά τόν καλόν τῆς χώρ μας τούς ἐπιδιωκομένους σκοπούς.

Ἡ πατρίδα θά σᾶς εὐγνωμονεῖ πάν γιά ὅ,τι τῆς προσφέρετε μέ μόχθο, κι δυνο καί σκληρή ξενητειά.

Μείνετε ἀγνοί Ἕλληνες ναῦτες. Σ τούς τόσους καί τόσους, τούς πρίν ἀ σᾶς.

Προσωπικά καί νομίζω καί θέλω ν πιστεύω ὅτι ἐκφράζω καί τά αἰσθήματ τῶν ἄλλων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πο τόσο βοηθήσατε καί βοηθᾶτε, σᾶς στέ λω ἕνα μεγάλο, ἀπό τά βάθη τ 90χρονης καρδιᾶς μου εὐχαριστῶ, κ μέ τίς θερμές εὐχές μου γιά τό καινού γιο χρόνο, προσεύχομαι στόν Ἅγιο Ν κόλαο νά σᾶς προστατεύει.

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY

"MEDOV"®

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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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 FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:
29 Via XX Settembre – P.O.B. 1364 – 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL – ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

ΝΑΥΤΙΛΙΑ - Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ

Κοντεύουν δέκα χρόνια τώρα ἀπό τότε πού ἡ Ναυτιλία μπῆκε σέ μιά δύσκολη περίοδο πού ὅλοι ἀναγνωρίζουν πλέον ὡς κρίσιμη καμπή διά τό μέλλον. Ἰδιαιτέρως δύσκολα εἶναι τά προβλήματα γιά τήν Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία ἡ ὁποία συνεχίζει νά ἀγωνιᾶ γιά τήν καθοδική πορεία τοῦ νηολογίου καί τήν στασιμότητα τῶν προβλημάτων τά ὁποῖα πολλαπλασιάζονται ἀνακυκλούμενα λόγω τῆς Κυβερνητικῆς ἀνικανότητας νά δημιουργήσει τίς ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιά μία προοδευτική πορεία.

Θά ἦταν περιττό νά ἀναφερθῶ στήν σπουδαιότητα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας γιά τήν Ἑλλάδα τοῦ σήμερα καί πολύ περισσότερο γιά τήν Ἑλλάδα τοῦ αὔριο. Ἔτσι περιορίζομαι μόνο νά τονίσω ὅτι ἡ Ἑλληνική ἐξωτερική πολιτική, τόσο μέσα ὅσο καί ἔξω ἀπό τήν ΕΟΚ, θέλει ὅσο τό δυνατόν μεγαλύτερα στηρίγματα γιά νά ὑποστηρίξει τίς Ἑλληνικές θέσεις καί τά Οἰκονομικά μας συμφέροντα. Τέτοια στηρίγματα εἶναι πλέον ἀδύνατον νά δημιουργηθοῦν σέ σύντομο χρονικό διάστημα καί μάλιστα λαμβάνοντας ὑπόψιν μας τίς ἐπικρατοῦσες συνθῆκες. Ἡ ναυτιλία μας καθίσταται μοναδικό πλέον στήριγμα γιά τήν Ἑλληνική διεθνή οἰκονομική θέση κάι τό μοναδικό οἰκονομικό στήριγμα γιά τό Ἑλληνικό κύρος στόν διεθνή χῶρο.

Τά λόγια αὐτά δέν ἀποσκοποῦν στήν δημιουργία ἐνθουσιασμοῦ καί ὑπερηφάνειας, ἀλλά, τονίζονται ἐπαναλαμβανόμενα, γιά νά ὑπογραμμίσουν τήν εὐθύνη πού ἔχουμε ὅλοι γιά τό μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὁποία πρέπει τό γρηγορότερο δυνατόν, νά καταλάβει ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ Ἑλλάδα μπῆκε στήν ΕΟΚ ἀπό τό 1980 εἶναι καί αὐτή μέλος τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας ἀπό τότε, ἔστω καί ἄν ὁρισμένοι ἐνεργοῦν ἀκόμη καί σήμερα ὡς σάν νά εἴμαστε ἐκτός κοινότητας.

Ἴσως μέχρι σήμερα ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία δέν ὀφελήθηκε ἀπό τήν ἔνταξη τῆς χώρας μας στήν ΕΟΚ, εἶναι ὅμως βέβαιον ὅτι δέν ζημιώθηκε. Μέ αὐτή τήν μηδενική βάση ἀποτελεσμάτων δέν μπορεῖ νά εἴμαστε οὔτε εὐχαριστημένο ἀλλά οὔτε καί ἤσυχοι γιά τό τί θά συμβεῖ αὔριο. Τά ναυτιλιακά προβλήματα πού δημιουργοῦνται ἀπό τίς ἀποφάσεις τῶν Ἑλληνικῶν Κυβερνήσεων εἶναι ἐσωτερικά προβλήματα καί θά πρέπει νά ἐπιλυθοῦν μέσα ἀπό τήν συνεργασία τῶν ἁρμοδίων παραγόντων στό ἐσωτερικό. Τά προβλήματα ὅμως πού ἀφοροῦν τήν ἐπιβίωση τῆς Ναυτιλίας δέν εἶναι μόνο Ἑλληνικά, ἀλλά Πανευρωπαϊκά καί μόνο μέσα ἀπό μιά στενή καί δημιουργική συνεργασία μεταξύ τῶν χωρῶν μελῶν τῆς ΕΟΚ μποροῦν νά βροῦν ἱκανοποιητικές λύσεις καί πολύ περισσότερο νά στηρίξουν μελλοντικά τήν ἀνάπτυξη τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας, ἀνατρέποντας ἔτσι τή σημερινή ἀρνητική τάση πού ἔχουν ὅλα τά Εὐρωπαϊκά νηολόγια.



Ἀπό τό 1980 μέχρι σήμερα ὁ εὐρωπαϊκός ἐμπορικός στόλος (συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ Ἑλληνικοῦ) ὑφίσταται μιά συνεχή δραματική μείωση τόσο σέ ἀπόλυτους ἀριθμούς (ἀριθμό μονάδων καί τοννάζ), ὅσο καί σέ ποσοστό συμμετοχῆς στόν παγκόσμιο στόλο.

Στά χρόνια αὐτά, ἡ περιπτωσιακή διαμόρφωση κοινῆς εὐρωπαϊκῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί μάλιστα σέ περιορισμένο ἀριθμό θεμάτων, ὑποχρέωσε τήν Κοινότητα σέ σιωπή καί ἀδράνεια. Χωρίς στρατηγική στόν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἡ Κοινότητα περιορίστηκε στό νά παρακολουθεῖ ἀνίσχυση τόν προστατευτισμό, ἐνισχυμένο ἀπό τό γενικό κλίμα πανικοῦ, πού προκάλεσε ἡ κρίση νά ἐκτοπίζει τά εὐρωπαϊκά πλοῖα ἀπό τήν παγκόσμια ναυλαγορά μέ ἀνάλογες δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στόν οἰκονομικό καί κοινωνικό τομέα.

Οἱ παραπάνω διαπιστώσεις ὁδηγοῦν ἀμέσως στό ἐρώτημα, ποιά εἶναι τά μέτρα ἐκεῖνα μέ τά ὁποῖα θά ἐπιτευχθεῖ ἀναστροφή τῆς καθοδικῆς πορείας τῶν δεικτῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάπτυξης;

Μέ γνώμονα τό συμφέρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τήν πεποίθηση ὅτι ἡ ΕΟΚ δέν πρέπει νά ἀσχοληθεῖ μέ τήν ἐπίλυση προβλημάτων ἐθνικοῦ χαρακτήρα καί ἐπιπέδου, πιστεύω ὅτι ἡ ΕΟΚ πρέπει νά δημιουργήσει ἕνα θεσμικό πλαίσιο πού θά βοηθήσει τήν Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία νά ἀναπτυχθεῖ ὥστε νά ἀντιμετωπίσει μέ ἐπιτυχία τούς κύριους ἀνταγωνιστές της, τίς τρίτες χῶρες, ἡ δραστηριότητα τῶν ὁποίων μέχρι σήμερα εἶχε ἀρνητικές ἐπιπτώσεις στά ἐθνικά νηολόγια τῶν χωρῶν μελῶν.

Τά μέτρα τῆς ΕΟΚ πρέπει νά ἀποτελοῦν μιά ἑνότητα Κοινῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, θεσμικῆς μορφῆς καί ὄχι προστατευτισμό καί ἐλεγχόμενη οἰκονομική δραστηριότητα ἡ ὁποία ἀποτελεῖ πλέον μιά ξεπερασμένη οἰκονομική φιλοσοφία. Αὐτό πού νομίζω ὅτι χρειάζεται σήμερα εἶναι ἡ διεύρυνση τῶν ἐναλλακτικῶν λύσεων καί ἐπιλογῶν γιά τήν Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία καί ὄχι ὁ περιορισμός τῶν σημερινῶν δυνατοτήτων.

Μεταξύ τῶν θεσμικῶν μέτρων τά ὁποῖα ἔχει ἀνάγκη ἡ Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία εἶναι:

Χρηματοδότηση

Ἡ πενιχρή ἕως ἀνύπαρκτη συμμετοχή στό χρηματιστηριακό σύστημα ἀμι-

John T. Rennie & Sons
Division of Rennies Ships Agency Limited
OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT
REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS
7-9 Akti Miaouli, Piraeus
Tel: 4132998 · Tlx: 241929 — Fax: 4176028
Member of the Rennies Group
Head Office:
The Marine
22 Gardiner Street
Durban 4001
South Africa
Telex: 6-22673
Telegrams: RENIFORM
Telephone: 3047965
Fascimile: 3047341

γῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τούς στέρησε τήν δυνατότητα ἄντλησης ὑγειῶν κεφαλαίων, ἀναγκαίων γιά τήν ἀνανέωση καί τήν αὔξηση τοῦ στόλου. Τό τραπεζικό σύστημα, ἀποτελώντας τήν μοναδική σχεδόν πηγή χρηματοδότησης τῆς Ναυτιλίας καί ὑπακούοντας σέ ἀναγκαιότητες, πού δέν εἶχαν μέ αὐτήν, δέσποζε καί ἐξακολουθεῖ νά δεσπόζει κυριαρχικά σέ ὁλόκληρο τό σύστημα τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας. Ἡ ὑπερχρηματοδότηση τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας γιά τήν κατασκευή πλοίων ἄσχετα μέ τήν ζήτηση πού εἶχαν αὐτά στήν ἀγορά φορτίων δημιούργησε μιά ἐκκρηκτική ἀνισοσοροπία στήν προσφορά καί ζήτηση τοννάζ μέ καταστρεπτικές συνέπειες.

Αὐτή ἡ μοναδική ἐξάρτηση τῆς Ναυτιλίας ἀπό τό Τραπεζικό σύστημα ἐξέθεσε τήν Ναυτιλιακή Οἰκονομία σέ ἕνα τεράστιο κίνδυνο, ὅταν οἱ Τράπεζες διαπίστωσαν ὅτι οἱ ἀξίες τῶν πλοίων κατρακυλοῦν ἐξαιτίας τῆς κρίσης τῆς ναυλαγορᾶς καί προσπάθησαν νά ἀποσυρθοῦν ἐπεκτείνοντας σέ ὅλη τήν ἀγορά τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας τόν πανικό, στόν ὁποῖο οἱ ἴδιες εἶχαν ὑποκύψει.

Τότε ὅλοι ζήσαμε ἔντονα τήν ἔλλειψη κανόνων, πού θά ἀπέτρεπαν τόν ἐξαφανισμό σοβαρῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν ἀπό τήν Εὐρωπαϊκή ναυτιλιακή οἰκογένεια, οἱ ὁποῖοι θά σταθεροποιοῦσαν τή ναυτιλιακή οἰκονομία καί ἐπομένως δικαιώθηκαν ὅλοι αὐτοί οἱ ὁποῖοι πίστευαν, ὅπως ἐγώ, ὅτι ἡ ἐξάρτηση τῆς Ναυτιλίας ἦταν ὑπερβολικά μεγάλη. Μιά ἐξάρτηση ἡ ὁποία ἔβαζε τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας στά χέρια νεαρῶν, ἀπείρων καί ἀδιάφορων τραπεζικῶν ὑπαλλήλων, τῶν ὁποίων ἡ διάθεση ἀλλάζει σέ διάστημα ὡρῶν μεταπίπτοντας ἀπό τόν ἐνθουσιασμό γιά τήν ὑψηλή πιστωληπτική ἱκανότητα τῶν ἐφοπλιστῶν, σέ πανικό γιά τήν πτώση τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων.

Ἀπό τήν ἄλλη μεριά ὁ θεσμός τῶν ναυτικῶν προνομίων σάν τό ἀποκλειστικό μέσον ναυτιλιακῆς πίστης ἀποτέλεσε ἀνασταλτικό παράγοντα στόν ἐκσυγχρονισμό τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀπό διοικητικῆς πλευρᾶς καί ἔτσι ἐστερήθησαν τίς μεγάλες δυνατότητες πού παρέχει τό διεθνές τραπεζικό σύστημα στίς ἐπιχειρήσεις βιομηχανίας καί ἐμπορίου.

Αὐτή ἡ κατάσταση μπορεῖ καί πρέπει νά ἀντιμετωπισθῆ ἀπό τήν ΕΟΚ. Ὑπάρχουν σήμερα οἱ δυνατότητες γιά τήν δημιουργία ἑνός ἀποτελεσματικότερου καί πλέον σύγχρονου συστήματος ναυτιλιακῆς πίστης μέ τήν εὐρύτερη δυνατή ἀποδοχή, πού θά περιλαμβάνει ἀναμορφωμένο σύστημα ὑποθηκῶν καί ἕνα περιορισμένο κατάλογο ναυτικῶν προνομίων.

Ὑπάρχουν περιθώρια γιά τήν δημιουργία ἑνός εὐρωπαϊκοῦ συστήματος ἐγγυήσεων, πού θά λειτουργεῖ συμπληρωματικά σέ περιόδους κρίσης ἐπιδρώντας σταθεροποιητικά καί κατά τήν διάρκεια ἀνόδου τῆς ἀγορᾶς θά λειτουργεῖ ἀναπτυξιακά κατά τομεῖς. Μέ τό σύστημα αὐτό θά ἀποφεύγωνται οἱ αἰφνιδιασμοί καί οἱ ἐξ αὐτῶν καταστροφές.

Ὑπάρχουν οἱ δυνατότητες νά ἀναπτυχθοῦν ἀμέσως κανόνες οἱ ὁποῖοι θά ἐπιτρέψουν στήν ναυτιλιακή οἰκονομία τῆς Κοινότητας νά ἀξιοποιήσουν τίς δυνατότητες τῆς ἐξωτραπεζικῆς χρηματαγορᾶς πρός ὄφελος τῆς Ναυτιλίας. Μιά τέτοια ἐξέλιξη θά ἐπιδράσει ἐξυγειαντικά σ' ὅλο τόν χῶρο τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας.

Ἡ πλήρης ἀδράνεια τῆς Ἑλληνικῆς Κυβέρνησης κατά τήν διάρκεια τῆς Προεδρίας ὑπῆρξε μιά εὐκαιρία πού χάθηκε μαζί μέ τόσες ἄλλες γιά τήν Ἑλ
νική Ναυτιλία. Ἡ πολιτική τῆς πάσει
σία ἐφαρμογῆς τῶν τεσσάρων Κανόν
πού ἔχει ἤδη ἀποφασίσει ἡ ΕΟΚ π
δύο χρόνια ἀποτελεῖ μιά ἀπόδειξη
τό Ἑλληνικό νηολόγιο δέν μειώνε
συνεχῶς τυχαῖα ἀλλά ἀκολουθεῖ τ
πορεία τῆς ὁλοένα μειωμένης δράσ
τοῦ Κράτους στόν τομέα τῆς Ναυτιλί
τό ὁποῖο τά τελευταῖα χρόνια ἤ δηλώ
ΑΠΩΝ ἤ καταφεύγει σέ ἀντιναυτιλια
μέτρα καί ρητορίες.

Ἡ ἐφαρμογή τῶν νόμων (σ' αὐτή τ
περίπτωση τῶν Κανονισμῶν) δέν εἶν
πολιτική ἀλλά καθῆκον τῶν ἐντεταλμ
νων ὀργάνων τά ὁποῖα στήν προκειμέ
περίπτωση δέν ἔχουν τήν δυνατότη
νά κάνουν τό ἔργο τους.

Πιστεύω ὅτι ἡ ἐνίσχυση τῶν ἐξο
σιῶν τῆς Διεύθυνσης Μεταφορῶν τ
Ἐπιτροπῆς θά ἐπιτρέψει τήν καλύτερ
παρακολούθηση καί ἐφαρμογή τῶν ἐν
σχύει κανονισμῶν καί θά δώσει τήν δ
νατότητα γιά τήν μελέτη καί ἐπίλυση ἐ
κρεμοτήτων οἱ ὁποῖες συνδέονται μ
τήν ἐλλειπή ἐφαρμογή τῶν κανονισμῶ

Φορολογία ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων

Ἡ μεγάλη διαφορά μεταξύ τῶν ἐπ
χειρήσεων τῆς Ναυτιλίας καί ἐκείνω
τῆς Βιομηχανίας καί τοῦ Ἐμπορίου ε
ναι γνωστή καί γι' αὐτό θά περάσω κα
τευθεῖαν στήν διαπίστωση ὅτι ἡ φορο
λογία δέν μπορεῖ νά ἀποτελεῖ ἑνιαῖο σύ
στημα γιά τόσο διαφορετικούς ἐπιχε
ρηματικούς κινδύνους.

Σέ μερικές χῶρες τό εἰσόδημα τῶ
ναυτεργατῶν δέν ὑποβάλλεται σέ φό
ρο. Ἡ ἀπαλλαγή αὐτή βασίζεται ἐπίση
στόν διαφορετικό τρόπο καί χῶρο ἐργα
σίας τῶν ναυτικῶν σέ σύγκριση μέ ἐκεῖ
νο τῶν ἐργαζομένων στήν ξηρά.

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 Piraeus

Phones: 4134607/4125297
Telex: 212901 (MARL GR.)

Μέ αὐτά τά λίγα γίνεται φανερό ὅτι ἡ «οὐδετερότητα» τοῦ φόρου εἰσοδήματος δέν μπορεῖ νά ἐφαρμοσθεῖ στήν ναυτιλία χωρίς νά ληφθοῦν ὑπόψη οἱ ἐντελῶς ἰδιαίτερες συνθῆκες πού ἐπικρατοῦν στόν κλάδο τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καί μάλιστα ὁ ἐξαιρετικά ὑψηλός βαθμός ἐπιχειρηματικοῦ κινδύνου πού χρακτηρίζει τίς ἐπενδύσεις στήν θάλασσα.

Ἡ ρύθμιση τῶν φορολογικῶν θεμάτων γιά τήν Ναυτιλία πρέπει νά παραμείνει στήν εὐχέρεια τοῦ ἐθνικοῦ νομοθέτη κάθε χώρας μέλους, ἐξ αἰτίας τῶν ἰδιαιτεροτήτων, πού δημιουργεῖ ἡ Ναυτιλιακή ἐπιχείρηση σέ κάθε μέλος. Μιά Κοινοτική ρύθμιση θά μποροῦσε νά προβλέπει μόνο γενικές ἀρχές οἱ ὁποῖες θά ἀφοροῦν τήν φορολογία τῶν πλοίων καί οἱ ὁποῖες στηρίζονται σέ δύο ἀρχές. α) Νά μήν αὐξηθοῦν τά σημερινά ὅρια φορολογίας τῶν πλοίων β) νά ἀνταποκρίνονται στίς ἰδιαίτερες συνθῆκες λειτουργίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης.

Ἡ περαιτέρω μείωση τῆς φορολογικῆς ἐπιβάρυνσης τῶν ναυτεργατῶν εἶναι δυνατή καί χρήσιμη διότι θά ἀποτελέσει δικαιότερη μεταχείριση αὐτῆς τῆς μερίδας τῶν ἐργαζομένων στήν Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία προσφέροντας ὑπηρεσίες πρός τήν Εὐρώπη χωρίς νά ἀπολαμβάνουν καθημερινά τόσα ἀπό τά πλεονεκτήματα κάθε πολίτη χώρας μέλους.

Κόστος Κοινωνικῆς Ἀσφάλισης τῶν Ναυτεργατῶν

Στίς χῶρες μέλη, ὅπου ἐπιβάλλεται στούς πλοιοκτῆτες ἐργοδότες ἤ καί στούς ναυτεργάτες εἰσφορά γιά τήν κοινωνική ἀσφάλιση τῶν τελευταίων τά τά ἔσοδα ἀπό τίς εἰσφορές αὐτές μειώθηκαν δραματικά τά τελευταῖα χρόνια ἐξ αἰτίας τῆς μείωσης τῶν θέσεων ἀπασχόλησης, πού ἦλθε σάν ἀποτέλεσμα τῆς συρρίκνωσης τοῦ στόλου.

Ὁποιαδήποτε λύση μέ πιθανή αὔξηση τῶν εἰσφορῶν μέ στόχο τήν ἀναπλήρωση τῶν χαμένων ἐσόδων εἶναι φανερό ὅτι ὁδηγεῖ σέ ἐπιδείνωση τοῦ προβλήματος, ἀφοῦ προκαλεῖ αὐτόματα αὔξηση τοῦ κόστους ἐκμετάλλευσης τῶν Εὐρωπαϊκῶν πλοίων καί προτρέπει τούς Εὐρωπαίους πλοιοκτῆτες νά ἀναζητήσουν οἰκονομικότερες λύσεις σέ ἄλλα νηολόγια καί ἐπιφέρει μεγαλύτερη μείωση τῶν θέσεων ἐργασίας.

Ἀκόμα καί στίς χῶρες πού διαθέτουν ἀνεπτυγμένο σύστημα κοινωνικῆς ἀσφάλισης ἕνα μεγάλο μέρος ἀπό τό βάρος γιά τήν κάλυψη μιᾶς σειρᾶς πολύ σημαντικῶν κινδύνων παραμένει στίς πλάτες τοῦ πλοιοκτήτη. Αὐτό συμβαίνει κυρίως γιά τίς περιπτώσεις θανάτου καί σωματικῆς βλάβης. Οἱ πλοιοκτῆτες ἀναγκάζονται νά πληρώνουν σημαντικά ποσά γιά τήν κάλυψη τῶν κινδύνων αὐτῶν μέ ἀποτέλεσμα νά αὐξάνουν βέβαια τό συνολικό κόστος ἐκμετάλλευσης τῶν πλοίων.

Μοναδική λύση τοῦ προβλήματος φαίνεται νά εἶναι ἡ ἀνάληψη τοῦ βάρους αὐτοῦ ἀπό τό κοινωνικό σύνολο. Στόν τομέα αὐτό ἡ ΕΟΚ μπορεῖ νά βοηθήσει μέ τήν δημιουργία ἑνός κοινοτικοῦ κοινωνικοῦ πόρου γιά τούς ναυτικούς. Ἡ ἐπιβάρυνση τῆς κοινοτικῆς ναυτιλίας θά εἶναι ἀσήμαντη μέχρι ἀμελητέα.

Ναυτικές ἀσφάλειες

Ἕνα πολύ σημαντικό στοιχεῖο τοῦ συνολικοῦ κόστους ἐκμετάλλευσης τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἶναι τά ἀσφάλιστρα. Οἱ ἰδιαίτερα αὐξημένοι κίνδυνοι προκαλοῦν ἰδιαίτερα σημαντική ζήτηση ἀσφαλιστικῶν ὑπηρεσιῶν πολύ περισσότερο σήμερα πού στούς κλασσικούς κινδύνους ἔχουν τελευταῖα προστεθεῖ καί οἱ κίνδυνοι ρύπανσης τοῦ περιβάλλοντος.

Ἡ ναυτιλία ἔχει, λοιπόν, ἀνάγκη μιᾶς καλά ὀργανωμένης ἀγορᾶς ναυτικῶν ἀσφαλίσεων, στήν ὁποία θά λειτουργοῦν ἀποτελεσματικά οἱ κανόνες τοῦ ὑγειοῦς ἀνταγωνισμοῦ. Ἡ ἀνάπτυξη ὀλιγοπωλιακῶν τάσεων στήν ἀγορά ναυτικῶν ἀσφαλειῶν προκαλεῖ αὔξηση τοῦ κόστους καί ὑπονομεύει τήν ναυτιλιακή ἀνάπτυξη. Τά ἴδια ἀποτελέσματα ἔχει καί ἡ ἐπέκταση τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτη ὑπέρ τῆς ναυτασφαλιστικῆς κάλυψης.

Ἡ Κοινοτική προσπάθεια πρέπει νά ἐνταθεῖ ὥστε νά λιγοστέψει ἡ μονοπωλιακή μορφή τῆς ναυτασφάλισης.

Στό πρωτοχρονιάτικο αὐτό ἄρθρο δέν εἶναι δυνατόν νά ἐξαντληθεῖ ἕνα τόσο μεγάλο θέμα ἔστω καί ἐάν ἐπεκταθεῖ ἀκόμη περισσότερο ἀπό ὅσο ἤδη ἔχει καλύψει. Αὐτό πού ἐλπίζω νά ἐπιτύχει εἶναι νά καταδείξει τήν ἀνάγκη τῆς Εὐρωπαϊκῆς συνεργασίας στόν τομέα τῆς Κοινῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς καί παράλληλα νά καταστήσει σαφές ὅτι ἡ ἀδράνεια πού μέχρι σήμερα παρατηρεῖται ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς νά ἀναληφθοῦν πρωτοβουλίες φέρνει καθημερινά τήν Ἑλληνική πλευρά σέ δυσκολότερη θέση καί τήν χώρα μας ἀνίκανη νά ἀνταποκριθεῖ στόν ρόλο πού ὅλοι οἱ Εὐρωπαῖοι περίμεναν νά παίξουμε μετά τήν ἔνταξή μας στόν τομέα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας.

ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗΣ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Η ΕΤΑΙΡΙΑ

GUISE SHIPPING ENTERPRISES Co.

14, SKOUZE STREET, PIRAEUS

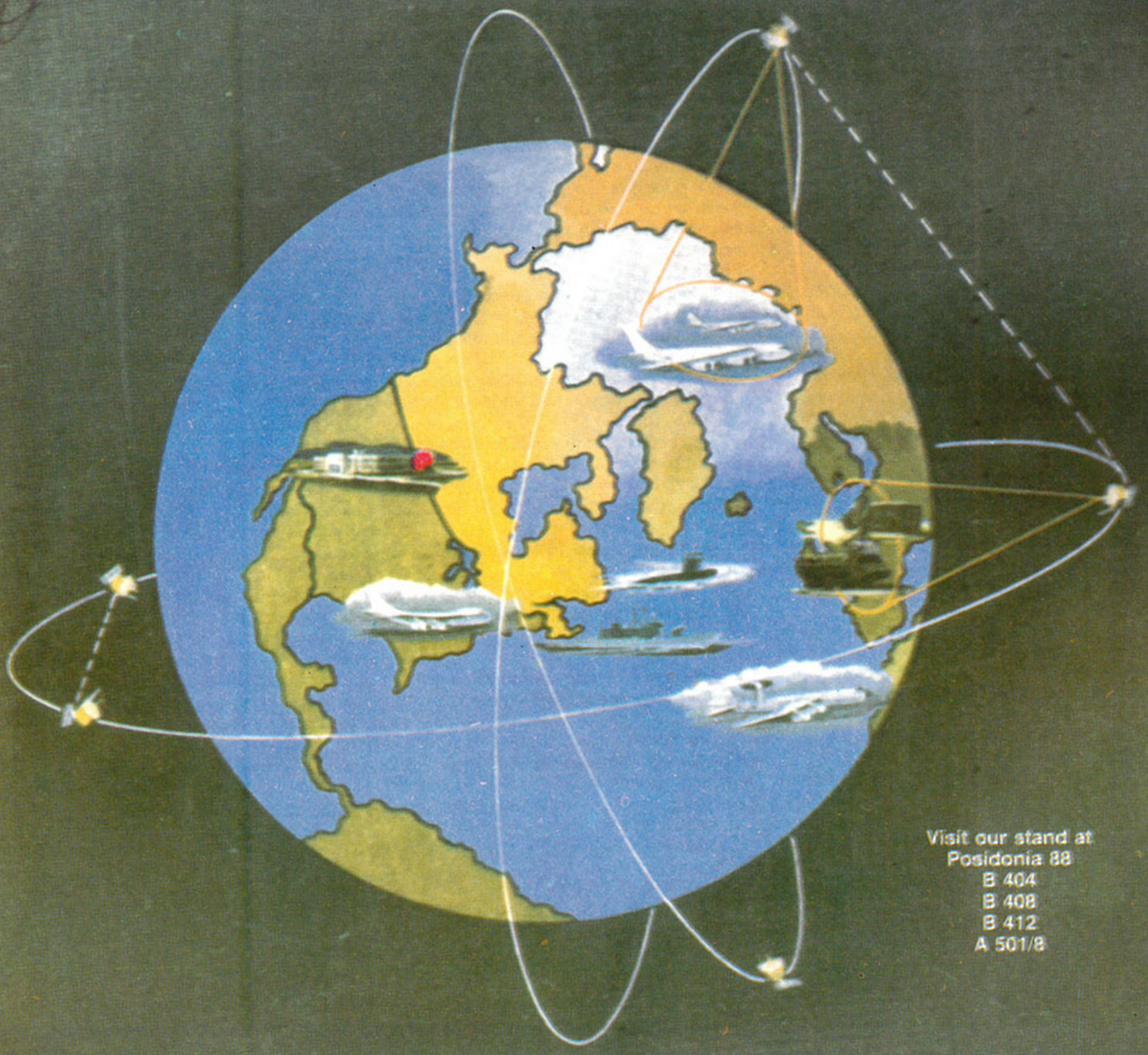
Ε Υ Χ Ε Τ Α Ι

ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΤΗΣ,
ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΤΗΣ
ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΛΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ
ΚΑΙ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

"MAREL" ELECTRONICS S.A.

6, SOTIROS STR. - PIRAEUS PHONES: 4123943-4128838-4127710-4174614
TELEX: 212525 MARL GR - 211101 SPEL GR FAX No. (01) 4127819



Visit our stand at
Posidonia 88
B 404
B 408
B 412
A 501/8

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.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΩ

Τοῦ κ. ΠΑΝΤ. ΧΡ. ΛΕΜΟ

Κουβεντιάζοντας κάποτε μ' ἕνα φίλο μου, πού ἀγαποῦσε τήν θάλασσα ὅσο κι ἐγώ μοῦ εἶπε ἀγανακτισμένος ὅτι μέ μεγάλη λύπη παρακολουθεῖ τά χάλια τῆς ναυτιλίας καί μέμφεται γιά τήν κατάντιά της, τούς ἐφοπλιστάς πού ἀγναντεύουν τά γενόμενα σάν θεατές καί ὄχι σάν δραστήριοι ἄνθρωποι τῆς θάλασσας.

«Ἡ θάλασσα — μοῦ εἶπε, εἶναι μιά λέξη καί ἕνα πράγμα. Σάν λέξη εἶναι ἀπροσδιόριστη. Τά λεξικά γράφουν, ὅτι ἡ προέλευσή της χάνεται στά βάθη τῶν χιλιετηρίδων. Ἀνάγεται σέ πρωτοελληνικό λεξιλόγιο. Οἱ Ἀρχαιοέλληνες ἐμπνευσμένοι ἀπό τό μεγαλεῖο καί τό μυστήριό της, τήν θεοποιήσανε. Λίγοι ξέρουν, ὅτι ὑπῆρχε Θεά Θάλασσα.

Σάν πρᾶγμα ἡ θάλασσα ἐκφράζει δόξα δύναμη, χρῆμα, περιπέτεια, ζωή, θάνατο καί δέν νομίζω, ὅτι ὑπάρχει ἔννοια κατάσταση, αἴσθημα πού νά μήν ἐμπνέεται ἀπό τήν θάλασσα. Ποιητές, ζωγράφοι, λογοτέχνες, ἐπιστήμονες, ἔμποροι καί ὅλων τῶν δραστηριοτήτων ἄνθρωποι, ἀσχολήθηκαν μέ τήν θάλασσα, ὁ καθένας ἀπό τή σκοπιά του.

Ὑπῆρξαν φιλόσοφοι, πού ὑποστήριξαν, ὅτι ἡ θάλασσα πάντα βάζει ἐρωτήματα καί τά διατυπώνει φωναχτά στίς ἀκτές, τούς κολπίσκους καί τ' ἀκρογιάλια ὅλης τῆς γῆς. Φτάνει νά καταλαβαίνεις τί λέει καί ἀνάλογα νά τῆς συμπεριφέρεσαι.

Ἔτσι στίς σχέσεις ἀνθρώπων — θαλάσσης μπῆκε τό θρυλικό στοιχεῖο. Γύρω ἀπό τέτοια ζητήματα πολλά ὡραῖα θά ἄξιζε τόν κόπο νά διηγηθῆ κανείς πού μοιάζουν μυθικά, πού μοιάζουν ὑπερφυσικά. Ἀλλά σήμερα προέχει τό **πρακτικό».**

«Ὁ διάσημος ζωγράφος τῆς Ἀρχαιότητος Ἀπελλῆς» — μοῦ εἶπε ὁ φίλος μου εἶχε ἐκθέσει ἕναν πίνακά του, κι ὁ κόσμος τόν ἐθαύμαζε. Ξαφνικά κάποιος παπουτσῆς ἄρχισε νά σχολιάζει τό ἔργο καί νά κάνει διάφορες παρατηρήσεις. Ὁ Ἀπελλῆς τόν διέκοψε: «Ἐσύ μέχρι τούς ἀστραγάλλους». Ὁ ζωγράφος ἤθελε νά πεῖ ὅτι ὁ παπουτῆς μποροῦσε νά λέγει τήν γνώμη του μονάχα γιά τά παπούτσια, διότι σάν παπουτσῆς γνωρίζει γι' αὐτά. Ἀπό ἐκεῖ καί πέρα ὅμως δέν ἔχει δικαίωμα νά ἀσχολεῖται, διότι θά ἀσχολεῖται μέ πράγματα πού δέν ξέρει.

Καί συνέχισε ὁ φίλος μου.

«Εἶναι κοινοτυπία νά σοῦ πῶ, ὅτι ἡ γνῶσις σημαίνει δύναμις. Ἡ ἀλήθεια εἶναι, ὅτι ὅταν θέλωμε κάτι ἐπιδιώκομε νά πᾶμε σέ ὅποιον ξέρει καλλίτερα, δηλαδή στόν **εἰδικώτερο.**

Γιά τά νομικά θέλομε καλό δικηγόρο, γιά τήν ὑγεία καλό γιατρό γιά τά ροῦχα καλό ράφτη κ.τ.λ. προκειμένου ὅμως γιά τήν ναυτιλία δεχόσαστε ἐσεῖς οἱ ἐφοπλιστές νά ἀνατεθεῖ, σέ κάποιον ἀνειδίκευτο, δηλαδή ἄσχετο μέ τό θέμα ΓΙΑΤΙ;

Ὁ Σωκράτης πρῶτος ἀπέδειξε, ὅτι ἀποτελεῖ **λογική ἀνάγκη** νά πειθαρχοῦμε στούς **ἐπαΐοντες,** ὅπως ἀκριβῶς εἶπε. Ὁ **ἐπιστάμενος,** ὁποιος δηλαδή γνωρίζει νά ὁδηγεῖ ἐκεῖνον πού δέν γνωρίζει καί ὁ ἀγνοῶν ὀφείλει νά ὑπακούει στόν γνωρίζοντα.

Οἱ σχέσεις μεταξύ γνωρίζοντος καί ἀγνοοῦντος δέν εἶναι θέμα ἄν σᾶς ἀρέσει ἤ ὄχι. Εἴτε τό θέλετε, εἴτε δέν τό θέλετε ἡ λογική ἐπιβάλλει τούς ἐπαΐοντες».

Αὐτά τά σοφά λόγια ἄκουσα ἀπό τόν φίλο μου.

Σέ κάποια φιλική συγκέντρωση, ἕνας φιλόλογος εἶπε καί τό σημείωσα, διότι τό ἐθεώρησα χρήσιμο, ὅτι ὁ Ξενοφών στά ἀπομνημονεύματά του θυμᾶται, πού ὁ Σωκράτης ἐπέμεινε **«τούς ἐπιστάμενους ἄρχειν»,** δηλαδή νά διοικοῦν τό ὁτιδήποτε, ὅσοι τό γνωρίζουν. Κι ὁ Πλάτων στό ἔργο πού ἔγραφε τά γεράματά του, στούς «Νόμους» καθορίζει ὅτι «ἔπεσθαι μέν τόν ἀνεπιστήμονα κελεύον τόν δέ φρονοῦνται ἡγεῖσθαι τε καί ἄρχειν» δηλαδή: ὅποιος ἀγνοεῖ ὑποχρεοῦται νά ἀκολουθεῖ, ὁ δέ γνωρίζων νά ἡγεῖται καί νά ἄρχη.

Περιττό νά ὑπενθυμίσω ὅτι στήν ναυτιλία ἐξουσιάζουν αὐτοί πού δέν ξέρουν. Ἑπομένως τό κράτος ἀπό τήν πρώτη τοποθέτησή του δέν μπορεῖ νά ὠφελήσει τήν ναυτιλία, διότι τήν ἀναθέτει σέ ἀνθρώπους πού τήν ἀγνοοῦν.

Ἰδού ἡ αἰτία τοῦ κακοῦ, ἀπό τό ὁπ
προέρχονται ὅλα τά ἄλλα. Τό κακό
φείλεται σέ **παραβίαση λογικῆς ἀρχ**

Ὅταν ἡ πολιτεία δέν εἶναι διατεί
μένη νά ὠφελήσει τήν ναυτιλία πρέ
ὁπωσδήποτε νά τό ἀποκαλύπτομε
νά τό καταγγέλομε, ὅπως ἔκανα τότε
τήν ἀνακύκλωση, πού παρακάλεσα
κ. Σαραντίτη νά προσπαθήσει νά μήν
φαρμοσθῆ τό μέτρο γιατί θά φύγουν
λα τά καράβια καί τά στραφοῦν σέ
λες σημαῖες. Αὐτό ὅμως πού ἔκανα δ
ἦτο ἀρκετόν. Δέν εἶναι δηλαδή ἀρκετ
νά συστήνωμεν. Δέν ἀρκεῖ νά κατη
ροῦμαι, χρειάζεται νά ἐπεμβαίνομε
σέ ὅσα ἀδιαφορεῖ τό κράτος, νά
φροντίζομε ἐμεῖς.

Ὑπάρχουν θέματα στά ὁποῖα εὔκο
μποροῦμε νά ὑποκαταστήσομε τό κρ
τος, ὅπως ὑπάρχουν καί ἄλλα θέμα
στά ὁποῖα ἡ ἰδιωτική δρᾶσις εἶναι ἀ
σχυρης, ἀφοῦ οἱ ἰδιῶτες δέν νομοθ
τοῦν, οὔτε ἔχουν ἐξουσία γιά νά ἐπιβ
λουν τήν θέλησή τους.

Ἔρχεται μιά στιγμή πού τό κράτ
δέν μᾶς τό λέγει καθαρά, ἀλλά τό ὑπ
νοεῖ μέ τήν συμπεριφορά του. Μᾶς λ
γει μέ ἁπλά λόγια: «Ἐγώ τό κράτος
σο μπορῶ ἤ τόσο θέλω νά κάνω. Ἀφ
στε με ἥσυχο». Σέ μιά τέτοια κρατική
κτική ἡ ὁποία στήν πράξη ἐφαρμόζε
καθημερινά ἡ ναυτιλία πῶς ἀπαντᾶ;

Μήπως θεωρεῖτε ἀπάντηση μόνο τ
ἐπιστολή ἑνός ἐγγράφου; ἤ μόνο τήν
πίσκεψη σ' ἕναν ὑπουργό; Παρόμοιες
νέργειες ἀβρότητος ἀποδεικνύουν τ
δική μας ἔλλειψη ἀγωνιστικότητος
μᾶλλον δικαιώνουν τήν στάση τῆς Πο
τείας ἀπέναντι τῆς ναυτιλίας.

Νά τό ποῦμε πιό εἰλικρινά: Ἐμεῖς
ἄλλοι σάν ἄτομα καί οἱ ἐκπρόσωποι τ
συνόλου μας **δέν ἔχουν νεῦρο.** Ἡ νο
τιλία στήν ὀργάνωσή της μοιάζει μέ
γαντα ἀπό βούτυρο, πού ὁ καθένας δ
μόσιος ὑπάλληλος τόν τρυπάει μέ
δάχτυλό του.

Πού ὀφείλεται ἡ ὑποχωρητικότη
Αὐτή ἡ διάθεση ἀποφυγῆς κάθε πρ
σπάθειας;

Κατά τήν γνώμη μου νομίζω πώς
φείλεται στήν **ἐπαγγελματική μας ὑπ**

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ραπασχόληση.

Ἔχομε τόν ἀδιάκοπο ἐπιχειρηματικό ἀγώνα. Μᾶς ἐξαντλεῖ χρόνο καί ἀντοχή. Ἔτσι δέν μᾶς μένει καιρός οὔτε δύναμη γιά σθεναρή διεκδίκηση τῶν δικαιωμάτων τῆς ναυτιλίας. Καί εἶναι φυσικό, ἀφοῦ ὑπεραπασχολούμεθα νά φέρνομε διόμιση καί τρία δισεκατομμύρια δολλάρια ἐτησίως στήν χώρα μας λίγοι ἐφοπλιστές καί λίγες χιλιάδες ναυτεργάτες.

Χάνομε, λοιπόν, **ἀμαχητί.** Μέ ἀποτέλεσμα ἐνῶ εἴμεθα ἡ κεφαλή καί ἡ οὐσία τῆς ναυτιλίας νά φαινόμεθα οὐραγοί καί ὄχι σπάνια ἁπλοί θεατές τῆς ρυθμίσεως, πού οἱ ἄσχετοι ἀποφασίζουν τά ναυτιλιακά ζητήματα. Γιά τήν ἀπαράδεκτη αὐτή κατάσταση, δέν ἐξαιρῶ τόν ἑαυτό μου.

Εὐθύνομαι ὅσο ὁ καθένας μας, μέ τήν διαφορά ὅμως ὅτι ἐγώ τά λέω καί μάλιστα πρός ὅλες τίς κατευθύνσεις. Βέβαια κατά τήν λαϊκή παροιμία «ἕνας κοῦκος δέν φέρνει τήν ἄνοιξη». Ὡστόσο δέν ματαιοπονῶ, διότι πιστεύω ὅτι ἡ φωνή μου δέν εἶναι φωνή βοῶντος ἐν τῇ ἐρήμω, ἀλλά ἐν τῇ θαλάσση ὅπου κάποτε κάποιοι θά τήν ἀκούσουν καί ἴσως ἐκεῖνοι νά ἔχουν τήν δύναμη νά διορθώσουν τά πράγματα.

Κάτι πρέπει νά γίνει. Ὁτιδήποτε νά γίνει ὁπωσδήποτε εἶναι καλλίτερο ἀπό τό νά μή γίνεται τίποτα.

Θά μποροῦσα νά ἀπαριθμήσω ἑκατό λόγους (ἄν καί ἤδη τό ἔκανα πολλάκις) πού δείχνουν ὅτι ἔχομε συμφέρον νά δραστηριοποιηθοῦμε. Ἀρκοῦμαι στό νά ἀναφέρω μόνον ἕναν λόγον, πού δέν ἔχει σχέση μέ τό συμφέρον, ἀλλά μέ τό φιλότιμο.

Αὐτό πού δέν ἀνέχονται οἱ ἀγρότες, οἱ ταξιτζῆδες, οἱ οἰκοδόμοι καί κλείνουν τήν ἐθνική ὁδό μέ τά τρακτέρ ἤ κλείνουν τούς δρόμους μέ τά ταξί ἤ διαμαρτύρωνται δυναμικά ἐμεῖς οἱ ἐφοπλιστές τό καταπίνουμε. Καί ποιό εἶναι αὐτό πού καταπίνουμε

Εἶναι: τό νά μᾶς κατευθύνουν οἱ ἄσχετοι.

Ἐδῶ ἔχομε ἀποκλειστικές εὐθύνες τουλάχιστον ὡς πρός τήν ἀνοχή μας.

Ὁ ὁποιοσδήποτε κύριος Χ. γίνεται ὑπουργός Ἐμπ. Ναυτιλίας καί ἀμέσως τόν δεχόμαστε στά σπίτια μας, τόν θαυμάζομε κ.τ.λ.

Καί καλά αὐτός, τήν δουλειά του κάνει.

Ἐμεῖς ὅμως; Γιά ποιό λόγο τοῦ φερόμαστε ὄχι μέ εὐγένεια πού ἐπιβάλλεται, ἀλλά μέ δουλικότητα πού δέν ἐπιτρέπεται.

Ἄν θέλετε κυττάξετε τήν πραγματικότητα τῶν τελευταίων ἐτῶν. Ἕνας, συνήθως δικηγόρος, γίνεται ὑπουργός ναυτιλίας. Οἱ ἐκπρόσωποί μας τόν ἐπισκέπτονται καί τόν συγχαίρουν γιά τήν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων του.

Καλῶς.

Ἀνταλλάσσονται φιλοφρονήσεις φωτογραφίζονται καί φεύγουν.

Κακῶς. Διότι κάποιος ἔπρεπε νά τόν ρωτήσει: **Κύριε Ὑπουργέ ἔχετε σχέση μέ τήν Ναυτιλία».** Ἡ ἀναμενομένη ἀπάντησή του θά ἦταν «ὄχι» καί ἡ δική μας ἀπορία. **Τότε γιατί ἀναλάβατε ν' ἀσχοληθῆτε μ' ἕνα τεράστιο θέμα πού ἀγνοεῖτε.**

Ἴσως σκεφθῆτε ὅτι αὐτά δέν ἀνταποκρίνονται στήν εὐγένεια. Ὥστε, λοιπόν ὑπάρχουν ἄνθρωποι πού θυσιάζουν στήν εὐγένεια τήν εἰλικρίνεια;

Καί παλαιότερα σέ ἄρθρα μου ἔχω τονίσει ὅτι ἡ ναυτιλία δέν ἔχει ἀνάγκη τοῦ κράτους, ἄλλα ἀντίστροφα.

Ἐάν ἐπιμένουμε στήν οὐσιαστική, στήν γόνιμη, στήν δημιουργική συνεργασία κράτους - ναυτιλίας εἶναι, γιατί θέλομε νά **μεγιστοποιήσωμε** τήν ὠφέλεια πού πρέπει νά ἔχει ἡ ναυτιλία ἀπό τό κράτος καί τήν ὠφέλεια πού πρέπει νά ἔχει τό κράτος ἀπό τήν ναυτιλία.

Εἶναι ὑπερβολικό πού ζητοῦμε τήν προαγωγή τῶν ἀμοιβαίων συμφερόντων μας;

Φωνάζομε ἀκριβῶς, διότι ἔχομε κοινά συμφέροντα, τά ὁποῖα γιά νά προαχθοῦν χρειάζεται ἀπαραιτήτως καί πρωτίστως ὁ ἐπί κεφαλῆς τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νά ξέρει περί τίνος πρόκειται.

Ἄν εἶναι μιά φορά παράλογο νά δώσωμε τήν πλοιαρχία ἑνός πλοίου σ' ἕνα δικηγόρο, τότε εἶναι χίλιες φορές παράλογο νά πλοιαρχεύσει ὄχι ἑνός πλοίου, ἀλλά ὁλόκληρης τῆς ναυτιλίας ἕνας δικηγόρος, ἕνας ὁποιοσδήποτε ἄσχετος.

Γιά νά συμφωνήσετε σέ τοῦτο χρειάζεται ἐξυπνάδα; Ἤ μήπως χρειάζεται κοινός νοῦς, ὁ ὁποῖος δυστυχῶς δέν εἶναι τόσο κοινός ὅσον κοινῶς πιστεύεται.

Ἄμεσον, λοιπόν θέμα πού τίθεται ἐνώπιον τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἡ ἀπαίτησις ν' ἀνατεθῆ τό ὑπουργεῖον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας σέ εἰδικούς, διότι ἀλλοιώτικα οἱ ἄσχετοι θά ἐλέγχωνται ἀπό τούς γραφειοκράτες καί θά ὑπογράφουν ἀποφάσεις, πού, ὅπως συμβαίνει οἱ ὑφιστάμενοί τους εἰσηγήθηκαν.

Ὅσον ἀφορᾶ στήν λεγομένη **«πολιτική πλευρά»** δέν τήν παραβλέπω. Γιαυτό πρῶτον προτείνω νά ὑπάρχει **«ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΜΟΝΙΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΡΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ» πού θά προτείνεται ἀπό τόν κόσμο τῆς θαλάσσης καί ἄς ὁρίζεται ὁ πολιτικός ὑπουργός τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, πού θά προέρχεται ἀπό τό κόμμα πού κυβερνᾶ τήν χώρα καί ὁ ὁποῖος θά καθοδηγεῖται ἀπό τό διευθυντήριον, μέ προτάσεις, νομοσχέδια, συμβουλές κλπ.**

Οἱ μεταξύ μας σχέσεις εἶναι ὑπόθεση τεχνική πού ρυθμίζεται νομοθετικά: Ἡ ἰδέα ὅμως εἶναι οἱ ἐκ τῆς θαλάσσης καί ὄχι οἱ ἐκ δικογράφων ἡγέτες τῆς ναυτιλίας. Ἔτσι μόνο θά ἔχωμε ἐγγύηση ἑνότητος καί συνέχειας ἀπαραίτητης γιά τήν ἐπερχομένην ταχύτατα ἕνωση μέ τήν ΕΟΚ τό 1992 στήν ναυτιλιακή δραστηριότητα.

Τό διευθυντήριο θά τό συμπληρώνει ὁ πολιτικός ὑπεύθυνος, πού θά εἶναι ὁ κομματικός ὑπουργός, ὁ ὁποῖος θά μεταφέρει τήν πολιτική βούληση τῆς κυβερνήσεις στή ναυτιλία, τίποτα περισσότερο γιατί δέν γνωρίζει τίποτα περισσότερο.

Ἰδιαίτερα πιστεύω καί εὐσυνείδητα ὑποστηρίζω τήν συνεργασία κράτους - ναυτιλίας, πράγμα πού ἀποδεικνύεται ἀμέσως, διότι τώρα καί πάντοτε στά πλοῖα μου κυμάτιζε καί κυματίζει μόνο ἡ Ἑλληνική σημαία. Συνεπῶς δέν εἶμαι «ὁ δάσκαλος πού δίδασκε καί νόμον δέν ἐτήρει», ὅπως μερικοί ἄλλοι πού προτείνουν ἐκεῖνα, πού οἱ ἴδιοι δέν τηροῦν.

Δεύτερον. Διαμαρτύρομαι γιά τήν οὐσιαστική ἀδιαφορία τοῦ κλάδου μας. Τουλάχιστον νά θέσωμε στόχους σέ κάθε διοίκηση τῶν ἐκπροσώπων μας πού νά τούς ἐπιδιώκουν μέ ἀτομικό ζῆλο.

Σάν σημεῖο μερικῶν στόχων θά ἔλεγα: α) τήν πραγματική συμμετοχή τοῦ κλάδου στήν δράση τῆς ναυτιλίας, ὥστε νά παύσωμε νά εἴμεθα θεατές. β) τήν διάδοση τῆς **ἰδέας τῆς θαλάσσης** στόν Ἑλληνικό λαό. γ) τήν ἐνίσχυση ὑπό τοῦ κράτους τῶν θαλασσίων ἀπασχολήσεων καί νά σταματήσει ὁ φορολογικός διωγμός τοῦ κάθε Ἕλληνος ἰδιοκτήτου ἑνός σκάφους. δ)τήν Ἐθνική ἀξιοποίηση τοῦ ἔμψυχου καί ἄψυχου ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας ε) τήν ὀργάνωση ἑνός διευθυντηρίου μέ σκοπό τήν ἐπισήμανση τῶν προβλημάτων καί τήν πρόταση λύσεως στ) τήν ἐγκαθίδρυση ἑνός κώδικος τιμῆς πού νά διέπει τόν κόσμο τῆς θάλασσας καί ἀρκετά ἄλλα τά ὁποῖα μποροῦν ν' ἀποτελέσουν τό ἀντικείμενο μιᾶς εἰδικῆς μελέτης, ἀπό εἰδικούς τῆς θάλασσας.

ΛΕΩΝ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517
TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIOUDIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

LAISSER FAIRE

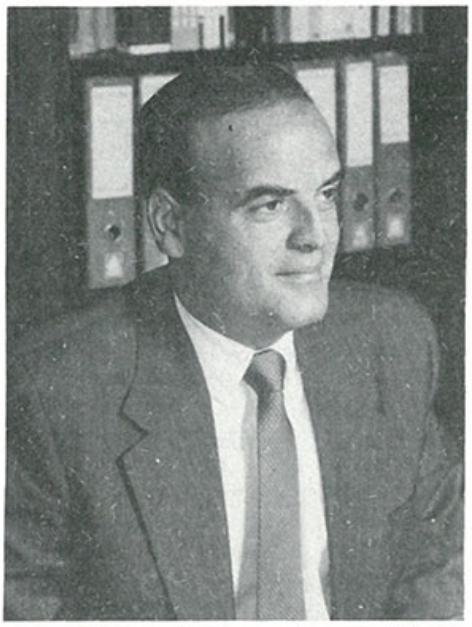
Τοῦ Δρα ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Μέ τήν ἔκδοση κι αὐτοῦ τοῦ πανηγυρικοῦ τεύχους τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, μιά ἀκόμη ναυτιλιακή χρονιά περνᾶ στό παρελθόν. Οἱ καλές δουλειές πού ὅλοι ἀνυπόμονα εὐχόμασταν νά ἔλθουν, ἐδῶ καί τόσα χρόνια, ἦλθαν, ἐνῶ ὁ καινούργιος χρόνος ὑπόσχεται ἀπό ἀρκετά ἕως πολλά, ἀνάλογα μέ τήν αἰσιοδοξία τοῦ καθενός...

Συγχαρητήρια ἀξίζουν σέ ὅσους συναδέλφους ἐφοπλιστές ἔχτισαν καί ἀγόρασαν φθηνά καί τώρα πωλοῦν ἀκριβά. Ὅσο γιά κείνους πού ἔκαναν ἤ κάνουν τό ἀντίθετο, οἱ εὐχές τῶν θεῶν τῆς θάλασσας ἄς συνοδεύουν τήν ἀπόσβεση τῶν κεφαλαίων τους καί θά τίς χρειασθοῦν αὐτές τίς εὐχές, ἀφοῦ ὁ νέος κύκλος τῆς Ναυτιλίας θ' ἀρχίση ἀργά ἤ γρήγορα νά ἐξελίσσεται ἀμείλικτος καί ἴσως πιό σκληρός ἀπό τόν προηγούμενο: εἶναι ὁ κύκλος, πού ὅλοι τόν ξεχνοῦν ὅταν οἱ ναῦλοι μεσουρανοῦν καί ὅλοι τόν θυμοῦνται τήν ἐσχάτη ὥρα τῆς κρίσεως ὅταν τούς ἐναγγαλίζονται θανάσιμα οἱ Τράπεζες!

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ κρίση πού μόλις μᾶς ἄφησε, δίδαξε τόν ἐφοπλισμό ὅτι στόν κλάδο τῆς Ναυτιλίας, ὅπου τεράστια κεφάλαια ἐπενδύονται καί κινοῦνται, μόνον ἡ ὕπαρξη ἱκανῶν οἰκονομικῶν ἀποθεμάτων μπορεῖ νά ἐγγυηθῆ, μέ σοβαρές πιθανότητες, τήν ἀνεξαρτησία μιᾶς ἐπιχειρήσεως στά δύσκολα χρόνια. Ἡ ἀρχή αὐτή ἄς γίνει συνείδηση γιά κάθε συνάδελφο τώρα πού οἱ δουλειές εἶναι καλές, γιά νά μήν τύχη καί περάσουν κάποια ὡραία πρωῖα τά πλοῖα μας σέ ξένα χέρια καί μᾶς ἀνταγωνίζονται μέ δικά μας ὅπλα, ἐπειδή κάποια Τράπεζα, δικαίως ἤ ἀδίκως, ἔχασε τήν ὑπομονή της μαζί μας... Καί εἶναι γεγονός ὅτι ἔχουν γίνει πολύ νευρικές καί πολύ ἀνυπόμονες ὁρισμένες Τράπεζες τελευταῖα...

Στήν παλαίστρα λοιπόν τῆς ναυλαγορᾶς, δόξα σοι ὁ Θεός, πήγαμε καί συνεχίζουμε νά πηγαίνουμε καά. Τήν κρίση



τῶν ναύλων τήν ξεπεράσαμε. Μέ τήν κρίση ἐμπιστοσύνης ὅμως στόν Ἑλληνικό χῶρο τί γίνεται; Πότε καί πώς θά ἐπουλωθεῖ ἡ μεγάλη αὐτή πληγή πού ἄνοιξε στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας καί ποῦ συνεχίζει νά μαστίζει τόν κλάδο μας;

Διαβάζοντας ξανά τά ἄρθρα τῶν πανηγυρικῶν τευχῶν τῆς δεκαετίας τοῦ '80 ξαναζεῖ κανείς τήν πνιγηρή ἀτμόσφαιρα μιᾶς ἔντονης διαμάχης ἀνάμεσα στό Κράτος, τόν Ἐφοπλισμό καί τήν Ναυτεργασία. Μιά ἀτμόσφαιρα καπηλειοῦ, ὅπου μέσα στούς καπνούς καί τήν ἔξαψη, μόλις διακρίνει κανείς τίς φωνές τῶν ἐκπροσώπων τοῦ κλάδου νά προασπίζουν ὁ καθένας μέ τά δικά του ἐπιχειρήματα καί τή δική του νοοτροπία, αὐτά τά ἄμοιρα τά δίκαια τῆς Ναυτιλίας. Τί θλιβερό γεγονός ἀλήθεια: Ἀντί γιά μιά εἰκόνα ἑνώσεως τῆς πρώτης Ναυτιλίας τοῦ κόσμου σέ ἕνα συμπαγές δυναμικό τρίγωνο ἱκανό νά ἀντιμετωπίζει τόν διεθνή ἀνταγωνισμό, ἡ εἰκόνα τῆς καχυποψίας καί τῆς ἰδιοτέλειας μέσα στήν πνιγηρή ἀτμόσφαιρα τοῦ ἀγοραίου καυγά. Τά ἐλαττώματα τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς σέ ὅλο τους τό μεγαλεῖο

Ἄς ἀρχίσουμε ἀπό τό Κράτος, τ σκόπιμα προτάσσσεται ἐδῶ γιά τόν πλούστατο λόγο ὅτι ἀπό κεῖ ξεκινοῦ ἀναταραχή καί οἱ ἀνωμαλίες.

Ποιός μπορεῖ νά ξεχάσει τήν π βόητη ἀνακύκλωση, τό τερατούργη αὐτό, γέννημα-θρέμμα τῶν πρώτων θητευομένων μάγων τῆς τελευταίας πταετίας, πού τίναξε στόν ἀέρα ἐν νυκτί τό κλῖμα ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐ πλισμοῦ πρός τό Κράτος. Ἤ ἀκόμα, μεθοδικό ροκάνισμα τοῦ οἰκοδομή τος τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ποι βίος του εἶναι παράλληλος μέ τήν ἐ θλίωση καί τήν παρακμή τῆς Ἀνώτερ καί Ἀνωτάτης Παιδείας πού εἶχε ἤ ἀρχίσει ἀπό τά τέλη τῆς προηγούμεν δεκαετίας; Ἤ πάλι, τή χρεωκοπία τ ΝΑΤ, τοῦ πάλαι ποτέ κραταιοῦ ἀσφα στικοῦ ἱδρύματος τῶν ναυτικῶν μ πού ἀλώθηκε ἀπό τίς συνεχεῖς εἰσβ λές τῶν ὀρδῶν τῶν δραπετῶν τοῦ ΙΚ Μία κοντόφθαλμη μέθοδος προσελκ σεως ψηφοφόρων, πού ὅπως ὅλες κοντόφθαλμες λύσεις δημιουργοῦν μ πρόσκαιρη ἐκλογική εὐεξία γιά νά ὁδ γήσουν τελικά τό θύμα, τό ΝΑΤ ἐδῶ, πλήρη ἐγκατάλειψη, στό ἔλεος τοῦ κρ τικοῦ δανεισμοῦ καί στή μοιραία ἀπ λεια τῆς πλωτῆς πελατείας του! Ἐ φθάνουμε τέλος στήν πιό ἔντονη, ἀφ εἶναι καί ἡ πιό πρόσφατη, ἀνάμνηση τ «ἐμπνευσμένης» ὁμολογουμένως, ἀπ πειρας λαθροχειρίας ἐπί τῶν ἑκατομμ ρίων τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπ δεύσεως, ἑκατομμυρίων πού προέρχ ται ἀπό τόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό, γιά μεταφορά τοῦ ΥΕΝ στόν πύργο τῆς Β βέλ, μέ συγχωρεῖτε, τοῦ Πειραιῶς.

Μπορεῖ ν' ἀπαριθμήσει κανείς καί ὁ λες ἀτυχεῖς πρωτοβουλίες καί πειραμ τισμούς τοῦ Κράτους στόν τομέα τ Ναυτιλίας τά τελευταῖα χρόνια. Ἀλ ὡς ἐδῶ. Ὅσα εἴπαμε εἶναι ἀρκετά ν νά καταλήξουμε στό ἀποκαρδιωτι συμπέρασμα ὅτι ἡ γνωστή ἀνεδαφι

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTOULI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 · 4515386 · 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

νοοτροπία πού ἐφάρμοσαν καί παλαιότερες κυβερνήσεις: «σκοτῶστε τήν ὄρνιθα που γεννάει τά χρυσά αὐγά» συνεχίζεται καί σήμερα! Ἡ ὄρνιθα ὅμως γιά τούς λάτρεις τοῦ προσκαίρου ὠφέλους ἀπεδείχθη ἀητός, πού ἀνοίγοντας διάπλατα τά φτερά του ἔφυγε γιά ἄλλες χῶρες πιό φιλόξενες, συναποκομίζοντας καί τά χρυσά αὐγά της πού γεμίζουν τώρα τά πουγγιά ἄλλων κρατικῶν ταμείων καί τρέφουν τά στομάχια ξένων ναυτικῶν.

Ἄς δοξάσουμε λοιπόν τήν στενοκεφαλιά καί τή κοντόφθαλμη ἀτολμία ἐκείνων πού τόσα χρόνια ἀκονίζουν τίς πολιτικές φιλοδοξίες τους πάνω στήν Ναυτιλία μέ νομοσχέδια, νόμους, διατάγματα καί συστήματα πού θά πρέπει κανείς νά εἶναι ἀφελής νά πιστεύει ὅτι ἔχουν ὁποιαδήποτε σχέση μέ τήν Ναυτιλία αὐτοῦ τοῦ τόπου, πολλῶ δέ μᾶλλον ὅτι ἀποβλέπουν στήν ὠφέλειά της!

Βλέποντας ἀπό πολύ νωρίς τή νοοτροπία καί τά κίνητρα τῆς κρατικῆς μηχανῆς καί τόν ἀνορθόδοξο τρόπο τῆς διαχειρήσεως τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός δέν εἶχε καί δέν ἔχει σάν συλλογική δύναμη παρά μιά ἐπιλογή: Νά διαφυλάξη μέ κάθε τρόπο τό θεσμικό πλαίσιο τῆς Ναυτιλίας, τό καθεστώς δηλαδή ἐκεῖνο τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων πού ἀργά ἀλλά σταθερά ἔφερε τόν Ἕλληνα πλοιοκτήτη ἀπό τά τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ '60 κοντά στίς ρίζες του καί μαζί μ' αὐτόν τή γαλανόλευκη στίς ὑψηλότερες βαθμίδες τῶν στόλων τῆς ὑφηλίου.

Τί πιό φυσικό, θά ἔλεγε κανείς, νά συνεχισθῆ αὐτή ἡ ἀνοδική πορεία μέσα σ' ἕνα σταθερό νομοθετικό περιβάλλον, ἀνεξάρτητα ἀπό πολιτικές μεταβολές — ἀφοῦ ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ Ἐθνικό Κεφάλαιο — καί ἀνεξάρτητα ἀπό ναυτιλιακές κρίσεις — ἀφοῦ εἶναι δεδομένη ἡ ἱκανότητα τοῦ Ἕλληνα ἐπιχειρηματία νά τίς ἀντιμετωπίζει. Καί ὅμως, ἀντί τῆς ἀνοδικῆς πορείας ἡ φυγή, μιά φυγή ἀπόλυτα δικαιολογημένη μετά τίς ἀπανωτές παραβιάσεις τοῦ ἄβατου τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων ἀπό τούς ἱερόσυλους τοῦ πρόσκαιρου, ἰδιοτελοῦς ὠφέλους. Μιά χαμένη ἐμπιστοσύνη πού ἡ ἐπανάκτησή της εἶναι δυστυχῶς θέμα ἐτῶν καί ὄχι ἡμερῶν ἤ μηνῶν ὅπως ἤθελε νά πιστεύει ὁ «Ὑπουργός πού ἔβλεπε τά πλοῖα νά περνοῦν», παρακολουθώντας καθημερινά τίς ἐγγραφές καί διαγραφές στά νηολόγια.

Πιό πέρα, μέσα στήν δίνη τοῦ καυγά ἐκεῖ δίπλα στό μπάρ μέ τά ψηλά ξύλινα καθίσματα, πού λειτουργοῦν σάν ἄλλοι κόθορνοι γιά κείνους πού θέλουν νά φαίνονται ψηλοί, ἐνῶ δέν εἶναι, νά οἱ ἡγέτες τῆς ναυτεργασίας: Ὑψώνουν τήν φωνή κάθε τέλος τοῦ χρόνου ζητώντας κάθε εἴδους καί ὕψους αὐξήσεις καί κλαδικά αἰτήματα.

— «Βρέ φεύγουν τά πλοῖα ἀπό τήν σημαία», αὐτοί τό χαβά τους: «Κάλυψη τοῦ ἑλληνικοῦ τιμαρίθμου καί μισθούς σέ συνάλλαγμα».

— «Βρέ μᾶς ἔφαγαν οἱ ξένοι τίς θέσεις ἐργασίας», τίποτε αὐτοί: «βαρύ καί ἀνθυγιεινό». Καί δόστου καί ἀπειλοῦν τρικλίζοντας πάνω στά ξύλινα πόδια τους, ἐνῶ ἔξω ἀπό τό καπηλειό, βουβός ἀκροατής, ὁ ἁπλός ἐργάτης τῆς θάλασσας πού ξέρει νά ἐκτιμᾶ τό ψωμί πού τρώει, ὑπομένοντας μαζί μέ τόν ἐργοδότη του τίς κρίσεις, ὅπως καί μαζί του ἀπολαμβάνει τίς καλές δουλειές, περιμένει τή στιγμή πού θά δοθῆ ἐπιτέλους ψῆφος καί σ' αὐτούς πού ταξιδεύουν γιά ν' ἀκουσθεῖ ἡ πραγματική φωνή τῆς ναυτεργασίας. Μήπως καί ἀποτραπεῖ ἡ μέρα ἐκείνη πού οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, μόνιμα ξέμπαρκοι πιά, θά κυκλοφοροῦν μέ μιά ἄχρηση Συλλογική Σύμβαση στό χέρι γιά ἐνθύμιο.

Αὐτή εἶναι δυστυχῶς ἡ κατάσταση τῆς ναυτιλίας σήμερα, τώρα πού καλούμεθα ὅλοι ἐμεῖς οἱ ἐπαΐοντες νά ἐκφράσουμε θέσεις γιά τό τί πρέπει νά γίνει καί τό τί πρέπει νά διορθωθεῖ. Ε, λοιπόν, μετά ἀπό τά ὅσα τραγικά συνέβησαν τά τελευταῖα χρόνια, μία διέξοδος ὑπάρχει: Νά σταματήσει ἐπιτέλους ἡ κρατική παρέμβαση στά ναυτιλιακά μας πράγματα. Νά σταματήσει ἐπιτέλους ὁ κατ' ἐξακολούθηση βιασμός τῆς Ναυτιλίας μέ ἑτερόκλητα μέτρα πού μόνο τήν Ναυτιλία δέν ἐξυπηρετοῦν, ἐνῶ παράλληλα ὑπονομεύουν τήν ἀξιοπιστία τοῦ κράτους πού τά θεσπίζει. Νά ἀφεθεῖ ἐπιτέλους ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής, ὁ γνήσιος καραβοκύρης, νά ἀσκήσει τήν τέχνη του ὅπως μόνο ἐκεῖνος ξέρει καί νά αἰσθανθεῖ ἐπιτέλους ὅτι τό Κράτος οὔτε τόν ἐπιβουλεύεται, οὔτε τόν φθονεῖ. Ἕνα Κράτος δικαίου νομοθετεῖ γιά νά διευκολύνει τό λειτούργημα τῆς Ναυτιλίας καί νά περιορίσει τήν ἀνομία καί τήν ἀδικία καί ὄχι γιά νά ἀπομυζήσει καί νά ἐξοντώσει!

Ἄς μή ξεχνᾶμε ὅτι ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός πάντα προσέφερε καί πάντα προσφέρει στόν τόπο του. Τό ἀντάλλαγμα αὐτῆς τῆς προσφορᾶς εἶναι ἡ ἐξασφάλιση ἐλευθερίας κινήσεων στίς ἐπιχειρηματικές ἐπιδιώξεις του μέσα στά πλαίσια πάντα τῆς ναυτιλιακῆς πρακτικῆς καί ἠθικῆς. Αὐτό θά πεῖ laisser faire καί αὐτό εἶναι ἐκεῖνο πού γιγάντωσε τήν ναυτιλία μας ἐπί γενεές γενεῶν, ποτίζοντας οἰκειοθελῶς μέ ἔργα εὐποιΐας, μέ ἔργα πνευματικά, ἀκόμη καί σέ στιγμές ἀνάγκης, μιζέριας καί ἐξωτερικῶν κινδύνων, προσφέροντας ταυτόχρονα καί διέξοδο ἐργασίας σέ χιλιάδες οἰκογένειες, οἰκογένειες ἑλληνικές. Καί ὅλα αὐτά διότι ὁ ἐφοπλιστής αὐτοῦ τοῦ τόπου αἰσθάνεται πάνω ἀπ' ὅλα Ἕλληνας.

Ποιός λοιπόν τολμᾶ νά ἰσχυρίζεται ὅτι γνωρίζει τή σημασία τῆς ναυτιλίας ὡς Ἐθνικοῦ Κεφαλαίου καλύτερα ἀπό τόν Ἕλληνα Ἐφοπλιστή. Καί ποιός εἶναι δυνατόν νά γνωρίζει καλύτερα τίς ἐκπαιδευτικές ἀνάγκες τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τόν ἴδιο τόν ἐργοδότη του, πού σέ τελευταία ἀνάλυση εἶναι ἐκεῖνος πού τοῦ ἐμπιστεύεται τήν πλωτή περιουσία του;

Νά σταματήσουν λοιπόν οἱ πειραματισμοί τῶν ἀσχέτων καί τῶν ψηφοθήρων πάνω στή Ναυτιλία, γιά νά μπορέσει ἐπί τέλους νά ξαναβρεῖ τήν ζωογόνο θέση της μέσα στό φυσικό της περιβάλλον, τήν Ἑλλάδα καί νά προσφέρει σ' αὐτήν τά πλούσια προϊόντα τῆς ἐργασίας της. Ὅσοι ἀντιστρατεύονται αὐτή τήν πορεία, εἴτε ἐπειδή διακατέχονται ἀπό φθόνο ἀπέναντι στούς νοικοκύρηδες καί τούς πετυχημένους, εἴτε ἐπειδή πιστεύουν σέ ἄλλα οἰκονομικά συστήματα, ἄς ἀναλάβουν ἐπιτέλους δημόσια τίς εὐθύνες τους, γιά νά μπορέσει ὁ ἁπλός πολίτης καί ὁ ἁπλός ναυτικός νά διαχωρίσει χωρίς προσωπεία τούς φίλους τῆς ἑλληνικῆς ναυτοσύνης ἀπό τούς διῶκτες της, πού εἶναι καί δικοί του διῶκτες.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ.4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ.241783
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 21, ΤΗΛ. 530.347 — 530.374 — ΤΛΞ. 412125
ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: *PRODROMAR*



Σε όλη την μεγάλη ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια τις καλύτερες ευχές μας για τον καινούργιο χρόνο

Eletson Corporation
118 Kolokotroni Street, (P.O.Box 80 311), GR 185 35 PIRAEUS, GREECE.
Tel: 4183601 — Fax: 4183.440 — Telex: 21-3124 elet gr.

Eletson Maritime Limited
83 Kingsway, LONDON WC2B 6 RH, ENGLAND
Tel: 01-4045767 — Tlx: 296801 ELETUK G

Eletson Maritime Inc.,
44 Signal Road, Stamford, CT 06902, U.S.A.
Tel.: (203) 3274134 - Fax: (203) 9678685 — Telex: 276562 elt ur.

Νέοι καί Ναυτιλία - Θέση καί Προοπτικές

Τοῦ Πλοιάρχου κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΪΖΗ, διευθυντή Eletson Corporation

Τό παρακάτω ἄρθρο περιλαμβάνει τά καίρια σημεῖα πρόσφατης διάλεξης τοῦ κ. Παίζη στή Ναυτική Σχολή Ἄνδρου.

Γιά μένα ἡ Ναυτιλία στά τελευταῖα 100 χρόνια ἔγραψε τό ἔπος της μέ ἥρωες - ἀντιήρωες θυσίες καί ἐπιτεύγματα **κι ἕνα ἔπος εἶναι νοητό** κι ἀποδεκτό ν' ἀντιμετωπίζεται μέ κάποια δόση λυρισμοῦ, ἔστω καί ὑπέρμετρου.

Εὐχαριστῶ θερμά τόν λυκειάρχη καί τούς καθηγητές σας πού μοῦ ἔδωσαν τήν εὐκαιρία αὐτῆς τῆς ἐπικοινωνίας, κάτι, πού ἴσως, θάπρεπε νά γίνεται σ' ὅλα τά σχολεῖα κι ἀπό ὅλους τούς σχετικούς μέ τό ἀντικείμενο.

Εἶναι περίεργο τό ὅτι ζώντας στόν κατ' ἐξοχήν αἰώνα τῆς ἐπικοινωνίας δέν ἐπικοινωνοῦμε, δέν κουβεντιάζουμε, δέν μεταφέρουμε καί δέν ἀνταλλάσουμε σκέψεις. Γίναμε ἁπλά παθητικοί δέκτες κάποιων κακῶς κατεστημένων ἰδεῶν ἤ ἀναμασημένων κλισέ καί τό σπουδαιότερο δέν ἀρχίσαμε νά συνδέουμε τήν Βιομηχανία, τήν ὁποιαδήποτε Βιομηχανία καί τήν Ναυτιλιακή μέ τά ἐκκωλαπτόμενα στελέχη της, τούς αὐριανούς θεράποντές της.

Εἶμαι εὐτυχής καί συγκινημένος πού βρέθηκα κάτω ἀπ' αὐτές τίς συνθῆκες στήν Ἄνδρο ἕνα ἀπό τά ὀνομαστά λίκνα καί κάστρα τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ, ἕνα νησί - κομμάτι τῆς Ἑλληνικῆς αὐτοκρατορίας τῶν θαλασσῶν, ἕνα νησί γενήτορα τροφό καί φύλακα τοῦ δαιμονίου τῆς φυλῆς μας.

Εἶμαι συγκινημένος γιά τό γεγονός ὅτι ἀποτείνομαι σ' ἕνα ἀκροατήριο καθρέπτη τῆς δικῆς μου γενιᾶς καί τάξης τοῦ 1953 στό Γυμνάσιο τῆς Ἰθάκης, μιᾶς τάξης πούστειλε τούς 13 ἀπό τούς 14 μαθητές στήν παλαίστρα τῶν θαλασσῶν.

Εἶμαι συγκινημένος πού ἀποτείνομαι σ' ἕνα λίκνο πρόορων καί καινούργιων ἐραστῶν τοῦ θαλάσσιου στίβου, σ' ἕνα βῆμα καί φάρο ναυτικῆς γνώσης, στόν ἐφαλτήρα γιά τήν κατάκτηση τῆς Ὀλυμπιάδας τῶν Ὠκεανῶν.



Θάθελα νά ξεκαθαρίσω καί νά τονίσω πώς ἡ ὁμιλία μου δέν ἔχει εἰλικρινά σάν ἀντικείμενο οὔτε τήν πλύση, οὔτε τόν παρασυρμό. Σᾶς θέλω ἐλεύθερα σκεπτόμενους ἀλλά δέν μπορεῖτε ποτέ νά στε ἀνεπηρέαστοι, γιατί κ ιθημερινά δέχεστε σκέψεις, ἀπόψεις καί μονόπλευρους ἴσως ἐρεθισμούς καί δεδομένα. Θάθελα νά μοῦ ἐπιτρέψετε νά σᾶς περάσω, νά σᾶς μεταλαμπαδεύσω κάποιες ἄλλες δικές μου θέσεις καί ἐμπειρίες μιά ἄλλη τοποθέτηση πού ἀκοῦστε την, πρίν τήν ἀπορρίψετε. Ἴσως ἔτσι σᾶς βοηθήσω νά γίνετε πιό ἐλεύθεροι.

Ἀκοῦστε τήν τοποθέτηση ἑνός ἀνθρώπου πού ζεῖ, κινεῖται καί δημιουργεῖ μέσα στό Ναυτιλιακό κατεστημένο πάνω ἀπό 30 χρόνια ἤ ἄν θέλετε τήν τοποθέτηση ἑνός ρομαντικοῦ, ἔστω, ἑνός πού ἀγάπησε τό ἀντικείμενο πού ἐπέλεξε, γιατί ἐκεῖ κρύβεται ἡ συνεισφορά.

Δέν ἔχει τόσο σημασία πώς καί γιατί τό ἐπέλεξε, ἄν ἦταν βιωτική ἀνάγκη, ρομαντισμός, καπρίτσιο, ἄν ἦταν νεανικό συναίσθημα φυγῆς σέ κόσμους ὀνείρου διηγήσεων καί ταξιδιῶν — ὄντας καί ἀπόγονος τοῦ Ὀδυσσέα.

Σημασία ἔχει πώς ἀγάπησα τήν ἐπιλογή μου καί ἐπεδίωξα τό ἀνέβασμα στίς κορυφές τῶν πιό ὑψηλῶν προσδοκιῶν μου. Τήν ὑπηρέτησα ὅσο πιστά μποροῦσα ἤ νόμιζα, σκαμπανενάρισα σ' ὅλα τά μήκη τοῦ κύματος, ἀπ' τό βάθος τοῦ τζόβενου ὡς τό ὕψος τοῦ πλοιοκτήτη.

Γιά ὅτι ἔγινε δέν κράτησα πίκρα γιά κανέναν καί γιά τίποτε. Ἔμεινα μέ τή βαθειά ἱκανοποίηση πώς πάλεψα μέ Λεστρωγόνες καί μέ Κύκλωπες κι ἔφθασα τελικά στό Θιάκι μου.

Σέ κάποια στιγμή κουρασμένος ἀπέκοψα τά δεσμά τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος καί προσγειαλώθηκα στόν ὅρμο τῆς Ἑταιρίας πού βρίσκομαι, καί πού μέ τό ἕνα της πόδι πατᾶ σταθερά καί μέ ἀγάπη στήν Ἄνδρο χάρη στόν κύριο Καρασταμάτη.

Ἔχω τήν σθεναρή πεποίθηση πώς ἀπευθύνομαι σέ συνειδητοποιημένους μαθητές ἔστω καί μέ κάποιες ἐπιφυλάξεις — ἀνθρώπινες καί ἀποδεκτές — ἀπευθύνομαι μέ μυούμενους στήν θεωρητική καί πρακτική παιδεία τοῦ θαλασσίου στίβου, στή λύση ζωῆς πού λέγεται Ναυτιλία.

Μιά λύση πού κανείς δέν ἀμφισβητεῖ σοβαρά πώς εἶναι καί συμφέρουσα καί ἐνδιαφέρουσα. Πιθανόν νά μήν εἶναι ἡ τέλεια γιατί καμιά λύση δέν εἶναι ἡ τέλεια ἤ δέν ἀποδεικνύεται τέλεια ἀλλά εἶναι σχετικά ἐφικτή. Μπορῶ νά σᾶς διαβεβαιώσω ὅμως πώς εἶναι μιά λύση ρωμαλεά στόν δρόμο τῆς ἀρετῆς, μιά λύση πρός κάποια σωστή πορεία, μιά λύση πού συντηρεῖ, σώζει καί ἀνεβάζει οἰκογένειες σέ κάποια ἀντιδιαστολή ἄν θέλετε, μέ κάποιες ἄλλες λύσεις τῆς ἐποχῆς μας, λύσεις εὐζωΐας, βολέματος ἤ στενῶν προοπτικῶν πού συνήθως δέν προσφέρουν στό κοινωνικό σύνολο, μά τό ἀπομυζοῦν.

Τό γεγονός ὅτι πολλοί, σήμερα στό ἐπάγγελμα γονεῖς, Καπετάνιοι καί Μηχανικοί ἀποτρέπουν τά παιδιά τους ἀπό τήν θάλασσα ἤ δέν τήν εὐνοοῦν σάν λύ-

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καί τἀνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἑτέρους λιμένας Ἄπω Ἀνατολῆς.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ση, εἶναι ἕνα πραγματικό φαινόμενο, ἕνα γεγονός μέ βραχύχρονες καί μακροπρόθεσμες συνέπειες καί προεκτάσεις, μέ πλεονεκτήματα καί μειονεκτήματα καί γιά τό ὁποῖο θά μποροῦσα πρόχειρα νά δώσω τήν παρακάτω ἀνάλυση ἀναζητώντας τίς αἰτίες του.

— Κάθε γονιός, κι ἔχει ὑποχρέωση νά σκέφτεται ἔτσι, σκοπεύει στήν ἀέναη καλλυτέρευση καί ἄνοδο ἠθική, κοινωνική, ἐπαγγελματική καί οἰκονομική τῶν παιδιῶν του.

— Τά ἐπαγγέλματα κατατείνουν στή λύση τοῦ νά μήν εἶναι πατροπαράδοτα καί οἱ νέοι ἔτσι δέν συνεχίζουν τήν οἰκογενειακή παράδοση ἐπιλέγοντας ἄλλες λύσεις. Ἄν συμβεῖ νά τήν ἀκολουθήσουν ὑπάρχει μεγάλο οἰκονομικό δέλεαρ πού οἱ νέοι τό ἀποδέχονται ἤ ἀνακαλύπτουν κάπως βεβιασμένα στήν ἀρχή γιά νά ἐνταχθοῦν σ' αὐτό καπως καθυστερημένα.

— Ἡ σκληρή φύση τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος πού σέ σχέση μέ ἄλλες λύσεις ἐπαγγελματικές τῆς ξηρᾶς δέν θεωρεῖται ὅτι ἀμοίβει οὔτε σωστά, οὔτε ἀνάλογα.

— Ἡ πίκρα, ἡ ἀπογοήτευση, ἡ χαμένη θυσία καί προσφορά κάποιων γονιῶν πού θεωροῦν ἔστω ὑποκειμενικά ὅτι αὐτοί ἀδικήθηκαν ἀπό τή θάλασσα καί πού δικαιολογημένα δέν ἐννοοῦν νά συνεχισθεῆ ἡ ἀδικία. Τό γεγονός αὐτό πού δέν συνιστᾶ ἀποκλειστικότητα γιά τό Ναυτικό ἐπάγγελμα ἔχει πολλές φορές σχέση μέ πτυχές ἀνθρωπίνων ἀδυναμιῶν πού ἐνυπάρχουν καί στόν κόσμο τοῦ ἐφοπλισμοῦ ὅπως ἡ βουλιμία, ἡ ἀδιαφορία, ἡ ἐκμετάλλευση καί ἡ ἀδικία.

Προβλήματα καί δυσκολίες ἐξεύρεσης δουλειᾶς, ἀπώλειας δουλειᾶς, ἀλλά καί ὑποβιβασμοί στήν κλίμακα τῆς ἱεραρχίας ἤ καί ἄλλου εἴδους ὑποβιβασμοί σάν ἀπόρροιες τοῦ γιγαντισμοῦ ἀλλά καί τῆς συρρίκνωσης λόγω κρίσης τῆς Ναυτιλίας ἤ τῆς πτώσης παραδοσιακῶν ἑταιριῶν καί τῆς ἀνόδου καινούργιων. Αὐτά φυσικά εἶναι συμπτώματα τοῦ Ναυτιλιακοῦ γίγνεσθαι πώς γιά τήν Ἑλλάδα εἶναι ἕνα ἀέναο ἀνεργόμενο συνεχές γίγνεσθαι, ἀλλά πλήγωσε καί ξένησε. Πλήγωσε καί ξένησε γιατί μέσα σ' αὐτό τό γίγνεσθαι κατέρρευσε μιά παραδοσιακή λειτουργία προώθησης καί ἀνέλιξης στελεχῶν καί ἀνθρώπων πού ἔδεναν τήν ζωή τους καί τήν καριέρα τους μέ κάποια Ἑταιρία.

Μπαίνοντας σέ κάποια Ἑταιρία ὑπῆρχε γύρωθεν καί ἡ ἄνωθεν καλῶς ἐννοουμένη προστασία τοῦ Ἐφοπλιστή καί τῶν στελεχῶν του καί ὁ Ναυτικός ἐξελίσσετο μέσα σ' αὐτές τίς συνθῆκες της, ἄς ποῦμε, οἰκογενειακῆς ἤ συγγενικῆς προστασίας ἀνελισσόμενος μέ τήν ἀξία του στά σκαλοπάτια τῆς ἱεραρχίας.

Ἄν τό μυαλό μας, τά ὄνειρά μας ἤ καί οἱ προσδοκίες μας δέν χωροῦσαν στήν πλοιαρχική στολή, ψάχναμε γιά τά φτερά τοῦ ἐπιχειρηματία. Ἔτσι χαρακτῆρες δυνατοί, ἐπίμονοι, φιλόδοξοι μέ γερό μυαλό σέ κάποια στιγμή ἀνακάλυπταν στά ξέμπαρκα τους τό νήμα πού ὁδηγοῦσε στίς κορυφές τῶν ὀνείρων τους. Κι ὅπως παρακάτω θά δοῦμε αὐτή ἡ προοπτική ἐξακολουθεῖ νά ἐνυπάρχει καί νά θέλγει. Εἶναι τό κίνητρο καί ἡ ψυχή τοῦ ἐπιτεύγματος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι τό καύχημα τοῦ Ἔθνους καί εἶναι τό ὑψηλό ἐπίτευγμα μιᾶς μερίδας ἀνθρώπων πού ἐμπνέουν, κινοῦν καί στελεχώνουν τίς διάφορες Ἑταιρίες. Ἀπό πλευρᾶς ἐπιχειρηματικῆς δέν ἔχει σχέση μέ τό κράτος, δέν βασίζεται σέ ἐθνικές μεταφορές ἤ σέ προστατευτικές διατάξεις καί παροχές καί δανειοδοτεῖται καί ἀσφαλίζεται στίς διεθνεῖς ἀγορές.

Βασίζεται στήν προσωπικότητα, στήν ὀντότητα στήν προσωπική φερεγγυότητα ὁρισμένων καί στό πνεῦμα, τήν καρδιά καί τά μπράτσα κάποιων ἄλλων Ἑλλήνων. 150.000 ἄνθρωποι ἀσχολοῦνται μαζί της ἀπ' τούς ὁποίους 30.000 περίπου εἶναι ναυτικοί.

Κύριοι σκεφθῆκατε πώς θά μποροῦσε νά κρίνη κανείς τήν προσφορά μιᾶς τάξης στήν κοινωνία;

— Πώς ἔγιναν γνωστοί στά πέρατα τοῦ κόσμου ἀδιάφορα νησιά βράχοι σάν ἐκείνους τῶν Οἰνουσσῶν;

— Πώς οἱ καραβοκύρηδες τῶν Νησιῶν καί οἱ ἔμποροι τῆς Βλαχιᾶς, τοῦ Δούναβη γίνανε οἱ Ἡγεμόνες καί οἱ Πρίγκηπες τῶν θαλασσῶν;

— Πόσο μεγάλη ἦταν καί εἶναι αὐτή ἡ προσφορά καί ποιές οἱ προεκτάσεις της;

— Ποιά ἄλλη ξεκάθαρη πηγή εἰσροῆς πλούτου πού δίνει καί πού δέν παίρνει ὑπάρχει ἐκτός ἀπ' τήν Ναυτιλία;

— Ποιά ἄλλη τάξη μπορεῖ νά καυχηθῆ γιά τόση καί τέτοια προσφορά στήν Πατρίδα σέ ὧρες ἀνάγκης, γιά τίς παντοειδεῖς σέ μέγεθος καί ἀξία προσφορές της στήν κοινωνία καί στούς συνανθρώπους μας;

— Ποιά ἄλλη τάξη ἐπέδειξε τέτοιο ἀλτρουϊσμό καί πλούτησε μέ προσφορές καί δωρεές τά νησιά μας καί στήν Ἑλλάδα, προσφορές παντοειδεῖς μέ παγκόσμια ἐμβέλεια σάν τό Μουσεῖο Γουλανδρῆ, σάν τό Ὠνάσσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο ἤ σάν τό Εὐγενείδιο Ἵδρυμα.

Προσφορές πού θάταν πολλαπλάσιες ἄν τό κράτος καί ὁρισμένοι πολίτες του δέν καλλιεργοῦσαν σαφῶς ἀρνητική φιλοσοφία στό θέμα τῶν προσφορῶν καί δωρεῶν.

Οἱ ἴδιοι βέβαια δέν ἀρνήθηκαν τήν προσφορά τῶν 56 καραβιῶν/ περιουσιῶν τεραστίων τῆς Ἄνδρου πού προσφέρθηκαν καί θυσιάστηκαν παίρνοντας μαζί τους γιά πάντα ἑκατοντάδες ναυτικούς γιά τήν ἰδέα τῆς Ἐλευθερίας καί τῆς Εἰρήνης.

Μήπως Κύριοι σκεφθῆκατε ποτέ τί θά συνέβαινε ἄν γιά κάποιο λόγο οἱ Ἕλληνες ἀπεφάσιζαν ν' ἀποσύρουν ἀπ' τήν παγκόσμια ἀγορά τῶν μεταφορῶν, στόλο τους; Ποιές οἱ συνέπειες καί τό ποτέλεσμα γιά τόν ἁπλό καταναλω Ποιός θά κάλυπτε τό κενό τους καί ποιούς ὅρους; Ποιά εἶναι ἡ εὐεργητ τους παγκόσμια προσφορά, προσφο γιά ἕνα καλύτερο ἐπίπεδο ζωῆς μέσο πό χαμηλό μεταφορικό κόστος;

Μήπως σκεφθῆκατε τί τόπος θάτα Ἑλλάδα καί ποιά ἡ μοίρα τῶν Ἑλλήν ἄν οἱ ξένες Τράπεζες, τό Διεθνές κεφ λαιο ἐμπιστεύονταν ἄλλου εἴδους Ἕ λληνες ἐπιχειρηματίες στό ὕψος καί τ βαθμό πού ἐμπιστεύονται καί δανείζο τόν ἐφοπλισμό;

Σᾶς κίνησε ποτέ τήν περιέργεια ν' ναρωτηθῆτε γιατί τό Διεθνές Πιστωτι Κατεστημένο ἤ τό Ναυπηγικό ἤ ἐκεῖ τῶν Ἑταιριῶν Πετρελαίου — παρά κάποιες ἀντιδράσεις τους σέ στιγμές κονομικῆς κρίσης — ἐναπόθεσαν τά φάλαια τους ἤ τήν παραγωγή τους σ χέρια τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν;

Δέν εἶναι πρός τιμή τους αὐτή ἡ στη, ἡ ἐκτίμηση καί ἡ κάλυψη κάτι π ἀντικατοπτρίζεται καί στήν προσφο ὅλων τῶν ἀνθρώπων τῆς Ναυτιλίας;

Σκεφθῆκατε πώς οὔτε ἡ ΕΟΚ, οὔτε ΝΑΤΟ θά μᾶς θεωροῦσαν ὑπολογίσ μους ἤ προικισμένους ἑταίρους ἄν δ διαθέταμε τό ὅπλο τῶν μεταφορῶν π εἶναι τό ὅπλο τῆς Ναυτιλίας;

Οἱ πόλεμοι κερδήθηκαν καί χάθηκ ἀπ' τίς μεταφορές καί τήν παντοειδ τροφοδότηση τῶν πληθυσμῶν καί τῶ μετώπων καί ἡ Ἑλληνική Ἐμπορικ Ναυτιλία θυσίασε πάντα τό στόλο τη καί τούς ναῦτες της γιά τή Νίκη καί τή Εἰρήνη.

Σκεφθῆκατε ἤ μᾶλλον ξέρετε πώς Ἕλληνες ἐφοπλιστές πού συνεχίζου σάν «Ὑπερέλληνες» ὅπως τούς χαρ κτήριζε ὁ κ. Γιαννόπουλος, νά πληρο νουν γιά ἕνα δεξαμενόπλοιο πού τ κρατοῦν σ' ἑλληνική σημαία φόρου τῆς τάξεως τῶν 110-120.000 δολλαρίω ἐνῶ θά πλήρωναν 20.000 στήν Λιβερί καί 4.000 στήν Κύπρο;

Ποιά ἄλλη τάξη στήν Ἑλλάδα ἀλλ καί στό παγκόσμιο σκηνικό τῆς Ναυτ λίας, πρωτοπόρισε μέ ἰδέες, μέ σθενο ρή ἀποφαστικότητα καί ἐπιχειρηματικ θάρρος, μέ πρωτοβουλίες πού πάντ ξένιζαν καί προκαλοῦσαν τό δέος κα πού πάντα ἀντίβαιναν στίς κοινές λογ κές, ὅλα στοιχεῖα καί κύτταρα τοῦ δα μονίου τῆς φυλῆς ἔτσι ὅπως ἐκφράζε ται μέσα ἀπό τή Ναυτιλία.

Δέν νομίζετε πώς εἶναι τόσο συγκλο νιστικό τό μέγεθος αὐτῆς τῆς δύναμη κι αὐτῆς τῆς ἐθνικῆς σέ τελευταία ἀνά λυση προσφορᾶς, πού δέν θά μποροῦ σαν νά τήν ἀμαυρώσουν μικρόψυχε ἀντιδράσεις, ἀρνητικές τοποθετήσεις κάποιες πολιτικές ἤ συνδικαλιστικέ σκοπιμότητες;

Γιατί οἱ κατά τά ἄλλα ἁπλοί πολίτε σάν τούς Ὠνάσηδες, τούς Λιβανούς τούς Γουλανδρῆδες, τούς Σταθάτου πού ἐξέφρασαν τή δυναμική τους μέσ

ἀπ' τή Ναυτιλία, σφράγισαν τή διεθνή παρουσία τους καί θυμίζουν στούς ξένους ἀνά τόν Ὑφήλιο ἕνα ἄλλο σύγχρονο ἐπιχειρηματικό ἔπος ἐκεῖνο τῆς Ναυτιλίας.

Αὐτή ἡ δύναμη φυσικά γιά νά κρατήσει τά κεκτημένα γιά ν' ἀνταποκριθεῖ στίς προκλήσεις τῶν καιρῶν, στίς ἀέναες παγκόσμιες πολιτικο-οἰκονομικές καί κοινωνικές ἀλλαγές, θέλει στήριξη καί ὑποδομή. Καί σ' αὐτό τό πεδίο ὑπεισέρχεται ὁ ρόλος τοῦ Κράτους γιά νά σχεδιάσει καί νά δημιουργήσει τήν κατάλληλη ὑποδομή γιά ἐκπαίδευση καί τίς συνθῆκες γιά ἐργασία.

Ἡ ναυτική παιδεία δυστυχῶς — καί χωρίς νά ὑπεισέρχομαι στή δουλειά πού ἐδῶ σέ σᾶς γίνεται καί καί πού πληροφοῦμαι πώς εἶναι ἱκανοποιητική — διαγράφοντας κι αὐτή κύκλους ἤ ταλαντευόμενη στά μονόξυλα τῶν συμβιβασμῶν καί τῶν σκοπιμοτήτων βρίσκεται αὐτή τή στιγμή στό ναδίρ τῆς προσφορᾶς της. Κι αὐτό γιατί ἀποδεδειγμένα οἱ Ναυτικές Σχολές τοῦ Κέντρου δέν παράγουν στελέχη. Ὁ Ἀσπρόπυργος πέρυσι ἀπό τούς 80-90 τελειοφοίτους ἔδωσε ἀπολυτήριο σέ 8 ἐνῶ ὁ Σκαραμαγκᾶς 4 ἀπό 35 περίπου μαθητάς τῆς τελευταίας τάξης τῶν Μηχανικῶν.

Ἡ Ναυτική ἐκπαιδευτική μεταρρύθμιση ἔχει ἀποδειχθεῖ πώς δέν πέτυχε τό σκοπό της καί πολλά μέτρα ἀποτελοῦν σήμερα ἀντικείμενο ἔντονης κριτικῆς καί ἀναθεώρησης.

Δέν θἄθελα νά σχολιάσω τό τί ἰσχύει, ἴσχυε ἤ τί θ' ἀλλάξει, ὅμως δέν μπορῶ παρά νά μήν ἐπισημάνω ἐπιγραμματικά τά γενικώτερα προβλήματα πού σήμερα ἀπασχολοῦν τήν Ναυτική Ἐκπαίδευση ὅπως:

— Ἡ γενικώτερη δομή καί φιλοσοφία τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης.

— Τό σύστημα προσέλκυσης ἀξιόλογης ἤ ἀποδεκτῆς στάθμης νέων στόν κλάδο.

— Τήν καλλιέργεια τῆς λελογισμένης πειθαρχίας καί αὐτοπειθαρχίας τῆς ἔννοιας τοῦ σεβασμοῦ στήν Ἱεραρχία, ἀλλά καί τοῦ ἀλληλοσεβασμοῦ, τήν πλήρη ἀναθεώρηση προγραμμάτων διδασκαλίας μέ τήν εἰσαγωγή μαθημάτων νέας τεχνολογίας καί κατάργηση τῶν ξεπερασμένων εἶναι μερικά ἀπό τά κυριώτερα προβλήματα πού ἀπασχολοῦν, σοβαρά νομίζω καί τήν Πολιτεία καί πού κατατείνουν στό νά διαμορφώσουν τόν ἱκανό, μορφωμένο συναγωνιστικό ἀξιωματικό τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου τοῦ 2000.

Πέρα ἀπ' ὅλα αὐτά ἡ ναυτική παιδεία δέν ἀποδίδει καρπούς χωρίς τό συνεχές διάβασμα καί χωρίς τήν ἐπαρκή γνώση μιᾶς τουλάχιστον ξένης γλώσσας τῆς Ἀγγλικῆς. Πρέπει νά ξέρετε πώς δέν θά γίνετε ποτέ ὁλοκληρωμένοι ναυτίλοι ἤ μηχανικοί ἄν δέν ἐμπεδώσετε κατά τρόπο ἱκανοποιητικό αὐτή τήν κυριαρχική γλώσσα τῆς θάλασσας, τήν Ἀγγλική.

Πρέπει ἀκόμη νά ξέρετε πώς ἡ Ναυτιλία θέλει δυνατή καρδιά καί ψυχή πιό πολύ ἀπ' τίς γνώσεις, πού τελικά εἶναι ἐπίκτητες, γιατί ἡ γεννιά μου δέν γνώρισε λύκεια ἤ εἰδικές γνώσεις ὅταν κατέβηκε νά παλαίψει στά ἁλμυρά ἀλώνια τοῦ Ποσειδώνια. Ἐμεῖς 4 χρόνια παιδευόμαστε ἀπ' τή δουλειά καί τό διάβασμα κλέβοντας κυριολεκτικά τίς κάποιες γνώσεις κι ὅμως γίναμε ἀξιόλογοι καί φτασμένοι συντελώντας στήν ἐπίτευξη τοῦ ἔπους.

Ἡ παιδεία πάντως καί ἡ ναυτική παιδεία πρέπει κάποτε, γιά νά ἀνασυρθῆ στό ὕψος πού τῆς ταιριάζει, νά ἀποσυνδεθῆ ἀπό κάθε μορφῆς σκοπιμότητα, πολιτική, κεφαλαιοκρατική, συνδικαλιστική ἤ καί ἄλλης ἑλληνικῆς ἐπινόησης σκοπιμότητα γιά νά μπορέσει ν' ἀντιμετωπίσει τήν πρόκληση καί τόν ἀνταγωνισμό ὅπως ἀσυνείδητα κι ἀβίαστα λέγεται ἀπ' ὅλους καί γιά ὅλα.

Πώς νά προδιαγράψει καί νά καθορίσει κανείς τίς προοπτικές πού διανοίγονται καί ὑπάρχουν γιά κάποιο ἐπάγγελμα; Εἶναι κάτι σχετικό καί μεταβλητό ἀνάλογα μέ τίς ἑκάστοτε οἰκονομικές καί κοινωνικές συνθῆκες καί συγκυρίες τῆς κάθε ἐποχῆς καί τοῦ κάθε τόπου.

Οἱ ἄγονοι βράχοι τῶν νησιῶν μας, ἡ πληθυσμιακή τους δομή, οἱ αὐξανόμενες ἀπαιτήσεις ἤ ἡ παράδοση καί ἡ ἀδυναμία μετακίνησης σέ ἄλλα κέντρα ἤ πατρίδες ἔστρεφαν κάποτε τούς ἀνθρώπους πρός τούς ἀνοικτούς ὁρίζοντες τῆς θαλασσης. Σέ συνδυασμό μέ τό ἐμπόριο πού κερδοφόρα ἐπιχειρήθηκε σ' ἄλλους τόπους διασπορᾶς στίς ἀρχές τοῦ ἐκλείποντος αἰώνα οἱ ἐμποροκαπετάνιοι τῶν νησιῶν κυριολεκτικά τόλμησαν ὅπως πάντα καί σαλπάρισαν κόντρα στή μοίρα τους μπαίνοντας μέ τήν ἀτμήρη ναυτιλία στόν στίβο.

Οἱ προοπτικές ὑπῆρξαν πολλές φορές ζοφερές στήν Ναυτιλία, ἀλλά ὅλοι ξέρουμε πώς ἡ θάλασσα δέν πεθαίνει ἄν καί συχνά ἀρρωσταίνει.

Οἱ Ἕλληνες πρωτεργάτες τῆς Ναυτιλίας πάντα ἀνέτρεψαν μέ τήν τόλμη, τήν φαντασία, τήν εὐρηματικότητα, κάτι πού ἦταν πάντα σέ ἀντίθεση μέ τήν ὑπολογιστική τῶν ἀντιπάλων, καί τίς πιό μαύρες προοπτικές καί νά γιατί οἱ προοπτικές εἶναι σχετικές, ἀβέβαιες καί μοιραῖες, ἀλλά καί νά γιατί ἡ τύχη, ἡ μοίρα βοηθᾶ τούς τολμηρούς.

Γι αὐτό καί οἱ Ἕλληνες ἐπεβίωσαν γι' αὐτό καί μεγαλουργοῦν.

Τό μεγάλο ἐμπορικό ἐρώτημα τῶν ξένων εἶναι πάντα τί κάνουν καί πώς τό κάνουν οἱ Ἕλληνες. Θἄλεγε κανείς πώς ξεκινοῦν στό στίβο πρίν ἠχήσει ἡ πιστολιά τῆς ἐκκίνησης κι ὄχι παράνομα ἤ πώς χρησιμοποιοῦν πίστες καί χώρους καί πέρα ἀπ' τίς προδιαγραφές τῶν ὑπολοίπων.

Ὅταν πρίν 20 χρόνια κάναν τήν ἐμφάνισή τους στόν στίβο οἱ ἐθνικές Ναυτιλίες νόμιζαν πολλοί πώς ὁ ὁρίζοντας ἔκλεινε ἀπειλητικά. Καί περιστασιακά ἔκλεισε πολλές φορές. Μά οἱ ἐθνικές



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

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

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



LONDON

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

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.
880, THIRD AVENURE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022
CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART
TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Ναυτιλίες ἦταν ἀπό τή φύση τους γραφειοκρατικά ὀργανωμένες καί δύστοκες στή λήψη ἀποφάσεων καί χειρισμῶν. Ἄλλωστε τίς μεγάλες τους ζημιές τίς κάλυπταν οἱ κρατικοί προϋπολογισμοί. Κι ἐδῶ ἀκριβῶς βρίσκεται ἡ διαφορά μεταξύ τῆς ἰδιωτικῆς καί τῆς κρατικῆς ἐπιχείρησης. Ὁ ἰδιώτης ἐπιχειρηματίας κάτω ἀπό τό ὑπέρογκο βάρος τῶν ὑποχρεώσεων του, σκέφτεται, χειρίζει καί ἀποφασίζει διαφορετικά. Τό μυαλό καί τό ἀτσάλι μορφοποιοῦνται καί σχηματοποιοῦνται μέσα ἀπ' τή φωτιά κι ἀπό τή φωτιά.

Κάπως ἔτσι βρῆκε διέξοδο καί ἔκφραση στή Ναυτιλία τό δαιμόνιο τῆς φυλῆς μας. Ἡ πραγματικότητα τουλάχιστον αὐτό ἀποδεικνύει περίτρανα.

Μέσα σ' αὐτό τό ἰδιωτικό δημιούργημα καλεῖσθε νά κερδίσετε τή λύση τῆς ζωῆς σας. Ἄν τό κάνετε θά γίνετε οἱ συνεχιστές μιᾶς βαριᾶς παράδοσης πού δένει τό νησί σας μέ ἀλλοτινές, ἀλλά καί πρόσφατες ἔνδοξες ἐποχές ὅταν τό νησί σας ἦταν παραδοσιακά καί ἄρρηκτα δεμένο μέ τίς καδένες τῶν καραβιῶν του.

Κύριοι, ἀπ' αὐτές τίς τάξεις πρέπει νά ξεπηδήσουν οἱ ἡγήτορες τῶν καραβιῶν ἤ τῶν γραφείων ἤ οἱ δημιουργοί. Μέσα σ' αὐτή τήν προοπτική πρέπει νά τοποθετῆτε τούς ἑαυτούς σας καί νά σκοπεύετε στά ψηλά. Αὐτό δέν σημαίνει πώς δέν θά κουραστῆτε, πώς δέν θά ἀπογοητευθῆτε, πώς δέν θ' ἀποτύχετε μιά ἤ περισσότερες φορές. Εἶναι οἱ συγκυρίες, εἶναι ἡ προσωπική σας δύναμη - ἐμβέλεια καί λάμψη, εἶναι τό γνῶθι σ' αὐτόν καί εἶναι ὁ μόχθος, ἡ ἐμμονή, ἡ φιλοδοξία καί οἱ ἰδέες γύρω στό ἀντικείμενο.

Συμβουλή μου εἶναι νά μήν λυγίσετε στίς πρῶτες δυσκολίες καί φουρτοῦνες. Δέν θά ξέραμε τί θά πεῖ φουρτούνα ἄν δέν ὑπῆρξε ἡ μπουνάτσα. Οἱ στόχοι σας δέν περνᾶνε τόσο μέσα ἀπό στενές παντοειδεῖς συνδικαλιστικές ἀντιλήψεις καί κίνητρα ὅσο ἀπό τή δουλειά, δουλειά τοῦ μυαλοῦ καί τῶν χεριῶν σας καί μόνο δουλειά-δουλειά καί διάβασμα.

Καί μιλώντας γιά κίνητρα, θἄλεγα πώς αὐτή τή στιγμή ἴσως νά εἶναι μακρυά ἀπό τό νά συνιστοῦν δέλεαρ.

Ἴσως τά τωρινά μισθολόγια, οἱ τωρινές συνθῆκες συνταξιοδότησης, ἤ οἱ συνθῆκες προώθησης νά μήν εἶναι σέ σχέση μέ ἄλλα προσφερόμενα ἐπαγγέλματα αὐτά πού θά ἔπρεπε νά εἶναι. Ἡ γενιά σας, ἔτσι πού μεγαλώνει μακρυά ἀπό στερήσεις καί προβληματισμούς ἐπιβίωσης εἶναι ἴσως δικαιολογημένα πιό ἀπαιτητική, πιό διεκδικητική ἄν θέλετε σέ σύγκριση μέ τή δική μου κι αὐτές οἱ τάσεις μας γίνονται πολλές φορές ἀντικείμενο ἐκμετάλλευσης ἀπό ἀντιλήψεις καί τοποθετήσεις τοῦ εἴδους πού τοποθετοῦν τά πάντα στό «τί θά πάρουμε τώρα». Ἀπ' αὐτούς ξεφεύγει τό ἐλεύθερο ὅραμα καί ἡ δημιουργία, τούς ξεφεύγει τό δάσος τῶν χιλιάδων καραβιῶν καί τό δέντρο τῆς εὐκαιριακῆς βουλιμίας, τούς κόβει τή θέα τοῦ δάσους.

Παιδιά δέν σᾶς βλέπω σάν ἁπλούς, ἁπλοϊκούς ὑπηρέτες ἑνός κατεστημένου, τοῦ ναυτιλιακοῦ. Ἀντίθετα σᾶς βλέπω σάν ἐλεύθερα δυναμικά κύτταρα ἑνός ὀργανισμοῦ πού ὀφείλουν νά ἐπιζητήσουν τήν κυριαρχία αὐτοῦ τοῦ κατεστημένου σ' ὅλες του τίς βαθμίδες. Ὁ καθένας σύμφωνα μέ τίς δυνατότητές του καί τίς συγκυρίες θά κατακτήσει τελικά τή θέση πού τοῦ ἀξίζει καί τοῦ ταιριάζει.

Κύριοι δέν ἐνοχλεῖ νά σκέφτεσθε πώς τό καράβι εἶναι ἕνα πραγματοποιημένο ὄνειρο καί πώς οἱ θάλασσες δέν ἔχουν ποτέ κορεσθεῖ ἀπό εὐκαιρίες.

Σᾶς βλέπω σάν αὐτούς μέ τίς γνώσεις τους, μέ τό ἦθος τους, μέ τίς ἰδέες τους θά συντελέσουν, θά πασχίσουν ἀπό τά μετερίζια τους νά ἀλλάξουν ὅτι ἀνάποδο ἐμεῖς θά παραδόσουμε. Πάρτε κάτι πολύ μεγάλο στά χέρια σας, κι ἀφῆστε το ὅσο εἶναι, ἔστω, ἀλλά κάντε τό σωστότερο καί δικαιότερο. Μεγαλῶστες το ἄν μπορεῖτε ἀλλά μεγαλῶστε το σωστά καί δίκαια.

Κύριοι, μήν ξεχνᾶτε πώς βρίσκεσθε σ' ἕνα δρόμο μέ πολλές διεξόδους ἀνδέν σᾶς ἱκανοποιεῖ αὐτό καθαυτό τό καράβι καί ἡ θάλασσα. Γύρω στό ἀντικείμενο ὑπάρχουν τομεῖς συναφεῖς ἐνδιαφέροντες καί ποικίλλοι, ὅπως οἱ τομεῖς τῶν Ναυλώσεων, ἤ τῶν Ἀσφαλειῶν. Σέ σχέση μέ τίς προσωπικές δυνατότητες/ἐπιδιώξεις βρίσκονται πάντα ἐξειδικεύσεις ἤ σπουδές σέ Ναυτιλιακά Κέντρα σάν ἐκεῖνο τοῦ Λονδίνου.

Θἄχετε τίς εὐκαιρίες νά συναλλάσσεσθε καί νά συνεβρίσκεσθε μέ κύκλους ἀλληλοεμνομένους περί τά ναυτιλιακά, μεσιτικούς, χρημαδοτικούς, ἐμπορικούς πού προσφέρουν εὐκαιρίες γι' αὐτόν πού τίς ἐπιζητεῖ καί τίς ἐπιδιώκει.

Εἶναι ἄλλωστε εὐχάριστο τό ὅτι στίς μέρες μας θά ὑπάρξουν καινούργιες ἐμπειρίες καί δεδομένα ἄγνωστης ἤ ἀνυπολόγιστης σημασίας καί προέκτασης. Ὅταν ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά ἀποτελέσει τό κύριο μέρος τῆς Ἐοκικῆς Ναυτιλίας θά ὑπάρξουν κάποιες ἀλλαγές ἐπί τά βελτίω στόν ἐργασιακό τουλάχιστον τομέα πού θά πρέπει ν' ἀναποκρίνονται στίς προσδοκίες τῶν νέων ἀνθρώπων σάν ἐσᾶς.

Τελειώνοντας θἄθελα νά τονίσω πώς πέρα ἀπ' τούς ἄλλους δρόμους ἡ Ναυτιλία εἶναι ἤδη μιά Λεωφόρος πού ἀγκαλιάζει τίς θάλασσες τοῦ πλανήτη. Μιά λεωφόρος ἀτέλειωτη, μέ ἐκπλήξεις καί προεκτάσεις γιά τήν τύχη καί τή δύναμη τοῦ μυαλοῦ τοῦ καθενός ἀπό σᾶς. Σᾶς χωράει ὅλους σας κι εὔχομαι ὁλόψυχα νά ξεχωρήσετε ἐπαγγελματικά, ἀλλά καί ἐπιχειρηματικά.

ΔΗΜ. ΠΑΪΖΗΣ

Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES



PIRAEUS — NEW YORK — SINGAPORE — SANAA — MAPUTO

Is it the end of the one-ship companies?

By Miss MAIRY POTHITOS

With the new year ahead of us, we all wish to see the shipping market more prosperous than the year that has just left us and have thoughts on how to put it right and make these wishes come true. New plans are ahead and hopes are rising.

Perhaps it is now the best time to look and examine the changes that are taking place in certain jurisdictions, concerning the basic company structure of the shipping industry.

Till now the one-ship companies were well established and sister ships were considered to be ships that were under the same beneficial ownership as regards all the shares in the ship, not in the owning company.

These principles have come under threat in some jurisdictions, which are now prepared to lift the corporate veil and thus enable a claimant to secure or to enforce a claim against a company associated with his debtor.

This new attitude, of certain courts is not yet universal. In England, it is still true that the claimant must prove 100% beneficial ownership and also an intention on the defendant's part to defraud his creditors. Proving the beneficial ownership however has been difficult.

However, one of the most favourable jurisdictions for piercing the corporate veil has recently developed to be France. That was not the case, but the latest case law has established this new 'fashionable' trend.

In order to determine whether a sister vessel or associated company's assets can be arrested, it is not necessary to show 100% common beneficial ownership. The courts apply fairly generously a de minimis rule and provided the large majority of shares are in the hands of common shareholders an arrest can almost certainly be successful.

Suprisingly the onus of proof to show that there is a majority common beneficial interest does not lie with the arresting party. Indeed the arresting party must only show a substantial connection between the companies, through economical/financial arrangements through common names of directors, shareholders, common management, even common telexes and telephone numbers of the management company, or by other means, and the court will consider that there is sufficient prima facie evidence of common ownership. The onus to disprove the existence of common ownership is upon the arrested party.



This new development, leads to the unfortunate effect that a fleet of vessels or group of companies, all under the same control and management, can not rely on the protection of the various companies concerned and claimants can now reasonably be expected to rely on the solvency of the group or fleet as a whole.

Furthermore, until 1986, it was very difficult to prove the French courts' jurisdiction to hear the main claim.

The fact that the arrrested asset was within the French jurisdiction was of no consequenece and the claimant had to prove that in accordance with normal French procedures the French courts had jurisdiction. In an 1986 case, it was decided however that the French courts could acquire jurisdiction to determine the merits of a claim by virtue of the fact that the deptors' asset was arrested within their jurisdiction.

This is very important to a claimant seeking to pierce the corporate veil and to establish that it is possible to enforce a claim against a vessel in an ownership associated with that of the debtor company.

It is worth noting that the 1986 case concerned the arrest of bank accounts and it did not relate directly to establishment of jurisdiction in maritime cases through the arrest of a vessel. It was not till later when it was applied to vessels arrests.

France in not the only jurisdiction where it was become easy to arrest a sister ship vessel or an arrest of an associated company. Other jurisdictions were ahead of France in applying such principles, for example South Africa.

The worrying fact though, is that the origins of many other jurisdictions are based on the French legal system, and such changes are likely to be adopted by such jurisdictions.

What it has lead to is not just that it slowly destroys all the established principles of the one ship company but it has also created uncertainly of the law and further the uniformity of the law between the nations has been off-set.

It is vital to the Shipping Industry to have these two elements of certainly and uniformity. Shipping has no boundries, no country. Ships pass easily from one jurisdiction to another and thus it is necessary to have certainly in order to avoid confkicts of law and uniformity of the law in order to put an end to the practice of forum shopping.

These new developments concern everybody because, Shipping is and industry which is construed by many other industries, all equally important, from the shipowner, to the chartere, lawyers, banks, labour, and the list can go on and on. The link between all of them is the ship itself. It is in the interest of everybody to be able to sail the vessels free of all uncertainties in every part of the world. Everybody in shipping ownes his existence to the ships.

How could we possible then stop them trading free by using threats and restrictions; We restrain the heart that beats to keep us alive.

Imagine the situation when an operator has not paid a bill a supplier, or a yard, or an agent for a number of reasons, or has signed it under protest. The claimant would be able to arrest the vessels of the owning company or of an associated company in order to put pressure for payment of a bill of few dollars. The damages though, from the delay will be much higher.

On the other hand, we must not permit fraud to find justice within the Law. The courts, worldwide, have not done that so far. They were always prepared to lift the veil and punish the fraudulent person.

We must all therefore be alert of the dangers that exist if we put an end to the one-ship companies.

With these thoughts, I wish that '1989' will bring a mutual understanding and cooperation between the nations and the people of the shipping world and further that the Greek flag will return to all the vessels under the Greek control.

Αἰσιοδοξία ἀλλά καί ἐγρήγορση

Τοῦ κ. ΠΑΝ. Ν. ΤΣΑΚΟΥ

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»

Περίμενα καί φέτος μέ περιέργεια καί ἀπορία τό ἐρωτηματολόγιό σας γιά τήν καθιερωμένη πιά καί τόσο καταξιωμένη ἑορταστική «Πρωτοχρονιάτικη» ἔκδοση τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας καί ἡ ἀπορία μου ἦταν γιά τό θέμα: «Ποιές οἱ ἐρωτήσεις, ποιοί οἱ φετινοί σας προβληματισμοί, μέσα στίς τόσες καί τόσες ἐξελίξεις καί τά προβλήματα πού ἀπασχολοῦν τή Ναυτιλία μας».

Θἄπρεπε νά σᾶς ξέρω καλλίτερα. Θἄπρεπε λοιπόν νά περιμένω ὅτι τό θέμα δέν θά μποροῦσε νἄναι ἄλλο ἀπό τή συνέχιση τοῦ ἀγώνα καί τῆς ἀγχώδους προσπάθειας γιά τήν ἐπιβίωση καί ἀνάπτυξη τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἀντιλαμβάνομαι καί συμμερίζομαι μέχρις ἑνός σημείου τήν ἔμμονη ἀνησυχία σας γιά τό Ἐθνικό Νηολόγιο κι ἐκτιμῶ ἀπεριόριστα τήν σταυροφορία πού ἀναλάβατε μέσα στά σκοτεινά χρόνια τῆς κρίσης, γιά τήν διάσωση τοῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου, πού ἀπετέλεσε ἕναν ἀπό τούς πιό σημαντικούς καί σταθερούς παράγοντες γιά τίς ὅποιες εὐνοϊκές ἐξελίξεις στόν χῶρο καί συνέβαλε χωρίς ἄλλο στήν ἀποτροπή τοῦ ἀπειλούμενου ἀφανισμοῦ.

Κανένας μας βέβαια δέν διαθέτει συνταγή γιά τήν θεραπεία τῆς συρρίκνωσης τοῦ Νηολογίου μας καί κανείς δέν γνωρίζει ἄν οἱ λόγοι τῆς φυγῆς εἶναι περισσότερο οἰκονομικῆς φύσεως ἤ προέρχονται ἀπό τήν ἀπωλεσθεῖσα ἐμπιστοσύνη στίς προθέσεις τῆς Πολιτείας καί στήν δυνατότητά της ν' ἀγκαλιάσει, νά μπολιάσει — ὅπως ἔχουμε ξαναπεῖ — τήν μεγάλη μας Ναυτιλία στόν Ἐθνικό μας κορμό. Πάντως, τό νά λέμε ὅτι τά πλοῖα φεύγουν γιά λόγους πολιτικούς εἶναι τουλάχιστον ἀφέλεια. Ὅταν πληρώνεις περίπου 500 δολλάρια τήν ἡμέρα γιά φόρους ἑνός μόνο μεγάλου πλοίου κι ἄλλα τόσα περίπου στά ηὐξημένα του ἔξοδα γιά Ἑλληνική σημαία ἔναντι ξένης δέν χρειάζεται ἀναζήτηση ἄλλων σκοπιμοτήτων γιά τήν προτίμηση τῆς ξένης σημαίας, ὅταν μάλιστα μιλᾶμε γιά δεκάδες πλοίων κατά περίπτωση καί ὄχι γιά μιά ἀλλά γιά 365 μέρες τόν χρόνο.



Ἐν πάση περιπτώσει, στόν βαθμό πού ἡ ὕπαρξη ἰσχυροῦ Ἐθνικοῦ Νηολογίου εἶναι σοβαρός παράγων γιά τήν χώρα μας, ἡ διατύπωση κάποιων σκέψεων καί ἀπόψεων πάνω στούς λόγους πού — κυρίως — συνέβαλαν στή συρρίκνωση τοῦ νηολογίου μας εἶναι, πιστεύω, χρήσιμη.

Θέλω κατ' ἀρχήν νά ὑπενθυμίσω πώς ἡ ξένη σημαία γιά τούς Ἕλληνες, ἀλλά καί γιά τούς ξένους πλοιοκτῆτες, δέν εἶναι κάποιο φροῦτο πού πρωτοεμφανίστηκε κατά τή διάρκεια τῆς τελευταίας ναυτιλιακῆς κρίσης. Καί γιά νά μήν μ με τόσο μακρυά, ὡς τά χρόνια τῆς Το κοκρατίας, τονίζω ὅτι καί πρίν ἀπό τ κρίση, πολλοί πλοιοκτῆτες καί μάλισ μεγάλες πολλές φορές ἑταιρίες ἐπω μων ἐφοπλιστῶν, χρησιμοποίησαν μεγάλη ἔκταση τήν ξένη σημαία, γι αὐτό ἐπέβαλλαν οἱ ἐπιχειρηματι τους σχεδιασμοί. Καί εἶναι ἀξιοπερίε γο καί θάξιζε ἴσως νά γίνει ἀντικείμε μελέτης, ὅτι κατά τή διάρκεια τῆς κ σης μεγάλοι ἐφοπλιστές ἄρχισαν στρέφονται στήν Ἑλληνική σημαία κ μικροί στήν ξένη. Δέν ὑπάρχει βέβα ἀμφιβολία, ὅτι ὁ σπουδαιότερος παρ γων πού ἔκανε αὐτή τή φυγή ἀπαραίτ τη ἦταν ἡ μακρά κι ἔντονη ναυτιλια κρίση, πού ὥθησε τούς Πλοιοκτῆτε στή μέ κάθε τρόπο μείωση τοῦ κόστοι ἐκμεταλλεύσεως. Ὅπως εἶναι ἀλήθει ὅτι αὐτή ἡ τάση φυγῆς πρός ἐπιβίωση νισχύθηκε ἀπό ὁρισμένα ἄστοχα μέτρ πού πῆρε ἡ Πολιτεία στήν κρίσιμη π ρίοδο (ἀνακύκλωση κλπ.). Αὐτή ἡ τάσ φυγῆς ἔγινε ἀκόμα πιό ἔντονη ὅταν, μ κροί πλοιοκτῆτες, τά πλοῖα τῶν ὁποίω ὅμως ἀθροιζόμενα ἀποτελοῦν μεγάλ τμῆμα τῆς Ναυτιλίας μας, ἀναγκάστη καν νά ἐξοικειωθοῦν μέ τίς ξένες σ μαῖες καί τά ξένα πληρώματα πού μέχρ τότε, λόγω ἀνεπάρκειας τῆς ἐπιχειρη ματικῆς τους ὀργάνωσης δέν γνώριζα καί δέν τολμοῦσαν νά χρησιμοποιή σουν. Τό τελευταῖο τοῦτο, πιστεύω, πώ θά ἔχει διαρκεῖς μελλοντικές ἐπιπτώ σεις στό ἐθνικό μας Νηολόγιο.

Αὐτοί εἶναι οἱ λόγοι πού ὁδήγησαν στήν ξένη σημαία καί ἐπειδή μία πρακτι κή πού ἀσκεῖται ἐπί πολύ χρόνο δύσκο λα μεταβάλλεται, θά ἀπαιτηθεῖ χρόνος καί συνεχής ἐμπρακτη ἐνθάρρυνση ἀπό τήν Πολιτεία, τόν Τύπο καί ὅλους τούς ἁρμόδιους παράγοντες γιά νά ἐπανέλ-

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' 1987/88 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

θει τό 'Ελληνικό Νηολόγιο στήν ἀκμή του.

Πάντως, ὅπως παγίως πιστεύω, καί ἔχω ἀναφέρει καί στό παρελθόν, ἡ δική μου ἄποψη εἶναι ὅτι ὁ εὐεργετικός γιά τή χώρα συντελεστής δέν εἶναι μόνο τό 'Εθνικό Νηολόγιο, ἀλλά ὁλόκληρη ἡ 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία καί ἡ σύνδεσή της μέ τήν 'Ελληνική οἰκονομία, τόν λαό καί τήν χώρα. 'Η 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία προσφέρει ἤ θά μποροῦσε νά προσφέρει στή χώρα ὅλα σχεδόν τά πλεονεκτήματα πού προσφέρει καί ἡ ὑπό 'Ελληνική σημαία. 'Η ἑταιρία μας, π.χ., ὁ ρόλο πού τά περισσότερα πλοῖα φέρουν τήν 'Ελληνική σημαία, ἐν τούτοις, τό περασμένο χρόνο, γιά νά ἀναφερθῶ ἐνδεικτικά, μόνο στόν τομέα τῶν ἐπισκευῶν γιά τά ὑπό ξένη σημαία πλοῖα μᾶς δαπάνησε μόνο γιά ἐπισκευές στήν 'Ελλάδα περίπου 3.000.000 δολλάρια.

Βασικός ὅμως παράγων σύνδεσης τῆς Ναυτιλίας μας μέ τήν οἰκονομία καί τήν χώρα εἶναι ὁ ἀνθρώπινος παράγων. 'Η στελέχωση τῶν πλοίων καί ἐπιχειρήσεων ἀπό ἱκανά καί καταρτισμένα στελέχη προερχόμενα ἀπό τόν 'Ελληνικό χῶρο συνιστᾶ τήν λυδία λίθο τῆς ὑποθέσεως. Καί ἐδῶ προβάλλει ὁ καθοριστικός ρόλος πού ἡ Ναυτική 'Εκπαίδευση καλεῖται νά παίξει.

Δέν εἶναι στίς προθέσεις μου, οὔτε στίς δυνατότητές μου, νά ὑποδείξω τούς τρόπους πού ἡ Ναυτική 'Εκπαίδευση θά ἀσκεῖται ἤ τίς μεθόδους πού ὀφείλει νά ἀκολουθεῖ. 'Εκεῖνο ὅμως πού δέν δέχεται ἀμφισβήτηση εἶναι ὅτι ἡ Ναυτική 'Εκπαίδευση ὀφείλει νά δημιουργεῖ ἱκανά στελέχη γιά τίς ἐπιχειρήσεις καί τά πλοῖα. Στελέχη πού θά διεκδικοῦν μέν μέ παρρησία τούς εὐνοϊκούς ὅρους ἐργασίας τους καί τήν οἰκονομική καί κοινωνική τους ἀνύψωση, ἀλλά πού θά νοιώθουν πρώτιστα τό χρέος νά προσφέρουν γόνιμη συνεισφορά μέ τήν ὑψηλή ἐπαγγελματική τους κατάρτιση, τό ἄψογο ἦθος, τήν πρωτοβουλία καί ὑπευθυνότητα, τήν πειθαρχία πού θά δείχνουν καί θά ἐπιβάλλουν, μέ τήν ἀγάπη γιά τό πλοῖο καί τήν ἔγνοια γιά τήν ἐπιχείρηση καί τήν πίστη στήν ὑπόθεση τῆς Ναυτιλίας μας.

Τό ξεπέρασμα τῆς μεγαλύτερης σέ ἔνταση καί ἔκταση ναυτιλιακῆς κρίσης εἶναι ἀναμφίβολα μία ἐλπιδοφόρα ἐξέλιξη πού ὅμως κατά κανένα τρόπο δέν πρέπει νά ἀναστείλει τήν ἐγρήγορση. Καταστάσεις καί συνθῆκες σέ αὐτόν τόν «ρευστό» κατά κυριολεξία χῶρο τῆς θάλασσας εὔκολα μεταβάλλονται. Ὅλοι οἱ συντελεστές τῆς Ναυτιλίας, Κράτος — Ναυτικοί — 'Εφοπλιστές ὀφείλουμε νά ἐπιδείξουμε ὑπευθυνότητα καί νά ἀποκτήσουμε μόνιμη συνείδηση ὄχι μόνο τῶν δικαιωμάτων ἀλλά καί τῶν ὑποχρεώσεων καί εὐθυνῶν μας «μήποτε διασωθέντες ἐν τῶ πελάγι ναυαγήσωμεν ἐν αὐτῶ τῶ λιμάνι».

Μέ αὐτές τίς σκέψεις καί τούς προβληματισμούς, καλωσορίζω τό Νέο Χρόνο κι εὔχομαι σέ ὅλους τούς Ναυτιλλομένους, τά «Ναυτικά Χρονικά», καί τούς ἀναγνῶστες σας, νάναι ἤρεμα, τά ἁγιασμένα ἀπό σήμερα νερά πού θά ταξιδέψουμε μαζί τήν Καινούργια Χρονιά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΤΣΑΚΟΣ

at Argentina

HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRES

«ANCHOR MARINE SUPPLIES» - SINGAPORE

BLOCK 4001 — 01-18 DEPOT LANE
SINGAPORE 0410
TEL: 2745033/2706123
TLX: RS 50171 ANCHOR
FAX: 2745026
CABLE: ANCHORFOOD SINGAPORE

IN PIRAEUS:
PLS CALL 4533389 - 4531861 OR TELEX: 24-1970

YOUR PROFESSIONAL SHIP CHANDLER TO TAKE CARE
OF YOUR VESSELS IN SINGAPORE

PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE STORES, 24 HOURS
RELIABLE SERVICE IN PORT AND AT OPL,
WITH OWN WAREHOUSES AND HANDLING ALSO YOUR SPARES


GREECE-ITALY
patras-ancona
non STOP
1989
MK
ANCONA
ATHENS
PATRAS
MEDITERRANEAN SEA
KARAGEORGIS LINES

Προβληματισμοί καί προοπτικές γιά τήν 'Εμπορική Ναυτιλία

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ, Προέδρου τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων

Μέ τήν εὐκαιρία τῆς εἰδικῆς ἔκδοσης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», γιά τόν καινούργιο χρόνο, μέ πολύ λίγο κέφι καί πολλή ἀνησυχία, θεωρῶ ὑποχρέωση σάν Πλοίαρχος, ἀλλά καί λόγω τῆς ἰδιότητός μου ὡς Πρόεδρος τῆς Πανελληνίου 'Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν. νά δατυπώσω ὅσο εἶναι δυνατόν σαφέστερα τίς θέσεις καί ἀπόψεις μου, τούς προβληματισμούς καί τίς ἀνησυχίες μου γιά τό μέλλον τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μας. 'Ακόμα δέ περισσότερο, ἐάν καί ποιές δυνατότητες ὑπάρχουν γιά νά ἐπανέλθει προοδευτικά στήν ἐντυπωσιακή ἀνάπτυξη καί διατήρησή της στό διεθνή ναυτιλιακό χῶρο.

Χιλιάδες ἄρθρα, σχόλια, κριτικές καί διατυπώσεις προτάσεων δημοσιεύονται χρόνια τώρα στόν ἡμερήσιο καί ναυτιλιακό Τύπο, μέ στόχο τήν ἐξεύρεση λύσεων στό σοβαρό σέ ἐθνικό, οἰκονομικό καί κοινωνικό ἐπίπεδο πρόβλημα τῆς ναυτιλίας μας, ἡ ἀντοχή τῆς ὁποίας κλυδωνίζεται μέσα σέ μία διελκυστίνδα ἀλληλοσυγκρουομένων καί ἀναποτελεσματικῶν μέτρων πού κάθε φορά λαμβάνονται στό ὄνομα μιᾶς ἀμεθόδευτης καί σέ τελευταῖα ἀνάλυση ἀπογοητευτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

'Η ναυτιλία, πού δέν θά πάψει ποτέ νά ἀποτελεῖ ζωτικό πνεύμονα τῆς 'Εθνικῆς μας Οἰκονομίας, ἐπιβάλλεται νά κινεῖται νά δραστηριοποιεῖται καί νά εὑρίσκεται μέσα σέ μακρόπνοο θεσμικό πλαίσιο πού, ἀναπροσαρμοζόμενο κάθε φορά, ἀνάλογα μέ τίς κοινωνικοοικονομικοπολιτικές συνθῆκες πού ἐπικρατοῦν στόν διεθνῆ χῶρο καί οἱ ὁποῖες ἐπηρεάζουν τήν παγκόσμιο ναυλαγορά, θά παρέχει τίς δυνατότητες ἀνταγωνισμοῦ τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, τόσον ἔναντι τῶν παραδοσιακῶν ναυτιλιῶν, ὅσο καί ἐκείνων τῶν σημαιῶν εὐκαιρίας.



Θά πρέπει δηλαδή, μετά ἀπό μία σωστή ἐπεξεργασία καί μελέτη τοῦ ὅλου προβλήματος ἀπό ὅλους τούς ἁρμόδιους παράγοντες, συντελεστές καί φορεῖς νά συνταχθεῖ ὁ καταστατικός χάρτης, μέσα στά πλαίσια τοῦ ὁποίου θά μπορεῖ νά ἀσκεῖται ἡ ἐνδεδειγμένη κάθε φορά ἐθνική ναυτιλιακή πολιτική. Μιά τέτοια ὀργάνωση καί συγκρότηση πού θά μπορεῖ νά ἐκφράζει ἄμεσα καί χωρίς ἀντιθέσεις καί ἀντιδράσεις τήν πολιτική ὑπεράσπισεως τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας ἀπό τήν θεμιτή καί ἀθέμιτη ἀνταγωνιστικότητα τῶν ξένων σημαιῶν (πλοίων).

'Απαραίτητη προϋπόθεση ὅμως γιά τήν ἐπιτυχία τῆς προσπάθειας αὐτῆς εἶναι, ὁ προσδιορισμός τῶν σχέσεων τῶν παραγόντων καί φορέων τῆς ναυτιλίας (Πολιτεία, ἐργοδοσία, ναυτεργασία).

'Η σημερινή πραγματικότητα, οἱ σημερινές διεθνεῖς συγκυρίες ἐπιβάλλουν τήν ἐξεύρεση ἑνός νέου προτύπου σχέσεων, τό ὁποῖο γιά χίλιους λόγους δέν μπορεῖ νά εἶναι ἡ τριμερής ἀγαστή συνεργασία.

Αὐτές οἱ σχέσεις πρέπει νά ἔχουν σάν ἐφετηρία τήν συνύπαρξη τῶν δύο παραγόντων τῆς ναυτιλίας δηλ. τῆς ἐργοδοσίας καί τῆς ναυτεργασίας.

Μέσα σ' αὐτή τήν συνύπαρξη ὁ ἀγώνας γιά τήν προώθηση καί παραγωγή τῶν θέσεων εἶναι ἔντονος καί συνεχής. 'Επιβάλλεται ὅμως ἡ ἀποφυγή τῆς ρήξης τῶν σχέσεων.

'Ο ρόλος τῆς Πολιτείας θά περιορίζεται στό νά διατηρεῖ τίς σχέσεις αὐτές τῶν δύο δυνάμεων τῆς ναυτιλίας σέ πλαίσια ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης καί εἰλικρινείας, ὥστε οἱ σχέσεις νά μήν φθάνουν σέ ρήξη.

Οχι ὅμως μέ τήν μορφή τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, ἀλλά πάντοτε μέ τήν μορφή τῆς ρυθμιστικῆς παρουσίας γιά διασφάλιση ἰσοτίμου διαλόγου.

Μέσα σ' αὐτό τό ἐνισχυμένης ἰσχύος προτεινόμενο πλαίσιο θά πρέπει νά συμπεριληφθοῦν ὅλοι ἐκεῖνοι οἱ συντελεστές πού κρίνονται πρωταρχικοί καί ἀπαραίτητοι, γιά τήν θεμελίωση καί στήριξη τῆς ἀπαιτούμενης ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἡ ὁποία πρέπει νά ἀρχίζει ἀπό τήν διεύρυνση καί ἀνάπτυξη τῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας καί νά προχωρεῖ στή σωστή ἐκμετάλλευση τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου.

Αὐτές τίς θεμελιώδεις ἀρχές στίς ὁποῖες καί θά περιλαμβάνονται τά δικαιώματα ἀλλά καί οἱ ὑποχρεώσεις ὅλων τῶν φορέων καί παραγόντων τῆς ναυτιλίας, θά ὁδηγήσουν στό σημεῖο ἀνάπτυξης πού προσδοκοῦμε.

Κανένας ἀπό τούς συντελεστές αὐτοῦ τοῦ βιομηχανικοῦ κλάδου δέν θά ἔχει τό δικαίωμα νά ὑπαναχωρεῖ. Καί αὐ-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTIADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Doña Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.

Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

τό ἰσχύει τόσο γιά τήν Πολιτεία ὅσο καί γιά τόν ἐφοπλισμό καί ναυτεργασία.

Σ' αὐτό τό εὐρύ πλαίσιο, ὅπως τό ὁραματιζόμαστε θά πρέπει νά θεσμοθετηθοῦν κανόνες γιά τήν ναυτική ἐκπαίδευση, γιά τούς ὅρους καί συνθῆκες ἐργασίας, ἀμοιβῆς καί ἐνδιαίτησης μέσα στά πλοῖα, γιά τήν ἐξασφάλιση τῆς ἀπασχόλησης τῶν ναυτικῶν, γιά τήν ἀσφαλιστική προστασία αὐτῶν καί τήν οἰκογενειακή τους καί γενικότερα ὁποιαδήποτε θέματα πού σχετίζονται μέ τήν 'Ελληνική σημαία, τόν "Ελληνα ἐφοπλιστή καί ναυτεργάτη μέσα στόν 'Ελλαδικό καί διεθνή χῶρο.

Στίς παραπάνω ἀπόψεις καί προτάσεις μας, θεωροῦμε ἀναγκαῖο νά ἐπισημάνουμε ὅτι κυριαρχεῖ ἡ σκέψη παράλληλης ἀντιμετώπισης καί τῶν προβλημάτων, (θετικά καί ἀρνητικά) πού δημιουργοῦνται ἀπό τήν συμμετοχή μας στίς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες.

Εἴχαμε καί ἔχουμε ἀκόμα τό προνόμιο νά εἴμαστε ἡ πρώτη ναυτιλιακή χώρα μεταξύ τῶν ἑταίρων, γεγονός πού ἔπρεπε νά μᾶς παρέχει τήν δυνατότητα ἀνάλογης διαμόρφωσης τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ε.Ο.Κ.

Γιά τήν ἀξιοποίηση ὅμως τοῦ προνομίου μας αὐτοῦ, ἀπαιτεῖται ὅπως οἱ κοινοτικοί ἑταῖροι ἀναγνωρίσουν ἢ ἀναγκασθοῦν νά παραδεχθοῦν ὅτι δέν προηγούμεθα μόνο σέ τοννάζ, ἀλλά προηγούμεθα σέ ποιότητα τόσο ἔμψυχου ὅσο καί ἄψυχου ὑλικοῦ.

Χρειάζεται δηλαδή συλλογική ἐργασία καί προσπάθεια συντονισμοῦ ἀξιοποίησης καί ἐκμετάλλευσης ὅλων τῶν δυνατοτήτων πού θά καταστήσουν τήν ἐμπορική μας ναυτιλία σεβαστή στούς ἑταίρους καί δυνατή στούς ἀσπόνδους φίλους.

Εἶναι γεγονός ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ πολιτική πού ἀκολουθήθηκε τά τελευταῖα χρόνια ὁδήγησε στήν φυγή τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγο μέ ἀποτέλεσμα τήν ἄνευ προηγουμένου συρρίκνωση τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Γιά νά ἀνυψώσουμε τήν παιδεία, γιά νά βελτιώσουμε τήν ὑγεία, γιά νά προστατέψουμε τήν γεωργία καί νά προ
δοτήσουμε τίς χερσαῖες καί ἐναέρ
μεταφορές διαθέτουμε τό μεγαλύτε
μέρος τοῦ προϋπολογισμοῦ μας.

Γιά νά ἀντιμετωπίσουμε τήν ἀπο
κρυνση τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικό ν
λόγιο καί νά ἐξασφαλίσουμε ἐργα
στίς χιλιάδες τῶν ἀγωνιστῶν τοῦ κύ
τος λογαριάσατε ποτέ πόσα διαθέτ
με;

Γιατί, ἀπ' ὅτι γνωρίζουμε δέν δια
τουμε τίποτα παρά μόνον τήν ὑπερηφ
νεια ὅτι ἡ 'Ελλάδα εἶναι μία ἀπό τίς μ
γαλύτερες ναυτιλιακές χῶρες στόν κ
σμο καί τήν ἱκανοποίηση γιά τήν ἀδά
νη εἰσαγωγή στή χώρα μας τοῦ ναυ
λιακοῦ συναλλάγματος (εἰδικότερα τ
ναυτεργατικοῦ).

"Αν ἔχουμε διάθεση καί πρόθεση
σκεφθοῦμε, νά μελετήσουμε σωστά
πρόβλημα, λύσεις ὑπάρχουν. Καί
πολύ γενικά πλαίσια αὐτές προτείνο
με.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑ



GEORGE STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 311

Import-Export & Shipchandle

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS

NIVA

86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGTH"

Sole Agents for
MITSUI LINES KUGYO KAISHA LTD. JAPAN
DELTA RUBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

TANKERS: The Challenge of the 1990's

By Mr. STELIOS L. HAJI-IOANNOU

Starting from the supply side of the tankers market, in the long run, it can only be altered by newbuildings and demolitions. In the short run, other factors come into play, such as steaming speed, off hire, laid up, and turn around time in port.

NEWBUILDINGS

Investment in newbuildings is the most serious proviso to any optimistic scenario about the future of the tanker market. It is extremely difficult to predict, because it is largely behavioural and because people have very short memories.

In fact, the last crisis was caused to a great extent by shipowners' long term decisions based on short term criteria. In theory, these investment decisions should be determined by the expected market conditions and the cost of capital which is calculated according to the ship prices and the interest rate. In practice, many shipowners use their 'gut feeling' for evaluating investments and some of them did quite well by doing so. On the other hand, speculative ship ordering based on a short lived market boom, has driven many owners out of business, under the burden of huge capital expenses, and has caused excess supply forcing the tanker market into the longest crisis of its history.

It would be interesting to do some sensitivity analysis of the capital expences, expressed in dollars per day, for various permutations of ship prices, residual values, write off periods and interest rates.

VLCC $/DAY CAPITAL EXPENSES

Le us take a base case scenario as a starting point. Today, a realistic price for a VLCC order in a Korean shipyard is about $ 68 million. Assuming a residual value of $ 20 million when the ship is ten years old, at 10% interest rate, the amount necessary to service the debt is almost $ 21,000 per day.

Holding the other variables constant, a 7 million dollars variation in the price, would change the daily requirement by 3000 dollars.

Similary, a change of 1 percent in the interest rate would alter the daily sum by almost 800 dollars.

An interesting case is the alteration of the write of period. The marginal effect of adding another year is dimminishing, the longer the overall period. In fact, one more year on a 6 year period is reducing the daily sum by more than 3000 dollars whilst on a 15 year period



the reduction is only 500 dollars per day.

An interesting point to remember is that the last VLCC actually contracted was at $ 55 million about 12 months ago. Since then, rising labour costs, the appreciation of the won and growing optimism in the tanker market have generated talk which has pushed the price up, without real demand to meet supply at these price levels.

In view of the above, I should point out that the VLCC orders which some owners have booked at around $ 40 million, today appear to be a very wise move. According to pour base case, they need less than 9000 dollars a day for 10 years to write them down to 20 million. Bearing in mind that these owners can afford to subsidise these ship for some time, it appears that they are in very good shape to face the challenge of the 90's.

PRUDENT INVESTMENT DECISIONS

On the other hand, Troodos is cautiously optimistic about the future of tankers and we believe that the prime reason we emerged out of the shipping crisis stronger than ever before is our prudent investment decisions. The advantage of our present fleet is that it was acquired at very low prices, over the period of the crisis, and therefore the capital costs are minimal.

This sets a good environment for making a maximum return on investment, and in a good market, with a large fleet, the total profits can be very rewarding. One day, when the market collapses, Troodos will renew its fleet, and the disposal of the old ships will be done with minimal effect on the profit and loss account because it is unlikely that they will be sold at less than their book value.

With a low capital expenditure fleet, the downward risk is minimal, whilst the point is not to miss the boom.

Moreover, we feel it is important to maintain a large operation, continuously, because when the right time for more investment in tankers comes again, organisational resources are the most difficult to accumulate.

I know that many shipowners would disagree with this view. In the last year, we have seen some owners willing to sell, because they have acquired their fleets at low prices, and some agressive buyers have been willing to bid the prices up. As a consequence, prices have continued to rise over the same period and thus some might be only too quick to point out that the seliers were wrong and the buyers right.

However, we would suggest caution, because it is well known that ships prices have appreciated on account of expectations, ahead of any real and stable improvements in freights. Thus, the agressive buyers are assumming a very high risk by acquiring ships of that age at these sort of price levels. It is always worth remembering that tankers of that age were sold for scrap only three years ago.

NEW SOURCES OF CAPITAL: OUTSIDE INVESTORS

A large percentage of this demand for second hand tankers come from the celebrated Norwegian K/S partnerships which provide tax incentives for outside investors to put new capital into our industry. However, if there is no real growth in ton-mile demand, and as long as this influx of capital is not directed towards newbuildings, then it is simply an inflationary phenomenon which pushes up the price of existing ships.

This might look very good on our balance sheet, but the Troodos view on the K/S partnerships, and the other international private placements or public flotations is that they are potentially dangerous as long as they remain speculative.

To my knowledge, some agreements of that sort provide for the disposal of the tankers within a limited period of time, and in general most of these investors would prefer the easy profit by selling the tanker, rather than the trading return. It would be interesting to think what would happen, if the sentiment or the driving factors change, and all these investors with limited commitment to

our industry, opt out of the tanker market.

Moreover, another potentially problematic issue, is that managers who do not have an equity interest in the ship, might be more willing to drop their rate to keep the ship running. Their incentive is to minimise the risk and the trouble, rather than to maximise the profit, or to hold the market rate up.

Thankfully, up to now, we have not seen a venture of that sort invest in newbuildings. This is probably because newbuildings are very capital intensive and risky, thus it would be difficult to convince the investors to put so much money into one ship.

THE EXPECTED LIFESPAN OF AN OIL TANKER

The next question is what is the way forward for the existing tanker fleet. Undoubtedly, the ageing profile is one of the most difficult challenges that the industry has to face in the near future.

Until recently the norm was to set an arbitrary number, say 15 years, as the economic life of an oil tanker. Certain nations enforced this rule more than others, to protect their shipbuilding industry. Moreover, during the crisis the theme was to scrap ships to reduce the overtonnaging so it was thought that the lifespan of tankers was substantially reduced.

However, from a technical point of view the life span of a tanker is a matter to be decided on board each ship. As long as the ship, under the appropriate management, is capable of performing the function was intended for, safely and efficiently, the age is immaterial.

The age at which ships are actually scrapped is determined by the current and expected profitability and the replacement cost. As long as the earnings cover the increased repairs and maintenance bill, and allow a good return on investment then the old ships can be kept running.

Prime example of life extension are the Jones act ships under American flag, where protected freight rates and prohibitive newbuilding costs in the U.S. have kept tankers running well into the fourth decade of their life.

Someone might argue that, the Jones act ships in question, are relatively small in size and were built in bygone era of quality in shipbuilding. However, keeping things in perspective, these ships are a proof of the economic argument that the international ta fleet will be kept running for as lon it does not make financial sence t place it.

SCRAPPING

Take a look at the tanker tonn sold for demolition each year s 1981. It is evident that the scrappin determined by the current and expec market conditions, hence the tonn scrapped peaked in 1985, at the bot of the crisis, with 31 million tons. On other hand, in 1988 due to the genera ptimism only 2 million dwt tons h been sold for scrap so far. Note that tonnage includes war damaged sh which were declared constructive t losses. In fact, during the last two y of the war, fewer of the ships attac were actually scrapped, because t market value, and thus the insured ue, has appreciated to be in excess the repair cost. Therefore it was se ble in more cases to repair and conti trading with the ship.

Today, with the benefit of hindsig we feel that Troodos might have limi its exposure in the war zone, becau we unfortunately lost some of our b VLCCs which were declared c structive total losses and sold for scr These ships today would have been w th three times more than what we c lected from the insurance, and wou have operated profitably for several ars.

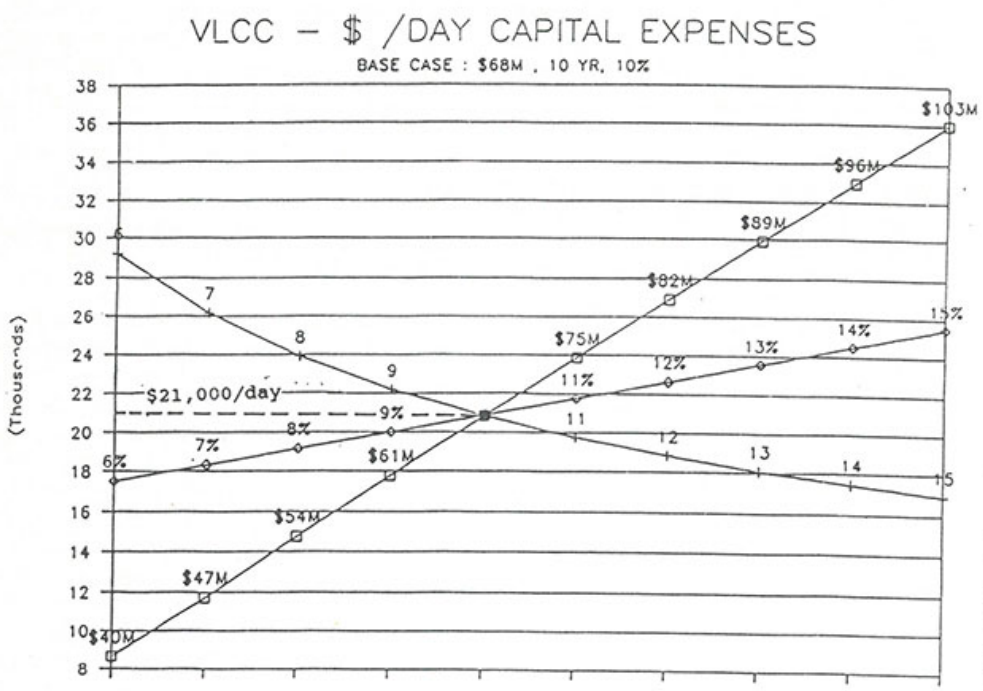
Finally, it appears that the price scrap iron is not an important factor the decision to scrap a tanker, or it mes into play, only after the market co ditions have been taken into accou Hence, the rise of scrap prices fro under 100 dollars to over 250 dollars p ton, over the last three years, has n apparently induced any addition scrapping.

QUALITY AND SAFETY

The view that tankers cannot subjected to age limits is apparently dopted, more and more by the indust as a whole. As you probably know, t major oil companies have gone to gre lengths and expence to set up ship i spection departments with the view assessing which tankers they can saf ly charter in.

In Troodos, we have set up our ow ship audit and quality control depa tment which is manned by marine pe sonnel who have spent most of the working life with the majors. We nev forget that shipping is a service indust and we should offer our clients wha they want.

Over and above that, we are comm ted to extending the life of our tanke and a oncerted effort to improve the t chnical, operational and safety aspect of our ships is essential in order to ac



BASE CASE SCENARIO			VARIATIONS
NEWBUILDING COST	:	$68M	EVERY $7 M = $3,000/DAY
RESIDUAL VALUE	:	$20M	
INTEREST RATE	:	10%	EVERY 1% = $800/DAY
WRITE OFF PERIOD	:	10 YEARS	IF11 YRS= LESS $1,000/DAY
CAPITAL EXPENSES	:	$20,831 PER DAY	

ieve good results.

FLAG AND SAFETY

Another issue which has often been associated with operational and safety standards is the flag of registration of the tanker. We, in Troodos, use mostly the Cyprus flag, which in any event is our national flag, given the origins of my family.

However, nowadays the traditional distinction between national and open registries is out of date and it is totally unrealistic to draw conclusions about the quality of a ship by her flag. Today, flying a flag which would allow shipowners to use crews of any nationality is a well accepted practice in the industry and contributes towards the most efficient utilisation of resources. Seafarers from any nationality can be trained up to the necessary standards of competency and the difference in wages simply reflects the cost of living and the labour market conditions in their respective country of origin. Today and even more so into the future, it is unrealistic to expect to man the world tanker fleet using people from countries with high social overheads and per capital income.

That is the reason why we feel that training up those nationalities which are likely to run the tanker fleet in the years to come is a good investment that cannot go wrong.

THE VLCC IN THE 90'S

Amongst the discussions for life extention of tankers, a very interesting case is that concering the VLCCs. Their age profile is concetrated in the 1971-75 period when 58% of all existing VLCC were built. This means that in to the 90's these ships will be 20-25 years old. Moreover, in the subsequent years very little tonnage was build so there is an apparent gap in the age profile.

SHORT TERM SUPPLY FACTORS

Now, I will simply touch upon some factors which affect the supply of tankers in the short run.

Probably, the most important factor is the ships which are in lay up, because effectively they are withdrawn from the market place in the short run. The reactivation and repositioning process can take upto 3 or 4 months, depending on the condition of the ship, as determined by the length of time she has been in lay up and the degree of care in that period.

Moreover, the lay up and reactivation cycle is such that the owner should be reasonably certain about level of future income in order to take either decision.

LAID UP TONNAGE

The tonnage in lay up was more than 60 million deadweight in 1984, and since that time it has been continuously reducing down to 3.6 million today. Some of the laid up tankers went straight into the scrap yard and others in the early stages were reactivated only after being sold to more active owners.

Currently there are 35 tankers and 8 combined carriers in lay up, of which 15 are American flag, so they are not part of our market.

Note that only 4 VLCCs flying an international flag are left in lay up. This is an indication that very little excess capacity exists in the VLCC sector, something very surprising given the vast numbers of them laid up in 1984/5.

Of course, excess capacity in any sector of the tanker fleet can be hidden away in other short term supply factors as well.

A classic example is the average steaming speed of the fleet. Today, the low bunker prices and the reasonable freight market warrants a higher speed than the economic speed we have been operating at during the last few years. However, the existing tanker fleet, in general, has a limitation on the service speed it can achieve, because of the age problem. This speed is said to be on average around 13 or 14 knots. Therefore, the potential threat of speeding up the world fleet is not very serious.

Turn around time in port, is another short term supply factor with little practical implications for todays tanker market. The loading and dicharging time is effectively restricted down to a couple of days at each end, and it is unlikely that any delay in berthing would have a sustantial effect on the market.

Finally, a very interesting issue is the off-hire as a factor affecting short term supply. It can be defined as the number of days that the ship is not earning any income, either because it is undergoing repairs, or because the owner is trying to capitalise on the position of his ship.

Undoubtedly, due to the ageing fleet, the off-hire due to repairs is expected to take more and more tonnage off the market for longer periods.

On the other hand, capitalising on a ships position is something worth doing on larger tonnage with long haul voyages. We, at Troodos, have often kept our VLCCs spot outside the Gulf for weeks or even months, waiting for the right time to fix. Because of the volatility of this market, this strategy can be very rewarding, provided the owner can afford to subsidise the ship during the waiting time. Moreover, we feel that it was not worth undertaking a voyage and the operational risks entailed, at a rate which was hardly covering running expenses.

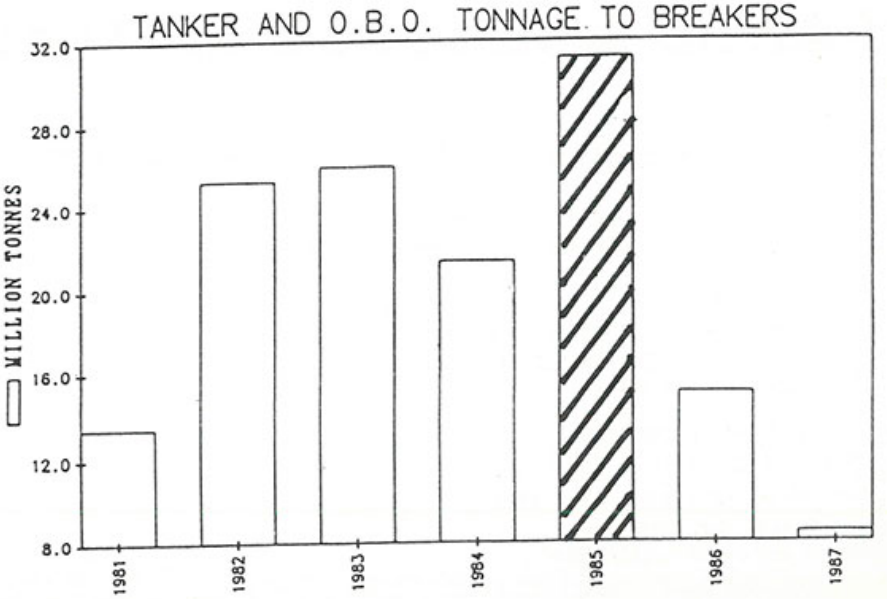
THE DEMAND SIDE

The prospect of oil becoming a reliable low cost long term energy source has some implications which, however well known, are worth mentioning once again, in order to complete the mosaic of the factors that is generating this optimism in the tanker business.

First, cheap oil means less energy conservation. Because fuel conservation is a very expensive business which can only be financed by the savings in fuel, costed at a sufficiently high oil price. Moreover, fuel substitution is equally expensive because it requires research, capital expenditure and infrastructure.

On the supply side of the oil equation, it is well known that the oil fields of the Middle east have a lower cost per barrel at the well head than any other of the new production areas which have reduced the average haul.

This enhances the importance of the Middle east as the supplier of crude oil to the rest of the world and especially the U.S., thereby increasing the ton-mile demand. Taking a longer view this would be inevitable one day because



that region has about 120 years production/ reserves ratio, as opposed to 10-20 years for the other regions.

This increasing dependance on long haul crude, combined with the age profile of the tankers serving this route, should explain why we believe there is substantial upward potential in the VLCC trades.

THE CHARTERERS OF THE FUTURE

Since the 1973 oil crisis, the tanker market has been controlled by three categories of charterers: The oil companies, the traders and the governmental organisations of the oil producing nations. The major oil companies used to dominate the industry before the crisis, but the nationalisation of most of the oil fields and the rising oil price, caused the emergence of the other two types. It is interesting that after the collapse of the oil price in 1986, the oil traders have been forced to withdraw again from the market because they cannot afford the risks associated with oil deals.

As a result of that, either the oil producing countries will increase their sales on a c.i.f. basis, or the major oil companies would have to regain their control over oil shipments, or both.

Up until recently, most oil producing nations were not exposed to the tanker market because they preferred to sell their oil f.o.b. eliminating the oil price risk as well. As a consequence, they own very small tanker fleets and they take on time charter any additional tonnage for their coastal requirments, or any specific supply contracts.

Now, however, some oil producers have a further incentive to ship their own crude, given their recent downstream investments in the West. The Kuwait Petroleum Company has acquired 4,500 petrol retailing outlets and refining capacity that will reach 700,000 barrels per day by 1990. Last June, Saudi Arabia bought a 50% stake in three refineries and access to 11,000 petrol stations owned by Texaco in the United States. The deal valued at 800 million dollars will be partly paid by crude oil which will be shipped by the Saudis.

Since July, we have seen VELA, the Saudi chartering arm, lift about 90 million barrels of crude by chartering about 50 ULCCs, privately, for a single voyage to the West.

Moreover, now that they are more exposed to the tanker market, they might consider doing some more long term investment into shipping, either by way of own ships or long term charters. The Kuwaitis, have reportedly started negotiation with Korean shipyards for newbuilding VLCCs, last week, and the prices were close to 70 million. Alternatively, they might be better off to take independently owned tonnage on time charter so they will get the benefit of maritime expertise and cost effective operation. This can be particularly useful for countries with limited maritime tradition.

On the other hand, the major oil companies seem to be set for another era of domination over the tanker trade. Up until the late 70's the seven sisters owned about 20% of the world fleet or more than 70 million tons in 1977. Now, their own fleet is only 30 million tons, which represents only 13% of the total fleet. Morever the age profile is ageing and on average they have invested less in shipping in the 80's than the rest of the world.

In the 70's, they used to cover much as 40-50% of their requireme with time chartered tonnage, hence t had almost 50 million tons on time ch ter. Today, with just 13 million tons timecharter, the portion of their requ ments covered is no more than 25% average.

As a consequence the six sisters heavily in the spot market, and t they are exposed to the volatility of freight rates. Given that they are exp ted to be more and more dependent the long haul crude from the Middle st, and because of the low oil price, freight element is a substantial port of the whole deal, the majors would ve to hedge against freight increas They have a major difficulty in obtain funds to built their own ships, becau the parent organisation sets a corpo te benchmark rate or return on in stment. This rate is said to be so hig that usually oil projects get priority ov shipping because they can demonstra such return with more certainty.

In conclusion, I can say that I am p sonally looking forward to the next fe years in the tanker business. It seems me that many dramatic developmen will occur, and the tanker market bound to go through some really ex ting days before the inevitable next c sis. One fundamental principle I learne at an early age is that any business cyclical, and it is disastrous to ignore

The real challenge for a shipowner to know when to invest and how to sur ive through the difficult days, in order enjoy the benefits of the good days.

In the foreseeable future, the demar for tankers, which in any event is be ond the control of the shipowners, app ars to be healthy and the tanker suppl although it is in hand at the moment, po ses the big threat if owners are tempte to build on speculation.

In view of the above, and apart fro the usual message to shipowners fo caution in ordering newbuildings, would like to call upon the other party i our common maritime adventure, th charterer.

I am quite sure they are aware tha their interest lies in a stable tanker ma ket which would allow an orderly repla cement of the fleet whilst maintaining good service to the leading industry o the word.

If the charterer realises that the tran sportation of oil is his problem, with the shipowners simply providing a service then he will benefit in joining forces wi th the shipowners, by sharing the risks and rewards to create the specific de mand, that would finance the controlled replacement of the world fleet in the ye ars to come.

STELIOS HAJI-IOANNOY

in Argentina and Montevideo

FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 · 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

Ἡ «Ἐθνική» Ὑπόθεση δέν εἶναι Βερμπαλισμός

Τοῦ ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Δέν ἀπαιτεῖται ἰδιαίτερη μαντική ἱκανότητα γιά νά προΐδει κανείς ὅτι τό ἐφετεινό πανηγυρικό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θά κατακλύζεται ἀπό τή διάχυτη ὅσο καί βαθύτατη ἀνησυχία τῶν ἐπιφανῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (ΕΕΝ), πού ἀπό πολλοῦ χρόνου τή βλέπουν νά περιπίπτει σέ μαρασμό. Καί αὐτό σέ μιά στιγμή που δέν ὑπάρχει οὔτε «κακή» ναυλαγορά νά λειτουργήσει σάν ἄλλοθι οὔτε κάποιος ἄλλος σοβαρός ἐξωτερικός παράγων πού θά μποροῦσε νά ἐξηγήσει τήν τρέχουσα κακοδαιμονία τοῦ Ἑλληνικοῦ Πλοίου ἤ, μᾶλλον, τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας.

Προσδοκώντας ὅτι πολλοί ἄξιοι μελετητές ἤ καί παρατηρητές τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων θά φωτίσουν τό σύνολο τῶν πλευρῶν τοῦ προβλήματος, ἐγώ θά σταθῶ μόνο σέ ἕνα σημεῖο πού, γιά μένα τουλάχιστον, ἀποτελεῖ τό κλειδί ὁποιασδήποτε λύσεως. Ἀναφέρομαι συγκεκριμένως στή γνωστή ρήση, βάσει τῆς ὁποίας ἡ Ναυτιλία μας ἀποτελεῖ ΕΘΝΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ.

«Ἐθνική Ὑπόθεση» ἔχουν κατά καιρούς καί προσφάτως χαρακτηρίσει τή Ναυτιλία μας ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας, ὁ Πρωθυπουργός, οἱ κατά καιρούς Ὑπουργοί Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁλόκληρος σχεδόν ὁ πολιτικός κόσμος τῆς χώρας. Συμφωνοῦν σ' αὐτό τό Προεδρεῖο τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, διαπρεπεῖς ἐφοπλιστές, ὅλα σχεδόν τά παραναυτιλιακά ἐπαγγέλματα. Προσφάτως ἀ-



κούσαμε καί τόν Πρόεδρο τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας νά χρησιμοποιεῖ τίς ἴδιες ἐι φράσεις.

Ὅλοι συμφωνοῦν! Ποῦ, λοιπόν, βρίσκεται ἡ διαφωνία πού κάνει τόν κάθε ἕνα τῶν «συμφωνούντων» νά δίνει μιά δική του, διαφορετική ἑρμηνεία τοῦ ἑνός καί αὐτοῦ πράγματος; Πολύ φοβοῦμαι ὅτι ἡ ἐξήγηση τοῦ φαινομένου εἶναι τόσο ἁπλή ὅσο καί δύσκολο νά γίνει κατανοητή καί ἀποδεκτή...

Ζοῦμε σέ μιά περίοδο πολιτιστικῆς κρίσεως πού ὁδηγεῖ στήν ἀπώλεια τοῦ ἀκριβοῦς νοήματος τῶν λέξεων. Διαβάζουμε ἤ καί ἀκοῦμε «βαρυσήμαντες» δηλώσεις, ἐπισήμων ἤ μή, στίς ὁποῖες ματαίως θά ἀναζητήσουμε οὐσιαστικό περιεχόμενο. Ἔχοντας μελετήσει τήν ψυχολογία τῶν ὄχλων (Γουσταῦος Λεμπόν, Φρόϋντ, κ.α.), μέχρις ἑνός σημείου βεβαίως κατανοῶ τήν ἀνάγκη τῶν δημοσίων προσώπων νά προσφεύγουν στήν κούφια ρητορεία ἐπί θυσία τοῦ νοήματος, προκειμένου νά τραβήξουν τήν προσοχή τῶν μαζῶν. Ἀπό τοῦ σημείου ὅμως αὐτοῦ μέχρι τοῦ πλήρους κενοῦ ὑπάρχει κάποια ἀπόσταση, τῆς ὁποίας, ἐγώ τουλάχιστον, ἀρνοῦμαι τήν ἀναγκαιότητα — οὐδέ κάν τήν καλῶς ἐννοουμένη σκοπιμότητα.

Ὁ ὅρος «ἐθνικός» ἀναφέρεται στό σύνολο μιᾶς κοινωνίας μέ κοινή ἱστορική καταγωγή τῶν μελῶν της, κοινό πολιτισμό, ἰδεώδη, γλώσσα, παραδόσεις. Στήν ἱστορικά πιό πρόσφατη ἐκδοχή, περικλείει τό σύνολο τῶν ἐντός τῶν ἐθνικῶν συνόρων διαβιούντων ἀτόμων καί ἐπεκτείνεται γιά νά περιλάβει τούς ἀπόδημους ἀδελφούς, ὅσους ἀπ' αὐτούς ἔχουν ἀφήσει στήν Πατρίδα ἕνα μέρος ἀπό τήν ψυχή τους ἤ καί τοποθετοῦν ἐκεῖ τά μελλοντικά τους ὄνειρα.

Ὁ ὅρος «ἐθνικός» δέν περικλείει κυβερνητικό ἤ ἀντικυβερνητικό νόημα, ταξικές διακρίσεις, συμφέροντα ἤ προνόμια συντεχνιῶν, ἐργοδοτικῶν ἤ μή. Δέν ἀναφέρεται σέ κόμματα, πολιτικές ὁμάδες ἤ τοπικά συμφέροντα.

Ὅταν, λοιπόν, θεωροῦμε τήν ΕΕΝ σάν «Ἐθνική Ὑπόθεση», αὐτομάτως ἀναλαμβάνουμε τήν ὑποχρέωση ἐπιλογῶν πού βασίμως ἀποσκοποῦν στή διατήρηση καί, κατά τό δυνατό αὔξησή της σέ ἀριθμό καί ὄγκο, ποιοτική βελτίωση ἤ καί, τουλάχιστον, στή μεγιστοποίηση τοῦ ἐξ αὐτῆς ὀφέλους γιά

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 YOUR IN CYPRUS

τούς ἄμεσα ἐνδιαφερομένους καί γιά τό ἐθνικό σύνολο. Ἡ ἐπίτευξη αὐτῶν τῶν σκοπῶν προϋποθέτει τήν κατανόηση τῆς φύσεως τῆς ΕΕΝ, πού θά ὁδηγοῦσε στήν καθιέρωση μιᾶς ὀρθῆς πολιτικῆς, τῆς δέουσας στάσης, ὄχι μόνο ἀπό τήν πλευρά τῆς ἑκάστοτε κυβερνήσεως ἀλλά καί ἀπό ὁλόκληρο τόν πολιτικό κόσμο, τούς παράγοντες τῆς Ναυτιλίας καί ἀπό τόν Ἑλληνικό Λαό γενικότερα.

Εἶναι κουραστικό νά ἐπαναλαμβάνεις πράγματα πού ἔχουν γραφεῖ καί λεχθεῖ πολλές φορές. Ἐδῶ, ὅμως, δέν μπορῶ νά μήν ἐπισημάνω γιά μιά ἀκόμα φορά ὅτι, πέρα ἀπό τίς ὑπεραπλουστεύσεις τοῦ τύπου «ναυτιλιακό θαῦμα» ἤ, ἀντιθέτως, «κακοί ἐφοπλιστές», ἡ ΕΕΝ ἀποτελεῖ οἰκονομικό φαινόμενο μέ ἄκρα ἰδιαιτερότητα, στοιχεῖο καί ἀποτέλεσμα παγκόσμιας κατανομῆς τῶν οἰκονομικῶν ρόλων (functions) πέρα ἀπό τά ἐθνικά σύνορα καί, πρακτικά, πέρα ἀπό κάθε δυνατότητα ἀσκήσεως οὐσιαστικοῦ (πολλῶ μᾶλλον, ἐξουσιαστικοῦ) ἐλέγχου ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. **Χωρίς νά παύει νά ἀποτελεῖ μέρος τοῦ ἐθνικοῦ κορμοῦ,** ἡ ΕΕΝ ἔχει καί διατηρεῖ τή **δυνατότητα ἀντιπαραθέσεως** πρός τό Κράτος καί τούς Ἑλλαδικούς κοινωνικούς φορεῖς, πραγματώνοντας ἔτσι μιά **διαλεκτική σχέση,** ὅμοια τῆς ὁποίας, ἐγώ τουλάχιστον, ἀδυνατῶ νά εὕρω στή χώρα μας.

Σκοπός, λοιπόν, δέν πρέπει, δέν μπορεῖ νά εἶναι ἡ ὑπό οἱαδήποτε ἔννοια καθυπόταξη τῆς ΕΕΝ στό Κράτος ἤ τούς διάφορους κοινωνικούς φορεῖς (συντεχνίες, κλπ.), πράγμα πού αὐτομάτως θά ἐσήμαινε τή συρρίκνωσή της ἤ τήν ἀπομάκρυνσή της ἀπό τόν Ἑλληνικό ἐθνικό, οἰκονομικό χῶρο — καί τά δύο ἀπευκταῖα ἐνδεχόμενα. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, ἡ πλήρης ἀσυδοσία μέ τήν παροχή ὑπερβολικῶν προνομίων (ἐργατικῶν, φορολογικῶν, κλπ.) θά ὁδηγοῦσε στήν ἀπώλεια τῆς σημασίας τῆς ΕΕΝ γιά τήν Ἑλλάδα ἤ καί στήν καταρράκωση τοῦ κύρους τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας.

Μέ αὐτά τά δεδομένα, μοναδική ἐπιλογή φαίνεται νά εἶναι ἡ συνεχής καί εἰλικρινής προσπάθεια διατηρήσεως καί ἐπαυξήσεως τοῦ μεγέθους καί τῆς ποιότητας τῆς ΕΕΝ μέ παράλληλη **μέριμνα ἐξασφαλίσεως τῶν μεγίστων ἐξ αὐτῆς ὠφελημάτων διά τῆς παροχῆς πρός αὐτήν τοῦ** maximum **τῶν ὑπηρεσιῶν πού σήμερα παρέχονται ἀπό τρίτους,** στούς ὁποίους ἔτσι μεταφέρε καί ἀντίστοιχο μέρος τῆς ναυτιλιακ προσόδου.

Ἡ εὐρύτερη δυνατή συμμετοχή ληνικῶν πληρωμάτων, ἡ ἀσφαλιστι κάλυψή τους στό Ναυτικό Ἀπομα κό Ταμεῖο, ἡ κάλυψη τῶν ἐπισκει στικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπ ρικοῦ στόλου, ἡ συνεργασία μέ Ἕλλ νες μεσίτες στίς ναυπηγήσεις, ἀγορ πωλησίες καί ναυλώσεις, ἡ τροφοδ σία τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου μέ ἐγχώρ προϊόντα, ἡ νομική προστασία, ἡ ὀ γάνωση ναυτιλιακῆς Δικαιοσύνης, παροχή τῶν ἀπαραιτήτων διευκολύ σεων (facilities) γιά τήν ἐγκατάστασ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων στι Ἑλλάδα, ἡ ἐναρμόνιση τῆς Ἑλλην κῆς Νομοθεσίας πρός τά διεθνῶς κρ τοῦντα, ἰδού τομεῖς δράσεως γιά σους πράγματι ἐπιθυμοῦν νά συνε σφέρουν στήν κοινή («ἐθνική») ὑπόθ ση. Καί ὅλα αὐτά σέ αὐστηρῶς ἀντ γωνιστική βάση, **χωρίς οὔτε νά χαρ ζουμε οὔτε νά μᾶς χαρίζουν,** ἀφοῦ μ νον ἔτσι μπορεῖ νά ἑδραιωθεῖ μόνιμ συνεργασία, ἐπωφελής γιά ὅλους.

Αὐτή ἡ ἀντιμετώπιση τῆς ΕΕΝ πρ πει νά καταστεῖ κοινή ἀπαίτηση.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

For your Agency in IRAN

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. LTd.

(Sherkat Darya E Surkh)

Shipping Agents • Forwarders • Import/Export Traders • General Contractors • Shipchandlers Bunker Suppliers

Head Office: REDSEA SHIPPING AGENCY CO. LTD.
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET NO. 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN 15989
IRAN
Phones: 892046 · 892048
A.O.H. 658889
Telex: 214296 SDST Tehran
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

Overseas Agents: SANTA RALLIA NAVIGATION CO. LTD.

Please Contact: CAPTAIN PANOS D. DRAKOULAKOS
60 Karpou Street
117 43 Athens · Greece
Cbls: Drakoulakoship Athens
Phones: 9021907 · 9014640
Tlx: 222327 Pano GR.
Fax No.: 9021962 Athens GR

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΤΩΝ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΔΩΝ ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΑΝ ΤΟ 1988

ΜΑΝΩΛΗΣ ΗΛΙΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ 1898 - 1988

Ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς μαζί μέ τόν ἐξάδελφό του Μηνᾶ Ρεθύμνη ἵδρυσαν κατά τό ἔτος 1921 τήν ἑδρεύουσαν στό Λονδῖνον ἑταιρίαν ὑπό τήν ἐπωνυμίαν Rethymnis & Kulukundis Ltd. Χάρις εἰς τήν δραστηριότητα τῶν δύο τούτων ἱδρυτῶν καί μέ τήν συμπαραστάσιν καί τήν ἐργατικότητα τῶν ἀδελφῶν των Γεωργίου Ἠλία Κουλουκουντῆ, Νικολάου Ἠλία Κουλουκουντῆ, Ἰωάννου Ἠλία Κουλουκουντῆ, Μιχαήλ Ἠλία Κουλουκουντῆ καί Νικολάου Βασιλείου Ρεθύμνη, ἡ Ἑταιρία των αὐτή ἀνεπτύχθη καί ταχύτατα ἀπέκτησε τήν ἐκτίμησιν καί ἐμπιστοσύνην τῶν Ναυτιλιακῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου καί τῶν Ἀγγλικῶν Τραπεζῶν καί ἐξελίχθη εἰς μεγάλον Ναυτιλιακόν Οἶκον, μέ διεθνές κύρος καί ἀκτινοβολίαν.

Τό κύρος καί τήν ἐμπιστοσύνη τῶν πιστωτικῶν Ἱδρυμάτων τοῦ Λονδίνου πρός τόν Οἶκον R καί K, ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς ἐχρησιμοποίησε διά τήν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῆς Ἑταιρίας αὐτῆς, ἀλλά κυρίως τό ἐχρησιμοποησε διά νά βοηθήσει τούς Ἕλληνες, οἱ ὁποῖοι προσέφευγαν εἰς αὐτόν καί ἐζήτουν τάς συμβουλάς του καί τάς συστάσεις του, πρός τάς Ἀγγλικάς Τραπέζας, διά τήν δανειοδότησιν τῶν πλοίων πού ἐπεθύμουν νά ἀγοράσουν. Μέ τήν βοήθειαν αὐτήν καί τήν πρόθυμον μεσολάβησίν του, συνετέλεσεν εἰς τήν δημιουργίαν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τῆς ὁποίας ἡ χωρητικότης κατά τό διάστημα ἀπό τοῦ ἔτους 1922 μέχρι τοῦ ἔτους 1939, ὅταν ἐξερράγη ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, ὑπερέβη εἰς ποντοπόρα φορτηγά πλοῖα, τήν χωρητικότητά του 1.700.000 d.w. περίπου.

Κατά τό ἔτος 1939, ὅταν ἐξερράγη ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, ἐπί συνόλου 350 φορτηγῶν πλοίων πού εὑρίσκοντο ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν, τά 37 ἀνῆκαν εἰς τούς ἀδελφούς Κουλουκουντῆ καί τούς ἀδελφούς Ρεθύμνη, ὅλα ἔφεραν τήν Ἑλληνικήν σημαίαν καί ἡ διαχείρισις αὐτῶν ἐγένετο ἀπό τήν Ἑταιρίαν Rethymnis & Kulukundis Ltd., καί ἄλλα 60 φορτηγά πλοῖα ἀνῆκαν εἰς τούς αὐτούς ἰδιοκτήτας, ἀλλά ἔφεραν τήν Ἀγγλικήν καί ἄλλα Καναδικήν σημαίαν καί τά διεχειρίζετο ἡ παρ' αὐτῶν ἱδρυθεῖσα ἑταιρία Countries Ship Management.

Τά πλοῖα αὐτά ὁ Οἶκος Rethymnis & Kulukundis, τά μέν 15 ἐκ τῶν ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἐναύλωσε εἰς τήν Ἑλβετικήν Κυβέρνησιν, τά δέ ὑπό Ἀγγλικήν σημαίαν παρεχώρησε εἰς τήν Ἀγγλικήν Κυβέρνησιν. Τά ὑπόλοιπα ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν, οἱ Ἀδελφοί Κουλουκουντῆ καί Ἀδελφοί Ρεθύμνη, ὅπως καί ὅλοι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί, ὁρμόμενοι ἀπό ἀγνά πατριωτικά αἰσθήματα καί μιμούμενοι τό παράδειγμα τῶν προγόνων των, κατά τήν Ἐπανάστασιν τοῦ 1821, προτοῦ νά ὑποκύψει ἡ Ἑλλάς εἰς τόν ἡρωϊκόν ἀλλά ἄνισον ἀγώνα πρός τάς ὁρδάς τῶν Γερμανῶν καί τῶν Ἰταλῶν, τά παρεχώρησαν εἰς τήν Ἀγγλίαν πού συνέχιζε τό συμμαχικόν ἀγώνα, διά νά γίνουν ὁλοκαύτωμα ὑπέρ τῆς μαχομένης Πατρίδος των.

Περί τά τέλη τοῦ ἔτους 1939, ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς καί οἱ ἀδελφοί του Γεώργιος Κουλουκουντῆς, Νικόλαος Κουλουκουντῆς καί Μιχάλης Κουλουκουντῆς καί ὁ Νικόλαος Ρεθύμνης, ἠναγκάσθησαν λόγω τοῦ πολέμου νά ἐγκατασταθοῦν εἰς Νέαν Ὑόρκην, ὅπου μετέφεραν τήν δραστηριότητά των. Τοῦτο ἔπραξαν καί πολλοί ἄλλοι Ἕλληνες Ἐφοπλισταί, οἱ ὁποῖοι ἵδρυσαν καί τήν Ἕνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆ Νέας Ὑόρκης, μέ πρόεδρον τόν Μανώλην Κουλουκουντήν.

Ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς, ὡς πρόεδρος τῆς ἐν Νέα Ὑόρκη Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, μέ τήν διακρίνουσαν αὐτόν διορατικότητα καί πρός ἀντιμετώπισιν τῆς ἀνεργίας τῶν εἰς τό ἐξωτερικόν εὑρισκομένων Ἑλλήνων ναυτικῶν, πού ἐδημιουργήθη ἐκ τῆς καταβυθίσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀπό τά Γερμανικά ὑποβρύχια, ἔσπευσε νά ἐπωφελήθη τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νόμου περί «ἐκμισθώσεως καί δανεισμοῦ» μέ τόν ὁποῖον ἡ ἐμπόλεμος Ἀμερική παρεχώρησε εἰς τούς συμμάχους πλοῖα Libertys καί ὑπέδειξε εἰς τήν ἐν Καΐρω εὑρισκομένην ἐξόριστον Ἑλληνικήν Κυβέρνησιν, νά ζητήση τήν παραχώρησιν μέρους τῶν καινουργῶν τούτων πλοίων. Τό διάβημα τοῦτο τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἐγένετο δεκτόν καί ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς, ἤρχισε τάς διαπραγματεύσεις καί μέ τήν συμπαράστασιν τῶν Κωνσταντίνου Λαιμοῦ, τοῦ Νικολάου Ρεθύμνη καί ἄλλων Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ὑόρκης, ἐπέτυχε τήν παραχώρησιν δεκατεσσάρων (14) καινουργῶν πλοίων Libertys, τά ὁποῖα ἀπεκλήθησαν «τά πλοῖα τῆς Νίκης» καί τά ὁποῖα ἐναυλώθησαν ἀπό τήν δαιχειριστικήν Ἐπιτροπήν τῶν ἐν Νέα Ὑόρκη Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν United Greek Shipowners Corporation πρός τήν War Shipping Administration.

Ὅταν τελείωσε ὁ πόλεμος, ὄχι μόνον εἶχαν ἀπομείνει ἐλάχιστα φορτηγά πλοῖα ἀπό τόν ἐμπορικόν στόλον τῆς Ἑλλάδος, ἀλλά καί δέν ὑπῆρχε ἡ δυνατότης ἀντικαταστάσεως δι' ἀγορᾶς ἤ τῆς ναυπηγήσεως ἄλλων πλοίων καί ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς ἦτο ὁ μόνος πού προέβλεψε, ὅτι διά τήν ἐποχήν ἐκείνην ἡ μόνη λύσις ἀντικαταστάσεως τῶν βυθισμένων πλοίων ἦσαν τά Ἀμερικανικά Libertys καί ἤρχισεν ἀμέσως τάς ἐνεργείας του διά τήν δημιουργίαν ὁμίλου Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν πρός ἀπόκτησιν τοιούτων πλοίων. Ἡ προσπάθειά του ὅμως ὑπῆρξε ἐπίπονος καί δυσχερής, διότι δέν ὑπῆρχον κεφάλαια καί ὅπου ὑπῆρχον τοιαῦτα ἦσαν εἰς Λίρας καί ὀλίγα, ἡ δέ Ἀμερικανική Κυβέρνησις ἐζήτει Δολλάρια.

Κατά τόν Ἰούλιον τοῦ ἔτους 1946, ἀφίχθη στήν Νέα Ὑόρκη ἡ Οἰκονομική Ἀποστολή τῆς Ἑλλάδος μέ ἐπικεφαλής τόν ἀείμνηστον Σοφοκλῆ Βενιζέλο, τόν ὁποῖον ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς καί τά ἄλλα μέλη τῆς Διαχειριστικῆς Ἐπιτροπῆς, ἐπεσκέφθησαν καί τοῦ ἐζήτησαν τήν βοήθειαν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως διά τήν παραχώρησιν ἀπό τήν Κυβέρνησιν τῶν ΗΠΑ εἰς τούς Ἕλληνας Ἐφοπλιστάς, πλοίων Libertys. Τό αἴτημα αὐτό ἐγένετο ἀμέσως δεκτόν καί αὐθημερόν ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς συνέταξε καί παρέδωσε εἰς τόν Σοφοκλῆν Βενιζέλο ὑπόμνημα, εἰς τό ὁποῖον ἐξέθετε μέ ἐπιχειρήματα τό αἴτημα αὐτό, τήν δέ ἐπομένην πρωΐαν τόν συνόδευσε εἰς τήν Washington, ὅπου ἀπό κοινοῦ ἐπέδωσαν εἰς τόν Ἀμερικανόν Ναύαρχον Smith τήν αἴτησιν ἀγοράς ἑκατόν Libertys, ἡ ὁποία καί ἐγένετο δεκτή. Τάς διαπραγματεύσεις δέ διά τούς ὅρους τῆς πωλήσεως, ἀνέλαβε καί διεξήγαγε ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς καί μετά κοπιώδεις καί μακράς προσπαθείας πού διήρκεσαν ἐπί δύο περίπου μήνας, ἐπετεύχθη ἡ ἀγορά, ὑπό εὐνοϊκούς ὅρους, τῶν ἑκατόν (100) Libertys. Ἀλλά ὁ Μανώλης Κουλουκουντῆς ἀφοῦ ἐπέτυχε τοῦτο συνήντησε νέα ἐμπόδια μέ τόν δισταγμόν πολλῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν νά προβοῦν εἰς τήν ἀγοράν των, διότι ὑπῆρχε ἡ ἐσφαλμένη ἀντίληψης, ὅτι τά πλοῖα αὐτά ἦσαν προχείρου κατασκευῆς, τά δέ σιδηρά ἐλάσματα αὐτῶν ἦταν ὀξυγονοκολλημένα καί ὄχι καρφωμένα καί ὡς ἐκ τούτου ὑπῆρχε κίνδυνος ἀποκολλήσεως αὐτῶν καί βυθίσεως τοῦ πλοίου. Καί ἐχρειάσθησαν νέαι προσπάθειαι τοῦ Μανώλη Κουλουκουντῆ νά ἀποδείξη τό ἐσφαλμένον τῆς τοιαύτης ἀντιλήψεως. Καί ὁ Μανώλης ἐπέτυχε νά κάμψη τούς δισταγμούς των.

Ἐκ τοῦ γάμου του μετά τῆς συζύγου του Καλλιόπης, τό γένος Ἠλία Χατζηλία, ἀπέκτησε τόν υἱόν του Μιχαήλ Κουλου-

κουντήν, ὁ ὁποῖος συνεχίζει μετά τῶν ἐξαδέλφων του ἐπιτυχῶς τάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις.

Ἡ προσφορά τοῦ Μανώλη Κουλουκουντῆ στήν δημιουργία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἔχει παρ' ὅλων ἀναγνωρισθῆ, ὥστε περιττεύει νά ἀναφέρω περισσότερα διά τήν συμβολήν του. Τό ὄνομα τοῦ Μανώλη Κουλουκουντῆ εἶναι καί θά παραμείνει ὡς συνώνυμο τοῦ ΝΕΣΤΩΡΟΣ καί τοῦ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΛΙΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ 1895-1988

Ἐγεννήθη κατά τό ἔτος 1895 καί ἀπό μικράς ἡλικίας ἐγκατεστάθη μετά τῆς οἰκογενείας του πατρός τοῦ Ἡλία Κουλουκουντῆ εἰς τήν Σύρον.

Μετά τό πέρας τῶν Γυμνασιακῶν του σπουδῶν ἤθελε νά ἐγγραφῆ στήν Ἰατρικήν Σχολήν, διότι, ὡς ἔλεγε, ἤθελε νά βοηθήσει τούς πάσχοντας. Ὁ πατήρ του ὅμως τοῦ συνέστησε νά ἀκολουθήση τό ναυτικόν ἐπάγγελμα διότι καί ὁ πατήρ του καί ὁ παππούς του ἦταν ναυτικοί καί μέ τήν βοήθειαν τοῦ Θεοῦ καί μέ τήν ἐργασίαν των εἶχαν ἀποκτήσει ἰδιόκτητα πλοῖα εἰς τά ὁποῖα ἔπρεπε νά ἐργασθεῖ, ὅπως καί ὁ μεγαλύτερος ἀδελφός του Γεώργιος Κουλουκουντῆς. Οὕτω μετεπείσθη καί ἠκολούθησε τό ναυτικόν ἐπάγγελμα καί ἐπί ἀρκετά ἔτη ὑπηρέτησεν ὡς πλοίαρχος. Διεκρίνετο διά τήν ἐργατικότητά του καί τήν ἀγάπην του πρός τά πληρώματα τῶν πλοίων. Νέος ἀκόμη ἐγκατέλειψε τό ναυτικόν ἐπάγγελμα καί ἐγκατεστάθη εἰς τό Λονδῖνον ὡς συνεργάτης τῶν ἀδελφῶν τοῦ Μανώλη, Γεωργίου, Ἰωάννου καί Μιχαήλ, ὡς καί τῶν ἐξαδελφῶν του Νικολάου καί Μηνᾶ Ρεθύμνη, οἱ ὁποῖοι ἐκτός ἀπό τά ἰδικά των πλοῖα διεχειρίζοντο καί πολλά ἄλλα Ἑλληνικά καί Ἀγγλικά φορτηγά πλοῖα. Κατά τό ἔτος 1939, ἐγκατεστάθη μετά τῶν ἀδελφῶν του εἰς Νέαν Ὑόρκην πλήν τοῦ ἀδελφοῦ του Ἰωάννου, ὁ ὁποῖος παρέμεινε εἰς τό Λονδῖνον ὡς Γενικός Διευθυντής τοῦ Οἴκου Rethymnis & Kulukundis. Κατά τό διάστημα τῆς διαμονῆς του εἰς Νέαν Ὑόρκην, ὅπου οἱ ἀδελφοί του διετήρουν Ναυτιλιακά Γραφεῖα, προσέφερε τάς ὑπηρεσίας του καί ἀργότερον ὅταν ἡ Ἀμερικανική Κυβέρνησις παρεχώρησε τά 14 Libertys εἰς τήν Ἑλλάδα, μετέβαινε προθύμως μετά τοῦ ἐξαδέλφου του Νικολάου Ρεθύμνη εἰς τούς Ἀμερικανικούς λιμένας κατάπλου τῶν πλοίων αὐτῶν, διά νά ἐνθαρρύνει μέ πατριωτικούς λόγους καί συμβουλάς τούς Ἕλληνας ἀξιωματικούς καί ναυτεργάτας, νά ἐκπληρώσουν μέ ἀφοσίωσιν τά καθήκοντά των καί νά ἀποφύγουν τάς πολιτικάς ἀναμίξεις.

Ἀργότερον καί ἐπί τί διάστημα ἐγκατεστάθη εἰς Μόντρεαλ τοῦ Καναδᾶ, ὅπου ἵδρυσε τήν Καναδικήν Ἑταιρίαν Acadia Shipping Co. τῆς ὁποίας ἦτο Πρόεδρος καί μετά τό τέλος τοῦ πολέμου, χάρις εἰς τάς φιλικάς γνωριμίας πού εἶχε μέ τόν Πρωθυπουργό τοῦ Καναδᾶ Macenzie King καί τούς ἀξιωματούχους τοῦ Maritime Administration τοῦ Καναδᾶ, ἐπέτυχε τήν παραχώρισιν ἐπί πιστώσει καί ἄνευ προσθέτου ἐγγυήσεως πρός τήν Acadia Shipping Co., ἀρχικῶς μέν 58 φορτηγῶν πλοίων Victorys καί ἀργότερον ἑτέρων 10, ἤτοι ἐν συνόλω 68 πλοῖα. Ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν ὁ Νικόλαος Κουλουκουντῆς καί οἱ ἀδελφοί του, παρεχώρησαν τά σαράντα πέντε (45) εἰς Ἕλληνας Ἐφοπλιστάς, ὑπό τούς αὐτούς ὅρους, ὑπό τούς ὁποίους παρεχωρήθησαν εἰς τήν παρ' αὐτοῦ διευθυνομένην Ἑταιρίαν Acadia Shipping Co. Μέ τήν χειρονομίαν αὐτήν ὁ Νικόλαος Κουλουκουντῆς, συνέβαλε σημαντικῶς εἰς τήν ἀντικατάστασιν τῶν βυθισθέντων ἀπό τά Γερμανικά ὑποβρύχια Ἑλληνικῶν πλοίων, ἀλλά καί εἰς τό θαῦμα πού ἐπετέλεσαν ἐν συνεχεία οἱ Ἕλληνες Ἐφοπλισταί μέ τάς ναυπηγήσεις καί ἄλλων πλοίων, τά ὁποῖα ἀπό ἀγάπην πρός τήν πατρίδα των, ἐνέγραψαν ἀθρόως εἰς τά Ἑλληνικά Νηολόγια, καταλαβούσης οὕτω τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας τήν πρώτην θέσιν εἰς τόν παγκόσμιαν στίβον τῆς Ναυτιλίας.

Ὁ Νικόλαος Κουλουκουντῆς, ἐκ τοῦ γάμου του μετά τῆς συζύγου του Σμαράγδας Λογοθετίδη, ἀπέκτησε τούς υἱούς του Ἡλία Νικολάου Κουλουκουντῆ, ὅστις διευθύνει τήν ἐν Νέα Ὑόρκη ναυτιλιακήν ἑταιρίαν τοῦ πατρός του καί τῶν θείων του, ὑπό τήν ἐπωνυμία Ormos Shipping Agency Ltd. καί τόν Μιλτιάδην Νικολάου Κουλουκουντῆ, ὅστις εἶναι κατεστημένος εἰς τό Λονδῖνον καί εἶναι μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καί Διευθυντής τοῦ Ναυτιλιακοῦ Οἴκου Rethymnis & Kulukundis Ltd. Ἐπίσης ἀπέκτησε καί δύο θυγατέρας τας Μαρί - Ἕλλη καί τήν Ἑλένην, αἱ ὁποῖαι εἶναι νυμφευμέναι καί διαμένουν εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἐκ τῶν ἀνηψιῶν του αὐτῶν ἀπέκτησε καί 10 ἐγγονούς.

Μετά τήν ἐπιστροφήν του ἐκ τοῦ Καναδᾶ, ἐγκατεστάθη εἰς τό Stamford τοῦ Connecticut, ὅπου καί ἀνέπτυξε, ἀθορύβως καί χωρίς ἐπίδειξιν, μεγάλην κοινωνικήν δράσιν. Ἐμφορούμενος ἀπό βαθείαν χριστιανικήν πίστιν, προσέφερε μεγάλα χρηματικά ποσά, τά ὁποῖα ὑπερέβησαν τά δύο ἑκατομμύρια (2.000.000) δολλάρια ΗΠΑ, διά τήν συμπλήρωσιν τῆς ἀνεγέρσεως τῆς ὀρθοδόξου Ἑλληνικῆς Ἐκκλησίας τῶν ΤΑΞΙΑΡΧΩΝ τοῦ Stamford Ἑλληνικοῦ Κέντρου Πολιτισμοῦ (Greek Center Cultural).

ΜΗΝΑΣ ΗΛΙΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ 1950 - 1988

Τρίτον καί τό βαρύτερον πλῆγμα, λόγω τῆς νεαρᾶς ηλικίας τοῦ Μηνᾶ Ἰωάννου Κουλουκουντῆ ὑπέστη ἡ οἰκογένεια του καί ὁ Οἶκος Rethymnis & Kulukundis Ltd., μέ τόν τραγικόν καί πρόωρον θάνατόν του. Υἱός τοῦ ἀειμνήστου Ἰωάννου Ἡλία Κουλουκουντῆ καί τῆς συζύγου τοῦ Μαρίας τό γένος Μηνᾶ Διακάκη, Προέδρου τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Λονδίνου.

Ἐγεννήθη εἰς τό Λονδῖνον τό ἔτος 1950. Ἐνυμφεύθη πρό δεκαετίας τήν Μαρίναν Κωνσταντίνου Δρακούλη, μετά τῆς ὁποίας ἐπέκτησε τρία ἄρρενα τέκνα. Ἔτυχε ἀρτίας μορφώσεως καί νεώτατος ἀνέλαβε ὑπηρεσίαν εἰς τόν ἐν Λονδίνῳ γραφεῖο τῆς Rethymnis & Kulukundis Ltd., τήν ὁποίαν ἐξέλειπε μέ ζῆλον, ἀφοσίωσιν καί ἐπιμέλειαν, χάρις εἰς τήν ὁποίαν καί ταχέως ἀνέλαβε τήν διεύθυνσιν τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων τῆς ἐν λόγω ἑταιρίας.

Ἦτο σόφρων καί εὐγενικός, ἀφοσιωμένος εἰς τήν σύζυγον καί τά τέκνα του. Διεκρίνετο διά τήν σοβαρότητα καί τήν μετριοφροσύνην του, τήν ἀκεραιότητα τοῦ χαρακτῆρος του καί τήν γενναιόδωρον φιλανθρωπίαν του πρός τά κοινωφελῆ Ἱδρύματα καί τούς πάσχοντας. Διεκρίνετο ἐπίσης διά τήν διαύγειαν τοῦ πνεύματός του καί τά βαθείας γνώσεις του ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων, τάς ὁποίας διηύθυνε καί ἐχειρίζετο ἐν ἀγαστῇ συμπνοίᾳ μετά τῶν ἐξαδέλφων τοῦ Εὐστοθίου Μιχαήλ Κουλουκουντῆ, Ἡλία (Eddy) Γεωργίου Κουλουκουντῆ, Μιλτιάδη Νικολάου Κουλουκουντῆ καί Μιχαήλ Ἐμμανουήλ Κουλουκουντῆ καί τοῦ ἀδελφοῦ του Ἡλία Κουλουκουντῆ καί εἶχε καταρτίσει πρόγραμμα ἀναδημιουργίας τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου εἰς φορτηγά καί δεξαμενόπλοια μέ ἀνάρας καινούργιων καί ναυπηγήσεις πλοίων, ἐλαυνόμενος ὄχι ἀπό κίνητρον τοῦ κέρδους, ἀλλά ἀπό τήν φλόγα τῆς δημιουργίας. Εἶχε τάξει ὡς σκοπόν του νά αὐξήσῃ τά πλοῖα τῶν Κουλουκουντήδων καί νά ὑπερβῇ τόν ἀριθμόν τῶν πλοίων πού εἶχαν ὁ πατέρας του καί οἱ θεῖοι του, διά νά αὐξήσει τάς θέσεις ἐργασίας διά τούς Ἕλληνας ναυτικούς καί νά συντελέσει εἰς τήν ἐπάνοδο τοῦ διεθνοῦς γοήτρου τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Καί ἐνῶ εὑρίσκετο εἰς τάς παραμονάς τῆς ἐνάρξεως τοῦ ἐθνικοῦ καί μεγαλεπίβολου αὐτοῦ προγράμματος τοῦ ὁμίλου τῶν νέων Βλαστῶν τῶν ἀδελφῶν Κολουκουντῆ, Βασκανος καί σκληρή Μοίρα τοῦ ἀνέκοψε τό δημιουργικό του ἔργο καί ἐβύθισε σέ βαθύτατο πένθος τήν φιλάνθρωπο καί ἀγαθοεργό μητέρα του Μαρία Κουλουκουντῆ, τήν σύζυγό του Μαρίνα καί τά τρία ἀνήλικα τέκνα του τούς ἀδελφούς του, τούς ἐξαδέλφους καί συνεργάτας του καί συνεκλόνισε, ὄχι μόνον ὅσους τόν γνώρισαν, ἀλλά καί ὁλόκληρον τό Παγκόσμιον.

Ὅλοι ὅσοι τόν ἐγνώρισαν τόν ἀγαποῦσαν καί τόν ἐθαύμαζαν γιά τά πολλά προσόντα του καί τό ἦθος του.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΙΩΑΝ. ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ
Δικηγόρος

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΔΙΑΤΗΡΕΙ ΔΙΕΘΝΩΣ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

2.534 ποντοπόρα πλοῖα 48.046.188 τον. γκρός

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΜΟΛΙΣ ΤΟ 39,51% ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

'Η 'Ελληνική Ναυτιλία μέ καταγραμμένη ἀπό τά «Ναυτικά Χρονικά» χωρητικότητα 48 ἑκατ. τόννων γκρός καί 2.534 πλοῖα ἐξακολουθεῖ νά διατηρεῖ τά πρωτεῖα διεθνῶς, ἡ πορεία ὅμως τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ὑπῆρξε καί κατά τό ἔτος πού πέρασε καθοδική καί ὁ ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλος ἀντιπροσωπεύει τώρα μόνον τό 39,51% τῆς ἑλληνόκτητης πλοιοκτησίας.

Εἰδικότερα, στό σύνολο της ἡ 'Ελληνόκτητη Ναυτιλία παρέμεινε κατά τό 1988 σέ σταθερά ἐπίπεδα σέ ἀριθμό πλοίων (2.534 μονάδες τό 1988 καί τό 1987) ἐνῶ ἡ χωρητικότητά της αὐξήθηκε κατά 500.000 τον. γκρός περίπου. Αὐτό ὀφείλεται στήν τάση πού ἔγινε αἰσθητή ἀπό τό 1987, τῶν αὐξημένων ἀγορῶν πλοίων μεγαλυτέρων μεγεθῶν καί μειωμένων πωλήσεων καί διαλύσεων.

'Αντίθετα, ὁ ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλος ὑπέστη νέα — μικρή σχετικά αὐτή τή φορά — μείωση στόν ἀριθμό τῶν πλοίων κατά 75 μονάδες καί στήν χωρητικότητά του κατά 1.247.698 τον. γκρός κατά τήν διάρκεια τοῦ ἀνασκοπούμενου ἔτους.

Εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι ἐνῶ μεταξύ τέλους τοῦ 1985 καί τέλους τοῦ 1988, ὁ ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 613 σκάφη, τό σύνολο τῆς 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας μειώθηκε μόνο κατά 266 πλοῖα, ἐνῶ τό ἴδιο χρονικό διάστημα ἡ συνολική χωρητικότητα τοῦ 'Ελληνόκτητου στόλου αὐξήθηκε κατά 4.137.313 τον. γκρός καί ἐνδεχομένως περισσότερο δεδομένου ὅτι δέν κατέστη, ὅπως ἐπεξηγεῖται κατωτέρω, δυνατή ἡ καταγραφή ὅλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων μέ ξένες σημαῖες.

'Υπενθυμίζουμε ὅτι ἀπό τό 1985 καθιερώθηκε μία καινοτομία στή στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας: 'Υπολογίζονται 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 τον. γκρός καθώς καί τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά (ρυμουλκά, ἁλιευτικά) ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας. Καί ἐπαναλαμβάνομε ὅτι ἡ καινοτομία αὐτή κρίθηκε ἀναγκαία, ἀφ' ἑνός γιά νά ἀποφεύγονται οἱ συγχύσεις πού ἀναπόφευκτα προκαλεῖ ὁ συνυπολογισμός στή δύναμη τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μικρῶν πλοίων καθώς καί τῶν πλοίων εἰδικῶν κατηγοριῶν ὅπως εἶναι τά ἐπιβατηγά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, ἁλιευτικά κλπ.) καί ἀφ' ἑτέρου γιά νά γνωρίζουμε κάθε στιγμή τήν πορεία τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας.

Καί κατά τήν ἐφετεινή στατιστική διακρίβωση τῶν μεγεθῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν κατά τήν διάρκεια τοῦ 1988 κατεβλήθη, ὅπως πάντοτε ἡ ἴδια ἐπίμονη προσπάθεια. Δέν ἀποκρύπτουμε ὅμως ὅτι λόγω τῆς μυστικότητας πού ἐπικράτησε σέ πολλές περιπτώσεις ἀγορᾶς πλοίων τά ὁποῖα διατηρήθηκαν ὑπό τίς ξένες σημαῖες τίς ὁποῖες ἔφεραν καί ἀκόμη καί ὑπό τό αὐτό ὄνομα, ἕνας ἀριθμός πλοίων πιθανόν νά μᾶς διαφεύγει.

Εἰδικότερα κατά τό 1988 προστέθηκαν στόν ἑλληνόκτητο στόλο μόνο ὀκτώ νεότευκτα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 121.294 τον. γκρός καί ἀγοράσθηκαν ἀπό ἀλλοδαπούς 251 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 5.655.510 τον. γκρός.

Κατά τό ἴδιο χρονικό διάστημα πουλήθηκαν σέ ἀλλοδαπούς 221 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 4.133.059 τον. γκρός, ἐνῶ ἄλλα 59 συνολικῆς χωρητικότητας 1.075.010 τον. γκρός ὁδηγήθηκαν στά διαλυτήρια καί τέλος χωρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες 15 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 357.845 τον. γκρός.

'Από τό σύνολο τῶν 251 σκαφῶν πού ἀγοράσθηκαν τό 1988, μόνον τά 67 (ποσοστό 26,6%) γράφηκαν στό ἑλληνικό νηολόγιο, τό 1987 τό ἀντίστοιχο ποσοστό ἦταν 22% καί τό 1986 ἦταν 28,7%, τό 1985 ἦταν 32,5% καί τό 1984 τό 50%. 'Από τά ὑπόλοιπα, 14 πλοῖα 671.348 τον. γκρός νηολογήθηκαν στήν Λιβερία, 35 πλοῖα 336.403 τον. γκρός στόν Παναμᾶ, 89 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 2.452.509 τον. γκρός προτίμησαν τό κυπριακό νηολόγιο, 25 πλοῖα 352.781 τον. γκρός γράφηκαν στήν Μάλτα, 11 πλοῖα 393.773 τον. γκρός στό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας, δύο πλοῖα 12.920 τον. γκρός στό νηολόγιο τῆς 'Ονδούρας, τρία δεξαμενόπλοια 4.926 τον. γκρός στό νηολόγιο τῆς Κεϋλάνης, δύο φορτηγά 2.984 τον. γκρός στό Βρεταννικό νηολόγιο καί τρία φορτηγά 22.820 τον. γκρός στό νηολόγιο τοῦ Βανουάτου.

'Από τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν στή δύναμη τῶν ἄλλων σημαιῶν πού καλύπτουν κυρίως τά ἑλληνικά συμφέροντα ἀξίζει νά σημειωθεῖ ἡ συνεχιζόμενη μείωση πού παρατηρεῖται στή δύναμη τῶν παραδοσιακῶν σημαιῶν εὐκαιρίας πού χρησιμοποιοῦνται ἀπό τήν 'Ελληνική Ναυτιλία. Ἔτσι ἡ Λιβερία ἔχασε 12 πλοῖα (αὐξάνοντας ὅμως τήν συνολική ἑλληνόκτητη χωρητικότητά της κατά 56.947 τον. γκρός) καί ὁ Παναμᾶς τέσσερα πλοῖα (μέ σημαντική μείωση τῆς χωρητικότητας κατά 404.493 τον. γκρός). 'Αντίθετα, οἱ «μικρές» σημαῖες παρουσίασαν σταθερή εἰσροή ἑλληνόκτητων πλοίων (Μάλτα 26 πλοῖα, Μπαχάμας 6 πλοῖα καί 'Ονδούρα 5 πλοῖα) ἐνῶ παράλληλα ἐμφανίζεται τάση προτίμησης νηολογήσεων σέ μικρά νεοϊδρυθέντα νηολόγια — ἐνδεικτική ἡ πρόσφατη νηολόγηση τριῶν συγχρόνων φορτηγῶν στό νηολόγιο τοῦ Βανουάτου.

Συγχρόνως συνεχίζεται ή δυναμική παρουσία τοῦ Κυπριακοῦ νηολογίου πού αὐξάνει συνεχῶς τήν ἑλληνόκτητη δύναμή του (46 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 1.460.875 τον. γκρός τό 1988) καί μέ συνολική ἑλληνόκτητη χωρητικότητα 13.259.381 τον. γκρός (ποσοστό 26,51% τῆς συνολικῆς ἑλληνόκτητης χωρητικότητας) ἀναδεικνύεται σέ σοβαρό ἀνταγωνιστή τῶν ἄλλων σημαιῶν εὐκαιρίας καί σέ ἐπιτυχημένο διεκδικητή τῶν πλοίων πού μέχρι τώρα ὑπέστειλαν ἤ ἐξακολουθοῦν νά ὑποστέλλουν τήν Ἑλληνική σημαία.

Ἡ δύναμη τοῦ ὑπό τήν κυανόλευκο στόλου μειώθηκε τό δωδεκάμηνο πού πέρασε κατά 75 πλοῖα καί 1.247.698 τον. γκρός, οἱ ἀπώλειες δηλαδή ἦταν καί ἐφέτος σχετικά μικρότερες ἀπό αὐτές τῶν περασμένων ἐτῶν — ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος εἶχε μειωθεῖ κατά 199 πλοῖα, 3.176.630 τον. γκρός τό 1987, κατά 339 πλοῖα, 3.582.040 τον. γκρός τό 1986 καί 369 πλοῖα, 4.846.075 τον. γκρός τό 1985.

Ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος (πλοῖα ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός) περιελάμβανε στά τέλη Δεκεμβρίου 935 σκάφη, φορτηγά, μπάλκ κάρριερς καί δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητας 19.759.053 τον. γκρός.

Μετά τίς μεταβολές πού ἐπῆλθαν στήν διάρκεια τοῦ 1988 ἡ δύναμη τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας (ὑπολογιζομένων μόνον τῶν πλοίων ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός) ἀνέρχεται σέ 2.534 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 48.046.188 τον. γκρός.

Ἀκολουθεῖ ἡ λεπτομερέστερη ἀνάλυση τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν κατά διάρκεια τοῦ ἔτους πού πέρασε:

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σέ ὀκτώ μόλις σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 121.294 τον. γκρός, ἀνῆλθαν τά νεότευκτα σκάφη (πού παραδόθηκαν στούς πλοιοκτῆτες κατά τό 1988) ἔναντι 15 σκαφῶν, 330.305 τον. γκρός, τοῦ 1987, 15 σκαφῶν 319.375 τον. γκρός τό 1986, 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 τό 1982, 48 σκαφῶν, 955.325 τον. γκρός τό 1981 καί 28 σκαφῶν, 524.214 τον. γκρός τό 1980. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1979, 1978 καί 1977 ἦταν 30 σκάφη 641.429 τον. γκρός, 56 σκάφη 756.030 τον. γκρός καί 151 σκάφη 2.397.118 τον. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδή σημαντική μείωση στόν ἀριθμό τῶν σκαφῶν πού παραδόθηκαν ἀπό τά ναυπηγεῖα κατά τό 1988, μέ παράλληλη μείωση τῆς χωρητικότητα κατά 209.011 τον. γκρός. Ἀπό τά σκάφη αὐτά 3 πλοῖα, 71.190 τον. γκρός ἦταν μπάλκ κάρριερς, 4 σκάφη, 25.104 τον. γκρός ἦταν φορτηγά καί ἕνα πλοῖο, 25.000 τον. γκρός ἦταν δεξαμενόπλοιο. Τά περισσότερα ἀπό τά νεότευκτα αὐτά σκάφη ἐγγράφηκαν στό Ἑλληνικό νηολόγιο, συγκεκριμένα ποσοστό 75%.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1987, 1986, 1985, 1984, 1983, 1982, 1981 καί 1980 ἦταν 40%, 86,87%, 100%, 95%, 83,3%, 79,8%, 84,7% καί 94,6%.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοῖα	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοῖα	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοῖα	Δεξαμενόπλοια τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3	71.190	2	18.200	1	25.000
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	1	4.999	—	—
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—	1	1.905	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	**3**	**71.190**	**4**	**25.104**	**1**	**25.000**

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά ἀγορασθέντα ἀπό τήν ἀλλοδαπή μεταχειρισμένα πλοῖα, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά καί δεξαμενόπλοια, ἀνῆλθαν σέ 251, συνολικῆς χωρητικότητας 5.655.510 τον. γκρός.

Τό χρονικό διάστημα δηλαδή πού ἐξετάζουμε παρατηρήθηκε μείωση στόν ἀριθμό τῶν σκαφῶν πού ἀγοράσθηκαν ἀπό Ἕλληνες καί παράλληλα ἡ ἀγορασθεῖσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 1.276.665 τον. γκρός. Τό 1987 οἱ Ἕλληνες εἶχαν ἀγοράσει ἀπό ἀλλοδαπούς 290 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 6.932.173 τον. γκρός.

Μείωση παρατηρήθηκε στίς ἀγορές τῶν μπάλκ κάρριερς (105, 2.820.008 τον. γκρός τό 1988 καί 137, 3.731.974 τον. γκρός τό 1987), καί τῶν φορτηγῶν (88 πλοῖα, 772.305 τον. γκρός τό 1988 καί 106 πλοῖα, 814.845 τον. γκρός τό 1987) ἐνῶ ἀντίθετα αὐξήθηκαν οἱ ἀ ρές τῶν δεξαμενοπλοίων (58 μονάδες τό 1988 ἔναντι 47 μονάδες 1987) χωρίς ὅμως νά αὐξηθεῖ καί ἡ χωρητικότητα (2.385.354 τ γκρός τό 1987, 2.063.197 τον. γκρός τό 1988).

Ἡ ἀναλυτική κατανομή τῶν ἀγορασθέντων σκαφῶν κατ' εἶδος σημαῖες ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοῖα	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοῖα	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξαμενόπλ πλοῖα	Δεξαμενόπλ τ.γκρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	25	896.936	28	226.546	14	281.6
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	6	158.245	—	—	8	513.1
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	7	162.011	15	94.759	13	79.6
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	51	1.269.420	25	328.347	13	854.7
ΜΑΛΤΑΣ	10	223.743	12	72.216	3	56.8
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	5	99.254	3	24.723	3	269.7
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	1	10.399	—	—	1	2.5
ΚΕΥΛΑΝΗΣ	—	—	—	—	3	4.9
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—	2	2.894	—	
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	—	—	3	22.820	—	
ΣΥΝΟΛΟ	**105**	**2.820.008**	**88**	**772.305**	**58**	**2.063.1**

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σέ ἀλλοδαπούς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη νῆλθαν σέ 221, συνολικῆς χωρητικότητας 4.133.059 τον. γκρός. Π ρατηρήθηκε δηλαδή μικρή αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν πωληθέντω πλοίων (178 τό 1987, 287 τό 1986, 276 τό 1985) καθώς καί στήν χωρ τικότητα (3.009.668 τον. γκρός τό 1987, 4.564.104 τον. γκρός τό 198 4.570.356 τον. γκρός τό 1985).

Κατά τό 1988 παρατηρήθηκε τό φαινόμενο τῆς κατάληξης πο λῶν πωληθέντων πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας σέ Νορβηγικά συ φέροντα.

Ἀναλυτικά τά πωληθέντα πλοῖα καταχωροῦνται κατ' εἶδος καί σι μαῖες προέλευσης ὡς ἑξῆς:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοῖα	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοῖα	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξαμενόπλοι πλοῖα	Δεξαμενόπλοι τ.γκρό
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	50	1.232.152	51	435.892	18	707.59
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	10	282.909	4	41.235	2	48.97
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	8	216.025	8	77.493	3	18.70
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	23	401.329	21	164.811	3	76.10
ΜΑΛΤΑ	3	66.672	5	28.622	4	114.53
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	2	20.335	1	160.42
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	3	8.244	—	–
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	1	11.147	—	—	—	–
Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	—	—	—	—	1	19.86
ΣΥΝΟΛΟ	**9**	**2.210.234**	**94**	**776.632**	**32**	**1.146.19**

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Οἱ διαλύσεις παλαιῶν σκαφῶν παρουσίασαν νέα μείωση κατά τό 1988. Τά σκάφη πού ἐπωλήθησαν σέ διαλυτήρια ἀνῆλθαν σέ 59 συνολικῆς χωρητικότητας 1.075.010 τον. γκρός ἔναντι 131, συνολικῆς χωρητικότητας 2.295.814 τον. γκρός τό 1987 καί 264 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητας 5.239.074 τον. γκρός τό 1986. Ἄς σημειωθεῖ ὅμως ὅτι πολλά σκάφη πού ἐπωλήθησαν ἀρχικά σέ ἀλλοδαπούς κατέληξαν ἀργότερα σέ διαλυτήρια. Τά σκάφη αὐτά περιλαμβάνονται στά μεγέθη τῶν πωλήσεων σέ ἀλλοδαπούς.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοῖα	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοῖα	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοῖα	Δεξαμενόπλοια τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7	223.670	15	102.161	4	99.599
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	4	88.406	3	10.751	4	189.008
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	3	50.005	9	56.570	2	192.558
ΜΑΛΤΑΣ	2	24.707	3	18.535	—	—

ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	1	3.942	—	—
ΚΕΥΛΑΝΗΣ	—	—	1	5.916	—	—
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—	1	9.182	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	**16**	**386.788**	**33**	**207.057**	**10**	**481.165**

ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1	5.500	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	18.876	1	8.372	5	245.020
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ	—	—	1	2.969	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	**2**	**30.881**	**5**	**29.839**	**8**	**297.125**

Ἡ πορεία τῶν διαλύσεων ἀπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Ἔτος	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	»	2.247.009	»
»	1982....	»	185	»	3.878.658	»
»	1983....	»	149	»	3.544.406	»
»	1984....	»	199	»	4.208.429	»
»	1985....	»	286	»	6.133.358	»
»	1986....	»	264	»	5.239.074	»
»	1987....	»	131	»	2.239.074	»
»	1988....	»	59	»	1.075.010	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά τό ὑπό ἐξέταση διάστημα τά σκάφη πού διεγράφησαν ἀπό τήν δύναμη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας λόγω βύθισης ἤ ὁλικῆς ἀπώλειας ἀνῆλθαν σέ 15, συνολικῆς χωρητικότητας 357.845 τον. γκρός. Παρουσιάζεται δηλαδή αὔξηση στήν ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα (15 σκάφη, 288.359 τον. γκρός τό 1987) πού ὀφείλεται ἐν μέρει στίς αὐξημένες ὁλικές ἀπώλειες μεγάλων κυπριακῶν δεξαμενοπλοίων. Τό 1986 καί 1985 οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἦταν 26 σκάφη, 808.134 τον. γκρός καί 21 σκάφη, 311.336 τον. γκρός ἀντίστοιχα. Ἡ κατανομή τῶν ἀπωλεσθέντων πλοίων κατ' εἶδος καί σημαία ἀκολουθεῖ στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοῖα	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοῖα	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοῖα	Δεξαμενόπλοια τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	12.005	—	—	3	52.105
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	2	12.998	—	—

Ἡ πορεία τῶν ἀπολεσθέντων ἀπό διάφορα ἀτυχήματα σκαφῶν, ἀπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Ἔτος	1970....	σκάφη	33	τον. γκρός	181.990
»	1971....	»	40	»	234.228
»	1972....	»	35	»	316.512
»	1973....	»	32	»	230.440
»	1974....	»	28	»	160.661
»	1975....	»	23	»	236.473
»	1976....	»	35	»	417.039
»	1977....	»	32	»	242.584
»	1978....	»	80	»	729.322
»	1979....	»	56	»	713.533
»	1980....	»	33	»	339.744
»	1981....	»	52	»	417.472
»	1982....	»	59	»	449.153
»	1983....	»	39	»	424.472
»	1984....	»	20	»	228.833
»	1985....	»	21	»	311.336
»	1986....	»	26	»	808.134
»	1987....	»	15	»	288.359
»	1988....	»	15	»	357.845

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οἱ αὐξομειώσεις ἐξάλλου κατά σημαῖες κατά τό λῆξαν ἔτος ἐν συγκρίσει μέ τό 1987, στήν ἑλληνόκτητη δύναμη ἐμφανίζονται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1988 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1987 Τ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	- 75	- 1.247.698
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 12	+ 56.947
ΠΑΝΑΜΑ'Ι'ΚΗ	- 4	- 404.493
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 46	+ 1.460.875
ΜΑΛΤΑΣ	+ 26	+ 452.877
ΑΓΓΛΙΚΗ	+ 7	+ 82.070
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	+ 6	+ 60.009

BC MARINE TAPE
A strong tape for steel Hatch Cover watertight sealing.



BC Marine Tape (BCM TAPE) is composed of heavy polyethylene backing and a rubberized mastic reinforced by woven polyester. These combine to produce a tape capable of withstanding the harshest of conditions while providing a watertight seal. It's adhesive properties allow for application to metal or concrete. A perfect choice for your sealing requirement!

ΤΑ ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Γιά περισσότερες πληροφορίες παρακαλοῦμε ἐπικοινωνήσατε μέ:

DORIAN LTD. — ΤΗΛ. 4525061 · 4180378 — TLX: 21~1944 CHRI GR

ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	—	+ 28.415
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	+ 5	+ 33.855
ΚΕΎΛΑΝΗΣ	+ 1	- 6.724
ΛΙΒΑΝΟΣ	- 1	- 6.617
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ	- 1	- 2.969
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	- 1	- 19.867
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	+ 3	+ 22.820
ΣΥΝΟΛΟ	**0**	**+ 509.500**

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Ἡ χωρητικότητα καί ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων τῶν 14 σημαιῶν στό τέλος τοῦ 1988:

ΣΗΜΑΙΑ	Ἀριθμός Πλοίων	Τον. Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	935	19.759.053
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	183	7.835.258
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	396	4.302.940
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	829	13.259.381
ΜΑΛΤΑΣ	86	961.206
ΑΓΓΛΙΚΗ	14	194.278
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	35	1.097.578
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	9	225.075
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	21	120.518
ΚΕΎΛΑΝΗ	6	28.295
ΛΙΒΑΝΟΣ	14	205.992
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ	1	1.354
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	2	32.440
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	3	22.820
ΣΥΝΟΛΟ	**2.534**	**48.046.188**

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 39,51% τῆς χωρητικότητας τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, ὑπό τίς σημαῖες τίς ὁποῖες ἀνασκοποῦμε καλύπτει ἡ κυανόλευκος. Ἡ συμμετοχή τῶν ὑπολοίπων σημαιῶν εἶναι 26,51% γιά τήν κυπριακή, 15,67% γιά τήν Λιβεριανή, 8,6% γιά τήν Παναμαϊκή, τῶν Μπαχάμας 2,19%, τῆς Μάλτας 1,92%, τῶν Φιλιππίνων 0,45% τοῦ Λιβάνου 0,41% καί τῆς Ἀγγλίας 0,38% ἐνῶ τῶν ὑπολοίπων κυμαίνεται σέ ἀκόμη χαμηλότερα ἐπίπεδα.

Μέ βάση τόν ἀριθμό τῶν πλοίων ἡ Ἑλληνική σημαία καλύπτει τό 36,89%, ἡ Κυπριακή τό 32,71%, ἡ Παναμαϊκή τό 15,62%, ἡ Λιβεριανή τό 7,22%, ἡ Μάλτα τό 3,39% καί τῶν Μπαχάμας τό 1,38% ἐνῶ οἱ ὑπόλοιπες ποσοστά χαμηλότερα τοῦ 1%.

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 165 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 3.048.481 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα	3	τ.γκρός	71.190
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87	23	»	667.532
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76	29	»	855.718
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	87.294
Φορτηγά νεότευκτα	2	»	18.200
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87	25	»	274.879
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76	36	»	264.931
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	6	»	17.453
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1	»	25.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87	10	»	278.005
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76	19	»	441.851
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	8	»	46.428
Σύνολο σκάφη	165	»	3.048.481

Διεγράφησαν ἐξάλλου κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα 240 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 4.296.179 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87	40	τ.γκρός	867.
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76	53	»	1.209.
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	6	»	158.9
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87	29	»	342.
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76	62	»	507.9
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	15	»	74.0
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87	7	»	263.5
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76	21	»	767.6
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	7	»	105.3
Σύνολο σκάφη	240	»	4.296.1

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν στό ἑλληνικό νηολόγιο:

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ματούμπα ΙΙ	18.642	πρ. «General Lapus»
Πάν Μάπλε	64.355	πρ. «Tagelus»
Πολυδεύκης	11.826	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Μέναλον	34.715	πρ. «Πέταλον»
Ἀϊρήνς Ντέστινυ	78.021	πρ. «Diamond Glorious»
Ἰόνιαν Ἀμπίσιον	14.569	πρ. «Janice L.»
Ἰόνιαν Ἔμπρες	14.569	πρ. «Evy L.»
Τοσκάνα	36.204	πρ. «Bulkovtri»
Λατώ	18.737	πρ. «Eglantine»
Γουέστερν Γεώργιος	22.494	πρ. «Belstar»
Γκούντ Στάρ	34.890	πρ. «Juliana 1»
Δημητρούλα	15.090	ὑπέστ. σημ. Μάλτας
Νικόλαος Α.	16.387	πρ. «Νικόλας Α.»
Ὀλύμπικ Φοῖνιξ	14.638	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Πεντέλη	57.802	ὑπέστειλε λιβεριανή
Πόπη Φ.	19.564	πρ. «Kolle D.»
Ροδάνθη	16.588	ὑπέστ. σημ. Μάλτας
Μαίρη Λ.	22.246	πρ. «Ἄλμι Σκάϋ»
Μαίρη Ν.	22.297	πρ. «Φιλία Γουαίηβ»
Μιχαήλ Κ.	51.172	πρ. «Μιχάλης»
Πάνορμος	10.104	πρ. «Πάραλος»
Αἰτζίαν Σῆ	53.964	ὑπέσ. σημ. Μπαχάμας
Ἀραγκόν	10.713	πρ. «Γρανάδα»
Ζεύς	87.667	ὑπέστειλε κυπριακή
Νιού Χόουπ	13.920	πρ. «Μπαρμπανῖκος»
Πόπη	19.564	πρ. «Πόπη Φ.»
Νικόλας Α.	16.387	πρ. «Νικόλαος Α.»
Πρεντάτορ	18.025	πρ. «Σηντιούτυ»
Φόρουμ Γκλόρυ	40.568	πρ. «Ocean Peace»
Σκάφη 29	855.718	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάμπρ	35.082	πρ. «Μπρής»
Αἰολίς	41.872	πρ. «Eoli»
Βόλος	10.340	πρ. «Φόρ Φλάγκς ΙΙ»
Σκάφη 3	87.294	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λεονόρ	9.100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία

Τουκουρούϊ	9.100	ναυπηγήθηκε Βραζιλία
Σκάφη 2	18.200	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀτλάντικ Πρίνσες	9.636	ὑπέστειλε κυπριακή
Φρίντον	14.584	πρ. «Domina»
Ἐντερπράϊζ	13.941	ὑπέστ. σημ. Σιγκαπούρης
Ἄνδρος Ἄϊλαντ	10.520	παρέμεινε στή δύναμη
Ἀρκάδι	4.097	πρ. «Bizan Maru»
Ἐξπρές	13.941	ὑπέστ. σημ. Σιγκαπούρης
Ζίμ Γιοκοχάμα	13.977	πρ. «Independence»
Ζίμ Ὀζάκα	13.941	πρ. «Liberty»
Κορεάν Σενάτορ	13.941	πρ. «Democracy»
Μπρίτις Σενάτορ	13.977	ὑπέστ. σημ. Σιγκαπούρης
Σέν Τζόν	11.168	πρ. «Μαρίτσα Πατέρα»
Θουρίγκια	12.963	πρ. «Κρήτη Πλάτινουμ»
Ἄφρικαν Γκλόρυ	6.096	πρ. «St. Paul River»
Ζίμ Κοπέρ	13.941	πρ. «Ἐντερπράϊζ»
Κρήτη Ἄμπερ	12.963	πρ. «Ἄλς Στρένγκθ»
Ναττάσσα ΙΙ	9.862	πρ. «Κορονέτ»
Σάννυ	3.482	πρ. «Rosengracht»
ISS Λός Ἀντζελες	13.941	πρ. «Μπρίτις Σενάτορ»
Ἄλς Στρένγκθ	12.863	πρ. «Κρήτη Ἄμπερ»
Ζίμ Γκουάμ	13.941	πρ. «Ἐξπρές»
Νικόλαος Λ.	11.159	πρ. «Μαρούλιο Κ.»
Πασίφικ Προσπέριτυ	5.777	πρ. «Freeway North»
Πάλ Φάλκον	9.835	πρ. «Lux Falcon»
Βαυαρία	12.963	πρ. «Κρήτη Γκόλντ»
Πελτρέϊντερ	1.270	πρ. «Lady Aalke»
Σκάφη 25	274.879	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σῆ Τρίμπιουτ	3.018	πρ. «Lindenwood»
Ζάντε Ρῆφερ	8.035	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Λισμπόα	2.577	πρ. «Mary Holyman»
Νόρθ Ἤστερν Μπρήζ	11.148	πρ. «Γκόλντεν Σουάν»
Ὄσεαν Ντόουβ	8.734	ὑπέστειλε κυπριακή
Πολικός	4.737	πρ. «Κλέα»
Χίος Γκρέϊς	8.064	πρ. «Μακρήφερ»
Χίος Ντίγκνιτυ	8.064	πρ. «Μακφρόστ»
Ἄλμπα	4.796	πρ. «Ἀλταίρ»
Κορφού Ρῆφερ	9.505	πρ. «Μάραθων Ρῆφερ»
Μαίρη Μ.	22.577	πρ. «Φιλία Σῆ»
Σοῦπερ Νόβα	9.498	πρ. «Linera»
Καπετάν Λεωνίδας	12.458	πρ. «Cuzco II»
Τζόϋ	10.801	πρ. «Βίκμαν»
Ἀριέλ	7.571	ὑπέστ. σημ. Μπαχάμας
Ἰόνιαν Ἀμπίσιον	9.964	πρ. «Arkas»
Ντίγκνιτυ	8.813	πρ. «Πάτμος»
Ὄσεαν Ἐξπρές	14.212.	πρ. «Κάρμεν Ἄλβα»
Παλλάς	7.890	ὑπέστ. σημ. Μπαχάμας
Νάξος	9.865	πρ. «Athens»
Πέππυ	1.183	πρ. «Πελίας»
Ἀριάνη Ι.	5.230	ὑπέστειλε κυπριακή
Μαρία Σ.	1.592	πρ. «Golden Fate»
Μαρίκα	5.580	πρ. «Ἅγ. Ματθαῖος»
Νάξος Ρῆφερ	6.738	πρ. «Νῆσος Νάξος»
Ἄθενς Ἐξπρές	6.326	ὑπέστειλε κυπριακή
Βίκτορυ Ρῆφερ	4.787	πρ. «Tropical Sea»
Νικίτι	1.999	πρ. «Sanr?a ÷ iz»
Σαρωνικός	8.915	πρ. «Φαίργουϊντς»
Αἰτζίαν Ντόλφιν	8.224	πρ. «Ἀλκυών»
Κάσσος Ρῆφερ	8.190	πρ. «Venture Reefer»
Μάρκ Κάρριερ	1.506	πρ. «Ἀπολλωνία XII»
Μονακό	2.602	πρ. «Βόγιατζερ»
Πάτμος Ρῆφερ	10.094	πρ. «Hanseatic Reefer»
Κατερίνα ΙΙ	1.532	πρ. «Ξένη Μ.»
Μῆλος Ρῆφερ	8.106	πρ. «Valiant Reefer»
Σκάφη 36	264.931	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γαλήνη	1.584	πρ. «Landing»
Ἔμπρες	8.187	ὑπ. σημ. Μπαχάμας
Σηγουένβ	1.503	πρ. «Granelero I.»
Πορταϊτισσα	963	πρ. «Ἔρικα»
Λάρα	1.924	πρ. «Μαστροκώστας»
Ποσειδών	2.292	πρ. «Bamburi»
Σκάφη 6	17.453	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαμοθράκη	25.000	ὑπό ναυπήγηση
Σκάφος 1	25.000	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὀβελίξ	31.715	ὑπέστειλε λιβεριανή
Εὖρος	24.310	ὑπέστειλε λιβεριανή
Πάουερ Βέντσιουρ Λ.	27.333	ὑπέστειλε λιβεριανή
Πῖς Βέντσιουρ Λ.	27.333	ὑπέστειλε λιβεριανή
Πράϊντ Βέντσιουρ Λ.	27.333	ὑπέστειλε λιβεριανή
Πρίμα Βέντσιουρ Λ.	27.333	ὑπέστειλε λιβεριανή
Πρόσπερ Βέντσιουρ Λ.	27.333	ὑπέστειλε λιβεριανή
Φερτίλιτυ Λ.	25.000	ὑπέστειλε λιβεριανή
Φρατέρνιτυ Λ.	25.000	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ἀτλάντικ Σάν	35.315	πρ. «Pacific Harmony»
Σκάφη 10	278.005	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φοῖνιξ	2.895	πρ. «Θῆτα Ἀργώ»
Γκάζ Πρόγκρες	2.475	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Σίμος	1.523	ὑπέστειλε ὀνδουριανή
Ἄλφα Σῆ	35.450	πρ. «Brisbane Sea»
Ἀργοναύτης	18.309	πρ. «Ἄσφαλντ Τσάμπιον»
Ἀστυπάλαια	17.485	παρέμεινε στή δύναμη
Γουόρλντ Προτέκτωρ	18.204	παρέμεινε στή δύναμη
Μαθράκι	17.485	παρέμεινε στή δύναμη
Νῆσος Δῆλος	64.631	πρ. «Liwo Venture»
Δαίδαλος	19.752	πρ. «Zamora»
Ἴκαρος	19.752	πρ. «Santiago»
Ἰλιάς	39.995	ὑπέστειλε κυπριακή
Ἄθλος	2.671	πρ. «Khalijiah»
Βιτίνα	60.930	πρ. «Μιχαήλ Κ.»
Καλιόπη	939	πρ. «Bahia II»

Καριμπού	33.914	πρ. «Βέντσιουρερ»
Κυδών	15.522	πρ. «Panavdoot»
Ὀλυμπιάδα	68.931	πρ. «Juan A. Lavalleja»
Σέριφος	988	πρ. «Smarga»
Σκάφη 19	441.851	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βασίλειος Χ.	1.423	πρ. «Rocas»
Βασίλειος XI.	1.599	πρ. «Pointe de Beuzec»
Γκάζ Σουέζ	1.598	ὑπέστ. παναμαϊκή
Σπύρο	12.847	πρ. «Ἀχιλλέα»
Νότρα	2.201	πρ. «Γκέϊλ»
Μαριάντ	12.079	πρ. «Gigi L.»
Ναυσικά	2.602	πρ. «Juliet»
Ἐνάλιος Πρωτεύς	12.079	πρ. «Μαριάντ»
Σκάφη 8	46.428	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅγιαξ Α.Σ.	23.074	ἐπωλήθη
Ἄρτεμις	11.982	μετ. «Ἀρτεμίσιον» (κ.)
Ἰλάγκα	15.688	μετ. «Sea Mozart» (κ.)
Νιέζερ Κίγκ	15.320	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νιέζερ Κουήν	15.320	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νιέζερ Πρίνς	15.320	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φερτίλιτυ Λ.	25.000	ὕψωσε λιβεριανή
Ὠκεανίς	24.500	μετ. «Trans Effort» (λ.)
Ἄλτας Α.Σ.	22.172	ἐπωλήθη ΕΣΣΔ
Μπάλκ Τρέϊνερ	32.129	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ἄρτεμις	23.193	μετ. «Ἄρτεμις Σ.Β.» (κ.)
Σκορπιός	19.166	μετ. «Κάσσανδρος» (κ.)
Δημητρός Κρητικός	21.426	ἐπωλήθη Ἰάπωνες
Ἀγιάννης	30.427	ἐπωλήθη Ἀ. Ἀνατολή
Ἕλλεσποντ Μάρινερ	36.237	μετ. «Bulk Explorer»
Θέκος	16.685	μετ. «Τζών Μ.» (ε.)
Ἰχθεῖς	19.166	μετ. «Νέστωρ» (κ.)
Ἰωάννης Ζαφειράκης	18.610	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Στάρ Κένταυρος	19.886	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βένι ΙΙ	16.993	ἐπωλήθη Σοβιετικούς
Ἐντιούρανς	22.208	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πάνκαρ Θεόδωρος	82.207	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Πατριώτης	25.000	ἐπωλήθη Δανούς
Σπύρος Α. Λαιμός	16.794	ἐπωλ. Γιουγκοσλαυΐα
Μπρίτις Σενάτορ	13.977	μετ. «JSS Λός Ἀντζελες» (ε.)
Ἀλκμάν	14.530	ἐπωλήθη Ἰνδούς
Ἕλλεσποντ Νιέαριγκ	16.605	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἕλλεσποντ Νιηφάϊαντ	16.605	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καπετάν Χάλαρης	9.918	μετ. «Χαφνία» (κ.)
Κύπανδρος Α.Σ.	23.596	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Στένα Τράστ	32.292	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δανάκος	20.608	ἐπωλήθη Κινέζους
Ὀλύμπικ Λίμπερτυ	14.644	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Πύρρος	14.072	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χεριτέϊτζ	39.366	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ἀμεθυστ	13.889	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Θεοφανώ	14.584	μετ. «Μαρίνος Κ.» (ε.)
Ποντοκράτης	15.852	ὕψωσε κυπριακή
Καπετάν Γιάννης	15.819	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Χ.Α. Μαργαρώνης	22.629	ἐπωλήθη Σοβιετικούς
Σκάφη 40	867.489	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκραίτσιαν Λήτζεν	22.915	μετ. «Ἕλλη» (μ.)
Ἐλμίνα	54.857	διάλυση Σαγκάη
Ἰόνιαν Ἔμπρες	14.569	ἐπωλήθη διάλυσ
Ἰόνιαν Κάρριερ	15.498	μετ. «Μαστρογιώ Β. (κ.)
Τζών	13.857	μετ. «Ὅμνιουμ Πράϊντ» (κ.)
Ἀδελφότης	30.486	μετ. «Ἀδελφή Σ
Λάκ Π.	9.118	διάλυση Καράτσι
Νιέζερ Γουΐν	14.523	ἐπωλήθη Ἀ. Ἀνα
Γλαῦκος	16.229	ἐπωλήθη ἀλλοδα
Εὐρύαλος	10.713	μετ. «Γρανάδα» (κ
Ζυγός	19.166	μετ. «Λαίλαψ» (κ.)
Ταῦρος	17.646	μετ. «Λάχεσις» (κ.
Αἰόλιαν Κάρριερ	16.715	μετ. «Marina Mist
Δάφνη	19.451	μετ. «Χώκ» (κ.)
Μαρίτσα	29.324	ἐπωλ. ἀλλοδαπού
Ὀλύνθια	11.946	μετ. «Olyo» (π.)
Ὀρέστια	11.946	ἐπωλήθη
Παπαφώτης	16.640	μετ. «David L.» (λ.
Ἀργώ Γιούνιον	31.279	ἐπωλήθη ἀλλοδα
Γκραίτσιαν Σπίρι	22.912	μετ. «Ὅμερ» (κ.)
Δίδυμοι	19.166	μετ. «Πελίας» (κ.)
Κοντινένταλ Κάρριερ	14.764	μετ. «Amos» (π.)
Τοξότης	19.166	μετ. «Ἕκτωρ» (κ.)
Ὑδροχόος	19.166	μετ. «Χέρκουλες»
Ἀτλάντικ Σῆμαν	15.056	μετ. «Ἰωάννα Κ.»
Βικτώρια ΙΙ	12.005	ὁλική ἀπώλεια
Ἀριάδνη	45.678	ἐπωλήθη διάλυση
Σαξέσορ ΙΙΙ	16.993	ἐπωλ. Σοβιετικούς
Ὑβόννη	13.858	ἐπωλήθη Χιλή
Φλοῖσβος	19.747	μετ. «Ἀΐβορυ» (κ.)
Ἄλμι Σκάϋ	22.246	μετ. «Μαίρη Λ.» (ε
Ἀντιόχεια	11.931	μετ. «Antio» (π.)
Ἄρης	15.119	μετ. «Ἐλούντα Μ
Γεώργιος Σ. Ἐμπειρίκος	19.162	ἐπωλήθη ἀλλοδα
Δίας	16.379	ἐπωλήθη ἀλλοδα
Ἑλένη ΙΙ	35.716	ἐπωλήθη ἀλλοδα
Μαριλύ	16.269	διαγράφεται
Μιχάλης	55.204	μετ. «Μιχαήλ Κ.»
Παρθενών	33.991	μετ. «Transocean»
Τζίμιλτα	16.275	ὕψωσε κυπριακή
Φιλία Γουαίηβ	22.297	μετ. «Μαίρη Ν.» (ε
Γουέστερν Γεώργιος	22.494	ἐπωλήθη διάλυση
Καρολίνε Π.	13.324	μετ. «Ἀρκαδία» (Μ
Ἀλμάρ	10.373	μετ. «Ἅγις Νικόλα (κ.)
Γκούντ Φαίηθ	15.646	μετ. «Σίλβερ Φαίηθ
Θεοκυήτωρ	69.904	ἐπωλήθη Νορβηγ
Κύθηρα	13.870	μετ. «Φλάγκ Μέρτσαντ» (π.)
Πόπη Φ.	19.564	σωστό ὄνομα «Πόπ
Κέϊτ Σάν	62.311	ἐπωλήθη Χόγκ Κόν
Μιχαήλ Κ.	51.172	ἐπωλήθη Νορβηγ
Μπαρμπανίκος	13.686	μετ. «Νιού Χόουπ»
Νικόλαος Α.	16.387	μετ. «Νικόλας Α.»
Στάντ Ἀρντ Ἀρντορ	39.403	ἐπωλήθη Νορβηγ
Σκάφη 53	1.209.112	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέρα	20.806	μετ. Σ.Β. Ἑπτά» (μ)
Βιολέττα	15.738	ὕψωσε σημ. Μάλτ
Μπρήζ	35.082	μετ. «Σάμπρ» (ε.)
Σάμπρ	35.082	διάλυση Ταϊβάν
Φόρ Φλάγκς ΙΙ	10.340	μετ. «Βόλος Ι» (ε.)
Αἰολίς	41.872	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφη 6	158.920	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άϊρηνς Ν'άϊμον'	10.714	ὕψωσε κυπριακή
Έναρξις	3.343	διαγράφεται
Άγγελική	6.217	ἐπωλήθη
Τιτίκα Χαλκούση	9.437	μετ. «Catherine V» (Μπχ.)
Άλιάς	4.180	διαγράφεται
Κάπταιν Στέφανος	10.372	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κρήτη Πλάτινουμ	13.100	μετ. «Θουρίγκια» (ε.)
Λέανδρος	30.644	ὕψωσε κυπριακή
Λῶρενς Μ.	42.105	διαγράφεται
Άλς Στρένγκθ	12.963	μετ. «Κρήτη Άμπερ»
Άλτις	11.000	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Άμαζών	10.966	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Έντερπράϊζ	13.941	μετ. «Ζίμ Κόπερ» (ε.)
Έναρξις	11.083	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λίτσα	6.228	ἐπωλ. Ἄπω Ἀνατολή
Ἀμάρανθος	10.996	ἐπωλ. Ἄπω Ἀνατολή
Βίκτωρ	9.960	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βούλκαν	9.989	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ἔξπρές	13.941	μετ. «Ζίμ Γκουάμ» (ε.)
Κρήτη Ἄμπερ	12.963	μετ. «Ἄλς Στρένγκθ»
Πρόγκρες Ἀτλάντικ	6.300	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ράμπλα Τζούνιορς	5.802	ἐπωλ. Νοτιοκορεάτες
Σάν Τζών	10.600	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάν Τζών	9.077	ἐπωλήθη
Λίνενβελς	12.958	ἐπωλήθη Ἰρανούς
Μαριάννα	5.700	μετ. «Arianna» (π.)
Πανελής Καλλίκης	11.961	μετ. «Alexanders Strength» (π)
Δημητρός	12.498	ὕψωσε κυπριακή
Κρήτη Γκόλντ	13.100	μετ. «Bayar?ia» (ε.)
Σκάφη 29	342.138	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζίμ Τριέστη	11.856	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σῆ Λόρντ	9.793	διάλυση Ταϊβάν
Φαέθων	11.502	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φλάγκ Τρέϊντερ	7.201	μετ. «Φιλία» (λ.)
Γκόλντεν Σουάν	11.148	μετ. «Νόρθ Ἤστερν Μπρήζ» (ε.)
Κρατῖνος ΙΙ	6.084	μετ. «Zodiac» (π.)
Μακρῆφερ	8.065	μετ. «Χίος Γκρέϊς» (ε.)
Μακφρόστ	8.064	μετ. «Χίος Νίγκντυ»
Ναάσσα Ι.	9.773	ξένα συμφέροντα
Νεώτης	9.082	μετ. «Νέος» (κ.)
Τοξότης	9.082	μετ. Τόξα» (κ.)
Ζίμ Πειραιᾶς	11.856	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ζίμ Σίδνεϋ	13.098	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάστωρ	12.059	μετ. «Κασμόρα» (κ.)
Κράφτσμαν	10.063	διαγράφεται
Μάραθων Ρῆφερ	9.505	μετ. «Κόρφου Ρῆφερ»
Μίνι Λένς	1.557	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μίνι Λήφ	1.584	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρῆζεν' Σκάϋ	15.769	ἐπωλήθη διάλυση
Στέφανος Βεργώτης	8.953	ἐπωλήθη Κίνα
Τσίλλυ	6.680	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φιλία Σῆ	22.577	μετ. «Μαίρη Μ.» (ε.)
Φρόστυ	6.680	μετ. «Ace Frosty» (μ)
Εἰρήνη Φ.	2.985	ἐπωλ. Ἰταλούς διαλυτές
Μπράβο Τζούλιετ	9.085	ὑψ. σημ. Ὀνδούρας
Νέϊβυ Πρόγκρες	1.997	μετ. «Ἄννα Χ.» (μ.)
Νέλα	12.259	διάλυση Φορμόζα
Σίλβερ Κλάουντ	8.981	ἐπωλήθη Πακιστάν
Κλάουντ	8.981	ἐπωλήθη Πακιστάν
Τροπικάνα	1.580	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάρμεν Ἄλβα	14.212	μετ. «Ὅσεαν Ἐξπρές»
Καρμενσίτα	6.900	μετ. «Χόλκαν Μάας»
Λεντάλάντικ	10.618	μετ. «Ἀτλάντικ Μπαίη» (μ)
Μαρηγώ Κ.	9.800	μετ. «Μανώλης» (κ.)
Πάτμος	8.813	μετ. «Νίγκντυ» (ε.)
Ἁγία Μαρίνα	12.374	διάλυση Ταϊβάν
Σάν Τζώρτζ	9.084	ὕψωσε κυπριακή
Ἅγιος Γεράσιμος	8.978	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πελλίας	1.183	μετ. «Πέππυ» (ε)
Κράτων	7.427	ἐπωλήθη Γιουγκοσλαυΐα
Παναγία Σπηλιανή	4.995	μετ. «Iron Will» (π.)
Ἁγ. Μαθαῖος	5.580	μετ. «Μαρίκα» (ε.)
Ἀναγγελ Χάρμονυ	12.348	μετ. «Χάρμονυ Ι.» (μ.)
Ἀντζελμάρ	6.666	ὕψωσε σ. Μπαχάμας
Καβαδίας Ν.	9.810	μετ. «Μαραμπού» (κ.)
Λυδία ΙΙ	10.008	διαγράφεται
Νορθήστερν Μπρήζ	11.148	ὑψ. σημ. Μάλτας
Σίλβερ Αθενς	9.948	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκούντ Λάκ	12.463	ἐπωλ. Ἄπω Ἀνατολή
Ἐλίζα	6.008	μετ. «Ἐλευθέριος Σ.» (π.)
Λεμάν	2.953	μετ. «Λίνα» (Ὀνδ.)
Πόπη	5.084	ἐπωλήθη Κινέζους
Σανράϊζ	1.999	μετ. «Νικίτα» (ε.)
Ἀλκυών	8.224	μετ. «Αἰτζίαν Νόλφιν» (ε.)
Βόγιατζερ	2.602	μετ. «Μονακό» (ε.)
Γεώργιος Χ.	6.685	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἑλλένικ Σῆ	11.201	μετ. «Ζίμ Μέλμπουρν» (ε.)
Ὅσεαν Ἐξπρές	14.212	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σιδών	2.202	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀπολλωνία XII	1.506	μετ. «Μάρκ Κάρριερ»
Κίμωλος ΙΙ	2.963	διαγράφεται
Μάουντ Πάρνης	1.262	μετ. «Hatzvi» (κ.)
Μπιάνκα Λ.	9.771	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 62	507.945	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελ Γκάουσος	2.091	ἐπωλήθη διάλυση
Νόρθ Γιουαίηβ	7.701	διαγράφεται
Εὐρώπη	8.222	διάλυση Κίνα
Ναάλια Κ.	3.577	ἐπωλήθη διάλυση
Ρέγκιουλους Στάρ	3.985	διάλυση Γκανάνι
Πειρόλα 141	1.593	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πειρόλα 144	1.594	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πειρόλα 145	1.594	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σαρωνικός Γκάλφ	9.001	διαγράφεται
Φραέρνυ	9.464	διάλυση Γκανάνι
Ἀνβέσιουρ Ι.	5.383	ἐπωλήθη διάλυση
Θεοσκέπαστη	3.749	διάλυση Πειραιᾶ
Ἑλένη	1.995	ἐπωλήθη διάλυση
Καπτάν Κώστας	8.313	ἐπωλήθη διάλυση
Μαρία Μ.	5.807	μετ. «Sea Coral» (Ὀν.)
Σκάφη 15	74.069	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἐλεονώρα Μ.	66.942	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μεέωρα	43.957	ὕψωσε λιβεριανή
Φραέρνυ Λ.	25.000	ὕψωσε λιβεριανή
Φρένσιπ	48.938	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βέγκα	18.643	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ταῦρος	18.707	ἐπωλήθη Νορβηγούς

Ἀναγγελ Γκρέη νες.....	41.390	ὁλική ἀπώλεια
Σκάφη 7.....	263.577	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἠλέκτρα.....	54.719	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἰνώ.....	1.599	βυθίσθηε Μονρόβια
Μίνι Λίλακ.....	1.598	μετ. «Ρόουζ» (Ὀνδ.)
Μονεμβασιά.....	61.172	ὑψωσε λιβεριανή
Βορρᾶς.....	31.464	διάλυση Τουρκία
Ταν[illegible].....	4.525	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀσφαλν[illegible] Τσάμπιον.....	18.309	μετ. «Ἀργοναύτης»
Εἰρήνη.....	68.157	ἐπωλήθη Φινλανδούς
Ἀκουάριους.....	19.869	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἰάσων.....	64.739	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μίνι Λόττους.....	1.591	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φοῖνιξ.....	2.895	διαγράφεται
Νῆσος Δῆλος.....	64.631	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Λητώ.....	71.764	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Βένσι Φουρερ.....	38.178	μετ. «Καριμπού» (ε.)
Μιχαήλ Κ.....	60.930	μετ. «Βιτίνα» (ε.)
Νῆσος Σέριφος.....	44.699	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κρήτη.....	34.169	ἐπωλ. Απω Ἀνατολή
Ἐλίτ.....	60.657	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ὀλύμπικ Νορήμ.....	18.204	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ὀλύμπικ Ρέϊνμπο[illegible].....	43.744	μετ. «Mobil Venture»
Σκάφη 21.....	767.613	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὀνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀχιλλέ[illegible].....	13.017	μετ. «Σπύρος» (ε.)
Γκέϊλ.....	2.201	μετ. «Νύρα» (ε.)
Βικτόρια.....	9.116	ὁλική ἀπώλεια
Ἀδριατική.....	30.648	διάλυση Μπαγκλαντές
Δωδώνη.....	11.313	διάλυση Μπαγκλαντές
Σπύρος.....	12.847	ὑψ. σημ. Μάλτας
Θερμάνα.....	26.174	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 7.....	105.316	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση κατά 75 πλοῖα καί συνολική ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 1.247.698 τον. γκρός, ἡ ὁποία μᾶς δίνει τή σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σέ φορτηγά, μπάλκ κάρριερς καί δεξαμενόπλοια ἀνω τῶν 1.000 τον. γκρός, ἀπό:

935 σκάφη, 19.759.053 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 22 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 887.439 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	3	τ.γκρός	73.248
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	6	»	135.045
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	1	»	11.003
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	4	»	124.732
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	8	»	543.411
Σύνολο σκάφη.....	22	»	887.439

Οἱ διαγραφές ἐξάλλου ἀνῆλθαν σέ 34 σκάφη, 830.492 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	10	τ.γκρός	263
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	7	»	245
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	2	»	16
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	5	»	50
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	9	»	224
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	1	»	30
Σύνολο σκάφη.....	34	»	830

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρ

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέν Ἄϊλαντ.....	9.909	πρ. «Cobelt Island
Μαρίνα Λ.....	30.831	πρ. «Probo Britt»
Σίλιμνα	32.508	πρ. «Ὄλυμπος Κ.»
Σκάφη 3.....	73.248	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεομήτωρ.....	31.585	πρ. «Amak»
Φιλία.....	7.201	πρ. «Φλάγκ Τρέϊντ
Πόντος.....	35.840	πρ. «Gesalina»
Πριναρίτης.....	10.339	πρ. «Γιούνιον»
Ἴναχος.....	25.045	πρ. «Palermo»
Ἰσμένιος.....	25.035	πρ. «Pisa»
Σκάφη 6.....	135.045	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θαλασσινή Μάνα.....	11.003	πρ. «Θαλασσινή Ἰδ
Σκάφος 1.....	11.003	

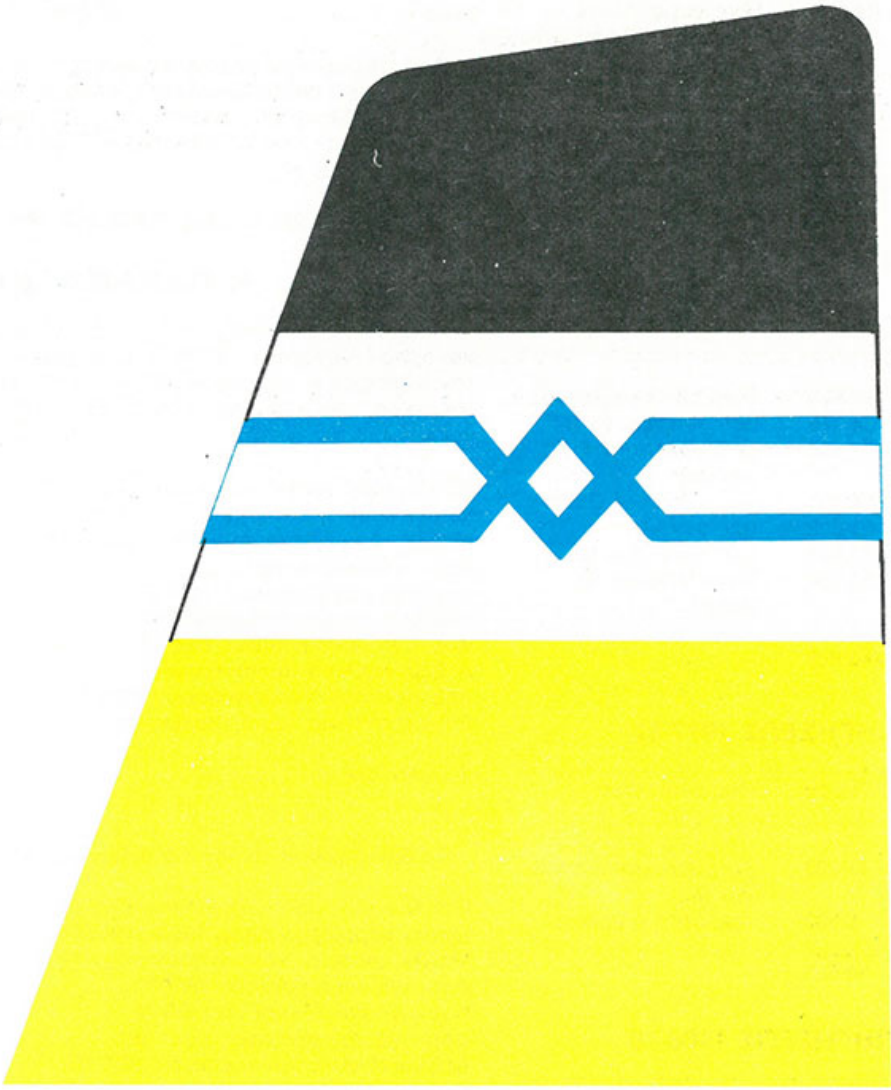
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μετέωρα.....	43.857	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φερτίλιτυ Λ.....	25.000	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φρατέρνιτυ Λ.....	25.000	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μεταξάτα.....	30.875	πρ. «Viking Chief»
Σκάφη 4.....	124.732	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μονεμβασιά.....	61.183	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κατερίνα Π.....	17.218	πρ. «Mercator»
Ἄξων.....	98.905	πρ. «Golar Kansai»
Ἄργος.....	98.905	πρ. «Golar Kanto»
Ἰλλινόϊς.....	137.854	πρ. «Licorne Ocean

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



Εὐχόμαστε

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

Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

Ἔλλεσποντ Σερένιτυ....	39.995	πρ. «Alliance»
Πρεστίζ.....	40.632	πρ. «Gladys»
Νιούτον Πρίνσες.....	48.719	πρ. «Lily H.»
Σκάφη 8.....	543.411	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλεξάνδρεια.....	15.894	ὕψωσε ἑλληνική
Γρέγος.....	30.326	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἐξέκιουτιβ.....	19.253	ξένα συμφέροντα
Καμάρα.....	36.112	ἐπωλήθη Κινέζους
Κόρυ.....	33.508	ξένα συμφέροντα
Ὄστρια.....	36.247	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καλλιόπη ΙΙ.....	17.066	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὄλυμπος Κ.....	33.508	μετ. «Σίλιμνα» (λ.)
Ἄρκο Στάρ.....	10.288	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρίνα Λ.....	30.831	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 10.....	263.034	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νιόβη.....	65803	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Πέταλον.....	34.715	μετ. «Μέναλον» (ε.)
Θαλασσινή Εὐχή.....	37.650	μετ. «Θαλασσινή Χαρά» (κ.)
Κέϊπ Ἀντίμπες.....	14.651	μετ. «Pearl of Dubia»
Πεντέλη.....	57.802	ὕψωσε ἑλληνική
Βίνε Ντρόπ.....	19.654	μετ. «Wei Lik» (π.7
Σῆ Χόρς.....	15.534	μετ. «Ἀθλοφόρος» (Μπχ.)
Σκάφη 7.....	245.809	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θαλασσινή Ἰδέα.....	11.003	μετ. «Θαλασσινή Μάνα» (λ.)
Σίλβερ Μέντ.....	5.500	τεκμαρτή ἀπώλεια
Σκάφη 2.....	16.503	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Σουΐφτ.....	5.746	μετ. «Victoria Idowu»
Ἀμαντέους.....	12.969	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπελλγκάλφ.....	9.441	μετ. «Nicola» (λ.)
Φαίργουϊντς.....	8.915	μετ. «Σαρωνικός» (ε.)
Σή Χάρβεστ.....	13.079	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 5.....	50.150	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὄβελιξ.....	31.714	ὕψωσε ἑλληνική
Εὖρος.....	24.310	ὕψωσε ἑλληνική
Πασίφικ Χάντερ.....	18.736	διαγράφεται
Πάουερ Βέντσιουρ Λ.....	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Πῖϊς Βέντσιουρ Λ.....	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Πράϊντ Βέντσιουρ Λ.....	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Πρόσπερ Βέντσιουρ Λ...	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Φερτίλιτυ Λ.....	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Φρατέρνιτυ Λ.....	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 9.....	224.760	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριπρίμα.....	30.236	μετ. «Al Sharifa» (αἰ
Σκάφος 1.....	30.236	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση στόν ἀρ
μό τῶν σκαφῶν κατά 12 μονάδες, ἀλλά ἀντίθετα ἡ συνολική χωρη
κότητα αὐξήθηκε κατά 56.947 τον. γκρός, μέ ἀποτέλεσμα ἡ σημε
νή δύναμη τοῦ ὑπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ἑλληνόκτητου στόλου
διαμορφώνεται σέ:

183 σκάφη, 7.835.258 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Μειωμένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση σέ σύγκριση μέ τό 1987, σ
παναμαϊκό νηολόγιο καθώς οἱ ἐγγραφές ἦσαν 64 σκάφη, 802.5
τον. γκρός καί οἱ διαγραφές 68, συνολικῆς χωρητικότητας 1.207.0
τον. γκρός. Ἀποτέλεσμα ἦταν ἡ μείωση τῆς δύναμης κατά 4 σκά
καί 404.493 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	10	τ.γκρός	239.6
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	5	»	74.5
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	22.1
Φορτηγά νεότευκτα.....	1	»	4.9
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	6	»	59.9
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	21	»	137.7
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	2	»	6.7
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	6	»	38.7
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	11	»	192.3
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.	1	»	25.6
Σύνολο σκάφη.....	64	»	802.5

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ὡς ἀκολουθώς:

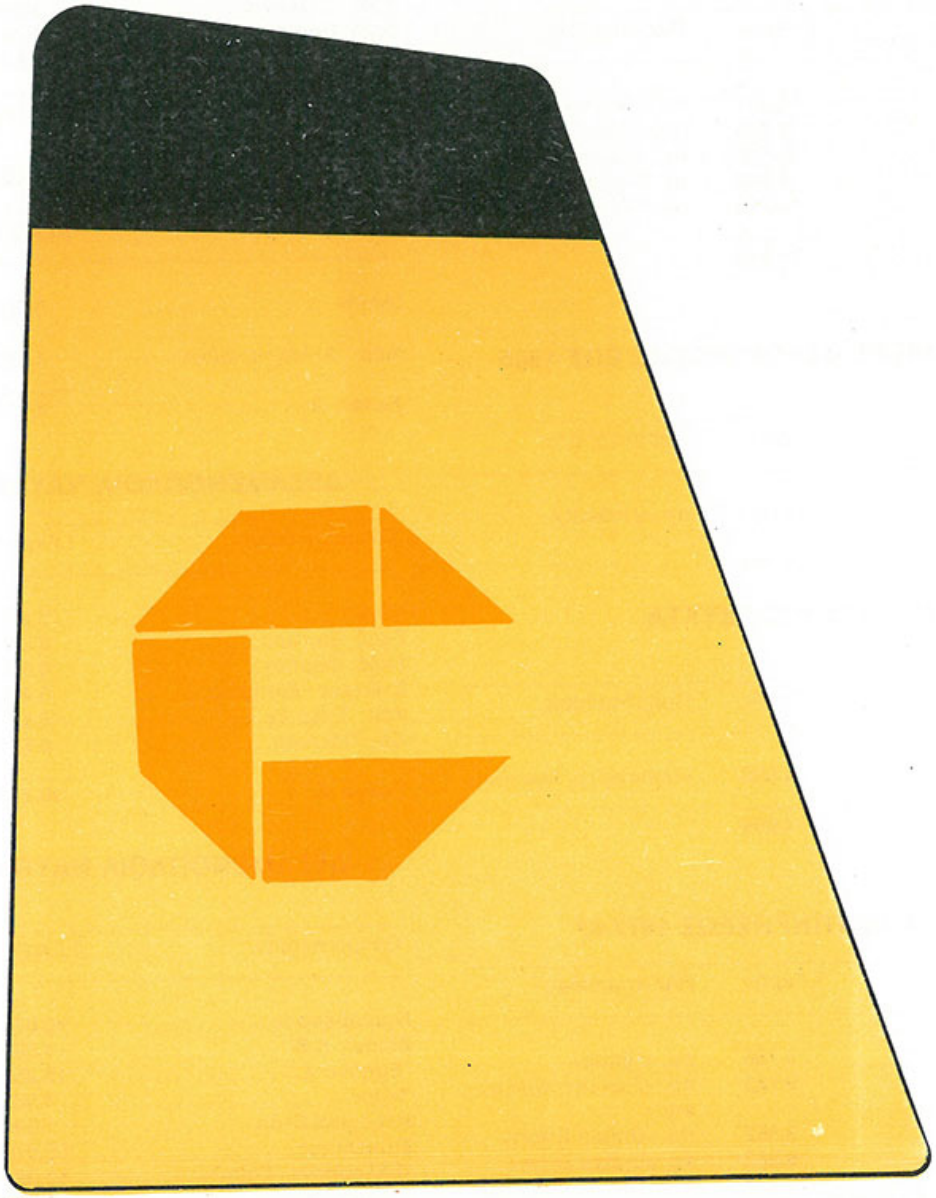
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	12	τ.γκρός	273.9
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	18	»	345.5
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	54.7
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	1	»	11.8
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	16	»	147.1
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	6	»	19.5
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	3	»	33.7
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	6	»	286.2
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.	3	»	34.2
Σύνολο σκάφη.....	68	»	1.207.0

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκο
λούθως:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ριζάλ.....	39.562	πρ. «Wywurry»
Τροπικάνα.....	14.397	πρ. «Μπαχιάνα»

ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ
ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΙΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΜΑΣ
ΕΥΧΟΜΑΣΤΕ ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Έσπερία	22.629	πρ. «Έσπεράνσα»
Ύπαπαντή	15.953	περ. «Singa Wilrider»
Φάνης	15.901	πρ. «Celtic Sea»
Γκόλντεν Μιζουσίμα	24.850	πρ. «Fofoa»
Γκόλντεν Πρίνσες	21.193	αγορά από Ιάπωνες
Όλύμπικ Μέντωρ	17.879	πρ. «Πατρίτσια Ρ.»
Τζών Γοργίας	21.926	πρ. «Maya»
Φοίνιξ	45.330	πρ. «Παμίτ»
Σκάφη 10	239.620	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πόλλουξ Ι.	16.247	πρ. «Πόλλουξ»
Ιωάννα Κ.	15.608	πρ. «Ατλάντικ Σήμαν»
Ρούμπυ Ι.	22.626	πρ. «Sabiha»
Χίος Στάρ	4.940	πρ. «Τύχη»
Ελούντα Μπαίη	15.119	πρ. Άρης
Σκάφη 5	74.540	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊντήαλ Γκάβελ	22.181	πρ. «Πυθεύς»
Σκάφος 1	22.181	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Ελλένικ	4.999	ναυπηγείται Ακίτσου
Σκάφος 1	4.999	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ατλάντικ Ι.	9.786	πρ. «Έπος»
Ατλάντικ ΙΙ.	9.783	πρ. «Γιάννης Χαλκούσης»
Ατλάντικ ΙΙΙ.	9.282	πρ. «United Effort»
Ατλάντικ IV.	9.282	πρ. «United Drive»
Άδωνις	9.833	πρ. «Γκούντ Κάπταιν»
Αλεξάντερς Στρένγκθ.	11.961	πρ. «Παντελής Καλλίκης»
Σκάφη 6	59.927	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίλυ	8.799	πρ. «Josef Roth»
Μπλού Στάρ	3.956	πρ. «Τσίντα»
Εύπο Άγκπύρ	6.499	πρ. «Mara»
Άνεμη	9.952	πρ. «Γκόλντεν Γιούνιτυ»
Εύπο Άγκφρέμ	6.499	πρ. «Franka»
Καμέλλια	19.476	πρ. «Akaishi Maru»
Χίος Φαίηθ	6.166	πρ. «Ελπίδα»
Λόρντ Βενκάτα	9.079	πρ. «Λιμπερέϊτορ Α
Φρίο Αδριάτικα	8.034	πρ. «Condora»
Φρίο Λάς Πάλμας	2.863	πρ. «Antarctic Star»
Λέτζεντ	3.864	πρ. «Leplan»
Αγγελική Κ.	11.069	πρ. «Έλλεν Γ.»
Ελευθέριος Σ.	5.989	πρ. «Eliza»
Ζωή Χ.	10.182	πρ. «Αγία Μαρκέλλ
Λόρα	6.617	πρ. «Όρεγκαν»
Φαίρμαιϋ	4.572	πρ. «Άλκα»
Φρίο Καρίμπικ	3.699	πρ. «Rose Mallow»
Φρίο Όλύμπικ	2.987	πρ. «Taihaku Maru»
Φρίο Όσεάνικ	3.563	πρ. «Osaka Reefer»
Φρίο Πασίφικ	1.261	πρ. «Freezer Leva»
Φρίο Ποσειδών	2.662	πρ. «Cherry Island»
Σκάφη 21	137.788	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλπίν	5.060	πρ. «Μπραζίλιαν Στάρ»
Φρίο Ατλάντικ Οϋνο	1.652	πρ. «Φρίο Ατλάντικ»
Σκάφη 2	6.712	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χέγκ	5.266	πρ. «El Progresso»
Γκάζ Βίκτορυ	8.096	πρ. «Marksman»
Γκάζ Φαρήστ	8.903	πρ. «Pladjol»
Στέϊνλες Έμπερορ	3.405	πρ. «Golden Pioneer»
Χέμ Ένερτζυ	6.521	πρ. «Helice»
Χέμ Πάϊονηρ	6.521	πρ. «Admiral Cabral»
Σκάφη 6	38.712	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πριμαβέρα ΙΙ.	40.675	πρ. «Ντάϊμοντ»
Είρήνη Λ.Β.	4.993	πρ. «Tenko»
Έμπονυ Ι.	15.252	πρ. «Nobility»
Ίκάρι	4.985	πρ. «Tentaku»
Ντουμπάϊ Στάρ	1.599	πρ. «Ρέϊμποου»
Σιμπέλιους	55.878	πρ. «Οχάϊο»
Έλλεσποντ Σπίριτι	53.321	πρ. «Ακτίβιτυ Πρίνς»
Στέϊνλες Κίγκ	1.596	πρ. «Berlin»
Στέϊνλες Πρίνς	4.835	πρ. «President Delcout»
Χέμ Γιούνιτυ	4.697	πρ. «Euclide»
Χέμικαλ Τρέϊντερ	4.563	πρ. «Pole Star»
Σκάφη 11	192.394	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμπού Ντάμπι Στάρ	25.649	πρ. «Εύα Π.»
Σκάφος 1	25.649	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπαχιάνα	14.397	μετ. «Τροπικάνα» (π.)
Γκόλντεν Σάν	20.328	μετ. «Άργώ Έξπλόρερ» (ε.)
Νούρα	36.223	έπωλήθη Ίνδούς
Γκόλντεν Λάκ	11.733	ύψωσε Έλληνική
Έρνη	15.178	μετ. «Κοράλ» (κ.)
Έσπεράνσα	22.980	μετ. «Έσπερία» (π.)
Βαμμάντ Γουαίηβ	16.623	ύψωσε κυπριακή
Όλύμπικ Ντίγκνιτυ	17.879	ύψωσε έλληνική
Παμίτ	45.330	μετ. «Φοίνιξ» (π.)
Πατρίτσια Ρ.	17.879	μετ. «Όλύμπικ Μέντωρ» (π.)
Ριζάλ	39.562	ύψωσε σημ. Φιλιππίνων
Όλύμπικ Φοίνιξ	15.844	ύψωσε Έλληνική
Σκάφη 12	273.956	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξάντερ Τζούνιορ	16.048	διάλυση Καοσιούγκ
Σάουθ Σή	17.541	μετ. «Σάουθ Στάρ» (κ.)
Άγία Θαλασσίνη	8.349	μετ. «Σεβαστή» (Μπχ.)
Άγία Μαρίνα	15.110	μετ. «Άχραντη» (κ.)
Κέν Σή	9.288	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πηλεύς	21.174	διάλυση Φορμόζα
Άλίκη	9.943	μετ. «Άκουάριους» (μ.)
Καπετάν Ήλίας	53.209	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πολυδεύκης	11.870	ύψωσε έλληνική
Σκίππερ Ι.	14.474	έγκαταλείφθηκε
Ναβιγκέϊτορ	10.250	μετ. «Έξπλορίτας» (κ.)
Τύχη	6.415	μετ. «Χίος Στάρ» (π.)
Έλντόρα	35.030	έπωλήθη διάλυση
Λαίδη Λάϊκ	13.160	ξένα συμφέροντα
Μαρίκα Π.	45.500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κάστωρ	21.754	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βέλος Ι.	15.981	ύψωσε κυπριακή
Μπάσμα	20.480	έπωλήθη Κινέζους
Σκάφη 18	345.582	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άχιλλεύς	16.154	διάλυση Ταϊβάν
Πυθεύς	22.181	μετ. «Άϊντήαλ Γκάβελ» (π.)
Ντάϊμοντ	16.405	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 3	54.740	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ν. Ι. Πατέρας	11.850	μετ. «Εύαγγελία Πετράκη (κ.)
Σκάφος 1	11.850	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγλαΐα 7	8.944	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρέα	9.025	έπωλήθη Νορβηγούς
Φρίο Άρκτικ	9.339	μετ. «Reefer Uraba» (Μπχ.)
Γκόλντεν Γιούνιτυ	11.148	μετ. «Άνέμη» (π.)
Σανράϊζ Άλφα	4.661	έπωλήθη
Έλπίδα	6.166	μετ. «Χίος Φαίηθ» (π.)
Λιμπερέϊτορ	9.079	μετ. «Λόρντ Βενκάτα» (π.)
Τίμιος Σταυρός	8.987	μετ. «Σαίντ Άντρέας» (κ.)
Άγία Μαρκέλλα	10.182	μετ. «Ζωή Χ.» (π.)
Έλεν Γ.	11.069	μετ. «Άγγελική Κ.» (π.)
Σαμτζών Γκόβερνορ	11.506	έπωλήθη Χόγκ Κόγκ
Σαμτζών Πάϊονήρ	11.506	έπωλήθη Χόγκ Κόγκ
Χάρμονυ 1	8.825	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μαρίτσα Σκηνίτης	13.687	έπωλήθη άλλοδαπούς
Εύπο Άγκσπυρ	6.499	όλική άπώλεια
Εύπο Άγκφρέμ	6.499	όλική άπώλεια
Σκάφη 16	147.122	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νικόλας Π.	5.998	έπωλήθη διάλυση
Θάρρος	3.293	έπωλήθη διάλυση
Μαρπέσσα	5.916	μετ. «Μήλος Χ.» (Κεϋλ.)
Μπάϋρον	1.460	έπωλήθη διάλυση
Γλαύκη Ρήφερ	1.265	ύψωσε σημ. Άγ. Βικέντιου

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

Φρίο 'Ατλάντικ.....	1.652	μετ. «Φρίο 'Ατλάντικ Οὔνο» (π.)
Σκάφη 6.....	19.584	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Καρίμπιαν.....	3.999	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκάζ Πασίφικ.....	4.764	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πρίμα Βέντσιουρ Λ.....	25.000	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 3.....	33.763	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπλούγουωτερ.....	53.226	διάλυση Ταϊβάν
'Ακτίβιτυ Πρίνς.....	61.300	μετ. «Ἔλλεσποντ Σπίριτ» (π.)
Γκάζ Πρόγκρες.....	2.691	ὕψωσε ἑλληνική
'Οχάϊο.....	55.878	μετ. «Σιμπέλιους» (π.)
Στιλίκον.....	103.176	διάλυση Ταϊβάν
'Αλεξία ΙΙ.....	9.943	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 6.....	286.214	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Σουέζ.....	1.598	ὕψωσε 'Ελληνική
Κάπταιν Γρέγος.....	10.993	ἐπωλήθη διάλυση
'Αγάπη.....	21.613	διάλυση 'Ινδία
Σκάφη 3.....	34.204	

'Από τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε νέα μείωση τῆς δύναμης κατά 4 σκάφη καί τῆς χωρητικότητας κατά 404.493 τον. γκρός. Ἔτσι ἡ σημερινή ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό τήν ΠΑΝΑΜΑ'Ι'ΚΗ σημαία εἶναι:

396 σκάφη, 4.302.940 τον. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τά ἐγγραφέντα στό κυπριακό νηολόγιο, πλοῖα ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀνῆλθαν τό 1988 σέ 174, συνολικῆς χωρητικότητας 3.781.904 τον. γκρός καί τά διαγραφέντα στήν ἴδια περίοδο ἦταν 128, συνολικῆς χωρητικότητας 2.321.029 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	25	τ.γκρός	464.873
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	83	»	1.814.239
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	12	»	124.581
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	40	»	457.356
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	2	»	166.035
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	12	»	754.820
Σύνολο σκάφη.....	174	»	3.781.904

Τά διαγραφέντα τήν ἴδια περίοδο ἦταν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	9	τ.γκρός	211.619
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	48	»	864.893
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	20.206
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	8	»	9
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	33	»	24
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	8	»	2
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	2	»	4
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	18	»	78
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.	1	»	2
Σύνολο σκάφη.....	128	»	2.32

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίκτορυ.....	10.411	πρ. «Victorious»
'Ελπίς.....	7.363	πρ. «Star Jay»
'Ανδρέας Π.....	17.001	πρ. «Patricia Trad
'Αρτεμίσιον	11.989	πρ. «Ἄρτεμις»
Γεώργιος Λ.....	9.178	πρ. «Great Ocean
Κόραλ.....	15.178	πρ. «Ἔρνη»
Ἄρτεμις.....	23.193	πρ. «Ἄρτεμις»
Βαμμάντ Γουαίηβ.....	16.623	ὑπέστειλε παναμα
Κάσσανδρος.....	19.166	πρ. «Σκορπιός»
Λέανδρος.....	30.644	ὑπέστειλε ἑλληνικ
Παντοκράτωρ.....	30.639	ὑπέστειλε σημ Μπ μας
Προτάγκονιστ ΙΙ.....	20.288	πρ. «Nikkei Centra
Τρεάνα.....	17.339	πρ. «Bonito»
Χώκ.....	19.451	πρ. «Δάφνη»
Ἄρτεμις Σ.Β.....	23.193	πρ. «Ἄρτεμις»
Νέστωρ.....	19.166	πρ. «'Ιχθεῖς»
Πέλαγος.....	36.411	πρ. «Κυρακατίγκω
Λαίδη Στάρ.....	14.107	πρ. «Falcon»
Σάμουελ Φράνσις.....	19.199	πρ. «Executive»
Χαφνία.....	9.918	πρ. «Καπετάν Χάλ ρης»
'Αδελφά.....	14.644	ὑπ. σημ. Φιλιππίνω
'Ακακία Ι.....	14.644	ὑπ. σημ. Φιλιππίνω
'Ιολκός Λέτζεντ.....	19.256	πρ. «Southgate»
'Ιολκός Λῆντερ.....	29.991	πρ. «NS- Alliance»
Ποντοκράτης.....	15.881	ὑπέστειλε κυπριακ
Σκάφη 25.....	464.873	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Σταμάτης.....	10.650	πρ. «Θεανώ»
Μάστρο Γιώργης Σ.....	20.715	πρ. «Μαστρογιώργη
Μαστρογιώργης Β.....	15.498	πρ. «'Ιόνιαν Κάρριε
Ὄμνιουμ Πράϊντ.....	13.858	πρ. «Τζών»
Πάτμαν.....	56.893	πρ. «Mega Star»
Σ.Β. Ἕξη.....	13.546	πρ. «Βασιλάκης»
Σ.Β. Πέντε.....	13.553	πρ. «Gentleoceans»
Σάουθ Στάρ.....	17.308	πρ. «Σάουθ Σῆ»
Σῆ Τσάμπιον.....	16.095	πρ. «Σηκάρριερ»
Στάρ Δέλτα.....	24.573	πρ. «Docedelta»
'Αδελφή Στάρ.....	30.450	πρ. «'Αδελφότης»
Ἄχραντη.....	15.110	πρ. 'Αγία Μαρίνα»
Θεονίκ.....	16.616	πρ. «Rhode Island»
'Ισμινέτα.....	8.372	πρ. «Ocean Joy»
Νεβάδα.....	14.569	πρ. «Marilyn L.»
Σητσάμπιον.....	16.095	πρ. «Seacarrier»
Σιμπούμι.....	16.849	πρ. «Bongaville»
Ἄλφα.....	28.640	πρ. «Cypress»
Κυρήνια.....	15.951	πρ. «Θεοδώρητος»
Μπράϊτ 'Εβελύν.....	15.500	πρ. «Beau Songe»
Τέρν.....	19.735	πρ. «Fray»
Ἄλστερ Στάρ.....	113.287	πρ. «Alster Ore»
Γρανάδα.....	10.713	πρ. «Εὐρύαλος»
Λαίλαψ.....	19.166	πρ. «Ζυγός»
Λάχεσης.....	17.648	πρ. «Ταῦρος»

Νέσση	60.414	πρ. «Jessie Stove»
Προσπερίτας	9.481	πρ. «Al Arihdiah»
Πρωτεύς	12.982	πρ. «General Capinpin»
Τζών Λ.	16.023	πρ. «Γιάκι»
Τρέϊντ Φόρτιτουντ	113.950	πρ.«World Truth»
Φρέντσιπ	12.077	πρ. «Cagayan»
Ἐξπλορίτας	10.250	πρ. «Ναβιγκέϊτορ»
Κάππα Κίγκ	16.372	πρ. «Ἀτλάντικ Κίγκ»
Προσπέριτυ Χ.	18.525	πρ. «Mount Othrys»
Σέϊλορ Ι.	12.578	πρ. «Novstar»
Σέϊλορ ΙΙ.	12.578	πρ. «Novsun»
Σμύρνα	20.712	πρ. «Clivia»
Χέρον	19.407	πρ. «Φιγκαρό»
Ἔκτωρ	19.166	πρ. «Τοξότης»
Ἐρυθραία	12.194	πρ. «Efessos»
Κέλλα	16.229	πρ. «Μαρκέλλα»
Ὅμερ	22.912	πρ. «Γκραίτσιαν Σπίριτ»
Πελίας	19.166	πρ. «Δίδυμοι»

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίκτορυ	10.411	πρ. «Victorious»
Ἐλπίς	7.363	πρ. «Star Jay»
Ἀνδρέας Π.	17.001	πρ. «Patricia Trader»
Ἀρτεμίσιον	11.989	πρ. «Ἄρτεμις»
Γεώργιος Λ.	9.178	πρ. «Great Ocean»
Κόραλ	15.178	πρ. «Ἔρνη»
Ἄρτεμις	23.193	πρ. «Ἄρτεμις»
Βαμμάντ Γουαίηβ	16.623	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Κάσσανδρος	19.166	πρ. «Σκορπιός»
Λέανδρος	30.644	ὑπέστειλε ἑλληνική
Παντοκράτωρ	30.639	ὑπέστειλε σημ Μπαχάμας
Προτάγκονιστ ΙΙ.	20.288	πρ. «Nikkei Central»
Τρεάνα	17.339	πρ. «Bonito»
Χώκ	19.451	πρ. «Δάφνη»
Ἄρτεμις Σ.Β.	23.193	πρ. «Ἄρτεμις»
Νέστωρ	19.166	πρ. «Ἰχθεῖς»
Πέλαγος	36.411	πρ. «Κυρακατίγκω»
Λαίδη Στάρ	14.107	πρ. «Falcon»
Σάμουελ Φράνσις	19.199	πρ. «Executive»
Χαφνία	9.918	πρ. «Καπετάν Χάλαρης»
Ἀδελφά	14.644	ὑπ. σημ. Φιλιππίνων
Ἀκακία Ι.	14.644	ὑπ. σημ. Φιλιππίνων
Ἰολκός Λέτζεντ	19.256	πρ. «Southgate»
Ἰολκός Λήντερ	29.991	πρ. «NS- Alliance»
Ποντοκράτης	15.881	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 25.	464.873	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Σταμάτης	10.650	πρ. «Θεανώ»
Μάστρο Γιώργης Σ.	20.715	πρ. «Μαστρογιώργης»
Μαστρογιώργης Β.	15.498	πρ. «Ἰόνιαν Κάρριερ»
Ὁμνιουμ Πράϊντ	13.858	πρ. «Τζών»
Πάτμαν	56.893	πρ. «Mega Star»
Σ.Β. Ἕξη	13.546	πρ. «Βασιλάκης»
Σ.Β. Πέντε	13.553	πρ. «Gentleoceans»
Σάουθ Στάρ	17.308	πρ. «Σάουθ Σῆ»
Σῆ Τσάμπιον	16.095	πρ. «Σηκάρριερ»
Στάρ Δέλτα	24.573	πρ. «Docedelta»
Ἀδελφή Στάρ	30.450	πρ. «Ἀδελφότης»
Ἄχραντη	15.110	πρ. Ἁγία Μαρίνα»
Θεονίκ	16.616	πρ. «Rhode Island»
Ἰσμινέτα	8.372	πρ. «Ocean Joy»
Νεβάδα	14.569	πρ. «Marilyn L.»
Σητσάμπιον	16.095	πρ. «Seacarrier»
Σιμπούμι	16.849	πρ. «Bongaville»
Ἄλφα	28.640	πρ. «Cypress»
Κυρήνια	15.951	πρ. «Θεοδώρητος»
Μπράϊτ Ἐβελύν	15.500	πρ. «Beau Songe»
Τέρν	19.735	πρ. «Fray»
Ἄλστερ Στάρ	113.287	πρ. «Alster Ore»
Γρανάδα	10.713	πρ. «Εὐρύαλος»
Λαΐλαψ	19.166	πρ. «Ζυγός»
Λάχεσης	17.648	πρ. «Ταῦρος»
Νέσση	60.414	πρ. «Jessie Stove»
Προσπερίτας	9.481	πρ. «Al Arihdiah»
Πρωτεύς	12.982	πρ. «General Capinpin»
Τζών Λ.	16.023	πρ. «Γιάκι»
Τρέϊντ Φόρτιτουντ	113.950	πρ.«World Truth»
Φρέντσιπ	12.077	πρ. «Cagayan»
Ἐξπλορίτας	10.250	πρ. «Ναβιγκέϊτορ»
Κάππα Κίγκ	16.372	πρ. «Ἀτλάντικ Κίγκ»
Προσπέριτυ Χ.	18.525	πρ. «Mount Othrys»
Σέϊλορ Ι.	12.578	πρ. «Novstar»
Σέϊλορ ΙΙ.	12.578	πρ. «Novsun»
Σμύρνα	20.712	πρ. «Clivia»
Χέρον	19.407	πρ. «Φιγκαρό»
Ἔκτωρ	19.166	πρ. «Τοξότης»
Ἐρυθραία	12.194	πρ. «Efessos»
Κέλλα	16.229	πρ. «Μαρκέλλα»
Ὅμερ	22.912	πρ. «Γκραίτσιαν Σπίριτ»
Πελίας	19.166	πρ. «Δίδυμοι»
Χέρκουλες	19.166	πρ. «Ὑδροχόος»
Βηταλάκ	16.334	παρέμεινε στή δύναμη
Μαίρη Γοργία	15.904	πρ. «Celtic Sky»
Νόρδερν Στάρ	45.752	πρ. «Bellary»
Πλάνετ	35.827	πρ. «Jade Glorious»
Φάϊτερ	16421	ὑπέστ. σ. Μπαχάμας
Ἀλέξης	15.205	πρ. «Aura»
Ἀτλαντίς	9.195	πρ. «Tui Naceva»
Ἄϊβορυ	19.747	πρ. «Φλοῖσβος»
Ἀτλαντίς Σολέα	26.355	πρ. «Atlantis Luck»
Βάκης Τσακίρογλου	65.459	πρ. «Marikit»
Βηταγκραίην	15.683	πρ. «Mlin»
Θαλασσινή Χαρά	37.992	πρ. «Θαλασσινή Εὐχή»
Κυριάκος Μ.	16.018	πρ. Καπ. Ἀντώνης ΙΙ»
Λάμερ	17.175	πρ. «Βλαχέρνα»
Μίντγουαιη	10.055	πρ. «Σηχόουπ«
Νόρθ Σαίηλορ	7.266	πρ. «Frontstar»
Προταγκονίστικ	17.722	πρ. «Προτάγκονιστ»
Σάν Ἥρως	10.221	πρ. «Sun Cherie»
Στάϋ	15.113	ἀγορά ἀπό Ἕλληνες
Βέλος Ι.	15.981	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Καπετάν Ἀντώνης	63.218	πρ. «Chihirosan»
Τζίμιλα	16.275	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἔσπερος	9.440	πρ. «Ντεμπούργκο»
Οὐρανία Λ.	16.317	πρ. «Warrior»
Σάν Τζών Ι.	11.122	πρ. «Pacific Mariner»
Τράστ	13.550	πρ. «Pampas»
Τρέϊντ Κουέστ	43.867	πρ. «Sunset Peak»
Τρέϊντ Λάϊτ	13.567	πρ. «Tokyo Rainbow»
Τρέϊντ Μάστερ	13.547	πρ. «Japan Rainbow»
Τρέϊντ Νομάντ	43.867	πρ. «Lantan Peak»
Ἅης Νικόλας	10.373	πρ. «Ἀλμάρ»
Βουλκάν	15.113	πρ. «Στάϋ»
Γουίννερ	16.421	πρ. «Φάϊτερ»
Εὐάγγελος Χ.	17.308	πρ. «Σάουθ Στάρ»
Ἰντέγκριτυ	9.192	πρ. «Marbonita»
Νάντια	20.654	ἀγορά ἀπό Ἕλληνες
Πάρνας	18.829	πρ. «Φλάμπουρο»
Πασχάλης	16.388	πρ. «Κωνσταντινούπολη»
Φιντούσια	10.194	πρ. «Λέο Οὐάν»
Σκάφη 83.	1.814.239	

⚓ ⚓ ⚓

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άϊρηνς Ντάϊαμοντ	10.720	ύπέστειλε ελληνική
Άραστού	12.774	πρ. «Merbabou»
Εύαγγελία Πετράκη	11.850	πρ. «N.I. Πατέρας»
Άπολλωνία Έξπλόρερ	2.491	πρ. «Secil Argentina»
Όακμπανκ	16.893	πρ. «Θερμαϊκός ΙΙ»
Κέϊπ Σύρος	8.898	πρ. «Pola»
Τατιάνα Λ.	10.372	πρ. «Κάπταιν Στέφανος»
Ίωάννης Λ.	11.159	πρ. «Allied Pioneer»
Σαρωνικός ΙΙ	10.301	πρ. «Σερβίνια ΙΙ»
Φρίο Ίόνιαν	5.045	πρ. «Sun Happiness»
Δημητρός	12.590	ύπέστειλε ελληνική
Ίόνιαν Κουήν	11.488	πρ. «Σπάρταν Ράννερ»
Σκάφη 12	124.581	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνατολία	14.446	πρ. «Άνατολία Ι.»
Ζίμ Λιβόρνο	32.465	πρ. «Carmen Mama»
Ζίμ Πουσάν	32.465	πρ. «Carmen Cara»
Ξένη Μ.	1.532	πρ. «Άθως»
Άρκτος	15.122	πρ. «Ibn Duraid»
Έμμα Φ.	11.045	πρ. «Santow III»
Μητέρα Βασιλική	12.376	πρ. «Coppleham Cross»
Νέος	9.082	πρ. «Νεότης»
Όρίζων	4.503	πρ. «Παπανικόλας»
Τόξα	9.082	πρ. «Τοξότης»
Χούντα Γ.	5.062	πρ. «Tami»
Καστόρα	12.182	πρ. «K?astvrĖ
«Onty?anna H.	9.868	pr. !«Akr?itawĖ
R?aconty II	9.059	pr. !Rio Cinsel»
Φάνελι	5.595	πρ. «Freedom»
Στάρ Σή	6.925	πρ. «Reefer Duku»
Παναγιώτα Π.	1.532	πρ. «Εύαγγελία»
Γιορβᾶς	11.541	πρ. «Marine Clipper»
Μανώλης	9.800	πρ. «Μαρηγώ Κ.»
Σέϊλορ	9.951	πρ. «August Moon»
Σηβένους	17.415	πρ. «Ocean Venus»
Φόρουμ Γουΐντ	20.214	πρ. «Atlantic Wing»
Γουΐτλευ Μπαίη	9.907	πρ. «Νιού Φέϊμ»
Σάν Τζώρτζ	9.084	ύπέστειλε ελληνική
Τῆνος Άϊλαντ	12.376	πρ. «Chibbet Cross»
Σαίντ Άντρέας	8.987	πρ. «Τίμιος Σταυρός»
Φρίο Μπαχία	5.644	πρ. «Φρίο Μπαίη»
Μαραμπού	9.810	πρ. «Καβαδίας Ν.»
Μαργκότ	11.242	πρ. «Ρηνιώ»
Σίλβερ Γκλόρυ	12.440	πρ. «Μαρισ Οφφερ»
Σίλβερ Ναβιγκέϊτορ	20.654	πρ. «Hansa Navigator»
Σίλβερ Τσάριοτ	12.440	πρ. «Maris Sportsman»
Ύπάνεμα Ρῆφερ	10.059	πρ. «Unity Reefer»
Φόρουμ Πάουερ	23.104	πρ.«Reyna»
Φρίο Βενεζουέλα	5.631	πρ. «Φρίο Πρόγκρεσς»
Φρίο Μπραζίλ	5.871	πρ. «Geeststar»
Φρίο Χιλή	6.863	πρ. «Reefer Ciku»
Άνατολία Ι.	14.446	πρ. «Άνατολία»
Κάπταιν Νίκος Α.	8.978	πρ. «Λόρντ Βενκάτα»
Κυρά	8.558	πρ. «Λάκυ Άστρον»
Σκάφη 40	457.356	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νόρδερν Ναβιγκέϊτορ	1.973	πρ. «Kakuyy Maru»
Ραντουάν Γ.	164.062	πρ. «Sea Song»
Σκάφη 2	166.035	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ξιπόϊντ	4.062	πρ. «Picola»
Πελοπίδας V.	104.253	πρ. «Southern Cro Trader»
Κυρνίκος	41.922	πρ. «Chevron Frankfurt»
Άργκοσυ	71.080	πρ. «J.T. Higgins»
Άχάτης	36.522	πρ. «Tristar»
Μπάτερφλαϋ	44.860	πρ. «Yoshida Mar
Μπέλλα Δάφνη	37.625	πρ. «Daphne»
Τρέϊντ Ίντιπέντενς	109.197	πρ. «Yanbu Progre
Κίγκ Άλεξάντερ	46.690	πρ. «Larouco»
Χούντα	139.421	πρ. «Santa Maria»
Σῆ Λῶρελ	66.113	πρ. «Γκαλερί»
Λῆντερσιπ	53.075	πρ. «Texaco Hann er»
Σκάφη 12	754.820	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λασσία	23.966	έπωλήθη άλλοδαπ
Άρτεμις	23.193	μετ. «Άρτεμις Σ.Β.
Κυρακατίγκω	36.411	μετ. «Πέλαγος» (κ.)
Λέανδρος	30.644	μετ. «Astamario» (κ
Σημάστερ ΙΙ	18.173	μετ. «Σημόναρκ» (μ
Βάσμαν	20.328	μετ. Άργώ Τρέϊντε (ε.)
Πρωτοπόρος ΙΙΙ	16.074	έπωλήθη Γερμανού
Τάργκα	11.462	έπωλήθη άλλοδαπ
Σημιούτζικ	31.368	μετ. «Πετρίνα» (ε.)
Σκάφη 9	211.619	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεανώ	10.650	μετ. «Καπ. Σταμάτη (κ.)
Κουήν Εὔη	54.761	ὑψωσε ἑλληνική
Μαστρογιώργης	20.715	μετ. «Μάστρο Γιώρ Σ.» (κ.)
Πόλλουξ	16.247	μετ. «Πόλλουξ Ι.» (π
Σηκάρριερ	16.095	μετ. «Σῆ Τσάμπιον»
Γιούνιον	10.339	μετ. «Πριναρίτης» (λ
Θεοδώρητος	16.276	μετ. «Κυρήνεια» (κ.)
Μπρέϊβ Μάδερ	13.036	έπωλήθη Χιλή
Σῆ Τσάμπιον	16.095	μετ. «Σητσάμπιον» (ι
Μιμή Μ.	16.246	διάλυση Πακιστάν
Σ.Β. Πέντε	13.553	έπωλήθη διάλυση
Γιάκι	16.023	μετ. «Τζών Λ.» (κ.)
Φραντζέσκος	14.095	μετ. «Alma» (Ι.)
Βάννα	16.258	μετ. «Καπετάν Μανα λης (κ.)
Γκόλντεν Ντιού	9.812	μετ. «Twins Beauty» (π.)
Σπίθα	27.880	έπωλήθη Νορβηγού
Φιγκαρό	21.743	μετ. «Χέρον» (κ.)
Κλιβία	20.712	μετ. «Σμύρνα» (κ.)
Μαρκέλλα	16.229	μετ. «Κέλλα» (κ.)
Σιγαντών Α.Σ.	16.704	έπωλήθη Κίνα
Όδυσσέας	18.876	όλική άπώλεια
Βάνυα Η.	18.064	έπωλήθη Κινέζους

Ἅγιος Νικόλαος	14.671	μετ. «Ἀντάλυα» (μ.)
Ἀνατολή	14.213	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄχραντη	15.110	με. «Wei Feng» (π.)
Βλαχέρνα	17.430	μετ. «Λάμερ» (κ.)
Καπετάν Ἀντώνης ΙΙ	16.018	μετ. «Κυριάκος Μ.» (κ.)
Προτάγκονιστ	16.126	μετ. «Προταγκονίστικ» (κ.)
Σηχόουπ	10.055	μετ. «Μιντγουαίη» (κ.)
Γλυκοφιλοῦσα	17.203	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ἐνία	16.006	μετ. «Ἄπιλ» (Μπχ.)
Πασχάλης	13.681	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φρέντσιπ	12.077	ἐπωλήθη Κινέζους
Ἐρυθραία	12.194	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κύζικος	9.777	μετ. «Τούλιπ» (Βρ.)
Μπιούτυ Ε.	16.161	μετ. «Stardrop» (κ.)
Ντεμπούργκο	9.440	μετ. «Ἔσπερος» (κ.)
Ντίγκνιτυ	11.432	μετ. «Trinity» (κ.)
Πάραλος	10.410	μετ. «Πάνορμος» (ε.)
Φόξ	16.441	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Φλάμπουρο	21.690	μετ. «Πάρνας» (κ.)
Ἑπτάλοφος	20.412	ἐπωλήθη Κινέζους
Γρανάδα	10.713	μετ. «Ἀραγκόν» (ε.)
Ἑλλήσποντος	14.705	ἐπωλήθη Ἄπω Ἀνατολή
Θαλασσινή Χαρά	37.992	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Σηλήντερ	17.971	ἐπωλήθη Ἄπω Ἀνατολή
Στάϋ	15,113	μετ. «Βούλκαν»
Ζεύς	77.443	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 48	864.893	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ποτάμια	20.206	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφος 1	20.206	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀτλάντικ Πρίνσες	9.636	ὕψωσε ἑλληνική
Θερμαϊκός ΙΙ	16.893	μετ. «Ὄακμπανκ» (κ.)
Ἀργολικός ΙΙ	10.003	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρίτσα Πατέρα	11.167	μετ. «Σέν Τζόν» (ε.)
Νόρθμαν	12.238	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρηνιώ	11.208	μετ. «Μαργκότ» (κ.)
Σερβίνια ΙΙ	10.077	μετ. «Σαρωνικός ΙΙ» (κ.)
Σπάρταν Ράννερ	12.561	μετ. «Ἰόνιαν Κουήν» (κ.)
Σκάφη 8	93.783	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄλτις	2.601	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Ἀργυρώ	1.523	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκόλντεν Ρέϋ	6.911	διάλυση Καράτσι
Λάκυ Φόρς	10.409	διάλυση Ἰνδία
Λότους	6.017	ξένα συμφέροντα
Ὄλυμπος	1.395	μετ. «Θανασάκης» (Ὀνδ.)
Γκόλντεν Ρῆφερ	7.594	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Ὄσεαν Ντόουβ	8.734	ὕψωσε ἑλληνική
Ἀλταίρ	4.718	μετ. «Ἄλμπα» (ε.)
Μητέρα Σωτηρία	8.372	ὁλική ἀπώλεια
Σίλβερ Ρῆφερ	7.594	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χούντα Γ.	5.062	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀντώνης	5.868	διάλυση Καράτσι
Βίκμαν	10.801	μετ. «Τζόϋ» (ε.)
Μαλβίνα	8.648	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νιού Φέϊμ	9.907	μετ. «Γουΐτλευ Μπαίη» (κ.)
Ξιφίας Ι.	5.932	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πλατύτερα	13.684	ἐπωλήθη Α. Ἀνατολή
Ἔμμα Φ.	11.045	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λεωνίδας Γκλόρυ	3.717	μετ. «Sea Mother» (Μα.)
Φρίο Μπαίη	5.519	μετ. «Φρίο Μπαχία» (κ.)
Προσπερίτας	9.481	διάλυση Μπαγκλαντές
Φιντέλιτυ	9.306	ἐπωλήθη διάλυση
Χαλκέων	13.689	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γιάννης Λ.	8.987	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπρήζ	9.085	ἐπωλήθη στό Μπουσίρ
Ἄθενς Ἐξπρές	6.326	ὕψωσε ἑλληνική
Ἄρκτος	15.122	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λίμαν	5.926	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ράφοντυ ΙΙ	9.959	«Ράφοντυ ΙΙ»
Τράνσχοουπ	6.172	μετ. «Good Explorer» (π.)
Φρίο Πρόγκρες	5.527	μετ. «Φρίο Βενεζουέλα» (κ.)
Ἀπολλωνία ΙΧ	1.437	μετ. «Πολικός » (π.)
Σκάφη 33	247.068	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρίαινα Ι.	3.901	ἐπωλήθη διάλυση
Σηφρόστ	1.315	διάλυση Πειραιᾶ
Σάμος Φαίηθ	1.598	μετ. «Πασκάλ» (μ.)
Ἀλεξφάϋ ΙΙ.	1.219	μετ. «Καρτεράδος ΙΙ. (Ὀνδ.)
Ἀναστασία Γ.	1.218	μετ. «Binta» (π.)
Τζέϊντ	6.500	διάλυση Ἰνδία
Ψαθί	1.596	διαγράφεται
Πολίαιγος	2.879	διάλυση Τουρκία
Σκάφη 8	20.226	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηγουΐντ 2	28.025	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Ἑλλίνα ΙΙ	19.634	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Σκάφη 2	47.659	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντάϊμοντ	40.675	μετ. «Πριμαβέρα» ΙΙ (π.)
Σηβέντσουρ	14.130	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Λούνα	93.547	διάλυση Πακιστάν
Σηκρός	20.704	σημαία Μάλτας
Σηπράϊντ ΙΙ	18.631	σημαία Μάλτας
Σησκόουτ	42.619	σημαία Μάλτας
Ἐντέβορ	17.355	ἐπωλήθη Ἰταλούς
Ἀθήνιαν Βέντσιουρ	18.251	βυθίστηκε Ἀτλαντικό
Φελίσιτυ	53.226	ὁλική ἀπώλεια
Κυρνίκος	41.922	ὁλική ἀπώλεια
Σῆ Ὄαθ	16.277	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Ἁγία Εἰρήνη	54.687	ἐπωλήθη
Γιουνάϊτεντ Βέντσιουρ	13.161	ὁλική ἀπώλεια
Ἰλιάδα	39.995	ὕψωσε ἑλληνική

Ξιπόϊντ	4.062	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρίτσα	83.168	μετ. «Φίνες» (μ.)
Πολικόν	118.460	ὁλική ἀπώλεια
Στάρ Ρέϊ	99.011	διάλυση Κίνα
Σκάφη 18	789.881	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εὔα Π	25.694	μετ. «Ἀμπού Ντάμπι Στάρ» (π.)
Σκάφος 1	25.694	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε καί νέα αὔξηση στό κυπριακό νηολόγιο κατά 46 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 1.460.875 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1987, δύναμη, μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων ὑπό ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία ἀπό:

829 σκάφη, 13.259.381 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τά ἐγγραφέντα ἀνῆλθαν σέ 50, συνολικῆς χωρητικότητας 778.344 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορία καί ἡλικία ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87	4	τ.γκρός	78.117
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76	11	»	227.559
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	35.740
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87	2	»	10.707
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76	14	»	102.940
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	10.424
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87	2	»	47.659
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76	8	»	230.305
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	34.893
Σύνολο σκάφη	50	»	778.344

Τά διαγραφέντα κατά τό ἴδιο χρονικό διάστημα ἦταν 24, συνολικῆς χωρητικότητας 325.467 τον. γκρός καί καταχωροῦνται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76	7	τ.γκρός	126.007
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	15.738
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87	2	»	134.065
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76	5	»	30.333
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	24.793
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87	3	»	96.736
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76	1	»	17.795
Σύνολο σκάφη	24	»	325.467

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηράϊντερ	30.370	πρ. «Dresden»
Κάπταινγιάννης Λ	14.349	πρ. «Seiyei Maru»
Σημόναρκ	18.173	πρ. «Σημάστερ ΙΙ»
Σηπέϊς	15.225	πρ. «Paramount»
Σκάφη 4	78.117	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἔλλη	22.915	πρ. «Γκραίτσιαν Λήζεντ»
Σηγκάνρντιαν	30.343	πρ. «Warschau»
Σηεξπλόρερ	30.373	πρ. «Εμμα Ξοηαννα
Ἀκουάριους	9.943	πρ. «Ἀλίκη»
Μάστερ Α	15.520	πρ. «Mont Fort»
Μοντρώ Στάρ	30.823	πρ. «Montreux»
Ἀντέλ	17.975	πρ. «Fenh Hui»
Ἀκουάριους	9.943	παρέμεινε στή δύνα
Ἀντάλυα	14.671	πρ. «Ἅγ. Νικόλαος
Λακέρτα	18.763	πρ. «Finnfury»
Καπετάν Σῆ	26.290	πρ. «Κέϊπ Στάρ»
Σκάφη 11	227.559	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σ.Β. Ἑπτά	20.002	πρ. «Vera»
Βιολέττα	15.738	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 2	35.740	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄθλος Στάρ	1.400	πρ.«Blue Diamond»
Ἄρμα	9.387	πρ. «Antonio Machato»
Σκάφη 2	10.707	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄλτις	2.601	ὑπέστειλε κυπριακή
Ἁρμονία	9.038	πρ. «Μπάννερ»
Ντόριν	9.003	πρ. «Corina»
Ἀτλάντικ Μπαΐϋ	10.618	πρ. «Λεντατλάντικ»
Νῆσος Νάξος	6.738	πρ. «Urucitrus»
Φάρο	12.840	πρ. «Port of Chioggi
Ἄννα Χ	1.594	πρ. «Νέϊβυ Πρόγκρε
Γουϊντφροστ	1.982	πρ. «Gan Quan»
Νορθήστερν Μπρήζ	11.148	ὑπέστειλε ἑλληνική
Χάρμονυ Ι	12.348	πρ. «Ἀναγγελ Χάρμνυ»
Λαίδη Ἀνέτα	2.990	πρ. «Castle Lady»
Οὐάϊτ Γούντ	3.881	πρ. «Navi Wood»
Ἰόνιαν Χόουπ	9.333	πρ. «Sibenik»
Τροπεοφόρος	8.826	πρ. «Pioneer»
Σκάφη 14	102.940	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πασκάλ	1.598	πρ. «Σάμος Φαίηθ»
Ἄλκο Στάρ	2.389	πρ. «Castle Dignity»
Μαρία Γκρέϊς ΙΙ	3.447	πρ. «Castle Grace II»
Κέϊτ	999	πρ. «Ἅγιος Παντελεμων»

Λίλυ Τ.	1.991	πρ. «Ἑλλένικ Σπίριτ»
Σκάφη 5.	10.424	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηγουΐντ 2.	28.025	ὑπέστειλε κυπριακή
Ἑλλίνα ΙΙ.	19.634	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 2.	47.659	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηβέντσιουρ.	14.130	ὑπέστειλε κυπριακή
Σηράμπλερ	17.310	πρ. «Rambler»
Σηκρός	20.704	ὑπέστειλε κυπριακή
Σηπράϊντ ΙΙ.	18.631	ὑπέστειλε κυπριακή
Σησκόουτ	42.619	ὑπέστειλε κυπριακή
Σῆ Ὄαθ	16.277	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάϋλαϊν	17.466	πρ. «Mobil Engineer»
Φίνες	83.168	πρ. «Μαρίτσα»
Σκάφη 8.	230.305	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λαργκαβίστα	22.046	πρ. «Aralda»
Σπύρος	12.847	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 2.	34.893	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέϊπ Στάρ.	24.668	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γιούρκος Ἐξπλόρερ.	8.969	διάλυση Τσιαγκόγκ
Καπετάν Β.	24.801	ἐπωλήθη ἀλοδαπούς
Νικόλας Α.	16.112	μετ. «Νικόλαος Α.» (ε.)
Ροδάνθη	16.229	ὕψωσε ἑλληνική
Σηεξπρές	17.203	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Σηνιούου	18.025	μετ. «Πρεντάτορ» (ε.)
Σκάφη 7.	126.007	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιολέττα	15.738	διάλυση Ταϊβάν
Σκάφος 1.	15.738	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χόρους	1.039	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἰωάννα Κ.	13.026	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 2.	14.065	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κυριακή	2.918	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπάννερ	9.038	μετ. «Ἁρμονία» (μ.)
Ὄλτις	2.601	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νῆσος Νάξος	6.738	ὕψωσε ἑλληνική
Ἁρμονία	9.038	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 5.	30.333	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λαγός	6.132	ἐπωλήθη διάλυση
Μ. Συκουτρής	6.448	διάλυση Γκαντάνι
Μπραζίλιαν Στάρ.	5.060	μετ. «Ἄλπιν» (π.)
Μάουντ Παρνασσός	1.198	ὕψωσε σημ Ἁγ. Βικεντίου
Νῆσος Σπέτσες	5.955	διάλυση Κίνα
Σκάφη 5.	24.793	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὀδύσσεια	44.107	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σημάτζικ	32.995	ἐπωλήθη Κινέζους
Ἑλλίνα ΙΙ.	19.634	ἐπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 3.	96.736	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σήμπορν.	17.795	ἐπωλήθη Κινέζους
Σκάφος 1.	17.795	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε αὔξηση κατά 26 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 452.877 τον. γκρος, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1987 δύναμη, μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν σημαία τῆς ΜΑΛΤΑΣ ἀπό:

86 σκάφη, 961.206 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Αὐξημένη σχετικά παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό Ἀγγλικό νηολόγιο καθώς σημειώσαμε 8 ἐγγραφές πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, συνολικῆς χωρητικότητας 91.252 τον. γκρός καί μόνο μία διαγραφή, μέ ἀποτέλεσμα αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν πλοίων κατά 7 μονάδες καί στή χωρητικότητα κατά 82.070 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76.	1	τ.γκρός	9.777
Φορτηγά νεότευκτα.	1	»	1.905
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.	1	»	1.747
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.	1	»	1.437

Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	2	»	2.656
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	2	»	73.730
Σύνολο σκάφη.....	8	»	91.252

Ἀπό τό Ἀγγλικό νηολόγιο διαγράφηκε ἕνα πλοῖο ἑλληνικῶν συμφερόντων, τό φορτηγό «Πάλμ Τρέϊντερ», 9.182 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1969 πού ἐπωλήθη πρός διάλυση στό Πακιστάν.

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τούλιπ.....	9.777	πρ. «Κύζικος»
Σκάφος 1.....	9.777	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νόρθ Κίγκ.....	1.905	ναυπηγ. Γερμανία
Σκάφος 1.....	1.905	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νόρθ Ἔμπρες.....	1.747	πρ. «Express»
Σκάφος 1.....	1.747	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πολικός.....	1.437	πρ. «Ἀπολλωνία IX»
Σκάφος 1.....	1.437	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅγιον Ὄρος.....	1.147	πρ. «Tsambika»
Κυριακή II.....	1.509	πρ. «Λευκάς Σάν»
Σκάφη 2.....	2.656	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λόντον Βίκτορυ.....	36.865	ναυπηγ. Τσίμπα
Λόντον Σπίριτ.....	36.865	ναυπηγήθ. Τσίμπα
Σκάφη 2.....	73.730	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάλμ Τρέϊντερ.....	9.182	διάλυση Πακιστάν
Σκάφος 1.....	9.182	

Μετά τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν κατά τό 1988 τό ΑΓΓΛ νηολόγιο περιλαμβάνει ἑλληνόκτητη δύναμη ἀπό:

14 σκάφη, 194.278 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Οἱ ἐγγραφές στό νηολόγιο τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς, ἀνῆλθ σέ 17 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 471.841 τον. γκρός, πού ανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	10	τ.γκρός	170.6
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	3	»	19.5
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	1	»	11.8
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87...	1	»	140.2
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	2	»	129.5
Σύνολο σκάφη.....	17	»	471.8

Οἱ διαγραφές κατά τό ἴδιο χρονικό διάστημα ἀνῆλθαν σέ πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 411.832 τον. γκρός:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1977-87..	1	τ.γκρός	30.6
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76..	3	»	91.2
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1977-87.....	2	»	20.3
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.....	2	»	19.6
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	1	8.187	
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76...	2	»	241.6
Σύνολο σκάφη.....	11	»	411.8

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶ

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δαρδανέλλια.....	8.884	πρ. «Cadmus»
Σεβαστή.....	8.349	πρ. «Ἁγία Θαλασσινη
Σίλβερ Βίκτορυ.....	20.879	πρ. «Celerina»
Σίλβερ Σαξές.....	20.797	πρ. «Diavolezza»
Ἀναλεξ.....	20.879	πρ. «Σίλβερ Βίκτορυ»
Σίλβερ Λήντερ.....	32.688	πρ. «Pita»
Ἀπιλ.....	16.006	πρ. «Evia»
Ἀρκαδία.....	12.834	πρ. «Καρολίνε Π.»
Σίλβερ Φαίηθ.....	13.835	πρ. «Γκούντ Φαίηθ»
Ἀθλοφόρος.....	15.491	πρ. «Σῆ Χόρς»
Σκάφη 10.....	170.642	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Ντρήμ.....	4.713	πρ. «Gomasa»
Ἀντζελμάρ.....	6.680	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λάκυ.....	8.135	πρ. «Condata»
Σκάφη 3.....	19.528	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρεδεστός	11.875	πρ. «Tri Hexagon»
Σκάφος 1.	11.875	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἰνδιάνα	140.277	πρ. «Munguia»
Σκάφος 1.	140.277	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κράουν	88.886	πρ. «Shoho Maru No.2»
Ἀλέξανδρος	40.633	πρ. «Corolla»
Σκάφη 2.	129.519	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σίλβερ Βίκτορυ	20.879	μετ. «Ἀναλεξ» (Μπχ.)
Φάϊτερ	16.421	ὕψωσε κυπριακή
Αἰτζίαν Σῆ	53.964	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 3.	91.264	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παντοκράτωρ	30.639	ὕψωσε σημ. Κύπρου
Σκάφος 1.	30.639	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἔμπρες	8.187	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφος 1.	8.187	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄλκιμος	10.511	διαγράφεται
Κορονέτ	9.862	μετ. «Νατάσα ΙΙ»
Σκάφη 2.	20.373	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀκρίτας	9.868	μετ. «Ἀντυάννα Η.» (κ.)
Κόμετ	9.824	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 2.	19.692	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λουϊζιάνα	160.420	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκαλερί	81.257	μετ. «Σῆ Λῶρελ» (κ.)
Σκάφη 2.	241.677	

Μετά τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε νέα αὔξηση στό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας κατά 6 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 60.009 τον. γκρός, ἀπό τήν ὁποία συνάγεται ὅτι ἡ σημερινή ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό τήν σημαία τῶν ΜΠΑΧΑΜΑΣ εἶναι:

35 σκάφη, 1.097.578 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μειωμένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων. Κατά τό 1988 ἐγγράφηκε ἕνα πλοῖο, τό μπάλκερ «Ριζάλ», 39.562 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ὑπέστειλε παναμαϊκή σημαία. Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκε τό μπάλκερ «Ὀριεντάλ Κόνφιντενς», 11.147 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1976 πού ἐπωλήθη σέ ἀλλοδαπούς.

Ἔτσι ἡ δύναμη τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων παρέμεινε ἡ ἴδια ἐνῶ ἡ χωρητικότητα αὐξήθηκε κατά 28.415 τον. γκρός. Ἡ σημερινή δύναμη τοῦ νηολόγιου τῶν ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ εἶναι:

9 σκάφη, 225.075 τον. γκρός

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ριζάλ	39.562	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφος 1.	39.562	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὀριέντάλ Κονφιντένς	11.147	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφος 1.	11.147	

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Τό νηολόγιο τῆς Ὀνδούρας παρουσίασε αὔξηση σέ δύναμη ἑλληνοκτήτων πλοίων κατά 5 σκάφη καί 33.855 τον. γκρός. Εἰδικότερα οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 11 σκαφη, 48.270 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-76.	1	τ.γκρός	10.399
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.	4	»	19.687
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.	4	»	14.065
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76.	2	»	4.119
Σύνολο σκάφη.	11	»	48.270

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα οἱ διαγραφές ἀνῆλθαν σέ 6, συνολικῆς χωρητικότητας 14.415 τον. γκρός.

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.	1	τ.γκρός	5.872
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.	5	»	8.543
Σύνολο σκάφη.	6	»	14.415

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος αὐτῶν τῶν μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λῆντερ Α.	10.399	πρ. «River Nile»
Σκάφος 1.	10.399	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τάμα ΙΙ.	6.254	πρ. «Μάτα ΙΙ»
Θανασάκης.	1.395	πρ. «Ὄλυμπος»
Μπράβο Τζώρτζ.	9.075	ὑπέστειλε ἑλληνική
Λίνα.	2.953	πρ. «Λεμάν»
Σκάφη 4.	19.687	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρτεράδος ΙΙ.	1.219	πρ. «Ἀλεξφάϋ ΙΙ.»
Μέξ.	1.096	πρ. «Μάρθα»
Σταυρονίκος.	1.133	πρ. «Ἄϊσμπεργκ»
Ντόν.	10.617	πρ. «Λειξόες»
Σκάφη 4.	14.065	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀμάλθεια.	2.521	πρ. «New Vega»
Ρόουζ.	1.598	πρ. «Μίνι Λίλακ»
Σκφη 2.	4.119	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀπόστολος	5.872	μετ. «New Genlord» (π.)
Σκάφος 1.	5.872	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χάρις.	1.148	διαγράφεται
Ἄϊσμπεργκ.	1.133	μετ. «Σταυρονίκος» (Ὀνδ.)
Μάρθα.	1.096	μετ. «Μέξ» (Ὀν.)
Μαρίλια.	3.942	διάλυση Ἀλάγκ
Μαρίκα.	1.224	μετ. «Star» (Ὀνδ.)
Σκάφη 5.	8.543	

Ἀπό τίς μεταβολές αὐτές προκύπτει ὅτι ἡ σημερινή ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ εἶναι:

21 σκάφη, 120.518 τον. γκρός

Η ΚΕΫΛΑΝΗ

Τό 1988 ἐγγράφηκαν 4 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 10.842 τον. γκρός καί διαγράφηκαν 3 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 17.566 τον. γκρός.

Οἱ ἐγγραφές κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.	1	τ.γκρός	5.916
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1977-87.	1	»	997
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76.	2	»	3.929
Σύνολο σκάφη.	4	»	10.842

Οἱ διαγραφές κατανέμονται ὡς ἑξῆς:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-76.	1	τ.γκρός	8.812
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.	1	»	5.916
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-76.	1	»	2.838
Σύνολο σκάφη.	3	»	17.566

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μῆλος Χ.	5.916	πρ. «Μαρπέσσα»
Σκάφος 1.	5.916	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θῆτα Τιτάν.	997	πρ. «Keishin Maru No. 12»
Σκάφος 1.	997	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-1976

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θῆτα Ἀλμπατρός.	2.934	πρ. «Sofia»
Θῆτα Ἴκαρος.	995	πρ. «Sansen»
Σκάφη 2.	3.929	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζέμινι.	8.812	ἐπωλήθη Ἕλληνες

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μῆλος Χ.	5.916	διάλυση Γκαντάνι
Σκάφος 1.	5.916	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-76

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρέϊμποου.	2.838	μετ. «Ντουμπάϊ Στάρ» (π.)

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ ὑπό σημαία ΚΕΎΠΡΟΥ ἑλληνόκτητη δύναμη σημείωσε αὔξηση κατά 1 πλοῖο, ἀλλά ἡ συνολική χωρητικότητα μειώθηκε κατά 6.724 τον. γκρός, καί περιλαμβάνει στίς 1 Δεκεμβρίου 1988:

6 σκάφη, 28.295 τον. γκρός

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Στό νηολόγιο τοῦ Λιβάνου σημειώσαμε μόνο μία διαγραφή, αὐτή τοῦ φορτηγοῦ «Ὄρεγκαν», 6.617 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, πού μετονομάσθηκε σέ «Λόρα» καί ὕψωσε παναμαϊκή σημαία. Ἔτσι τό νηολόγιο αὐτό παρουσιάζει μείωση στή δύναμη κατά 1 πλοῖο καί στή χωρητικότητα κατά 6.617 τον. γκρός μέ ἀποτέλεσμα ἡ δύναμη τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου ὑπό ΛΙΒΑΝΙΚΗ σημαία νά εἶναι:

14 σκάφη, 205.992 τον. γκρός

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Στή νηολόγιο τῶν Μαλντίβων νήσων σημειώσαμε τήν διαγραφή τοῦ φορτηγοῦ «Πρόγκρες Λάϊ», 2.969 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1966, πού βυθίσθηκε στόν Ἰνδικό. Ἔτσι στό νηολόγιο τῶν Μαλντίβων παραμένει μόνο τό φορτηγό «Ἀττική», 1.354 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1961.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στό νηολόγιο τῆς Ν. Ζηλανδίας σημειώσαμε μία διαγραφή, αὐτή τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἀμοκούρα», 19.867 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977 πού ἐπωλήθη σέ ἀλλοδαπούς. Ἔτσι ἡ ἑλληνόκτητη δύναμη στό νηολόγιο τῆς ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ περιορίζεται σέ

2 σκάφη, 32.440 τον. γκρός

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Γιά πρώτη φορά σημειώνεται ἑλληνόκτητο πλοῖο μέ σημαία Βανουάτου. Πρόκειται γιά τρία φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητας 2.820 τον. γκρός.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1977-87

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
ρή Ρέξ.....	7.599	πρ. «Freezer Lynx»
Λῆμνος Ρέξ.....	7.598	πρ. «Freezer Lion»
Παξοί Ρέξ.....	7.623	πρ. «Freezer Leopard»
Σκάφη 3.....	22.820	

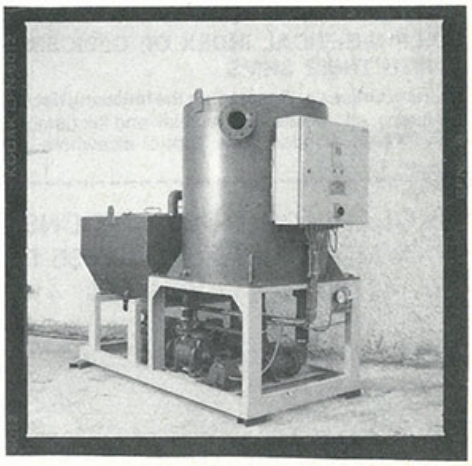
Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΔΕΚΑΤΕΣΣΑΡΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομε κατωτέρω, τούς ἀριθμούς τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοιοκτησίας ἀπό τό 1955 καί ἐντεῦθεν:

Τέλος ἔτους	1955....	1.035	πλοῖα	6.905.706	τον. γκρός
»	1956....	1.081	»	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	»
»	1987....	2.534*	»	47.536.688	»
»	1988....	2.534*	»	48.046.188	»

* Ἀπό τό 1985 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 τον. γκρός, τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας.

TRITON
SEWAGE TREATMENT PLANT



— **According to regulations Annex IV MARPOL 73/78**
— **Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI) and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.**
— **Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)**

- **Provide the following advantages:**
- **Compact size**
- **Light weight and volume**
- **Easy to install**
- **Fully automatic and reliable operation**
- **Prompt delivery**
- **Little maintenance**

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
88, Iroon Politechniou Str. 185 36 PIRAEUS, GREECE

Phones: (01) 4529 292 — (01) 4130 027,
Telex: 211363 POLY GR, Fax: 01 4532 800

JUST PUBLISHED

40% more details of Greek Shipping

A COMPLETELY NEW DIRECTORY

1989

SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

LIST OF SHIPS BY TYPE GROSS BUILD & NAM
LIST OF SHIPS BY YEAR BUILT TYPE & NAM
LIST OF SHIPS BY INTERNATIONAL SIGNAL LETTE
COMPANIES AROUND THE WORLD (BLUE PAGE

An alphabetical list of companies around the wor connected with Greek shipping, with details such a
Names, addresses, phone, telex and fax numbers et

Subscribers to the Directory automatically gain access to the **SKOLARIKOS MARITIME DATA-BANK** the one and only for Greek shipping, and receive free monthly supplements (updating any changes to the ships and offices throughout the year

SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

24, Bouboulinas Str
185 35 PIRAEUS-GREECE
Phones: 4119060-4119071
Fax: 4128829

CONTENTS:

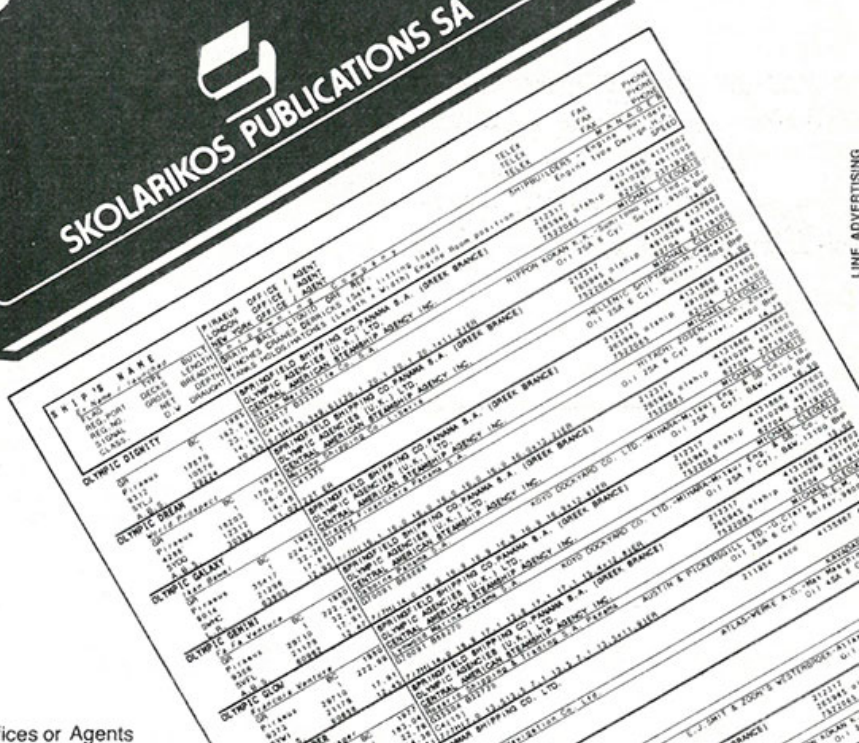
GREEK MERCHANT FLEET

Alphabetical list of ships with the following details:

- Ship's name
- Ex Name • Flag
- Port of registry
- Registration number
- International signal letter
- Classification • Type of vessel
- Capacity (G.N.DW)
- Dimensions (L.B.D.D.)
- Date of build • Date of launch
- Shipowning Company • Managers
- Piraeus Office • London Office
- New York Office • Offices elsewhere
- Number of cargo tanks • Number of holds
- Number of hatches (dimensions length × width)
- Tanks capacity (liquid) • Holds capacity (grain, bale, ore, ref.) • Number of decks • Position of engine room
- Number of winches (safe lifting load) • Number of cranes (safe lifting load) • Number of derricks (safe lifting load)
- Shipbuilders • Engine builders • Type of engine
- Number of cylinders • Design of engine • Horse power
- Speed

ALPHABETICAL INDEX OF OFFICES / AGENTS WITH THEIR SHIPS

List of Offices or Agents with the following details:
Names, addresses, phone, telex and fax numbers of the Offices or Agents in Piraeus, London, New York or elsewhere in the world with their ships.



LINE ADVERTISING

"SKOLARIKOS PUBLICATIONS S.A."
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24 - 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119060 - 4119071 FAX: 4128829

ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ: .....
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ: ..... ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: .....
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ..... Τ.Τ. ..... ΠΟΛΗ: ..... ΧΩΡΑ: .....
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ..... TELEX: ..... TELEFAX: .....

ΑΡΙΘΜ. ΑΝΤΙΤΥΠΩΝ	ΕΚΔΟΣΕΙΣ	ΤΙΜΗ ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ
	"SKOLARIKOS GREEK MERCHANT MARINE DIRECTORY"*	11.000
	"SKOLARIKOS GREEK SHIPOWNERS LIST"	8.000

* Στην τιμή της συνδρ
του "SKOLARIKOS GR
MERCHANT MARINE DI
TORY" περιλαμβάνεται
αξία καθώς και τα τέλη
στολής των συμπληρωμα
φυλλαδίων μεταβολών
τον διατηρούν ενήμερο
όλη τη διάρκεια του έτου

'Ανασκόπηση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν 'Αγοραπωλησιῶν τοῦ 1988

Ἂν τό 1987 ὑπῆρξε ἡ χρονιά πού ἐσήμανε τό τέλος τῆς μεγάλης κρίσεως πού ἐταλαιπώρησε τήν παγκόσμια ναυτιλία γιά τέσσερα συναπτά ἔτη, τό 1988 ἀσφαλῶς ἦταν ἡ χρονιά τῆς σταθεροποιήσεως τῆς ναυλαγορᾶς, τῆς πλήρους ἀποκαταστάσεως τοῦ πλοίου σάν «ἀξίας χρήσεως».

Αἰσιοδοξία

Ἔχουν ἤδη παρέλθει εἴκοσι μῆνες ἀπό τή στιγμή πού ἀγορά ἔλαβε μιά σαφῶς ἀνοδική πορεία (Μάρτιος 1987) καί πιό χαρακτηριστική, ἴσως, ἀπό τά σημερινά ὑψηλά ἐπίπεδα εἶναι ἡ αἰσιόδοξη προοπτική γιά συνέχιση τῶν τρεχόντων ρυθμῶν ἤ, ἐν πάση περιπτώσει, «λογικῶν» συνθηκῶν, κάτω ἀπό τίς ὁποῖες οἱ παγκόσμιες διά θαλάσσης μεταφορές θά ἐπιτελέσουν ἄνετα τήν ἀποστολή τους.

Στίς γραμμές πού ἀκολουθοῦν, ὁ ἀναγνώστης θά εὕρει μιά λίγο-πολύ κινηματογραφική ἀπεικόνιση τῶν ἐξελίξεων στή χρονιά πού πέρασε, ἐπιλεκτική παρουσίαση τῶν ἀνά μήνα διακυμάνσεων πού, ἄν καί ὑπῆρξαν μερικές φορές πρόξενος συγκινήσεων, δέν ἐπέτρεψαν οὔτε γιά μιά στιγμή τή δημιουργία ἀπαισιόδοξου κλίματος πού, κάτω ἀπό τίς γνωστές ψυχολογικές διεργασίες, θά ἐπιδροῦσε ἀρνητικά στή διακύμανση τῶν ναύλων.

Παράμετροι

Κρίνομε, ὅμως, σκόπιμο προηγουμένως νά συγκεφαλαιώσουμε τίς μέχρι τώρα ἀναφορές στίς παραμέτρους ἐκεῖνες ἡ συνδυασμένη ἐνέργεια τῶν ὁποίων, ἐδημιούργησε τίς συνθῆκες τῆς παρούσης ἀνακάμψεως. Κατά τόν ἕνα ἤ τόν ἄλλο τρόπο, ὅλες σαφῶς ἀναφέρονται ἤ ἐπιδροῦν στή διαμόρφωση τῆς ἰσορροπίας προσφορᾶς καί ζητήσεως, ἄν καί, γιά τούς σκοπούς τῆς μελέτης, δύνανται νά διακριθοῦν σέ δύο κατηγορίες: ἐκεῖνες πού συνδέονται μέ τό φορτίο καί στίς σχέσιν ἔχουσες μέ τό πλοῖο.

Φορτία

'Η λεπτομερής ἀναφορά στίς πρῶτες εἶναι κάτι πού ξεπερνᾶ τούς σκοπούς — ἀλλά καί τίς δυνατότητες — τοῦ παρόντος σχολίου, δεδομένου ὅτι εἶναι ἀκόμη πολύ ἐνωρίς γιά τή συλλογή τῶν ἀπαραιτήτων στατιστικῶν καί ἄλλων στοιχείων πού ἀναφέρονται στό 1988. 'Από τίς ἐμπειρίες ὅμως πού ἔχουν προέλευση τήν καθημερινή ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρατήρηση, μποροῦμε νά ἐπισημάνουμε τόν πρωταρχικό ρόλο τῶν σιτηρῶν, πού ἔδωσαν καί δίνουν τό μέτρο τῆς ναυλαγορᾶς.

Σοβιετική Ἕνωση καί Κίνα, μέ τά σχεδόν μόνιμα ἐλλείμματα, ἔκαναν καί πάλι ζωηρή παρουσία στήν ἀγορά, αὐξάνοντας οὐσιαστικά τή ζήτηση καί , συγχρόνως, διαμορφώνοντας τό ψυχολογικό ἐκεῖνο κλῖμα τῆς εὐφορίας. Δίπλα τους, οἱ μεγάλες εἰσαγωγικές ἀγορές τῆς Ἄπω 'Ανατολῆς ('Ιαπωνία, Ν. Κορέα, Ταϊβάν) ἔδειξαν ἀξιόλογη δραστηριότητα. Αἴγυπτος, Σαουδική 'Αραβία, 'Ινδία, συμπληρώνουν τήν εἰκόνα ἐνῶ (παραλείποντας τίς κλασικές «πηγές» τοῦ προϊόντος — Κόλπο ΗΠΑ, Μεγάλες Λίμνες, Β. Εἰρηνικός, Πλάτα, Αὐστραλία) ἀξιόλογη ἦταν ἡ προσφορά φορτίων ἀπό τήν Εὐρώπη καί τή Ν. 'Αφρική.

Οἱ Ναῦλοι

Λήγοντος τοῦ ἔτους, τά δολ. 25.25/25.50 ἀνά τόννο γιά τούς 52.000 τόννους ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία ὑπολείπονται μόνο τοῦ boom τοῦ 1980 καί κάποιας στιγμῆς τοῦ περασμένου Φεβρουαρίου — Μαρτίου, μέ τάσεις προσεγγίσεως πρός αὐτήν, καί μιλοῦν ἀφ' ἑαυτῶν γιά τήν τρέχουσα κατάσταση (βλ. σχετικό πίνακα). 'Ανάλογα ἦσαν τά ἐπίπεδα καί στούς λοιπούς τομεῖς τῆς ἀγορᾶς.

Λοιπά Φορτία

Μέ δεδομένη τήν καταλυτική παρουσία τῶν σιτηρῶν, ἡ ἀναφορά στά ὑπόλοιπα βασικά φορτία (γαιάνθρακες, σιδηρομεταλλεύματα, λιπάσματα, ζάχαρη) ἀφορᾶ στή μελέτη διαμορφώσεως τῆς παραγωγῆς καί ἐμπορίας τῶν ἐν λόγω προϊόντων μᾶλον παρά στή ναυλαγορά. Θά σημειώσουμε ὅμως τή σταθερή διαπίστωση σέ ὅλη τή διάρκεια τοῦ ἔτους, ὅτι, δηλαδή, ὅλα συνέτειναν στή δημιουργία τῶν προϋποθέσεων ἐκείνων πού τελικῶς ὁδήγησαν στήν ἀνάκαμψη.

Οἱ χρονοναυλώσεις

'Αριστος δείκτης τῶν ἐπιπέδων ἀμοιβῆς τοῦ θαλάσσιου μεταφορικοῦ ἔργου, ἡ χρονοναύλωση, ὡς μέθοδος ἐξασφαλίσεως τοῦ μεταφορικοῦ μέσου, τοῦ πλοίου, ἐκάλυψε μεγάλο μέρος τῆς δραστηριότητας, δίνοντας γιά μιά ἀκόμα φορά λύση στό βασικό πρόβλημα τοῦ ναυλωτῆ, στήν ἀβεβαιότητα ὡς πρός τόν ἀκριβῆ λιμένα φορτώσεως ἤ καί ἐκφορτώσεως.

Σέ πρώτη ζήτηση τό πάναμαξ, πού φαίνεται νά καθίσταται τό optimum μέγεθος στίς παγκόσμιες μεταφορές χύδην φορτίου, διεμόρφωσε μέσα ἀπό διακυμάνσεις στίς ὁποῖες ἐπιτυχῶς ἀνταπεξῆλθε, μισθώματα τῆς τάξεως τῶν δολ. 10-14.000 ἀνά ἡμέρα, μέ σημεῖα ἐκκινήσεως 'Ανατολή καί Δύση, ἀντιστοίχως, ἐνῶ κάποιο prim παρείχετο γιά μετάβαση ἀπό τή δεύτερη περιοχή στήν πρώτη.

Στά μεγαλύτερα μεγέθη, τά Cape size κινήθηκαν κάτω ἀπό συνθῆκες ἄνετης ἐξασφαλίσεως ἀπασχολήσεως μέ ναύλους μέχρι καί δολ. 4.50 ἀνά τον. d.w., χωρίς ἡ φυσική ἐκ τοῦ μεγάλου μεγέθους ἔλλειψη εὐελιξίας νά ἐπιδράσει αἰσθητά στή σχετική προσπάθεια.

Πρός τά κάτω, τό handymax (νέος σχετικά ὅρος ἀναφερόμενος στό μέγεθος τῶν 40.000 τον. d.w.) κινήθηκε σέ ἄνετα πλαίσια μέ μισθώματα τῆς τάξεως τῶν δολ. 8-11.000 ἡμερησίως, διαψεύδοντας ἔτσι παλαιότερες δοξασίες περί τοῦ «τρωτοῦ» τοῦ ἐν λόγω μεγέθους.

Στά δολ. 5-9.000 διακυμάνθηκαν τά μισθώματα γιά τά handy size πλοῖα (26/30.000 τον. d.w.) μέ κάποια καθυστέρηση ὡς πρός τήν ἐξασφάλιση τῶν ἐκ τῆς ἀνερχομένης ναυλαγορᾶς ὠφελημάτων καί, παρά τήν τάση πρός «γιγαντισμό», ἔδειξαν ὅτι θά παραμείνουν ἕνα ἀπό τά βασικά μεγέθη, χωρίς τοῦτο κατ' ἀνάγκη νά συνδέεται μέ τή δυνατότητα προσβάσεως στίς Μεγάλες Λίμνες.

Καί στά δύο παραπάνω μεγέθη, ἡ ὕπαρξη μέσων φορτοεκφορτώσεως, ἀπό τή στοιχειώδη εὐθέτηση τῶν φορτωτήρων τῶν 5 τόννων μέχρι καί τῆς προσφάτως διαμορφωθείσης «ἀνάγκης» γιά γερανούς τῶν 25 τόννων, καθίσταται πλέον ἀπαραίτητη. 'Η παλαιότερη ἐκδοχή τοῦ gearless εἶναι πλέον

ἀδιανόητη. Τοῦτο κατά ἕνα ποσοστό ὀφείλεται καί στήν κλιμάκωση τῆς χρησιμοποιήσεώς τους στίς μεταφορές ἐμπορευματοκιβωτίων (containers).

Μιά ἀναφορά καί στά πλοῖα γενικοῦ φορτίου πού, παρ' ὅλη τήν οὐσιαστική ἄνοδο ναύλων καί μισθωμάτων, παρέμειναν ὁ πτωχός συγγενής μέσα στή γενική εὐωχία. Σάν προοπτική καί σάν ἀξία, ὁ ἐν λόγω τύπος κρατάει μιά ἀξιόλογη θέση, ἰδίως ἐνώπιον τοῦ προβλεπομένου boom, τοῦ σχετικοῦ μέ τήν ἀνασυγκρότηση τοῦ Ἰράν καί τοῦ Ἰράκ. Μέχρι στιγμῆς, ὅμως, καί τουλάχιστον στή χρονιά πού πέρασε, δέν εἰσέπραξε τούς ἀντίστοιχους καρπούς. Ἡ παντελής σχεδόν ἀπουσία τέτοιων τύπων ἀπό τά βιβλία τῶν τρεχουσῶν ναυπηγικῶν παραγγελιῶν κάτι μαρτυρεῖ...

Ἡ Προσφορά

Ἄν ἡ αὔξηση τῆς ζητήσεως ἦταν ὁ μοχλός τῆς ἀνόδου, ὁ περιορισμός τῆς προσφορᾶς ὑπῆρξε ὁ ἐξίσου σημαντικός παράγων τῶν ἐξελίξεων. Ὁ περιορισμός αὐτός ἦταν ἀποτέλεσμα:

1) Τῆς διαλύσεως μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων ὅλων τῶν τύπων, κυρίως στά διαλυτήρια τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς (Ταϊβάν, Κίνα, Νότια Κορέα) καί τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ (Πακιστάν, Ἰνδία) στή διάρκεια τῶν ἐτῶν 1983 - 1986.
2) Τῆς συρρικνώσεως τοῦ ναυπηγικοῦ δυναμικοῦ καί τῆς ἀλλαγῆς τῆς ναυπηγικῆς πολιτικῆς σέ πολλές χῶρες τοῦ κόσμου μέ ἀποτέλεσμα τῶν περιορισμό τῶν παραγγελιῶν σέ ἀριθμό καί ὄγκο.
3) Τῆς μερικῆς ἤ ὁλικῆς καταστροφῆς πολλῶν πλοίων, ἰδίως δεξαμενοπλοίων, κατά τή διάρκεια τοῦ πολέμου Ἰράν - Ἰράκ.

Πέραν τῆς τεκμαιρομένης ὀρθολογικῆς πολιτικῆς τῆς πλοιοκτησίας περί τήν τοποθέτηση νέων παραγγελιῶν, τό ὑψηλό ναυπηγικό κόστος ἀποθαρρύνει τή μαζική καταφυγή στίς ναυπηγήσεις πού, ὅσο περνάει ὁ καιρός, φαίνονται σά μιά ὑπόθεση «γιά λίγους», πού ἔχουν τήν οἰκονομική δύναμη καί τίς κατάλληλες ἐμπορικές διασυνδέσεις...

Τά δεξαμενόπλοια

Γιά τή ναυλαγορά τῶν πετρελαιοφόρων, τό 1988 θύμιζε, ὡς πρός τίς διακυμάνσεις καί τήν τελική ἔκβαση, ἄρια ἀπό ἰταλική ὄπερα, μέ ποικιλία ρυθμῶν, πλῆθος ἀνόδων καί καθόδων καί μιά τελική κορώνα σέ ὑψηλή νότα. Ἀπομένει νά διαπιστώσουμε ποιά θά εἶναι ἡ ἐπόμενη μελωδία, μετά τό τέλος τοῦ χειροκροτήματος.

Χαρακτηριστικό τῆς χρονιᾶς οἱ χαμηλές τιμές τοῦ προϊόντος πού ἐνεθάρρυνε τή δημιουργία ἀποθεμάτων καί ἐνέπνευσε πολλούς εὐκαιριακούς ἐμπόρους τοῦ προϊόντος, πέρα ἀπό τίς μεγάλες ἑταιρίες (majors) καί τίς παραδοσιακές φίρμες ἤ τούς κρατικούς ὀργανισμούς.

Οἱ ἀλλεπάλληλες ἀλλά ἐν πολλοῖς ἀνεπιτυχεῖς προσπάθειες τῶν παραγωγῶν χωρῶν (ΟΠΕΚ) νά ἐλέγξουν τίς τιμές μέ τή μέθοδο ἐπιβολῆς ποσοστώσεων, μέ τίς ἀντίστοιχες ἀντιδράσεις τῆς ἀγορᾶς, ἀπετέλεσαν τήν κύρια αἰτία τῶν διακυμάνσεων.

Γενικά, τό 1988 ὑπῆρξε ἔτος εὐφορίας γιά τήν πλοιοκτησία. Ἡ κατά Νοέμβριο ἐπιτευχθεῖσα συμφωνία τοῦ ΟΠΕΚ, ἀντί νά ἀνακόψει τή ζήτηση, ἀντιθέτως τήν ἐπαύξησε μέ ἀποτέλεσμα τίς «τρελλές» αὐτές ἡμέρες τοῦ Δεκεμβρίου μέ τούς ὑψηλότερους ἀπό δεκαπενταετίας ναύλους.

Ἄγνωστο τί θά φερει ὁ Ἰανουάριος τοῦ 1989, στό κανονικό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού ἀκολουθεῖ τήν πανηγυρική ἔκδοση, ἴσως νά ὑπάρχει μία πρώτη γεύση...

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Μέ τή δραστηριότητα στόν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν, ὅπως αὐτή ἀναπτύχθηκε τό 1988, εἶναι σχεδόν ἀδύνατο δώσει κανείς μιά πλήρη ἀναφορά κατά τόν παρόντα χρο Θά ἀρκεσθοῦμε, λοιπόν, σέ ἀριθμό παρατηρήσεων πού νουν τήν οὐσία τῶν πραγμάτων καί, στό μέτρο τοῦ δυνατ ἑρμηνεύουν τά φαινόμενα.

Ἡ αἴσθηση ὅτι εἰσερχόμεθα σέ μιά σχετικά μακρά περίο ὑψηλῆς ναυλαγορᾶς, σέ συνδυασμό μέ τή διαπίστωση ὅτ ἀνανέωση τοῦ στόλου διά τῶν ναυπηγήσεων καθίσταται πανηρή ὑπόθεση, ἔσπρωξε τίς ἀξίες πρός τά ἐπάνω μέ καί τῆς σχέσεως τοῦ 1 πρός 5 πρός τό θέρος τοῦ 1986, περ δο τῶν χαμηλοτάτων ἐπιπέδων ἀξιῶν.

Πρῶτοι οἱ Νορβηγοί ἔδειξαν νά ἐνστερνίζονται αὐτή τ ἀντίληψη στήν πράξη μέ μεγάλο ἀριθμό ἀγορῶν, ἰδίως δε μενοπλοίων, μέ τρόπο πού, μερικές φορές, τρίτος παρατηρ τῆς θά διερωτᾶτο ἄν πράγματι ἀδιαφοροῦν γιά τό τίμη πού θά καταβάλουν!

Σέ κάποιο βαθμό ἀκολουθεῖ τό Χόγκ Κόγκ καί ἀριθμός λευθέρων πλοιοκτητῶν.

Ὡς πρός τούς Ἕλληνες, ἔχει κανείς νά παρατηρήσει δ φαινομενικά ἀντίθετες τάσεις: Ἡ πρώτη συνίσταται στήν κμετάλλευση τῶν διαμορφωθεισῶν τιμῶν μέ τήν πώληση ο βαστοῦ ἀριθμοῦ πλοίων μέ ταυτόχρονη ἐξασφάλιση σοβ ρῶν κερδῶν. Ἡ δεύτερη, στή «λελογισμένη» ἀγορά πλοίω καλῶν προδιαγραφῶν ὁρισμένων κατηγοριῶν. Πρέπει, μως, ἐδῶ νά ἐπισημάνουμε τό μεγάλο ἀριθμό πλοίων πού π ριήλθαν σέ Ἑλληνικά χέρια κατά τή διάρκεια τῆς κρίσεω 1983-1986 σέ χαμηλές, μέχρι καί ἐξευτελιστικές τιμές κ πού «καλύτονται» αὐτή τή στιγμή κάτω ἀπό ξένες σημαῖες

Ὅλα πείθουν ὅτι ἡ ἡμέρα τῆς κάμψεως τῶν τιμῶν εἶναι κόμα μακρυά καί ὅτι, παρά τίς σχετικά μέ τό «χθές» ὑψηλέ τιμές, ἴσως ἡ ἀγορά πλοίου σήμερα νά περικλείει δυνατότη τες καιροσκοπικῆς μεταπωλήσεως!...

Οἱ διαλύσεις

Ἀνατέλλοντος τοῦ 1989, αὐτή ἡ ἄλλοτε τόσο «ζωντανή» ἀ γορά ἔχει περιέλθει σέ πλήρη σχεδόν ἀφάνεια. Ὑπεύθυνο ἀφ' ἑνός, ἡ ὑψηλή ναυλαγορά πού ἀπαμακρύνει ἀπό τή σκέ ψη κάθε ἰδέα πωλήσεως πρός διάλυση. Ἀφ' ἑτέρου, σειρ γεγονόταν ἤ καταστάσεων, μεταξύ τῶν ὁποίων:

1) Ἡ δραματική περικοπή τῶν τεχνικῶν διευκολύνσεων στήν Ταϊβάν, μέ τήν ἀφαίρεση μεγάλου μέρους ἐκ τοῦ χώρου τοῦ λιμένος Kaohsiung πού μέχρι πρό τινος ἦ σαν ἐγκατεστημένα τά διαλυτήρια.
2) Ἡ ἀναστολή τῆς διαλυτικῆς δραστηριότητας στή Νό τια Κορέα.
3) Ἡ πολιτική καί οἰκονομική ἀβεβαιότητα στό Πακιστάν
4) Ἡ συναλλαγματική στενότητα τῆς Ἰνδίας πού πρό σφατα προκάλεσε τήν πλήρη διακοπή τῶν εἰσαγωγῶν πλοίων γιά διάλυση.
5) Ἡ ἀποδεχθεῖσα (μέχρι στιγμῆς, τουλάχιστον) ἀναποτελεσματικότητά τῶν «νέων» ἀγορῶν, ὅπως ἡ Σιγκαπούρη, ἡ Ταϋλάνδη, κ.λ.π.
6) Ἡ, μέ τά διεθνῆ μέτρα, ἀνυπαρξία τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ χώρου πού ἤδη ἀποτελεῖ σκιά ἑνός οὐδέποτε, ἄλλωστε, λαμπροῦ παρελθόντος.

Ναυπηγήσεις

Μερικές γραμμές μόνο, χωρίς νά ἐξαντλοῦν, φυσικά, τό θέμα γιά τό ὁποῖο ἔχουμε ἄλλωστε πρόσφατα ἔχουν σχολιάσει τά «Ναυτικά Χρονικά».

Ἡ κατανόηση τοῦ ἀδιεξόδου, στό ὁποῖον ὁδηγοῦσε ἡ «χρησιμοποίηση» τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας γιά καθαρά κοινωνικούς ἤ καί πολιτικούς σκοπούς, ἰδίως στούς τομεῖς τῆς ἀπασχολήσεως ἤ τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἐπέφερε καί ἀνάλογη ἀλλαγή γραμμῆς ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων κυβερνήσεων.

Σάν ἐναλλακτική λύση, ἤδη ἐφαρμόζεται εἴτε ἡ συρρίκνωση τοῦ ναυπηγικοῦ δυναμικοῦ ἤ καί ἡ κατάργηση τῶν πάσης

φύσεως ἐπιδοτήσεων (πέραν τῶν ἤδη γνωστῶν τοῦ ΟΟΣΑ).

Ἀποτέλεσμα, ἡ ἐλαχιστοποίηση τῆς προσφορᾶς ναυπηγικῶν κλινῶν καί ἡ ἄνοδος τῶν τιμῶν, γεγονότα πού, μαζί μέ τό «μάθημα» πού πῆραν πλοιοκτησία καί Τράπεζες ἀπό τήν τετράχρονη κρίση, συγκρατεῖ τόν ὄγκο τῶν παραγγελιῶν σέ λογικά ἐπίπεδα.

Παραλλήλως, ἡ διαπίστωση τῆς γηράνσεως τοῦ Σοβιετικοῦ καί ἄλλων ἐθνικῶν στόλων τοῦ σοσιαλιστικοῦ κόσμου ὁδηγεῖ στήν κατάληψη τῶν διαθεσίμων ναυπηγικῶν κλινῶν τῶν ἐν λόγω χωρῶν στά πλαίσια ἑνός μᾶλλον ἐπείγοντος προγράμματος ἀντικαταστάσεως τῆς ὑφισταμένης χωρητικότητας, πράγμα πού περιορίζει τίς δυνατότητες ἐκεῖ παραγγελιῶν ἀπό τίς δυτικές χῶρες.

Βρισκόμαστε σέ περίοδο πιθανῶν ἀνακατατάξεων στή διεθνή ναυπηγοβιομηχανία μέ μεγάλα ἐρωτηματικά ὡς πρός τό μέλλον χωρῶν ὅπως ἡ Ἰαπωνία, ἡ Νότια Κορέα, ἡ Ἱσπανία, ἀφ' ἑνός, ἡ Κίνα καί Τρίτες Χῶρες, ἀφ' ἑτέρου. Στίς πρῶτες προβάλλει τό φάσμα τῆς περαιτέρω συρρίκνωσης, στίς δεύτερες ἡ δυνατότητα ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγικῶν διευκολύνσεων πού δέν εἶναι ὑπόθεση χωρίς ἐρωτηματικά...

Οἱ κατά μήνα ἐξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ 1988, ἡ παγκόσμια ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου ἔδωσε σαφεῖς ἐνδείξεις ὅτι ὑπέκρυπτε ἀρκετό σφρῖγος, μέ βασικούς μοχλούς ἀνέλιξης τή παρουσία τῶν Σοβιετικῶν, τῶν Κινέζων καί ἄλλων ἀγοραστῶν στήν ἀγορά τῶν σιτηρῶν, ἐνῶ σέ ναυλώσεις γιά ἄνθρακα (κυριως ἀπό Αὐστραλία) καί σιδηρομετάλλευμα (Βραζιλία, Δυτ. Ἀφρική) ἐμφάνισε μία σταθερή πορεία πού συνέβαλε στή σταθερότητα.

Ὁ κλασσικός ναῦλος πάναμαξ ἀπό τόν Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἀπω Ἀνατολή στά δολ. 21,75 μέ τόν ἀντίστοιχο πρός Κόντινεντ ναῦλο στά δολ. 12,60.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Στόν Ἀτλαντικό τά μισθώματα παρουσίασαν ἀρκετά κέρδη, ἐνῶ ἀντίθετα στή περιοχή τοῦ Εἰρηνικοῦ ὑπῆρξε κάποια ἀπραξία μέ ἀποτέλεσμα νά σημειωθοῦν κλεισίματα σέ σημαντικά χαμηλότερα μισθώματα.

Ὁρισμένες μισθώσεις περιόδου ἔδειξαν τήν ἐμπιστοσύνη γιά τό μέλλον τῆς ἀγορᾶς.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 65.000 τον. d.w. κυκλικό Ἀτλαντικοῦ δολ. 12.500.

— 60.000 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία, κυκλικό Αὐστραλίας, δολ. 10.000.

— 41.000 τον. d.w. ταξίδια 6 μηνῶν, δολ. 6.835, ὀψιόν 6 μῆνες δολ. 10.000.

— 33.000 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ, 12 μῆνες, δολ. 8.200.

Τά δεξαμενόπλοια

Οἱ ἐγγενεῖς ἀδυναμίες τῆς ἐμπορίας τοῦ πετρελαίου δημιούργησαν δικαιολογημένες ἀνησυχίες στήν πλοιοκτησία, ἐνῶ παράλληλα ἡ συσσώρευση χωρητικότητος στόν Περσικό Κόλπο καί οἱ λίγες ναυλώσεις προκάλεσαν πτώση τῶν ναύλων προοδευτικά ἀπό τά WS 36 στά WS 23,5.

Παρόμοια πτωτική τάση παρατηρήθηκε καί στά μικρότερα μεγέθη καί ἐνῶ ἡ Μεσόγειος χαρακτηριζόταν ἀπό μιά ἀμφιρέπουσα ἀγορά, ἀντιθέτως, Δυτική Ἀφρική, Βόρειος Θάλασσα καί Καραϊβική (ἰδίως ἡ τρίτη) ἔδωσαν ἐξάρσεις πού θά ἔφθαναν γιά νά χαρακτηρίσουν τήν κατάσταση ὑγιῆ.

Μία ποικιλία τόπων φορτώσεως καί προορισμοῦ κράτησαν τή ναυλαγορά τῶν καθαρῶν φορτίων σέ ἱκανοποιητικά ἐπίπεδα.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Σαφές καί ἔντονο τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον μόλις ἀνακοπτόμενο ἀπό τίς ὑψηλές τιμές τῶν πλοίων καλῶν προδιαγραφῶν.

Ἀξίζει νά μνημονευθεῖ ἰδιαίτερα ἡ ἄνοδος τῶν ἀξιῶν τῶν πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων (VLCC μέχρι καί 150.000 τον. dw.) καθώς καί ἡ ἔντονη παρουσία Νορβηγῶν ἀγοραστῶν μέ ἔκδηλο ἐνδιαφέρον στά μεγάλα σύγχρονα πλοῖα.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Antofagasta	20.300	1970	$ 2.000.000	Ἕλληνες
Maritsa Pateras	17.000	1977	$ 3.500.000	
Forum Craftsman	13.036	1972	$ 1.600.000	Ἕλληνες
Tolmi	SD14	1972	$ 1.750.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Bocita	119.500	1974	$ 9.500.000	
Western Trader	85.000	1981	$14.300.000	
General Lim	47.900	1984	$ 7.000.000	
Celerina	34.600	1075	$ 5.250.000	Ἕλληνες
Jag Dot	21.300	1975	$ 2.300.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Yanbu Progress	215.000	1971	$ 9.500.000	Ἕλληνες
Kona (OBO)	162.500	1974	$ 10.000.000	Χόγκ Κόγκ
Orintal Majesty	138.000	1972	$ 7.200.000	
Arrow Beaver	46.800	1985	$ 18.000.000	

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Μέ πείρα Δεξαμενοπλοίων καί καλή γνώση Ἀγγλικῆς

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

ἀπό Μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία.
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικοῦ Τ.Θ. 80 127 Πειραιᾶ.

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Μέ πείρα Δεξαμενοπλοίων καί πολύ καλή γνώση Ἀγγλικῆς

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

ἀπό Μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία.
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικοῦ Τ.Θ. 80 127 Πειραιᾶ.

Οί διαλύσεις

Καταλυτική ύπῆρξε ἡ παρουσία τῆς Ταϊβάν, τῆς μόνης χώρας πού πραγματοποίησε ἀγορές, σέ τιμές πού δείχνουν ἐλαφρά ἀνοδική τάση. Τά πλεῖστα ἐκ τῶν πωληθέντων πλοίων φορτηγά ξηροῦ φορτίου καί οἱ τιμές κυμάνθηκαν περί τά δολ. 195 μέ παράδοση Ταϊβάν ἐνῶ δολ. 180 συμφωνήθηκαν γιά παράδοση Χόγκ Κόγκ μέ μεταπώληση στήν Ταϊβάν ἀντί δολ. 199 σέ δύο τουλάχιστον περιπτώσεις.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Χωρίς νά ἔχει λυθεῖ τό πρόβλημα «ἰσορροπία προσφορᾶς - ζήτησης» ἡ ναυλαγορά ντράϊκαργκο τοῦ Φεβρουαρίου ἔδωσε σαφῆ μηνύματα ἀνόδου τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων σέ ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων μέ προεξάρχοντα τά πάναμαξ.

Οἱ ναῦλοι γιά μεταφορές ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία μέ πάναμαξ κυμάνθηκαν ἀπό τό ὑψηλό ἐπίπεδο τῶν δολ. 27,75 ἕως καί δολ. 24,50, ἐνῶ γιά Κόντινεντ μεταξύ δολ. 14,75 -14,30.

Ζωηρή ἡ ζήτηση γιά γαιάνθρακες καί μεταλλεύματα ἀπέληξε στή πληρωμή δολ. 15,35 γιά 100.000 τον. ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ν. Ἀφρική καί δολ. 11 γιά 90.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἡν. Βασίλειο, ἐνῶ οἱ 150.000 τον. μεταλλεύματος ἀπό Βραζιλία γιά Ἄπω Ἀνατολή πλήρωναν δολ. 11,90.

Οί χρονοναυλώσεις

Τό μή ἀποκρυπτόμενο πλέον ἐνδιαφέρον τῶν ναυλωτῶν γιά κλεισίματα περιόδου ὑπῆρξε ὁ ἀψευδής δείκτης τῆς ἀνόδου τῶν μισθωμάτων στίς χρονοναυλώσεις.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα:

— 158.000 τον. d.w., γιά 12 μῆνες, δολ. 13.000.

— 105.000 τον. d.w., γιά κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 15.000.

— 61.000 τον. d.w. ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά Ἐρυθρά Θάλασσα μέσω Β. Εἰρηνικοῦ, δολ. 14.250.

— 64.000 τον. d.w., κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 15.000.

— 41.000 τον. d.w., ἀπό Περσικό γιά Ἰαπωνία μέσω Ν. Ἀφρικῆς, δολ. 9.000.

— 35.000 τον. d.w. γιά 18 μῆνες, στήν Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 8.000.

— 26.000 τον. d.w., γιά 18 μῆνες, στήν Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 8.000.

— 26.000 τον. d.w., 7 μῆνες δολ. 7.000.

— 24.700 τον. d.w., κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 6.850.

— 17.000 τον. d.w., ἀπό Γερμανία γιά Ν.Α. Ἀσία, δολ. 8.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Περιορισμένες οἱ ἐντολές καί χαμηλός ὁ τόνος στόν Περσικό μέ τούς ναύλους στά ἐπίπεδα τῶν WS 31-32 καί μέχρι WS 40 γιά Ἀνατολή. Ὑποτονική καί ἡ Μεσόγειος μέ τά σεις βελτιώσεως πρός τέλος τοῦ μήνα, ἐνῶ ὑγιέστερη ἡ κατάσταση στή Δυτ. Ἀφρική μέ τούς 130.000 τον. γιά ΗΠΑ στά WS 65. Στή Βορ. Θάλασσα τά τοπικά φορτία τῶν 70.000 τον. στά WS 95, ἐνῶ ζωηρότερη ὑπῆρξε ἡ κίνηση στή Καραϊβική μέ τούς 116.000 τον. γιά ΗΠΑ στά WS 75. Χαμηλή ἡ ζήτηση γιά καθαρά φορτία προκάλεσε πτώση τῶν ναύλων.

Οί ἀγοραπωλησίες

Ζωηρή ἡ ζήτηση γιά ὅλες σχεδόν τίς κατηγορίες τῶν πλοίων, κάθε μεγέθους ὁδηγεῖ σέ ἀλματώδη ἄνοδο τῶν ἀξιῶν.

Ἰρανοί, Νορβηγοί, Ἕλληνες, ὁ καθένας γιά διάφορους λόγους, ἀνταγωνίζονται περί τήν πρόσκτηση τῶν ὀλίγων προσφερομένων δεξαμενοπλοίων.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορα
Vicotr	16.270	1978	$ 4.200.000	Κι
Vicman	16.200	1976	$ 3.500.000	Ἕλλ
Silver Cloud	15.260	1975	$ 2.400.000	Πακιστ

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορα
Rokkohsan MAru	82.600	1970	$ 5.900.000	Τοῦ
Fa Fa Venture	58.500	1980	$ 11.750.000	Ἕλλη
Urania	82.500	1972	$ 6.250.000	Ἰτ
Vasman	37.900	1978	$ 7.100.000	Ἕλλη
Figaro	34.100	1972	$ 3.200.000	Ἕλλη
Celtic Sky	27.500	1976	$ 5.250.000	Ἕλλη

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορα
Mia Margrethe	244.600	1972	$ 12.000.000	Ἰρ
J.T. Higgings	150.000	1971	$ 6.950.000	Ἕλλη
Majestic Pride	81.600	1975	$ 9.250.000	Ἕλλη
Poppy	84.500	1981	$ 14.600.000	
Ida Helene	31.600	1975	$ 8.250.000	Ἰν

Οί διαλύσεις

Μέ τήν πλήρη σχεδόν ἀδυναμία τῶν λοιπῶν χωρῶν νά ταγωνισθοῦν μιά ἐξαιρετικά δραστήρια Ταϊβάν, πού μονοπ λησε πρακτικά τή δραστηριότητα, οἱ τιμές ἀκολούθησαν νοδική πορεία μέχρι καί ἑνός μεγίστου — τῶν δολ. 245 ὁ τόννο βάρους.

Σημειώνομε ἀκόμη τή πώληση φορτηγοῦ πλοίου 5.600 τ βάρους στό Μπαγκλαντές, στά δολ. 189 ἀνά τόννο.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Ἔνταση τῆς ζητήσεως πλοίων κατά τόν Μάρτιο, τόσο ἕνα ταξίδι, ὅσο καί γιά χρονοναύλωση, μέ τόν δείκτη BIFF νά φθάσει ἕνα μέγιστο 1648,5 μονάδων στίς 24 τοῦ μήνα

Ἡ κλασσική διαδρομή μεταφορᾶς σιτηρῶν μέ πάναμαξ πό τόν Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία πλήρωσε δολ. 28 καί ἀ στοιχα δολ. 17 ἀπό τόν Βόρ. Εἰρηνικό, ἐνῶ ἐπανάκαμψη σ ψηλά ἐπίπεδα σήμαιναν τά δολ. 15 γιά τούς 80.000 τον. Ὁλλανδία.

Εὐμάρεια καί στούς λοιπούς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ροῦ φορτίου μέ ἔντονη δραστηριότητα στά μεταλλεύμα στά λιπάσματα, καί τή ζάχαρη.

Οί χρονοναυλώσεις

Ζωηρή ἡ ζήτηση σέ Δύση καί Ἀνατολή δημιούργησε αἰ δοξία γιά τό μέλλον τῆς ἀγορᾶς ξηροῦ φορτίου. Χαρακτη στικά σημειώνομε:

— 133.400 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία γιά Κόντινεντ, μέσω στραλίας, δολ. 17.000.

— 65.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά κυκλικό Αὐστραλ δολ. 13.500.

— 61.000 τον.d.w. ἀπό Πορτογαλία γιά ἕνα κυκλικό τα Ἀτλαντικοῦ, δολ. 14.000.

— 45.300 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία γιά Μπαγκλαντές, μέ Βορείου Εἰρηνικοῦ, δολ. 11.100.

— 37.700 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία, κυκλικό Αὐστραλίας, δ 8.650.

— 28.800 τον. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ, κυκλικό Ἁγ. Λαυρ τίου, ἐπαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 7.900.

— 23.300 τον. d.w. ἀπό Βαλτική γιά Ν. Ζηλανδία, δολ. 10.500.

Ἰάπωνες ναυλωτές ἔκλεισαν μπάλκ κάρριερ 63.000 τον. d.w. γιά ἕνα ἔτος, μέ παράδοση Ἰαπωνία στά δολ. 15.000 τήν ἡμέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Μέ τίς τιμές τοῦ πετρελαίου σέ σαφῶς πτωτικές τάσεις καί σημαντικά ἀποθέματα στίς Ἡν. Πολιτεῖες καί τόν Βόρειο Εὐρωπαϊκό χῶρο, ἡ νωθρότητα περί τήν ζήτηση πετρελαιοφόρων ἦταν κάτι τό ἀπόλυτα φυσικό.

Στόν Περσικό Κόλπο, μικρός ἀριθμός ναυλώσεων VLCC παρεῖχε εἰκόνα καχεξίας μέ τό ναῦλο πρός δυσμάς στά WS 30/34 καί τόν ἀντίστοιχο πρός Ἄπω Ἀνατολή (Ν. Κορέα) στά WS 34/37.

Χαλαρή ἡ ζήτηση καί στή Μεσόγειο μέ τούς 135.000 τόννους στά WS 52 καί τούς 80.000 τόννους στά WS 77,5, ἀμφότερα γιά ἐνδομεσογειακή μεταφορά.

Ἀντίθετα, ἡ Δυτική Ἀφρική παρουσίαζε κάποια σχετική σταθερότητα μέ ἀριθμό κλεισιμάτων πρός ΗΠΑ, ὅπου οἱ 135.000 τόννοι πλήρωναν μεταξύ WS 55-60.

Χωρίς ἰδιαίτερη ἱστορία ἡ Βόρειος Θάλασσα ἔδωσε σειρά ναυλώσεων ρουτίνας. Τό ἴδιο μπορεῖ νά λεχθεῖ προκειμένου περί τῆς Καραϊβικῆς ὅπου οἱ 70.000 τόννοι πλήρωναν WS 110, ἐνῶ WS 40 ἦταν ὁ ναῦλος γιά 120.000 τόννους ἀπό Ἀνατολικό Μεξικό γιά Γαλλία.

Τέλος, τά καθαρά φορτία παρουσίαζαν ἐλαφρῶς βελτιωμένη ζήτηση μέ σταθερούς ναύλους πού κατά περίπτωση ἐμφάνιζαν καί ἐλαφρές αὐξήσεις.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Μεγάλη ἡ δραστηριότητα στήν ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων καί πολλές οἱ πράξεις πού συνολομογήθηκαν σέ ὑψηλές τιμές.

Ἀπό τόν πολύ μεγάλο στά χέρια μας κατάλογο πράξεων σταχυολογοῦμε τίς ἀκόλουθες:

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Coronet	15.675	1978	$ 4.400.000	
Emis S.	15.100	1975	$ 3.500.000	
Ocean Dove	14.938	1973	$ 2.300.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Chihirosan Maru	110.900	1973	$ 10.200.000	Νορβηγοί
Kyrakatingo	69.000	1977	$ 10.100.000	Ἕλληνες
Hellespont Mariner	64.650	1978	$ 11.000.000	Νορβηγοί
Bulkvetri	60.900	1976	$ 9.800.000	Ἕλληνες
Chillarmenousa	35.300	1976	$ 6.150.000	Χόγκ Κόγκ
American Trader	26.700	1977	$ 5.900.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Happy Sailor	423.642	1975	$ 20.000.000	
Mungula	300.000	1971	$ 16.600.000	Ἕλληνες
Happy Karl	290.762	1974	$ 14.000.000	Νορβηγοί
Capetan Elias (OBO)	103.100	1973	$ 9.000.000	Νορβηγοί
Larouco	81.700	1979	$ 4.700.000	Ἕλληνες
Manika (o/o)	78.000	1973	$ 6.900.000	Ἕλληνες
Mercator	29.700	1974	$ 6.100.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ὁ μικρός ἀριθμός τῶν πρός διάλυση προσφερομένων πλοίων ὁδηγεῖ τήν ἀγορά σέ σαφῶς ἀνοδικές τάσεις μέ πλήρη ἐκδήλωσή τους στήν Ταϊβάν, ἐνῶ ἄλλες χῶρες προτιμοῦν τή συρρίκνωση τῆς δραστηριότητός τους ἐνώπιον τῶν ὑψηλῶν τιμῶν. Ἔτσι, μέ ἐξαίρεση μία δευτερεούσης σημασίας πράξη πού ἀκούσαμε στήν Ἰνδία (1.300 LDT στά δολ. 180), οἱ λοιπές πωλήσεις ἀναφέρονται στήν Ταϊβάν, (ἀναφέρομε δύο - τρεῖς, τίς πλέον χαρακτηριστικές:

— MS NELA (7.391)δολ. 227.
— MS RENA (5.750) δολ. 222.
— MS PACIFIC HIGHWAY (8.832) δολ. 220.

Σέ VLCC προσφέρθηκε τιμή ἄνω τῶν δολ. 250!

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Ὅλοι οἱ βασικοί δεῖκτες τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου παρουσίασαν ἐντυπωσιακή κάθοδο τόν Ἀπρίλιο, μέ ἰδιαίτερη πτώση τῆς ζητήσεως γιά σιτηρά, ἡ ὁποία εἶχε ἄμεση ἐπίπτωση στούς ναύλους τῶν πάναμαξ.

Ἀπό τά δολ. 25,75 γιά τούς 52.000 τον. σιτηρῶν ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία, ὁ ναῦλος μειώθηκε στά δολ. 21,90, ἐνῶ ἀπό τόν Βορ. Εἰρηνικό πρός τήν ἴδια κατεύθυνση περιορίσθηκε στά δολ. 12.

Πάντως ἡ σημαντική μείωση τῶν ναύλων πού σημειώθηκε στά πάναμαξ καί στά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς δέν ἀντικατοπτρίζει τή γενική κατάσταση καί τῶν μικρότερων πλοίων, καθώς πολλά μεγέθη ἔδειξαν σταθερότητα καί πληρώθηκαν ἱκανοποιητικούς ναύλους.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Προσφορότερες γιά ἀπασχόληση πλοίων οἱ συνθῆκες στόν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων μέ χαμηλότερα ἐπίπεδα ναύλων στήν περιοχή τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς. Ἀρκετά ἱκανοποιητικά τά μισθώματα πού πληρώθηκαν στά handy size πλοῖα.

Ὁρισμένα χαρακτηριστικά μισθώματα:

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ

Μέ γνώσεις ἠλεκτρολόγου καί πολύ καλή γνώση Ἀγγλικῆς

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

γιά θεση Superintendent γραφείου σέ Μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία. Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικοῦ Τ.Θ. 80 127 Πειραιᾶ

ΑΡΧΙΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Μέ πείρα Ἠλεκτρονικῶν ὀργάνων καί πολύ καλή γνώση Ἀγγλικῆς

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

ἀπό Μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία. Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικοῦ Τ.Θ. 80 127 Πειραιᾶ.

— 63.000 τον. d.w., ἀπό Ἰαπωνία, κυκλικό Β. Εἰρηνικοῦ, δολ. 9.500.

— 68.500 τον. d.w., ἀπό Κίνα, κυκλικό Αὐστραλίας, δολ. 13.250.

— 58.000 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ γιά Σιγκαπούρη / Ἰαπωνία, δολ. 13.500.

— 41.000 τον. d.w., ἀπό Μεσόγειο γιά Ἄπω Ἀνατολή, μέσω Βραζιλίας, δολ. 11.500.

— 37.000 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ, κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 10.325.

— 39.000 τον. d.w., κυκλικό Εἰρηνικοῦ, δολ. 10.650.

— 29.500 τον. d.w., ἀπό Β. Ἱσπανία γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 10.750.

— 19.800 τον. d.w., ἀπό Κόντινεντ, κυκλικό Ν. Ἀμερικῆς, δολ. 8.250.

Τά δεξαμενόπλοια

Περιορισμένες οἱ ἀγορές πετρελαίου καί ἐπομένως σέ χαμηλά ἐπίπεδα ἡ ζήτηση χωρητικότητας, ἐνῶ ἡ πολεμική ἔνταση στόν Περσικό δημιούργησε ἀνάπαυλα πού ὁδήγησε στή πτώση τῶν ναύλων στά ἐπίπεδα τῶν WS 30.

Στό χῶρο τῆς Μεσογείου ζητήθηκαν τά λεγόμενα handy size (περί τούς 80.000 τον. d.w.) πού πραγματοποίησαν καί κέρδη, μέ τήν ἐνδομεσογειακή μεταφορά διαμορφουμένη περί τά WS 95-100. VLCC ναυλωνόταν ἀπό τήν περιοχή γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 35 (270.000 τόννοι).

Ὑποτονική ἡ Δυτική Ἀφρική, προκάλεσε πτώση τῶν ναύλων, μέ τούς 130.000 τόννους γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 52.

Στή Καραϊβική, ἀριθμός φορτίων μέσου μεγέθους κλεινόταν σέ ναύλους ρουτίνας, μέ WS 85/95 γιά 80.000 τόννους, ἀμφότερα γιά τοπική (Κόλπο ἤ Ἀτλαντικό) μεταφορά.

Κάποια βελτίωση τῆς ζητήσεως γιά καθαρά φορτία σημειώθηκε, ἰδίως ἀπό τόν Περσικό.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Παρά τή θεαματική πτώση τῶν δεικτῶν τῆς ναυλαγορᾶς, οἱ ἀξίες ὅλων τῶν τύπων τῶν πλοίων κρατήθηκαν σχετικά ψηλά καί σημαντικός ἀριθμός πλοίων ἄλλαξε χέρια. Ἰδιαίτερα δραστήριοι ὑπῆρξαν οἱ Κινέζοι, μέ τούς Ἕλληνες νά ἀκολουθοῦν.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Eastern Hero	26.600	1977	$ 5.700.000	
Altis	17.000	1979	$ 6.200.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Kamara	66.383	1977	$ 11.500.000	Κινέζοι
Amica	64.059	1976	$ 11.400.000	Κινέζοι
Valcourt	61.775	1982	$ 15.000.000	Ἰάπωνες
Aigiannis	50.300	1977	$10.200.000	Κινέζοι
Eglantine	31.100	1968	$ 2.600.000	Ἕλληνες
Cape Antibes	24.100	1972	$ 3.100.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Seawise Giant	564.700	1976	$ 30.000.000	ΗΠΑ
Irini	135.500	1973	$ 11.000.000	Φινλανδοί
Iason	125.457	1975	$ 12.000.000	Σκανδιναυοί
Nissos Serifos	83.258	1974	$ 9.300.000	Ἕλλ
Probo Britt (OBO)	48.576	1985	$ 23.000.000	Ἕλλ
Nothern Ocelot	29.990	1980	$ 12.300.000	Νορβ

Οἱ διαλύσεις

Σημαντικές ἐξελίξεις στόν τομέα τῶν διαλύσεων πού ζουν νά μνημονευθοῦν, ὅπως ὁ περιορισμός τῶν διαλυτικλινῶν στό Καοσιούγκ καί ἡ παροχή ἀδείας στούς ἰδιῶ διαλυτές τῆς Ἰνδίας νά προβαίνουν σέ ἀνεξάρτητες ἀγορ μέ μόνη τή τελική ἔγκριση τοῦ MSTC.

Ἡ ἔναρξη τῶν ἐποχιακῶν ἀνέμων ἔφερε τή συνήθη διαπή τῆς δραστηριότητας στόν Ἰνδικό, ἐνῶ Κίνα καί Νότια ρέα ἀπέσχον σχεδόν τελείως ἀπό τήν ἀγορά. Χαρακτηρικά σημειώνουμε ὅτι στή Ταϊβάν πλοῖο 7.265 τον. βάρους πρώθηκε δολ. 225 καί στήν Ἰνδία πλοῖο 5.600 τον. βάρους δ 217,50.

ΜΑΪΟΣ

Μετά τό Ἰαπωνικό ἑορταστικό πενθήμερο πού ἔληξε σ 5 Μαΐου, οἱ ναῦλοι ἄρχισαν νά ἐπανακάμπτουν γιά νά παρ τηρηθεῖ καί νέα πτωτική τάση κατά τό τρίτο δεκαήμερο τ μήνα, γεγονός πού ἐπισήμανε γιά μία ἀκόμα φορά ὅτι ἡ ἰσο ροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζήτησης ἐξακολουθεῖ νά παρ μένει εἰς βάρος τοῦ πλοίου.

Ὁ ναῦλος τῶν πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία κ μάνθηκε περί τά δολ. 21,50 — 20,00 ἐνῶ ὁ ἀντίστοιχος πρ Κόντινεντ κινήθηκε περί τά δολ. 12,50.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Τάση ἐξομοιώσεως τῶν μισθωμάτων σέ Δύση καί Ἀνατ λή μέ παράλληλη σταθεροποίησή τους σέ ἐπίπεδα περισσ τερο ἱκανοποιητικά. Τά πάναμαξ πληρώθηκαν μεταξύ δο 10.500 - 12.500, πλέον ἀποζημίωση γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα καί μπάλκερς 35-40.000 τον. d.w. ἐλάμβαναν δολ. 8.000 - 11.00 ἐνῶ τά σκάφη Lakes size πληρώθηκαν δολ. 7.000 - 8.500 γ κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ.

Ἐντύπωση προκάλεσαν στούς παρατηρητές τῆς ἀγορᾶ τά προσφερόμενα μισθώματα γιά χρονοναυλώσεις περιόδο μέχρι καί 12 μηνῶν τά ὁποῖα ἦσαν ὑψηλότερα ἐκείνων ἑνό μόνο ταξιδιοῦ καί ἑρμηνεύθηκαν σάν ἕνα εὐοίωνο φαινόμεν γιά τούς προσεχεῖς μῆνες.

Τά δεξαμενόπλοια

Οἱ διακυμάνσεις στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου συνεχίσθη καν, αὐτή τή φορά μέ σχετική ἄνοδο τῆς ζητήσεως, πού διαμόρφωσε τούς ναύλους σέ ἱκανοποιητικότερα ἐπίπεδα ἔναντι τοῦ περασμένου Ἀπριλίου.

Ὁ ναῦλος γιά VLCC ἀπό Περσικό διαμορφώθηκε μεταξύ WS 34-35 γιά δυτικές καί WS 35-39 γιά ἀνατολικές ὀψιόν ἐνῶ WS 33.75 πληρώθηκαν σέ ULCC γιά Βραζιλία (325.000 τόννοι). Μικρότερα πλοῖα κλείνονταν σέ ἀνάλογους ναύλους μέ τούς 100.000 τόννους γιά Ἀνατολή στά WS 65.

Ἐπισφαλής ἡ ἰσορροπία στή Μεσόγειο, ὅπου οἱ 80.000 τόννοι γιά ἐνδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν περί τά WS 78-80. Ἀντιθέτως, βελτίωση τῆς καταστάσεως στήν Δυτ. Ἀφρική ὅπου οἱ 130.000 τόννοι γιά ΗΠΑ (Ἀτλ.) πλήρωσαν WS 58 .

Βόρειος Θάλασσα καί Καραϊβική δέν ἔδωσαν ἀφορμή γενικότερου σχολιασμοῦ ἐνῶ ἀξίζει νά μνημονεύσουμε τή χρονοναύλωση Ἰαπωνικοῦ νεοτεύκτου 88.500 τον. d.w. ἀπό τήν Exxon γιά 3 χρόνια στά δολ. 14.200 μέ ὀψιόν πού φθάνουν τά δολ. 17.400.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἀξίες καί τιμές διατηροῦνται στά ὕψη μέ ἔντονο ἐνδιαφέ-

ρον Νορβηγῶν καί Ἑλλήνων νά ἀποκτήσουν δεξαμενόπλοια, κάτω ἀπό τή πεποίθηση ὅτι τά πλοῖα κάποιων καλῶν προδιαγραφῶν σπανίζουν καί ἡ παραγγελία νέων ἀποτελεῖ πλέον πολύ δαπανηρή ὑπόθεση.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Tacma	22.180	1977	$ 7.000.000	ΗΠΑ
Platytera	20.143	1973	$ 3.700.000	
Enarxis	15.746	1977	$ 4.000.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Tamarin	123.126	1976	$ 16.500.000	
Pacific Pride	65.000	1981	$ 15.000.000	Κινέζοι
Astor	61.625	1978	$ 12.500.000	Νορβηγοί
Marily	53.293	1972	$ 7.000.000	
Kypandros A.S.	38.513	1976	$ 7.300.000	Κινέζοι
Cynthia	23.794	1981	$ 7.200.000	

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Jamunda	311.000	1977	$ 23.000.000	Νορβηγοί
Licorne Oceane	285.000	1975	$ 17.500.000	Ἕλληνες
Nissos Delos	139.200	1976	$ 14.500.000	Νορβηγοί
Ohio	117.900	1972	$ 8.200.000	Ἕλληνες
Gladys	80.250	1976	$ 11.350.000	Ἕλληνες
Lantan Peak (OBO)	78.063	1974	$ 9.000.000	Ἕλληνες
Arrow Beaver	46.828	1986	$ 19.000.000	Σοβιετικοί
Mobil Engineer	32.390	1973	$ 5.650.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ταϊβάν καί Ἰνδία ἦσαν οἱ πρωταγωνιστές τῆς περιόδου ἐνῶ τήν ἐπανεμφάνισή της ἔκανε καί ἡ Κίνα μέ τήν ἀγορά τοῦ πλοίου - ψυγείου «Nissos Spetses» (3.775 τον.) ἀντί δολ. 199 ἀνά τόννο.

Πλοῖο 7.656 πληρώθηκε στή Ταϊβάν δολ. 230 ἀνά τόννο, ἐνῶ κάπως ὑψηλότερη τιμή δολ. 234 πλήρωσαν Ἰνδοί διαλυτές γιά φορτηγό 7.900 τον. βάρους.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Συνεχίζοντας τίς πτωτικές τάσεις τοῦ Μαΐου, ἡ παγκόσμια ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου ἀκολούθησε καθοδική πορεία καί τόν Ἰούνιο. Ὁ ναῦλος - δείκτης γιά σιτηρά ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία ἔπεσε στά δολ. 19-19,40, ἐνῶ ὁ ἀντίστοιχος πρός Κόντινεντ διαμορφώθηκε στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 12.50. Στή πλευρά τοῦ Εἰρηνικοῦ οἱ 52.000 τον. ἀπό ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία στά δολ. 10,50 καί οἱ 50.000 τον. γιά Κορέα στά δολ. 10.

Στά μεταλλεύματα οἱ 150.000 τον. ἀπό Σεπετίμπα γιά Νοτ. Κορέα στά δολ. 9,60 καί οἱ 100.000 τον. ἀπό Πόρτ Καρτιέ γιά Τάραντο στά δολ. 4,20.

Στούς γαιάνθρακες φορτίο 125.000 τον. ἀπό Ρόμπερτς μπανκ γιά Νοτ. Ἰαπωνία πληρώθηκε δολ. 5,15, ἐνῶ οἱ 120.000 τον. ἀπό Μπολιβάρ γιά Ρόττερνταμ δολ. 6,10.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Πτωτικές πιέσεις ἀσκήθηκαν, ὅπως ἦταν φυσικό, στά μισθώματα τῶν χρονοναυλώσεων καί οἱ παρακάτω πράξεις εἶναι χαρακτηριστικές τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων πού πληρώθηκαν σέ Δύση καί Ἀνατολή:

— 69.174 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία κυκλικό ταξίδι Αὐστραλίας, δολ. 9.500 τήν ἡμέρα.

— 58.557 τον. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι μέσω Ἀνατολ. ἀκτή Νοτ. Ἀμερικῆς δολ. 8.000 τήν ἡμέρα.

— 46.000 τον. ἀπό Νοτ. Κορέα μέσω Δυτ. Ἀκτῆς ΗΠΑ μέ ἐπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.800 τήν ἡμέρα.

— 40.898 τον. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ γιά Σιγκαπούρη / Ἰαπωνία, δολ. 9.750 τήν ἡμέρα.

— 39.132 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 8.200 τήν ἡμέρα.

— 37.000 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ δολ. 8.200 τήν ἡμέρα.

— 27.573 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ μέσω Βανκοῦβερ γιά Βομβάη, δολ. 8.200 τήν ἡμέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ ἀστάθεια τῶν τιμῶν τοῦ μαύρου χρυσοῦ καί ἡ προσμονή νέας πτώσεώς τους διατήρησαν χαμηλή τή ζήτηση τῶν πλοίων καί αὔξησαν τή ζήτηση γιά πλωτή ἀποθήκευση τοῦ πετρελαίου, Στή περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου οἱ ναῦλοι VLCC γιά Δύση καί Ἀνατολή κυμάνθηκαν ἀντίστοιχα ἀπό WS 27-34 καί ἀπό WS 31-36.

Πτωτικές οἱ συνθῆκες καί στή Δυτική Ἀφρική ἐνῶ πιό εὔρυθμη ἦταν ἡ Μεσόγειος μέ τά WS 80 στά μεγέθη Suezmax.

Νέα πτώση τῶν ἐπιπέδων στή Καραϊβική, ὅπου οἱ 72.000 τον. ἀπό Λά Σαλινά γιά Κόρπους Κρίστι πληρώθηκαν περί τά WS 90.

Στά καθαρά φορτία τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων μειωμένα περί τίς 20/30 βαθμίδες τῆς κλίμακας WS.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Οἱ Νορβηγοί δέσποσαν στήν ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων, μέ ἄμεσο ἐνδιαφέρον γιά τή πρόσκτηση δεξαμενοπλοίων καί πλοίων μεταφορᾶς παραγώγων τοῦ πετρελαίου. Περιορισμένη ἡ δραστηριότητα στά μπάλκ κάρριερς καί τά φορτηγά πλοῖα.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Emma F.	16.635	1973	$ 2.800.000	
Silver Athens	15.166	1973	$ 2.400.000	
Flores	14.225	1971	$ 1.950.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Francois Venture	58.300	1981	$ 12.250.000	
Ocean Jay	34.541	1976	$ 7.200.000	
Mlin	26.958	1973	$ 3.500.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Louisiana	315.700	1976	$ 23.000.000	Νορβηγοί
Seiwa Maru	231.400	1973	$ 13.500.000	—
Odyssey	88.300	1978	$ 13.750.000	Νορβηγοί
Regent Star	67.059	1974	$ 8.700.000	Ἰταλοί
Atlantic Dignity	43.430	1975	$ 10.250.000	Νορβηγοί
Taurus	32.389	1977	$ 10.750.000	Νορβηγοί

Οἱ διαλύσεις

Δεξαμενόπλοιο 35.200 τόννων ἐκτοπίσματος (LDT) μέ ζημίες ἀπό τόν Περσικό πληρώθηκε στήν Ταϊβάν δολ. 265, ἐνῶ δολ. 247 πλήρωνε ἡ Κίνα γιά OBO 13.400 LDT καί δολ. 240 ἡ Ἰνδία γιά 5-7.000 LDT. Ἀκολουθοῦσε κατά πόδας τό Μπαγκλανές μέ δολ. 229 γιά 4.600 LDT ψυγεῖο.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Ἡ ξηρασία στίς ποτάμιες ὁδούς τῶν ΗΠΑ, οἱ ἀπεργιακές κινητοποιήσεις στήν Αὐστραλία καί ἡ συνήθως ἐποχιακή ἀνάπαυλα λόγω τοῦ θέρους συγκράτησαν τήν ὁμαλή ἐξέλιξη τῆς ἀγορᾶς καί δημιούργησαν αἰσθήματα ἀβεβαιότητας. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὅμως οἱ ἀνεπίσημες φῆμες γιά σημαντικές ἀγορές σιτηρῶν ἀπό τούς Σοβιετικούς τόνωσαν τό ἠθικό πλοιοκτησίας.

Ὁ ναῦλος Κόλπου ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία σέ μέγεθος πάναμαξ κυμάνθηκε περί τά δολ. 19,50, ἐνῶ στά δολ. 11,50 παρέμεινε ὁ ἀντίστοιχος ἀπό Βορ. Εἰρηνικό. Ἀρκετή δραστηριότητα σημείωσαν οἱ Μεγ. Λίμνες καί ἀπό τήν Ἀργεντινή τά δολ. 28.50 πληρώθηκαν γιά τήν Ἰαπωνία.

Ἰδιαίτερη ἀξίζει μνεία στή ζάχαρη πού πραγματοποίησε πλῆθος πράξεων ἡ παράθεση τῶν ὁποίων εἶναι πέραν τῶν σκοπῶν τοῦ παρόντος.

Στά λιπάσματα, ἀριθμός φορτώσεων ἀπό Μαύρη Θάλασσα γιά Κίνα εἶναι ἡ πιό χαρακτηριστική ἐπισήμανση, ἐνῶ φορτώσεις σημειώσαμε καί ἀπό Τάμπα. Στά συνήθη μέτρα ἡ Ἰνδική δραστηριότητα.

Τέλος, σημειώσαμε πράξεις ἐπί τοῦ ρυζιοῦ, ἰδίως ἀπό Ν.Α. Ἀσία.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Χωρίς τούς ρυθμούς οὔτε φυσικά καί τά μισθώματα τῶν προηγουμένων μηνῶν, ἡ ἀγορά ἔδειξε ἀξιοσημείωτη ἀντοχή περιοριζόμενη σέ ἐργασίες μέ λιγότερα κέρδη. Περί τά δολ. 7.800 - 8.500 οἱ ναῦλοι γιά τά πάναμαξ, δολ. 6.500 - 8.000 πληρώθηκαν τά handymax πλοῖα καί δολ. 4.500-65.000 τά διάφορα μικρότερα μπάλκ κάρριερς.

Πλοῖα γενικοῦ φορτίου ἀπό τό Κόντινεντ γιά μᾶλλον ἄγονες περιοχές κλείνονταν στά δολ. 5.500, ἐνῶ πλοίου τύπου φόρτσιουν ἀπό Βόρνεο γιά Μεσόγειο πληρώθηκε δολ. 5.500.

Τά δεξαμενόπλοια

Στηριγμένη σέ μία ἀξιόλογη ναυλωτική δραστηριότητα ἡ ἀγορά τοῦ Περσικοῦ Κόλπου σημείωσε κατακόρυφη ἄν μέ τά VLCC μεταξύ WS 44-49 γιά Δυτικές καί WS 47-50 γιά νατολικές ὀψιών, ἐνῶ πολύ μεγάλα crude carriers 450.000 τον. πληρώθηκαν WS 36. Δραστήρια καί ἡ Μεγειος ὅπου σημειώσαμε τή ναύλωση VLCC γιά Κόντινεντ WS 52, ἐνῶ ἡ ἐνδομεσογειακή μεταφορά 130.000 τον. πλήνε WS 65.

Στά ἴδια περιορισμένα ἐπίπεδα ἡ Δυτ. Ἀφρική μέ τ 130.000 τον. γιά ΗΠΑ στά WS 52,5.

Ποικιλία φορτώσεων καί προορισμῶν στά καθαρά φορ μέ τούς 30.000 τόννους στήν Καραϊβική ἀντί WS 170, μέ φόρτωση ΗΠΑ (Ἀτλ.) ἐνῶ οἱ 35.000 τόννοι ἀπό Ν.Α. Ἀσία Ἰαπωνία πλήρωναν WS 195.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἡ ἀβεβαιότητα γιά τό ἄμεσον μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς ροῦ φορτίου περιόρισε τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον, τό ὁπο ἐπικεντρώθηκε στά δεξαμενόπλοια ὅπου σημειώσαμε μεγλο ἀριθμό πράξεων σέ ποικιλία μεγεθῶν. Οἱ προοπτικές ρηνεύσεως στόν Περσικό ἀρχίζουν νά ἐπηρεάζουν ἀνοδι τίς τιμές τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορασ
Amarantos	Free-dom MK II	1980	$ 6.750.000	
K. Marine	15.900	1972	$ 2.200.000	
New Ulm	12.700	1974	$ 3.000.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορασ
Marengo	62.000	1976	$ 11.200.000	

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURSCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIAS
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE

Potridou

Patriotis	42.294	1985	$ 15.250.000	
Veni II	30.242	1977	$ 8.000.000	Σοβιετικοί
Spyros A. Lemos	24.232	1984	$ 11.500.000	

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Otto N. Miller	268.500	1973	$ 13.000.000	
Pankar Theodoros (O/O)	225.162	1977	$ 20.000.000	
Yamato Pacific	85.000	1981	$ 16.000.000	Νορβηγοί
Ocean Thistle	61.300	1982	$ 14.800.000	Νορβηγοί
Dahlia	32.750	1975	$ 7.500.000	

Οί διαλύσεις

Λίγα τά προσφερόμενα γιά διάλυση πλοῖα δέν ἐπαρκοῦν νά καλύψουν τή ζήτηση γιά παλαιοσίδερο, μέ ἀποτέλεσμα τό Μπαγκλαντές νά πληρώσει τή τιμή - ρεκόρ τῶν δολ. 265 γιά δεξαμενόπλοιο 11.000 τον. βάρους. Στίς ὑπόλοιπες ἀγορές οἱ τιμές διαμορφώθηκαν στά παρακάτω ἐπίπεδα:

Ταϊβάν:
Δεξαμενόπλοια δολ. 235/245
Ξηροῦ φορτίου δολ. 200/235 (ἀναλόγως μεγέθους).

Κίνα
Δεξαμενόπλοια δολ. 210/230
Ξηροῦ φορτίου δολ. 190/220 (μέχρι δολ. 180 γιά μικρά πλοῖα).

Ταϋλάνδη
Δεξαμενόπλοια δολ. 220/240
Ξηροῦ φορτίου δολ. 190/210

Ἰνδία:
Ξηροῦ φορτίου μόνο δολ. 220/245

Πακιστάν
Ξηροῦ φορτίου (ἤ εἰδικοῦ τύπου) δολ. 200/210.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Νωθρή ἡ ἀγορά τίς πρῶτες ἑβδομάδες τοῦ Αὐγούστου, μέ τή ζήτηση σέ περιορισμένα ἐπίπεδα σέ ὅλους τούς βασικούς τομεῖς ἀπασχολήσεως.

Ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες ὅμως τοῦ τελευταίου δεκαπενθημέρου τοῦ μήνα ἔγινε αἰσθητή μία σημαντική ἄνοδος τῆς ζήτησης γιά σιτηρά καί ἀπό ὅλες τίς συνήθεις γεωγραφικές θέσεις, ὅπως τά δολ. 11 φίο γιά μέγεθος πάναμαξ ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία καί γιά τό ἴδιο μέγεθος δολ. 12,50 ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Κόντινεντ.

Κόσμια συμμετοχή ἔδειξαν τήν ἴδια περίοδο τά λοιπά φορτία γαιάνθρακος, μεταλλεύματος, ἡ ζάχαρη καί τά λιπάσματα.

Οί χρονοναυλώσεις

Ὑποτονική καί ἡ ἀγορά τῶν χρονοναυλώσεων, στήν ὁποία ἀξίζει νά σημειωθεῖ μόνο ἕνας ἀριθμός εὐκαιριακῶν κλεισιμάτων, ἐνῶ πρέπει νά μνημονευθεῖ ἡ ἄνοδος τοῦ ἐνδιαφέροντος στήν Ἄπω Ἀνατολή, ὅπου σημειώθηκαν καί πράξεις μακρᾶς περιόδου μέ τούς 120.000 τον. d.w. στά δολ. 2,50 ἀνά τόννο/μήνα. Στήν ἴδια περιοχή τά πάναμαξ πληρώθηκαν περί τά δολ. 9-10.000 ἀνά ἡμέρα, ἐνῶ τό ἀντίστοιχο μίσθωμα στόν Ἀτλαντικό κυμάνθηκε περί τά δολ. 12.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ ἀβεβαιότητα περί τή διαμόρφωση τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου μετά τήν ἀνακωχή μεταξύ Ἰράν καί Ἰράκ κράτησε τήν ἀγορά σέ κατάσταση ἀσταθοῦς ἰσορροπίας. Ὁ μικρός ἀριθμός ἀνοιχτῆς χωρητικότητας στόν Περσικό καί ὁ σημαντικός ἀριθμός τῶν ναυλωθέντων VLCC κράτησε τούς ναύλους στά ἐπίπεδα τῶν WS 38-40.

Σέ σχετική ζωηρότητα ἡ Δυτική Ἀφρική, πλήρωνε περί τά WS 50 γιά τό σύνηθες μέγεθος τῶν 125.000 τόννων μέ προορισμό ΗΠΑ, ἐνῶ ἀναζωπύρωση τῆς ζήτησης στή Μεσόγειο ἔφερε τό ναῦλο τῶν 85.000 τόννων γιά ἐνδομεσογειακή μεταφορά στά WS 85.

Ὁμαλή ἡ ἀγορά στήν Καραϊβική μέ τούς 70.000 τον. γιά Κόλπο ΗΠΑ στά WS 85. Αἰσθητή πτώση τῶν ναύλων στά καθαρά φορτία, ἀποτέλεσμα τῆς συρρίκνωσης γιά μεταφορά παραγώγων τοῦ πετρελαίου.

Οί ἀγοραπωλησίες

Ἡ περαιτέρω ἄνοδος τῶν τιμῶν, ἀπότοκος τῆς ἐμπιστοσύνης γιά μία ὑψηλότερη καί σταθερή ἀγορά σέ συνδυασμό μέ τή καλοκαιρινή ἀνάπαυλα περιόρισε τόν ἀριθμό τῶν τελικῶν πράξεων.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Elbeland	17.800	1979	$ 8.500.000	
Mountain Azalea	SD14	1979	$ 4.000.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Mahogany	37.000	1978	$ 8.500.000	
South Star	28.350	1976	$ 5.100.000	Ἕλληνες
Golden Coast	26.500	1976	$ 5.000.000	

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Lito	139.700	1973	$ 11.600.000	Νορβηγοί
Orientax Phoenix	138.400	1971	$ 7.800.000	Ἕλληνες
Atlantic Amity	89.700	985	$26.000.000	Κινέζοι
Petrobulk Ruler	34.000	1975	$ 8.000.000	—
Osco Castor	32.400	1974	$ 7.000.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Μικρός ὁ ἀριθμός καί ὁ ὄγκος προσφορᾶς πλοίων πρός διάλυση συντηρεῖ τίς τιμές σέ ὑψηλά ἐπίπεδα, ἐνῶ ἄγνωστες παρέμειναν ἀκόμη οἱ ἐπιπτώσεις ἀπό τόν περιορισμό τῶν διαλυτηρίων τῆς Ταϊβάν. Οἱ παρακάτω τιμές πιστεύομε ὅτι εἶναι ἐνδεικτικές τῆς ἀγορᾶς τοῦ Αὐγούστου:

Ταϊβάν: δολ. 200-245
Κίνα: Δολ. 180-250
Ταϋλάνδη: δολ. 190 -240
Μπαγκλαντές: δολ. 235-255
Ἰνδία: δολ. 225-245
Πακιστάν: δολ. 200-220
Ἱσπανία: δολ. 90-150

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Ἡ συστηματική ἀπουσία τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν οἴκων ἐμπορίας σιτηρῶν ἀπό τήν ἀγορά τοῦ Σεπτεμβρίου συγκράτησε τή ζήτηση καί ἔκανε κάπως πιό ἐπίμονη τή προσφορά πλοίων. Πάντως μέ τούς 52.000 τον. σιτηρῶν ἀπό Κόλπο - ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία στά δολ. 21.75 ἀνά τόννο, τούς 56.000 τόννους γιά Κόντινεντ στά δολ. 11,50, τούς 19.000 τόννους γιά Βενεζουέλα στά δολ. 18 καί τούς 54.000 τόννους ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ταϊβάν στά δολ. 12.50, χωρίς νά παρουσιάζει θεαματικά κέρδη, ἡ ναυλαγοά σταθεροποιήθηκε.

Κανονικοί ρυθμοί παρατηρήθηκαν ἐπίσης στή διακίνηση γαιανθράκων καί μεταλλεύματος ὅπως χαρακτηριστικά οἱ 125.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Νοτ.Ἀφρική πλήρωσαν δολ. 13,10, ἐνῶ οἱ 120.000 τον. μεταλλεύματος ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Ἡνωμ. Βασλειο δολ. 3.90. Ἱκανοποιητικός ἐπίσης ἦταν ὁ ἀριθμός ναυλώσεων γιά λιπάσματα τόσο γιά Ἰνδία ὅσο καί γιά Κίνα.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἦταν μιά περίοδος μειωμένης ζήτησης γιά πάναμαξ σέ Ἀνατολή καί Δύση. Περί τά δολ. 9.500/10.000 κυμάνθηκαν τά μισθώματα στίς πιό χαρακτηριστικές περιπτώσεις. Στά δολ. 6.500/7.000 κινήθηκαν τά handy size πλοῖα ἐνῶ, ὄχι παραδόξως, μετά ἀπό ἀνάπαυλα τῶν πρώτων ἡμερῶν τῆς ὑπό θεώρηση περιόδου, ζήτηση παρατηρήθηκε στά μεγάλα μπάλκ κάρριερς (cape size) πού κλείνονταν σέ αὐξημένα μισθώματα.

Τά δεξαμενόπλοια

Οἱ χαμηλές τιμές τοῦ πετρελαίου προσέλκυσαν κυρίως τίς μεγάλες ἑταιρίες οἱ ὁποῖες ἄρχισαν νά ἐμπλουτίζουν τά ἀποθέματά τους. Τό γεγονός αὐτό ὁδήγησε σέ πτώση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνοικτῶν πλοίων καί μετά ἀπό βασανιστικές διαδικασίες ἀνέβαζε θεαματικά τούς ναύλους VLCC ἀπό τά WS 38-39 στά WS 53-54.

Θεαματική ἄνοδο παρουσίασε καί ἡ Δυτ. Ἀφρική μέ τό σύνηθες μέγεθος τῶν 120-130.000 τον. στά WS 67-70, ἐνῶ μέτρια παρέμεινε ἡ κίνηση στή Μεσόγειο καί στή Βορ. Θάλασσα. Κάποια βελτίωση σημειώθηκε καί στόν τομέα τῶν καθαρῶν φορτίων, ἡ διακίνηση τῶν ὁποίων τόν περασμένο μήνα εἶχε ἐμφανίσει καθίζηση.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Σαφής ἀνοδική τάσις τῶν τιμῶν, πέρα καί δυσανάλογη ἀπό τή πορεία τῆς ναυλαγορᾶς, ἑρμηνεύεται ἀπό τό «πιστεύω» ἐφοπλισμοῦ στή βελτίωση τῆς ἀγορᾶς καί στή κατακόρυφη ἄνοδο τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους πού κάνει τίς ὑπάρχουσες μονάδες πολύτιμες.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
National Integrity	20.400	1980	$ 7.400.000	
Vulcan	16.270	1980	$ 5.400.000	
Spacious Freedom		1977	$ 4.100.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Interbulk Vangard	129.500	1972	$ 10.750.000	
Seamusic	61.757	1977	$ 12.500.000	
Danakos	36.250	1977	$ 7.950.000	
Glykofilousa	28.000	1975	$ 5.600.000	
Pyrros	Φόρτιουν	1977	$ 6.500.000	

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορας
Azuro	268.863	1975	$ 19.500.000	Νορβι
Andres Bonifacio	260.200	1975	$ 14.159.00	(πλειστη σι
Arrow Gdynia (OBO)	98.400	1986	$ 29.000.000	
Sea Royal	82.600	1974	$ 9.600.000	
GoGo Rahn	21.214	1974	$ 5.500.000	

Οἱ διαλύσεις

Βαθμιαία ὑποχώριση τῆς Ταϊβάν ὑπέρ τῆς Κίνας, ἡ ὁπο ἀγόρασε μεγάλο δεξαμενόπλοιο 35.420 τον. βάρους ἀ δολ. 258 ἀνά τόννο.

Στό Πακιστάν πλοῖο 2.025 τον. ἐκτοπίσματος πληρωθη δολ. 210 ἀνά τόννο, ἐνῶ στή Ταϊβάν οἱ τιμές παρέμειναν σ ἐπίπεδα τῶν δολ. 220/235 γιά δεξαμενόπλοια καί δο 180/220 γιά πλοῖα ξηροῦ φορτίου.

Ἡ ἔλλειψη συναλλαγματικῶν διαθεσίμων περιόρισε δρ στικά τή παρουσία τῆς Ἰνδίας στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Ἀπό τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ Ὀκτωβρίου ἡ ναυλαγορά ξ ροῦ φορτίου ἔδειξε σαφῆ στοιχεῖα σταθερότητας μέ τήν ἔ δηλη παρουσία τῶν Σοβιετικῶν, τήν ἀναγγελία οὐσιωδῶν γορῶν σιτηρῶν ἀπό τούς Ἰάπωνες καί τούς Κινέζους νά ἀν ζητοῦν μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ γιά ἄμεσες φορτώσει Κατά τή γνώμη μας, μόνο ἡ ἱκανότητα τῶν μεγάλων οἴκω ἐμπορίας σιτηρῶν νά ρυθμίζουν χρονικά τίς φορτώσεις ἀπ τρεψε μιά δραστική ἄνοδο τῶν ναύλων.

Οἱ 50.000 τόννοι ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία ἔφθασα σταδιακά τά δολλάρια 23, ἐνῶ ἄνω τῶν δολ. 12.50 ἦταν ὁ ἀ τίστοιχος ναῦλος ἀπό Β. Εἰρηνικό. Δραστηριότητα καί στ Μ. Λίμνες ὅπου βρῆκαν λύση πολλοί φορτωτές λόγω τῶ προβλημάτων βυθίσματος στό Μισσισσιπή.

Φορτία ἄνθρακα καί σιδηρομεταλλευμάτων, σέ ἔξαρσ σημειώσαμε ἀπό ὅλες τίς συνήθεις περιοχές.

Λιπάσματα καί ζάχαρη μέσα στά συνήθη πλαίσια ζητήσ ως στήριξαν τήν ἀγορά τῶν μικροτέρου μεγέθους πλοίων

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ζωηρότατο ἐνδιαφέρον γιά τά μεγάλα μπάλκερς capesi οἱ ναῦλοι τῶν ὁποίων ἀνέβηκαν αἰσθητά λόγω καί τῆς βε τιώσεως τῆς ἀγορᾶς τῶν πετρελαιοφόρων.

Ἡ χρονοναύλωση ἀποτέλεσε τή λύση γιά ὅλους ἐκείνου τούς ναυλωτές που ἀντιμετώπιζαν ἀνάγκες καλύψεως μετ φορικῶν τους ἀναγκῶν κατά τόν Νοέμβριο καί Δεκέμβριο, νῶ ἡ παρουσία τῶν Σοβιετικῶν ἀναθέρμανε τό ἐνδιαφέρ γιά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ.

Μερικές χαρακτηριστικές πράξεις τοῦ μήνα.

— 122.272 τον. d.w. παράδοση Φός, ἐπαναπαράδοση Κό τινεντ, δολ. 13.500.

— 65.289 τον. d.w. παράδοση Πάσσερο, ἐπαναπαράδο Ἰαπωνία, δολ 12.500.

— 66.000 τον. d.w. παράδοση Μουσκάτ, ἐπαναπαράδο Νότιο Κορέα μέσω Νοτ. Ἀφρικῆς, δολ. 11.500.

— 61.400 τον. d.w. παράδοση Ἰαπωνία, ἐπαναπαράδο Κόντινεντ μέσω Αὐστραλίας καί Βραζιλίας, δολ. 9.500.

Στά μικρότερα μπάλκερς:

— 39.440 τον. d.w., παράδοση Ἰαπωνία ἕνα κυκλικό ταξί

Βορ. Εἰρηνικοῦ, δολ. 8250.

— 37.500 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ, ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 10.250.

— 23.150 τον. d.w. παράδοση Ντῶρμπαν, ἐπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Παρά τό γεγονός ὅτι ἡ ἀναμονή γιά τίς ἀποφάσεις τοῦ ΟΠΕΚ γιά νέες ποσοστώσεις παραγωγῆς ὑποβάθμισε κάπως τή ζήτηση, οἱ ὑπάρχουσες χαμηλές τιμές προσέλκυσαν τίς μεγάλες ἑταιρίες πετρελαίου καί οἱ ναῦλοι ἔφθασαν στά ὑψηλότερα ἐπίπεδα τῆς χρονιᾶς.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις πού ἐγνώσθησαν:

— 265.000 ἀπό Περσικό γιά Ταϊβάν, WS 62,5.

— 265.000 ἀπό Περσικό γιά Ἐρυθρά Θάλασσα, WS 59.

— 250.000 ἀπό Σιρρί Ἄϊλαντ γιά Δύση, WS 55.

— 150.000 ἐνδομεσογειακή μεταφορά WS 85

— 100.000 ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 87,5.

— 120.000 ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Γαλλία, WS 67,5.

— 80.000 ἀπό Λιβύη γιά Ἰταλία, WS 95.

— 65.000 ἀπό HB γιά Κόντινεντ, WS 85.

Συγκρατημένη ἡ ἀγορά τῶν καθαρῶν φορτίων. Χαρακτηριστική ἡ χρονοναύλωση γιά 12 μῆνες στά δολλάρια 8.75 ἀνά τον. d.w. καί μήνα. Βελτίωση παρουσίαζε ἡ Ἄπω Ἀνατολή καί ὁ Περσικός περί τό τέλος τοῦ μήνα.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Σέ ζωηρότατα ἐπίπεδα τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον, ἰδιαίτερα γιά τήν ἀπόκτηση σκαφῶν μεταφορᾶς χύδην στερεῶν φορτίων, μέ ἀποτέλεσμα οἱ τιμές τους νά ὁδηγοῦνται σέ νέα ὑψηλότερα ἐπίπεδα.

Σύμφωνα μέ στοιχεῖα ξένων ναυλομεσιτῶν περί τά 435 ἑκατ. δολλάρια δαπανήθηκαν τό δίμηνο Σεπτεμβρίου — Ὀκτωβρίου στίς ἀνά τόν κόσμο ἀγοραπωλησίες μπάλκ κάρριερς, μέ προεξάρχοντες τούς Νορβηγούς, ἐνῶ ἔντονη παρουσία πραγματοποιοῦν στήν ἀγορά τους καί οἱ Ἕλληνες, καθώς καί πλοιοκτῆτες τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Marbonita	16.055	1974	$ 3.000.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Irene	129.390	1973	$ 12.000.000	Νορβηγοί
Thalassini Tyhi	118.500	1977	$ 17.750.000	Νορβηγοί
Hallam Venture	61.883	1983	$ 15.250.000	Χόγκ Κόγκ
New Prosper	45.354	1985	$ 15.600.000	Ἰάπωνες
Olympic Liberty	27.540	1977	$ 7.750.000	Νορβηγοί

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Reunion	226.953	1970	$ 11.500.000	Σιγκαπούρης
J. Antonio Lavalleja	131.600	1975	$ 9.300.000	Ἕλληνες
Kriti	89.600	1968	$ 7.200.000	Ἄραβες
Georgia	72.378	1988	$ 28.000.000	Μόντε Κάρλο
Seaborne	30.000	1973	$ 8.250.000	Ἄπω Ἀνατ.

Οἱ διαλύσεις

Περιορισμένη ἡ προσφορά πλοίων μέ ἀποτέλεσμα οἱ τιμές νά παραμένουν στά ἤδη ἀπό καιρό ὑψηλά ἐπίπεδα.

Μόνο ἡ Κίνα μέ μικρό σχετικά ἀριθμό ἀγορῶν σέ τιμές πού φθάνουν τά δολλάρια 260 ἀνά τόννο καί τό Μπαγκλαντές πού ἀκολουθεῖ σέ κάπως μικρότερες ἀλλά, ἐν πάση περιπτώσει, ἀνταγωνιστικές τιμές, βρίσκονται οὐσιαστικά στό προσκήνιο.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Ἡ διεθνής ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου σέ νέα σαφή ἀνοδική πορεία, μέ τό δείκτη BIFFEX νά κερδίζει 50 μονάδες τίς πρῶτες 10 ἡμέρες τοῦ μήνα.

Τό γεγονός ὅτι μερικοί μεγάλοι ναυλωτές περιόρισαν τή δραστηριότητά τους δέν εἶχε σοβαρές ἐπιπτώσεις ἀφοῦ τόσοι ἄλλοι, ἀνεξάρτητοι ἤ μέ κυβερνητικό ὑπόβαθρο, ἀνεπλήρωσαν ταχέως τό κενό.

Στά δολ. 24-24.50 ὁ ναῦλος πάναμαξ ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, ἐνῶ ἡ πρός Κόντινεντ μεταφορά στοίχιζε κάτι μεταξύ δολ. 14-14.70 ἀνά τόννο.

Ἀθέατη ἀλλά αἰσθητή, ἡ Σοβιετική παρουσία, τόσο στά πάναμαξ ὅσο καί στά handy-max (40.000 TDW) δυνάμωσε τίς ἀνοδικές τάσεις.

Χαρακτηριστικός καί ὁ ναῦλος τῶν δολ. 18.75 γιά 22.000 τόννους ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Βενεζουέλα μέ δύο λιμάνια ἐκφόρτωση.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἐξίσου ζωηρή καί ἡ ἀγορά τῶν χρονοναυλώσεων μέ ἐντυπωσιακή σταθερότητα ζητήσεως σέ ὅλες τίς περιοχές, πλήν ἴσως τοῦ handy size (20-30.000 to.) στήν Ἄπω Ἀνατολή ὅπου ὑπῆρχαν κάποια προβλήματα.

Τό πάναμαξ παντοῦ σέ ζήτηση, μέ δολ. 13.500 περίπου μέχρι καί ἕνα ἔτος ἀπασχόληση στόν Ἀτλαντικό, κάτι λιγότερο στά ἀνατολικά.

Τά μικρότερα μεγέθη 25-40.000 τον. d.w. ἔπιαναν στίς Δυτικές περιοχές περί τά δολ. 9-10.000 τήν ἡμέρα, καί χαρακτηριστικά πλοῖο 28.500 τον. d.w. ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Ἰαπωνία πληρώθηκε δολ. 10.500 τήν ἡμέρα.

Ἡ μεγαλύτερη ἴσως ναύλωση τοῦ Νοεμβρίου, ἀφοροῦσε μπάλκερ 145.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ, μέσω Βόρειας ἤ Νότιας Ἀμερικῆς καί μέσω Νοτ. Ἀφρικῆς γιά Ἰαπωνία τό ὁποῖο πληρώθηκε δολ. 24.000 τήν ἡμέρα!

Τά δεξαμενόπλοια

Μέσα ἀπό μιά ραγδαία ἐξελισσόμενη ἀγορά, παρατηρήσαμε σημαντική ἄνοδο τῆς ζήτησης τίς πρῶτες ἡμέρες τοῦ μήνα μέ κάποια μικρή ἐξασθένιση τίς τελευταῖες ἑβδομάδες, πιθανόν λόγω καί ἀνυπαρξίας πλέον ἀνοικτῶν πλοίων γιά ναύλωση.

Στόν Περσικό, ἡ γενική ζήτηση γιά U/VLCC ἀνέβασε ἰδέες καί ναύλους μέτό VLCC γιά δύση στά WS 65/70, ἄνω τοῦ WS 70 γιά ἀνατολή, ἐνῶ οἱ πρός Ἐρυθρά φορτώσεις προσέγγισαν τό WS 100. Οἱ 300.000 τόννοι γιά Ἐρυθρά πλήρωναν WS 85. Μικρότερα πλοῖα εἶχαν ἐξίσου ζωηρή ζήτηση μέ τούς 100.000 τόννους γιά Ἰνδικό στά WS 100 καί τούς 80.000 τόννους γιά Ἀνατολή στά WS 115.

Ζωηρή καί ἡ Μεσόγειος μέ τούς 50.000 τόννους στά WS 150, τούς 80.000 τόννους στά WS 90 -100, ἐνῶ οἱ 130.000 τόννοι πλήρωναν WS 75.

Ἱκανοποιητική ἡ Δυτική Ἀφρική μέ τούς 120.000 τόννους πρός ΗΠΑ ἀντί WS 60-65 μέ 5 πόντους πρίμ γιά ὀψιόν Κόντινεντ ἤ Μεσόγειο. Κάποιες τάσεις ἀποσταθεροποιήσεως διαφαίνονταν περί τό τέλος τῆς περιόδου.

Δραστήρια καί ἡ Βόρειος Θάλασσα μέ τούς 70.000 τόννους γιά τοπική μταφορά στά WS 100-110, τό ἴδιο καί ἡ Καραϊβική (χωρίς ἰδιαίτερες ἐξάρσεις) πού πλήρωνε τούς 75.000 τόννους στά WS 95 γιά ΗΠΑ.

Οί ἀγοραπωλησίες

Ὁ ἐνθουσιασμός πού προκαλεῖ ἡ ἄνοδος τῆς ναυλαγορᾶς, τόσο στά ξηρά φορτία ὅσο καί, κυρίως, στό πετρέλαιο, σέ συνδυασμό μέ τόν ἀγοραστικό «πυρετό» τῶν Νορβηγῶν πού, πέραν τῶν προοπτικῶν τῆς ἀγορᾶς, ἔχει καί φορολογικά κίνητρα, ἐπέτειναν τό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον μέ ἄμεσο ἀποτέλεσμα τήν ἄνοδο τῶν ἀξιῶν.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Cape Sun	115.200	1973	$ 12.000.000	
Thalassini Hara	77.800	1976	$ 11.250.000	
Amelia Topic	62.400	1972	$ 7.900.000	Ἕλληνες
New Apollo	57.400	1976	$ 9.800.000	
Capetan Yannis	29.500	1981	$ 10.600.000	
Van Enterprise	24.700	1979	$ 8.400.000	Νορβηγοί

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγοραστές
Ambor	279.000	1974	$ 18.000.000	Νορβηγοί
Sir ALex. Glen (OBO)	162.500	1975	$ 15.500.000	
Mega Hawk	138.350	1976	$ 16.250.000	
Helene	89.900	1974	$ 10.800.000	Ἕλληνες
Ellina	37.500	1979	$ 13.000.000	

Οί διαλύσεις

Κύριο χαρακτηριστικό ἡ ἔλλειψη προσφορᾶς πού ὠθεῖ τίς τιμές πρός τά ἄνω χωρίς τοῦτο νά ἀντικατοπτρίζει ἀξιόλογη δραστηριότητα. Βασικοί (πρόθυμοι) ἀγοραστές, ἡ Κίνα (δολ. 220-250 γιά μεγάλα πλοῖα) καί Μπαγκλαντές (δολ. 225-255). Ἰνδία καί Πακιστάν χωρίς δραστηριότητα.

Μεγίστη (θεωρητική) τιμή δολ. 105 στήν Ἱσπανία.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Παρά τίς ἐπερχόμενες ἑορτές καί τή συνήθη ἀπραξία, ἡ ζήτηση διατηρήθηκε ζωηρή καί τουλάχιστον κατά τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ μήνα σημειώσαμε ἐλαφρῶς ἀνοδικές τάσεις σέ ὁρισμένους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου.

Ἐνδεικτική ἡ ἄνοδος τοῦ ναύλου - δείκτη γιά 52.000 τόννους ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία πού ὑπερέβη τά δολ. 25 ἀνά τόννο. Ἀνάλογα φαινόμενα σταθερότητας μέ ἀνοδικές τάσεις παρετηροῦντο καί στίς λοιπές περιοχές, ἐνῶ πρέπει νά σημειωθεῖ ἡ εὔρρυθμη ζήτηση γαιάνθρακος καί σιδηρομεταλλεύματος καθώς καί ἡ παρουσία ἀρκετῶν ἐντολῶν ζάχαρης καί λιπασμάτων.

Οί χρονοναυλώσεις

Ἰδιαίτερα δραστήρια ἡ ἀγορά τῶν χρονοναυλώσεων μέ τά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ σέ ὑψηλή ζήτηση σέ Δύση καί Ἀνατολή μέ περίπου δολ. 13.000 καί 11.000, ἀντίστοιχα, σάν ἡμερήσιο μίσθωμα γιά κυκλικά ταξίδια στήν αὐτή περιοχή.

Στίς δολ. 9/10.000 ἡμερησίως κυμάνθηκαν τά μισθώματα γιά handymax (40.000 TDW) ἐνῶ δολ. 6.500/8.500, ἀναλόγω περιοχῆς, πληρώνονταν γιά handy size (26.000 TDW).

Ἀπό τό «δυνατό» Κόντινεντ, πλοιοκτήτης ὑπεδείκνυε δολ. 14.000 γιά 22.000 τον. d.w. πλοῖο γιά ταξίδι πρός Περσικό. Τά μισθώματα γιά πλοῖα γενικοῦ φορτίου παρέμειναν σέ ὑψηλά ἐπίπεδα. Συνήθη στάνταρντς τύπου (Freedom ἤ SD-14 τοῦσαν περί τά δολ. 7.000 γιά ταξίδι ἐντός τῆς λεκάνης Ἀτλαντικοῦ.

Τά δεξαμενόπλοια

Οἱ τελευταῖες ἡμέρες τοῦ ἔτους ὑπῆρξαν γιά τήν πα σμια ναυλαγορά πετρελαίου οἱ πιό δραστήριες καί, ὁπω ποτε, ἔφεραν τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων σέ ἕνα ἀπό τά ὑψ τερα σημεῖα τῶν τελευταίων ἐτῶν. Ἄν θελήσει κανείς ν ξηγήσει τό φαινόμενο, μοιραῖα ὁδηγεῖται στήν ἐπισήμο τῆς πυρετώδους προσπάθειας τῶν παραγωγῶν χωρῶν πουλήσουν ὅσο τό δυνατό μεγαλύτερες ποσότητες πρίν τήν ἐφαρμογή τῶν προσφάτως συμφωνηθεισῶν ποσοστ ων .

Ζωηρή ἡ ζήτηση στόν Περσικό, σταθεροποιήσε τούς λους VLCC στά WS 64-70 μέ τή Μεσόγειο νά ἀκολουθε τούς 80.000 τον. στά ἐπίπεδα WS 160-200.

Ἰδιαίτερα «θερμή» περιοχή ἡ Δυτική Ἀφρική, ὅποι 120.000 τόννοι γιά ΗΠΑ (Ἀτλαντικό) ἔφθαναν τά WS 10(

Σέ boom ἐξελίχθηκε ἡ κατάσταση μέ τά παράγωγα, μ διαίτερη ἔμφαση στήν Καραϊβική ὅπου οἱ 30.000 τόννοι ΗΠΑ κυμάνθηκαν περί τά WS 290-300.

Οί ἀγοραπωλησίες

Μέ προεξάρχοντες τούς Νορβηγούς, ἡ ζήτηση γιά μοντ να πλοῖα ὅλων τῶν τύπων ὑπῆρξε ἐντυπωσιακή ἄν καί ἡ σ νις παρόμοιου τονάζ περιόριζε τήν ἐν γένει δραστηριό τα.

Ἀπό τίς γνωσθεῖσες πωλήσεις τοῦ δεκαπενθημέρου τά παραλειπόμενα τοῦ Νοεμβρίου ἀξίζει νά ἀναφέρουμε

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορασ
CGM Rousseau	21.700	1976	$ 15.000.000	Νορβη
Avance	SD-14	1974	$ 3.500.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορασ
Planet	62.500	1972	$ 8.000.000	Ἑλλην
Microba	65.100	1982	$ 16.500.000	
Eptalofos	34.100	1976	$ 8.100.000	
Progressus	22.450	1983	$ 8.500.000	Κινέ
Michelle C.	27.250	1969	$ 2.700.000	Κινέ

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Ἀγορασ
Korea Star	267.000	1976	$ 22.800.000	Ἑλλην
Florida	124.624	1974	$ 13.400.000	Νορβη
Michael K.	101.500	1972	$ 12.000.000	Νορβη
Nortank Queen	77.800	986	$ 26.750.000	Δα
Seamagic	57.000	1980	$ 14.500.000	Κινέ
Patricia	39.732	1976	$ 11.000.000	Σιγκαπού

Οί διαλύσεις

Μέ τήν Ταϊβάν «μή ἀκουομένη», τή Ν. Κορέα ὁριστικά πλέον ἀπούσα, τήν Ταϋλάνδη καί τό Πακιστάν ἐν ἀπραξ κάι τήν Ἰνδία ἐν ἀναμονῇ τῆς ἐξασφαλίσεως τοῦ ἀπαραιτ του κρατικοῦ συναλλάγματος ἡ ἀγορά κρατήθηκε ὑποτο κή, γεγονός πού ἐλάχιστα ἐνόχλησε τήν πλοιοκτησία πού μ τίς σημερινές συνθῆκες τῆς ναυλαγορᾶς δέν πολυενδιαφ ρεται γιά τό scrap.

Μόνη ἡ Κίνα προέβη στήν ἀγορά ἑνός μπάλκ κάρριε 5.795 LDT, τοῦ M/V LJUBIJA, ἀντί δολ. 241.

BERY

MARITIME INC.

SHIPBROKERS

CHARTERING **SALE AND PURCHASE**

Our best wishes
for a happy
and successful
NEW YEAR

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4533.566 - 4534.024 - 4535.626, FAX: 4181.413
TELEX: 21 3612-3 BERY GR.



Για τη μεγαλη μας ναυτιλια σ' ολο τον κοσμο ενας μεγαλος ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.. 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELREGSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

Τά ἀτυχήματα κατά τό 1988

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΛΛΑ ΝΕΑ ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Κατά τό χρονικό διάστημα πού ἐξετάζουμε, μεταξύ τοῦ Νοεμβρίου 1987 καί τοῦ 'Οκτωβρίου 1988, ὁ ἑλληνόκτητος στόλος παρουσίασε νέα μικρή αὔξηση στό συνολικό ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 358 περιπτώσεις, ἔναντι 354 τῆς περασμένης περιόδου τοῦ 1987 καί 313 τοῦ 1986. 'Ο ἀριθμός τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου ἐμπορικοῦ στόλου παρουσιάζει μία εἰκόνα γενικῆς μείωσης ἀπό τό 1978, ἡ ὁποία εἶναι συνέπεια τῆς ποιοτικῆς βελτίωσης τοῦ στόλου καί τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νά ἐπιμορφώσουν τά στελέχη κάι τά κατώτερα πληρώματα τῶν πλοίων τους στήν πρόληψη ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Παράλληλα τό σύνολο τῶν πλοίων πού θεωρήθηκαν ὁλική ἀπώλεια σάν συνέπεια ἀτυχήματος πού ὑπέστησαν καί διαγράφηκαν ἀπό τόν ἑλληνόκτητο στόλο, παρουσιάζει νέα σημαντική μείωση μέ 13 μόνον ὁλικές ἀπώλειες τό 1988, ἔναντι 22 περιπτώσεων τό 1987, ἐνῶ ἡ ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα μειώθηκεν ἀπό 337.758 τον. γκρός τό 1987 σέ 156.061 τον. γκρός τό 1988.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση 12μηνο μειώθηκαν σημαντικά οἱ βυθίσεις πλοίων (σημειώσαμε μόνο τρεῖς σέ σύγκριση μέ τίς 11 τοῦ 1987) καθώς καί ὅλες οἱ ἄλλες κατηγορίες ἀτυχημάτων ἐκτός ἀπό τίς ζημίες στή μηχανή, ὅπου παρουσιάσθηκε νέα αὔξηση πού ἀκολουθεῖ τήν τάση τῶν τελευταίων ἐτῶν.

Μεταξύ τοῦ Νοεμβρίου 1987 καί τοῦ 'Οκτωβρίου 1988 σημειώθηκαν σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο 134 περιπτώσεις ἀτυχημάτων πού ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους, συνολικῆς χωρητικότητας 709.537 τον. γκρός ἔναντι 124 σκαφῶν 1.111.887 τον. γκρός πού εἶχαν χαθεῖ τό 1987.

'Η ἔρευνά μας καλύπτει τά ἀτυχήματα καί ζημίες πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀνεξαρτήτως σημαίας, ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός καί τά στοιχεῖα συλλέγονται κατά τήν διάρκεια τοῦ ἔτους ἀπό τά καθημερινά δημοσιεύματα τοῦ Λλόϋδς Λίστ, ἀναφορές τῆς Σάλβατζ 'Ασσοσιέσιον καί ἀπό τά στοιχεῖα κάθε γνωστοῦ ἑλληνόκτητου πλοίου πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

Στίς ὁλικές ἀπώλειες περιλαμβάνονται καί οἱ περιπτώσεις τῶν τεκμαρτῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν (CTL) ὅταν οἱ περιπτώσεις αὐτές ἐμφανισθοῦν στίς μηνιαῖες στατιστικές τῶν Λλόϋδς, ὥστε νά εἶναι δυνατή ἡ σύγκριση μέ τίς παγκόσμιες ὁλικές ἀπώλειες. 'Ακολουθοῦμε 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 ναυτικά ἀτυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τας μέ ἐκεῖνα τοῦ ἀντίστοιχου περυσινοῦ:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1987 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα σκάφη 32 ἀτυχήματα ἔναντι 29 τοῦ Νοεμβρίου 1986 καί 26 τοῦ Νοεμβρίου 1985. Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου τόν μήνα αὐτό ἦταν δύο σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 18.423 τον. γκρός, ἐνῶ τόν ἴδιο μήνα τοῦ 1986 ἦταν τρία σκάφη, 24.881 τον. γκρός. Οἱ παγκόσμιες ἀπώλειες ἔφτασαν τά δέκα σκάφη, 48.974 τον. γκρός, ἔναντι ἐννέα σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητας 114.531 τον. γκρός πού ἦταν τό Νοέμβριο τοῦ 1986.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1987 συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 42 ἀτυχήματα ἔναντι 34 τοῦ Δεκεμβρίου 1986 καί 13 τοῦ Δεκεμβρίου 1985. Τόν μήνα αὐτό σημειώθηκαν δύο ὁλικές ἀπώλειες συνολικῆς χωρητικότητας 36.452 τον. γκρός ἔναντι 14 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητας 75.809 τον. γκρός τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου. Τήν ἴδια περίοδο τοῦ 1986 ὁ ἑλληνόκτητος στόλος εἶχε χάσει τέσσερα πλοῖα, 22.586 τον. γκρός καί ὁ παγκόσμιος στόλος 13 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 53.578 τον. γκρός.

Τόν 'Ιανουάριο τοῦ 1988 ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη 31 ἀτυχήματα ἔναντι 33 τοῦ 1987 καί 30 τοῦ 1986. Δύο πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 17.678 τον. γκρός διαγράφηκαν ὡς ὁλικές ἀπώλειες, ἐνῶ πέρυσι εἶχαν χαθεῖ πέντε πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 134.796 τον. γκρός καί τό 1986 τέσσερα πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 63.274 τον. γκρός. 'Ο παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ἔχασε τήν ἴδια περίοδο ὀκτώ πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 18.687 τον. γκρός.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη 36 ἀτυχήματα ἔναντι 21 τοῦ Φεβρουαρίου 1987, 32 τοῦ 1986 καί 28 τοῦ 1985, ἐνῶ τόν μήνα αὐτό σημειώθηκε μόνο μία ὁλική ἀπώλεια, τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Μάρε», 9.112 τον. γκρός πού ἐβλήθη στόν Περσικό καί βυθίστηκε. 'Ο παγκόσμιος στόλος τόν Φεβρουάριο ἔχασε 15 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 71.145 τον. γκρός ἔναντι 9 πλοίων, 174.694 τον. γκρός πού εἶχε χάσει τόν Φεβρουάριο τοῦ 1987.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη 42 ἀτυχήματα ἐνῶ τήν ἴδια περίοδο τῶν προηγουμένων ἐτῶν εἴχαμε 37 τό 1987, 30 τό 1986 καί 33 τό 1985. Τόν μήνα αὐτό παρουσιάζεται δηλαδή μία ἔξαρση στά ἀτυχήματα. Συγχρόνως ὅμως ἐφέτος δέν εἴχαμε καμμία ὁλική ἀπώλεια στόν ἑλληνόκτητο στόλο ἐνῶ πέρυσι εἴχαμε τίς λιγότερες ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἔτους, ἕνα μικρό φορτηγό 1.404 τον. γκρός. 'Αντίθετα ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος τόν Μάρτιο ἔχασε 9 πλοῖα, 56.591 τον. γκρός ἐνῶ πέρυσι οἱ ὁλικές ἀπώλειές του εἶχαν φτάσει τά 14 πλοῖα, 56.783 τον. γκρός.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ τοῦ 1988 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα 25 ἀτυχήματα ἔναντι 22 τοῦ 1987 καί 1986, 29 τοῦ 1985 καί 22 τοῦ 1984. Δύο ἀπό τά ἀτυχήματα αὐτά κατέληξαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους μέ συνολική ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 19.249 τον. γκρός. Τό 1987 εἴχαμε τόν ἴδιο ἀριθμό ἀτυχημάτων μέ συνολική ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 17.675 τον. γκρός. 'Ο παγκόσμιος στόλος ἔχασε 9 πλοῖα, 53.425 τον. γκρός ἐνῶ πέρυσι εἶχε χάσει πέντε πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 27.226 τον. γκρός.

Τόν ΜΑ'Ι'Ο συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα 29 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι 18 τοῦ Μαΐου 1987, 20 τοῦ 1986 καί 26 τοῦ 1985. Καί τόν Μάϊο καμμία ὁλική ἀπώλεια δέν σημειώθηκε στόν στόλο μας (πέρυσι ἐπίσης εἶχε σημειωθεῖ μόνο μία), ἐνῶ οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἔφτασαν τά 12 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 110.652 τον. γκρός.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ εἴχαμε 22 ἀτυχήματα ἔναντι 26 τοῦ 'Ιουνίου 1987, καί 18 τοῦ 'Ιουνίου 1986. 'Ο παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ἔχασε 16 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 81.570 τον. γκρός, ἐνῶ καμμία ὁλική ἀπώλεια δέν ἔπληξε τόν ἑλληνόκτητο στόλο.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ σημειώθηκε νέα αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 30 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι 27 τοῦ 'Ιουλίου 1987, καί 21 τοῦ 'Ιουλίου 1986. 'Από τά ἀτυχήματα σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα κανένα δέν κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια ἐνῶ ὁ παγκόσμιος στόλος ἔχασε 7 πλοῖα, 43.139 τον. γκρός — πέρυσι ὁ ἑλληνόκτητος στόλος εἶχε χάσει δύο πλοῖα, 34.808 τον. γκρός καί ὁ παγκόσμιος στόλος 20 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 168.712 τον. γκρός.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ ὁ ἑλληνόκτητος στόλος ὑπέστη 24 ἀτυχήματα ἔναντι 22 περιπτώσεων τοῦ 1987 καί 24 τοῦ 1986 χωρίς νά σημειωθεῖ ὁλική ἀπώλεια. 'Η παγκόσμια ἐμπορική ναυτιλία ἔχασε πέντε πλοῖα, 11.405 τον. γκρός.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ σημειώθηκαν οἱ λιγότερες περιπτώσεις ἀτυχημάτων μέ 16 περιπτώσεις ἔναντι 25 τοῦ 1987 καί 26 τοῦ 1986, μεταξύ τῶν ὁποίων καί μία ὁλική ἀπώλεια. Πρόκειται γιά τό γνωστό τραγικό ἀτύχημα τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἄναγγελ Γκρέητνες», 41.390 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1981 πού ὑπέστη ἔκρηξη κατά τή διάρκεια ἐπισκευῶν στόν Πειραιᾶ. Τόν ἴδιο μήνα τά παγκόσμια ἀτυχήματα πού κατέληξαν σέ ὁλική ἀπώλεια ἔφτασαν τά 14 συνολικῆς χωρητικότητας 77.793 τον. γκρός.

Τέλος τόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ τοῦ 1988 ὑπῆρξε μείωση τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου μέ 29 ἀτυχήματα ἔναντι 38 περιπτώσεων τοῦ 'Οκτωβρίου 1987. Τόν ἴδιο μήνα εἴχαμε ἀπό τά ὑψηλότερα ποσοστά ὁλικῶν ἀπωλειῶν μέ 3 περιπτώσεις πλοίων πού χάθηκαν, συνολικῆς χωρητικότητας 13.757 τον. γκρός. 'Ο παγκόσμιος στόλος ἔχασε 15 πλοῖα, 60.347 τον. γκρός.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

'Ακολουθεῖ 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

'Η κατηγορία αὐτή περιλαμβάνει ἀτυχήματα πού ὀφείλονται σέ κακοκαιρία, ἐκτός τῶν περιπτώσεων προσαράξεων ἤ μηχανικῶν ζημιῶν. Μεταξύ τῆς 1ης Νοεμβρίου 1987 καί 31ης 'Οκτωβρίου 1988 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα 14 ἀτυχήματα λόγω κακοκαιρίας ἔναντι 22 παρομοίων ἀτυχημάτων τοῦ 1987. 'Η κατηγορία αὐτή κάλυψε τό 4% τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων — πέρυσι τό ποσοστό αὐτό ἦταν 6,21%.

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 ἐξ ζουμε συνέβησαν μόνον τρεῖς βυθι πλοίων πού ἀντιπροσωπεύουν ποσ 0,8% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων ἑλληνόκτητου στόλου. Τό 1987 ε βυθιστεῖ 11 πλοῖα — ποσοστό 3,11

Προσαράξεις

Τά ἀτυχήματα αὐτά ὀφείλονται σέ δυσμενεῖς καιρικές συνθῆκες, σέ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου ἤ π. γοῦ, σέ βλάβες τῆς μηχανῆς ἤ τῶν γάνων ναυσιπλοΐας. Κατά τό ὑπό ἐξ ση δωδεκάμηνο σημειώθηκαν 34 σαράξεις πλοίων ἀπό τίς ὁποῖες μία τέλεξε σέ ὁλική ἀπώλεια σκάφ Πρόκειται γιά τό κυπριακό φορτ «Μητέρα Σωτηρία», 8.372 τον. γκ ναυπηγήσεως τοῦ 1972 πού προσάρ ἀνοικτά τῆς Κορούνα τόν 'Ιανουάριο προσαράξεις καλύπτουν τό 9,4% τῶ τυχημάτων. Πέρυσι εἶχαν σημειωθε προσαράξεις ἀπό τίς ὁποῖες τρεῖς κ λεξαν σέ ὁλική ἀπώλεια.

Συγκρούσεις

'Η κακή ὁρατότητα, σφάλματα πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, λανθασμέ χειρισμοί ἤ βλάβη τῶν μηχανῶν κα πλημμελής τήρηση τῶν διεθνῶν κανο σμῶν ναυσιπλοΐας εἶναι οἱ βασικότε αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα κατηγορίας αὐτῆς. Κατά τό χρον διάστημα πού ἐξετάζουμε οἱ συγκρ σεις παρέμειναν στά ἴδια ἐπίπεδα αὐτές τοῦ 1987, δηλαδή 71 ἀτυχήμ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ἱδρυθείς ὑπό σημαινόντων 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1987 ἦταν περισσότερη ἀπό 16.000.000.000 δολλάρια.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἤ εἰς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Μ Η Ν Α Σ	Κακο-καιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α)	Προσά-ραξη (Ο.Α.)	Σύγκ-κρουση (Ο.Α.)	Πρόσ-κρουση (Ο.Α.)	Έκρηξη ή Πυρκαϊά (Ο.Α.)	Ζημίες στή Μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημίες (Ο.Α.)	Σύνολα (Ο.Α.)	Όλικές απώλειες παγκ. έμπ. στόλου αριθμός πλοίων	τον. γκρός	Όλικές απώλειες έλλην. έμπ. στόλου αριθμός πλοίων	τον. γκρός	Ανάλογία τ. γκρός έλλ. απωλ. σέ σχέση μέ τίς παγκόσμιες
Νοέμβριος 1987...	—	(1)	1	10	1	1 (1)	10	7	30 (2)	10	48.974	2	18.423	37,61%
Δεκέμβριος 1987..	2	—	5	5	3	3 (1)	15	7 (1)	40 (2)	14	75.809	2	36.452	48%
Ἰανουάριος.....	1	—	1 (1)	5	4	1	11 (1)	6	29 (2)	8	18.687	2	17.678	94,6%
Φ ε β ρ ο υ ά ρ ι ο ς	2	—	2	7	5	1	14	4 (1)	35 (1)	15	71.145	1	9.112	12,8%
Μάρτιος.....	3	—	6	5	6	2	8	12	42	9	56.591	—	—	0%
Ἀπρίλιος.....	1	—	—	6	2	1 (1)	9 (1)	4	23 (2)	9	53.425	2	19.249	36%
Μάϊος.....	—	—	2	5	5	2	11	4	29	12	110.652	—	—	0%
Ἰούνιος.....	—	—	2	7	2	3	7	1	22	16	81.570	—	—	0%
Ἰούλιος.....	1	—	4	1	3	1	13	7	30	7	43.139	—	—	0%
Αὔγουστος.....	1	—	6	8	2	2	5	—	24	5	11.405	—	—	0%
Σεπτέμβριος.....	2	—	3	7	—	1 (1)	2	—	15 (1)	14	77.793	1	41.390	53,2%
Ὀκτώβριος.....	1	(2)	1	4 (1)	4	2	11	3	26 (3)	15	60.347	3	13.757	22,7%
ΣΥΝΟΛΑ.....	14	(3)	33 (1)	70 (1)	37	20 (4)	116 (2)	55 (2)	345 (13)	134	709.537	13	156.061	21,99%
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ..	14	(3)	34	71	37	24	118	57	358					

(70 τό 1987) μεταξύ τῶν ὁποίων σημειώθηκε καί μία ὁλική ἀπώλεια, ἡ γνωστή περίπτωση τοῦ κρουαζιεροπλοίου «Τζούπιτερ» πού συγκρούστηκε μέ τό κοντεϊνερόπλοιο «Adige» τόν Ὀκτώβριο κατά τόν ἀπόπλου του ἀπό τόν Πειραιᾶ. Τό ποσοστό τῶν συγκρούσεων στά ἑλληνικά ἀτυχήματα παραμένει ἀπό τά ὑψηλότερα καλύπτοντας τό 19,8% τοῦ συνόλου τῶν 358 περιπτώσεων ἀτυχημάτων τοῦ 1988 — τό 1987 ἦταν 20,34% σέ σύνολο 354 ἀτυχημάτων.

Προσκρούσεις

Μέ παρόμοιες αἰτίες ὅπως καί ἡ κατηγορία τῶν συγκρούσεων περιλαμβάνει 37 περιπτώσεις χωρίς ὁλικές ἀπώλειες. Πέρυσι εἶχαν σημειωθεῖ 26 περιπτώσεις. Οἱ προσκρούσεις ἀντιπροσωπεύουν ποσοστό 10,33% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων τοῦ 1988.

Πυρκαϊές — Ἐκρήξεις

Ποικίλουν οἱ αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς πού παρουσίασε 24 ἀτυχήματα ἔναντι 20, 22, 32 καί 30 τῶν περασμένων ἐτῶν. Τέσσερα πλοῖα διαγράφηκαν ὡς ὁλική ἀπώλεια λόγω ἔκρηξης καί πυρκαϊᾶς ἀλλά τά ἀτυχήματα αὐτῆς τῆς κατηγορίας συνεχίζουν νά καλύπτουν χαμηλό ποσοστό τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων (7% τό 1988, 5,65% τό 1987).

Ζημίες στή Μηχανή

Περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες στό μηχανοστάσιο τοῦ πλοίου, στήν ἔλικα καί στό πηδάλιο τοῦ σκάφους, 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 νέα σημαντική αὔξηση στίς περιπτώσεις ζημιῶν στή μηχανή, συγκεκριμένα 118 περιπτώσεις ἔναντι 84 τοῦ 1987 καί 64 τοῦ 1986, ἀπό τίς ὁποῖες δύο κατέληξαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους. Ἡ κατηγορία αὐτή μέ 42,9% 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 ἐκ πολεμικῆς ἐνέργειας καί ἰδιαίτερα ἐκεῖνα τῆς συρράξεως Περσίας καί Ἰράκ. Κατά τήν περίοδο μεταξύ Νοεμβρίου

1987 καί 'Οκτωβρίου 1988 σημειώθηκαν 57 ἀτυχήματα σέ ἑλληνόκτητα σκάφη, πού ὀφείλονται σέ διάφορες ζημίες.

'Από αὐτά δύο κατέληξαν σέ ὁλική ἀπώλεια ἐνῶ 29 σκάφη ὑπῆρξαν θύματα τοῦ πολέμου 'Ιράν - 'Ιράκ. 'Η κατηγορία αὐτή παρέμεινε στά ἴδια ἐπίπεδα μέ τό 1987 (64 ἀτυχήματα) καί καλύπτει τό 17,8% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά τό διαρρεῦσαν χρονικό διάστημα τά ἀτυχήματα στά ἑλληνόκτητα πλοῖα αὐξηθηκαν σέ 358 περιπτώσεις, ἔναντι 354 τοῦ 1987 καί 313 τοῦ 1986. 'Ο ἀριθμός τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου παραμένει τά τελευταῖα χρόνια στά ἴδια σχεδόν ἐπίπεδα. "Ετσι τό 1983 εἴχαμε 329 ἀτυχήματα, τό 1984 αὐξήθηκαν σέ 374 (τό μεγαλύτερο ποσοστό μέχρι σήμερα), μειώθηκαν τό 1985 σέ 367 καί τό 1986 σέ 313 καί αὐξήθηκαν πάλι τό 1987 σέ 354.

'Αντίθετα οἱ ὁλικές ἀπώλειες παρουσίασαν νέα σημαντική μείωση μέ 13 περιπτώσεις ἔναντι 22 τοῦ 1987 καί 25 τοῦ 1986. Σημειώνουμε τήν γενική εἰκόνα συνεχοῦς μείωσης πού παρουσιάζουν οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου ἀπό τό 1980. "Ετσι, τό 1980 οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἦταν 71, τό 1981 περιορίσθηκαν σέ 66, τό 1982 σέ 62, τό 1983 σέ 51, σέ 29 τό 1984, σέ 19 τό 1985, αὐξήθηκαν σέ 25 τό 1986 καί σέ 22 τό 1987 καί ἐφέτος μειώθηκαν σημαντικά σέ 13.

'Αναλύοντας τά ἀτυχήματα πού συνέβησαν φέτος καί ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τῶν πλοίων, μέ βάση τήν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν, ἔχουμε τήν ἀκόλουθη κατανομή:

'Ηλικία	'Αριθ. πλοίων	Τον. Γκρός
ἕως 4 ἐτῶν	—	—
5 - 9 ἐτῶν	1	41.390
10 - 14 ἐτῶν	3	40.996
15 -19 ἐτῶν	4	36.095
ἄνω τῶν 20 ἐτῶν	5	37.580
Σύνολο	**13**	**156.061**

"Οπως εἶναι φυσικό ἡ ἡλικία διαδραματίζει καί πάλι σημαντικό ρόλο στίς αἰτίες τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου. 'Επιβεβαιώνεται ἡ ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μας καθώς τό 69% τῶν πλοίων καί τό 47,2% τῆς ἀπωλεσθείσης χωρητικότητας ἀναφέρεται σέ σκάφη ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου μέ βάση τόν τύπο τῶν πλοίων ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Τύπος σκάφους	'Αριθ. πλοιων	Τον. Γκρός
Φορτηγά	7	44.544
Μπάλκ κάρριερς	3	45.570
Δεξαμενόπλοια	2	59.641
'Επιβατηγά	1	6.306
Σύνολο	**13**	**156.061**

Τά σκάφη γενικοῦ φορτίου καί εἰδικότερα τά παλαιότερα μικρά φορτηγά ἀντιπροσωπεύουν τόν κύριο ὄγκο ὁλικῶν ἀπωλειῶν τῆς ἑλληνόκτ ναυτιλίας ἐνῶ σημαντική εἶναι κ συμμετοχή μπάλκερς.

Τό μεγαλύτερο σκάφος πού χαρα ρίστηκε ὁλική ἀπώλεια ἦταν τό ἀ ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «"Αναγ Γκρέητνες» πού καταστράφηκε ἀπ κρηξη κατά τήν διάρκεια ἐπισκε στόν Πειραιᾶ, ἐνῶ τό μεγαλύτερο ἐ νόκτητο σκάφος πού ὑπέστη ἀτύχ ἦταν τό κυπριακό δεξαμενόπλοιο ναξ», 122.936 τον. γκρός, ναυπηγήσ τοῦ 1972, πού ἔπεσε θύμα πολεμική νέργειας στόν Περσικό.

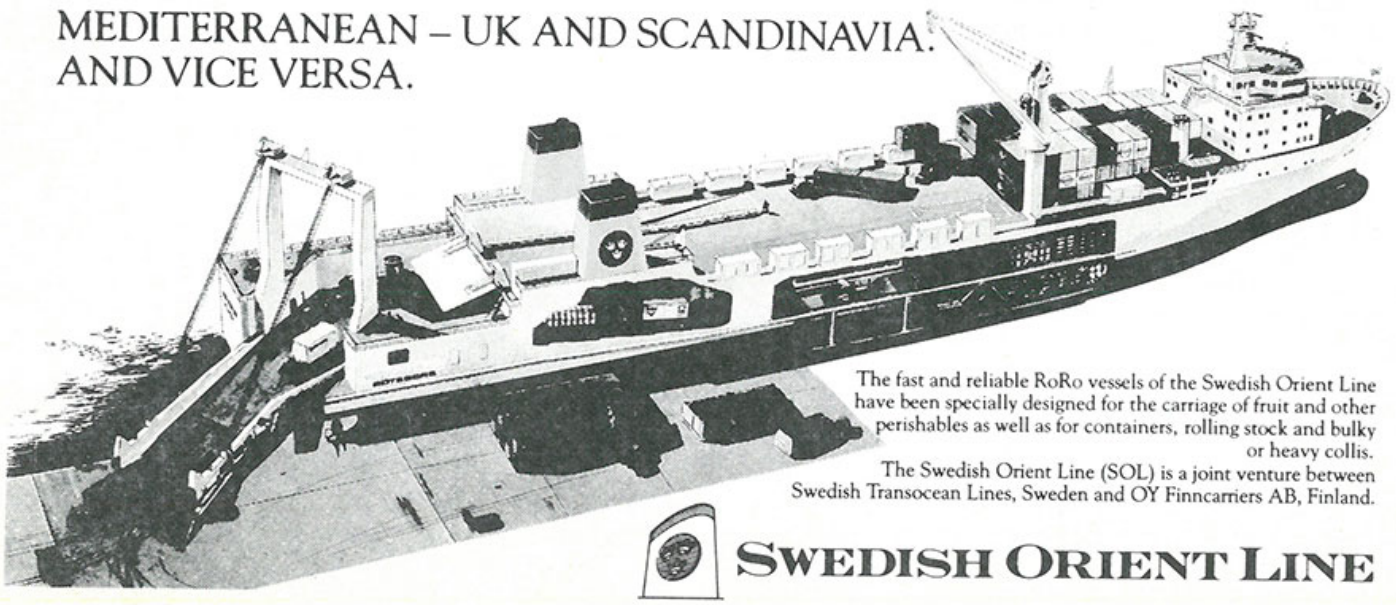
Τέλος ἀπό πλευρᾶς κατανομῆς μαιῶν, τά ἀπολεσθέντα σκάφη τοῦ ληνόκτητου στόλου καλύπτονταν τίς ἑξῆς σημαῖες:

Σημαία	'Αριθ. πλοίων	Γκ
Κυπριακή	7	82.
'Ελληνική	3	56.
Παναμαϊκή	3	16.
Σύνολο	**13**	**156.**

'Η ραγδαία φυγή πλοίων ἀπό τό ἐ κό νηολόγιο πρός τίς σημαῖες ἐλευ ρων νηολογίων ἀφαίρεσε ἀπό τήν ἑλ νική σημαία τό θλιβερό προνόμιο πρώτης θέσης στόν τελευταῖο αὐτό νακα τῆς στατιστικῆς μας. "Οπως πέ σι καί ἐφέτος ἡ κυπριακή σημαία κα λαμβάνει τήν πρώτη θέση στίς ὁλικέ πώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου λύπτοντας μόνη της τό 53% τῆς συνο κῆς ἀπωλεσθείσης χωρητικότητας.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

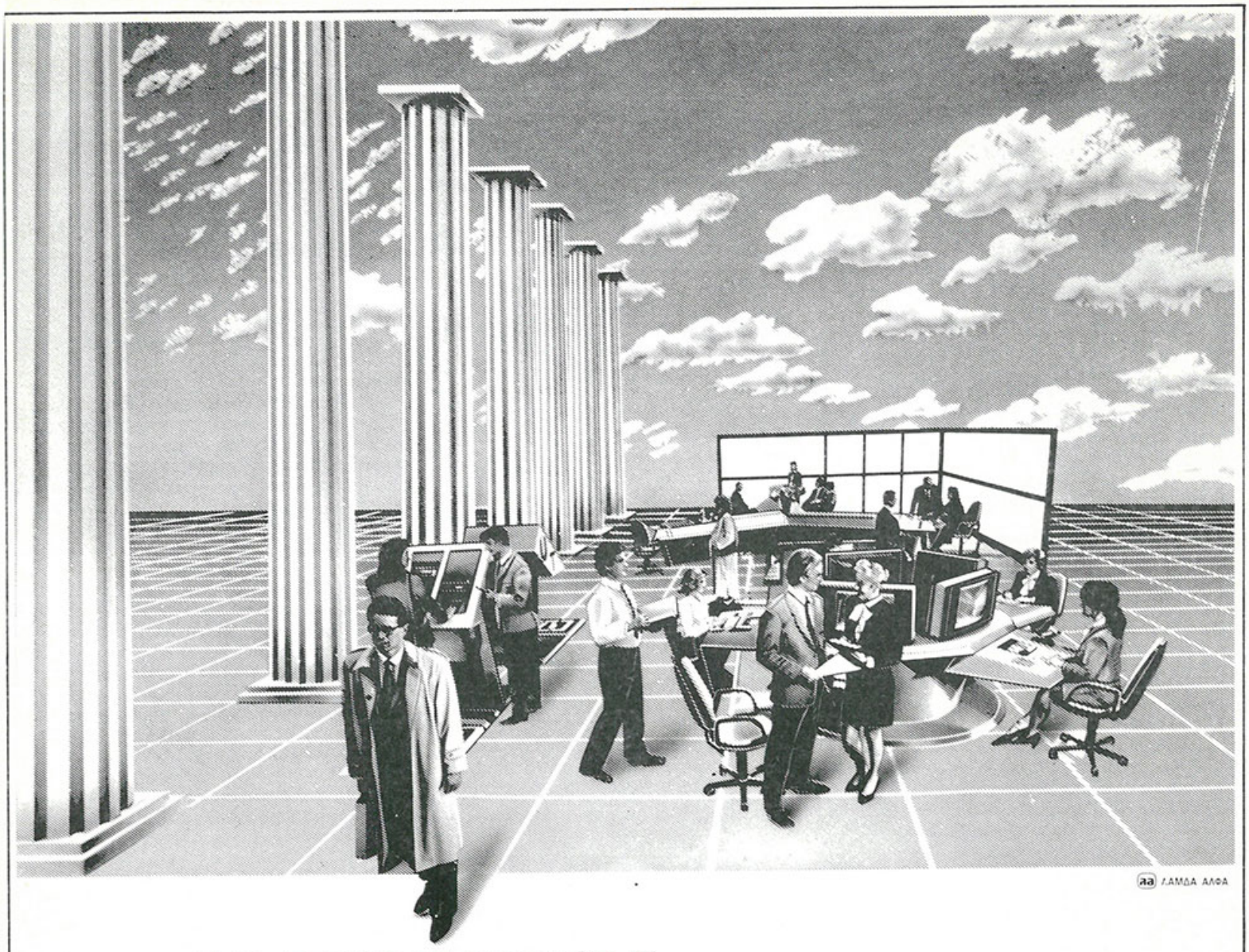
MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA AND VICE VERSA.



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

SWEDISH ORIENT LINE

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



ΛΑΜΔΑ ΑΛΦΑ

Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ

Ελάτε στον κόσμο της **μεγαλύτερης Ελληνικής Τράπεζας.** Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις **100 μεγαλύτερες τράπεζες** του κόσμου. Εδώ και 147 χρόνια, πρωτοπορεί σε κάθε μορφή τραπεζικής δραστηριότητας. Δημιουργεί τον κόσμο του αύριο.

Με την κοινωνική προσφορά της στο Έθνος, το κύρος της, το ανθρώπινο δυναμικό της, τη σιγουριά που προσφέρει, την προσπάθειά της να παραμείνει ανθρώπινη παρά το μέγεθός της, κέρδισε την εμπιστοσύνη **6.000.000 Ελλήνων** που συναλλάσσονται μαζί της.

Τα 500 καταστήματα στην Ελλάδα, τα 55 στο εξωτερικό και η συνεργασία με χιλιάδες ξένες τράπεζες στις 5 ηπείρους, της επιτρέπουν να καλύπτει δυναμικά τον εθνικό και διεθνή χώρο. Είναι η ΕΘΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ.

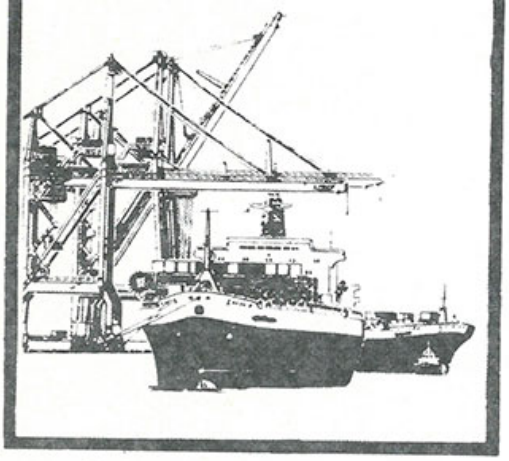
Σήμερα, στο μεταίχμιο του 21ου αιώνα, πανέτοιμη να αξιοποιήσει κάθε εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας στις τραπεζικές εργασίες και **να στηρίξει, όπως πάντα, την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας,** η ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ δεν είναι μόνο ένας ισχυρός Τραπεζικός Οργανισμός.
Είναι η ΕΘΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μεγάλη και σύγχρονη. Βρίσκεται ανάμεσα στις 100 μεγαλύτερες τράπεζες του κόσμου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Τό δεκαπενθήμερο

ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Στή διάρκεια τῆς πρόσφατης κοινῆς συσκέψεως πού ἔγινε στίς Βρυξέλλες μεταξύ τῶν μελῶν τῶν 'Επιτροπῶν Προστασίας Περιβάλλοντος τοῦ Εὐρωκοινοβουλίου καί τοῦ Συμβουλίου τῆς Εὐρώπης, κύριο θέμα συζητήσεως ἦταν ἡ σοβαρή ρύπανση τῶν Εὐρωπαϊκῶν θαλασσῶν, τῆς Βορ. Θάλασσας, τῆς θάλασσας τῆς 'Ιρλανδίας, τῆς Βαλτικῆς καί τῆς Μεσογείου.

Οἱ ἐν λόγω ἐκπρόσωποι διαπίστωσαν τόν ἀνεπαρκῆ χαρακτήρα τῶν 'Οδηγιῶν καί τῶν Κανονισμῶν τῆς Κοινότητος καθώς καί τῶν Διεθνῶν ἐπί τοῦ θέματος Συμβάσεων, κυρίως λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν ἐξαιρέσεων καί τῶν παρεκκλίσεων οἱ ὁποῖες προβλέπονται στά κείμενά τους. Καί καλοῦν τίς Κυβερνήσεις τῶν κρατῶν - μελῶν τῆς ΕΟΚ καί τοῦ Συμβουλίου τῆς Εὐρώπης, ἀφενός μέν νά περιλάβουν τίς Εὐρωπαϊκές 'Οδηγίες στίς ἐσωτερικές τους νομοθεσίες καί ἀφετέρου νά προσχωρήσουν τό συντομότερο σέ ὅσες διεθνεῖς συμβάσεις δέν ἔχουν ἀκόμα ἐπικυρώσει.

Εἰδικότερα γιά τό θέμα τῶν ἀποβλήτων οἱ Εὐρωπαϊκές κυβερνήσεις καλοῦνται νά υἱοθετήσουν ἀνυπερθέτως τά μέτρα ἐκεῖνα πού θά ἐπιτρέψουν τόν περιορισμό τῶν κινδύνων καί βλαβῶν πού συνδέονται μέ τίς μεταφορές καί τήν ἐξάλειψη τῶν ἐπικινδύνων καταλοίπων. 'Ενῶ παράλληλα ἐπιβάλλεται νά τεθεῖ ἐπί τέλους ἕνα τέρμα στίς ἀπαράδεκτες ἐξαγωγές καταλοίπων πρός τίς χῶρες τοῦ Τρίτου Κόσμου καί μάλιστα σέ συνεργασία μέ τούς διεθνεῖς ὀργανισμούς ΟΟΣΑ καί ΟΗΕ οἱ ὁποῖοι λόγω τῆς παγκόσμιας ἐκπροσωπήσεως εἶναι σέ θέση νά λάβουν τά κατάλληλα ἐπ' αὐτοῦ μέτρα.

ΜΟΝΙΜΟΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά», μέ ἀφορμή τήν κράτηση τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Σμίτ Μάτσας II» στό Σουδάν, ἐπανέρχονται στήν πρόταση πού ἔχουν διατυπώσει ἐπανειλημμένα στό παρελθόν ἔπειτα ἀπό ἀνάλογες περιπτώσεις δημιουργίας προβλημάτων σέ βάρος ἑλληνικῶν πλοίων γιά τή θέσπιση θέσεως μονίμου ὑφυπουργοῦ στό 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας, ὁ ὁποῖος νά ἀσχολεῖται ἀποκλειστικά μέ τά διεθνῆ θέματα καί μέ τήν ἄμεση ἀντιμετώπιση παρόμοιων προβλημάτων.

'Η πρόταση διατυπώνεται ἐκ νέου, διότι μέχρι τοῦδε ἡ διά τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ ἀντιμετώπιση προβλημάτων σέ βάρος ἑλληνικῶν πλοίων ἀνά τόν κόσμο ἀποδείθηκε ἀναποτελεσματική ἤ ἑτεροχρονισμένη καί ἐν πάση περιπτώσει διαπιστώθηκε ὅτι δέν ἐξασφαλίζει στό ἑλληνικό πλοῖο τήν προστασία τήν ὁποία πρέπει νά τοῦ παρέχει ἡ 'Ελληνική Πολιτεία. 'Εξ ἄλλου μέ τή θέσπιση θέσεως μονίμου ὑφυπουργοῦ θά ἐξασφαλισθεῖ περισσότερη ἀποτελεσματικότητα στήν παρακολούθηση καί στόν χειρισμό τῶν διεθνῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας σέ διεθνεῖς ὀργανισμούς καί συνόδους. 'Υπό τήν προϋπόθεση, φυσικά, ὅτι γιά τήν κάλυψη τῆς θέσεως θά ληφθοῦν ὑπ' ὄψει μόνον τεχνοκρατικά προσόντα καί θά ἀποκλεισθεῖ ὁποιαδήποτε ἄλλη ἐπιλογή — ἄλλωστε μιλᾶμε γιά μόνιμο ὑφυπουργό, πού σημαίνει ὅτι θά παραμένει στή θέση του ἀνεξάρτητα ἀπό τίς ἐναλλαγές τῶν κομμάτων στή διακυβέρνηση τῆς χώρας.

●

Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΩΝ

Στό Δελτίο 'Ενημερώσεως τοῦ Κομμίττη τῆς 22ας Νοεμβρίου ἐγράφη ὅτι σύμφωνα μέ πρόσφατη νομοθεσία, ὅλοι οἱ ναυτικοί τῶν Φιλιππίνων πού εἶναι ναυτολογημένοι σέ πλοῖα μέ ξένες σημαῖες, πρέπει νά καλύπτονται μέ κοινωνική ἀσφάλιση. Κατά τίς ἴδιες πληροφορίες, τά πρακτορεῖα στίς Φιλιππίνες πού ὀργανώνουν ἀποστολές πληρωμάτων θά ἐνεργοῦν σάν ἐξουσιοδοτημένοι πράκτορες τῶν ξένων ἐργοδοτῶν καί θά εἶναι ὑπεύθυνοι ἀπό κοινοῦ γιά τήν καταβολή τῶν εἰσφορῶν κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως κατά τρίμηνο.

Στό μεταξύ ὅμως, ὁ διοικητής τοῦ Συστήματος Κοινωνικῆς 'Ασφαλίσεως τῶν Φιλιππίνων ἐνέκρινε αἴτηση τῆς 'Ενώσεως 'Αξιωματικῶν καί Ναυτῶν τῶν Φιλιππίνων (AMOSUP - PTGWO - ITF) γιά τήν ἐξαίρεση τῶν Νορβηγῶν καί Δανῶν πλοιοκτητῶν πού χρησιμοποιοῦν Φιλιππινέζους ναυτικούς ἀπό τήν κάλυψη τοῦ ἀσφαλιστικοῦ συστήματος τῶν Φιλιππίνων.

Γιά κάποια παρόμοια ρύθμιση ἔπρεπε νά εἴχαμε μεριμνήσει καί ἐμεῖς, ἐκτός ἄν ἡ ναυτεργατική ὀργάνωση τῶν Φιλιππίνων μέ τήν ὁποία ἔχει ὑπογράψει διμερή σύμβαση ἡ "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν δέν ἔχει τή δύναμη νά ἀξιώσει καί νά πετύχει τή ρύθ
τήν ὁποία ἐξασφάλισαν οἱ ἑνώσεις AMO
— PTGWO καί πού κατά τά φαινόμενα ἔ
ὑπογράψει ἀνάλογες συμφωνίες μέ
Νορβηγούς καί Δανούς ἐφοπλιστές κα
διαφέρονται νά διατηρήσουν τήν ἀπασχ
ση τῶν μελῶν τους.

●

Η ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Σχολιάζοντας τή διεθνή ναυτιλιακή π
ματικότητα τό Λόϋδς Λίστ γράφει ὅτι ἡ
τεία τῆς Κύπρου τόσο ὡς τόπου διαμον
σο καί ὡς ἐπιχειρηματικῆς ἕδρας, ἔχει
τέρως καί ἀπό μακροῦ ἀναγνωρισθεῖ κ
κτιμηθεῖ ἀπό τόν ἐφοπλισμό τῆς Δυτ
Γερμανίας. Μεταξύ αὐτῶν ἕνας ἀπό τούς
λαιότερους ἀποικους τῆς διεθνοῦς ναυτ
κῆς ἀδελφότητος εἶναι ἡ γνωστή ἐφοπλ
κή ἐπιχείρηση Reederei Nord τοῦ Κλα
Ὄλντεντορφ.

Πράγματι ὁ ἐφοπλιστής αὐτός, ἀφοῦ
θοδικά καί βαθμιαῖα ἀποσύρει τίς δρα
ριότητές του ἀπό τά διάφορα ἄλλα μέρη
κόσμου, τίς ἀναθέτει μία πρός μία στό σ
τηγεῖο τῆς Κύπρου. 'Η πιό πρόσφατη τέ
μεταφορά καί ἀνάθεση εἶναι ἡ ἀναφερόμ
στήν ὑπηρεσία ἐπανδρώσεως τῶν πλο
του, τήν ὁποία ἀπό δεκαετίας καί πλέο
σκοῦσε ὁ ὀργανισμός Unishipping καί τή
ποία τώρα θά ἀσκεῖ ἡ δική του ὑπηρεσία π
ρωμάτων πού ἐγκαταστάθηκε ἤδη στήν
προ καί ἀρχισε νά λειτουργεῖ ἀπό τοῦ ν
ἔτους.

●

ΩΡΑΙΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

'Ο 'Ελληνικός Νηογνώμονας συνεχίζει
τρίτο χρόνο τήν ἐφαρμογή τοῦ προγράμ
τος τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως νέων ἀνέρ
ναυπηγῶν. Σύμφωνα μέ αὐτήν τήν πραγμ
κά ὡραία προσπάθεια, πού καθιέρωσε ὁ
νικός τεχνικός διευθυντής του κ. Διον.
λισσηνός, νέοι ἄνεργοι ναυπηγοί θά ἐρ
σθοῦν σέ διάφορες ναυτιλιακές ἑταιρίες
ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες γιά
στημα 3-6 μηνῶν ἀμειβόμενοι ἀπό τόν 'Ελ
νικό Νηογνώμονα.

Τό πρόγραμμα αὐτό ἐφαρμόζεται
πλαίσια τοῦ βασικοῦ στόχου τοῦ 'Ελληνικ
Νηογνώμονα γιά τήν ἀνάπτυξη καί ἀνάδε
του σέ ἕναν ἰσχυρό φορέα γιά τήν καλύτε
τεχνική ἐξυπηρέτηση τῆς Ναυτιλίας καί
οὐσιαστική συμβολή του στήν αὐτοδύνα
ἀνάπτυξη τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας σ
τόπο μας.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νά ἀποσ
λουν σχετική αἴτηση καί βιογραφικό σημε
μα στόν 'Ελληνικό Νηογνώμονα, 'Ακτή M
ούλη 25, μέχρι καί τίς 21 'Ιανουαρίου.

●

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Οἱ τακτικοί ἀναγνῶστες τῶν «Ναυτικά
Χρονικῶν» θά παρατήρησαν ὅτι στίς ἐτήσι
στατιστικές καί ἔρυνες πού δημοσιεύοντ
στό τεῦχος αὐτό δέν ἔχει συμπεριληφθεῖ
παρουσίαση τῆς δυνάμεως τῶν μεγαλυτ
ρων ναυτιλιακῶν κρατῶν καί ἡ σύγκρισ
τους μέ τή δύναμη τῆς 'Ελληνόκτητης ναυτ
λίας. 'Η ἔλλειψη αὐτή ὀφείλεται στήν καθ
στέρηση τῆς ἐκδόσεως τῶν ἐτήσιων πιν
κων τοῦ Λλόϋδς Ρέτζιστερ, γεγονός πού δέ
ἐπέτρεψε τή παρουσίαση μιᾶς ὁλοκληρωμ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε τό ἐνδιαφέρον βιβλίο τοῦ 'Υποναυάρχου Λ.Σ. ἐ.ἀ. κ. Γεωργίου Σπαρτιώτη μέ τίτλο «Ναυτιλιακές 'Εταιρίες Α.Ν. 89/67 στό ὁποῖο περιέχεται προσθήκη γιά τίς Εἰδικές 'Ανώνυμες Ναυτιλιακές 'Εταιρίες τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ.2687/53 καί γιά τίς Ναυτικές 'Εταιρίες τοῦ Ν. 959, τό ὁποῖο εἶναι πολύτιμο βοήθημα γιά ὅσους ἀσχολοῦνται μέ τή Ναυτιλία.

Κεντρική διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ, Νοταρᾶ 77, Πειραιᾶ.

νης εἰκόνας τοῦ παγκόσμιου στόλου κατά κατηγορίες πλοίων καί κράτος νηολογήσεως κάι τίς σχετικές μεταβολές πού πραγματοποιήθηκαν κατά τή διάρκεια τοῦ 1988.

Ἐλπίζουμε ὅτι παρά τόν ἐλάχιστο χρόνο πού ἀπομένει μέχρι τήν 1 Φεβρουαρίου, θά εἴμαστε σέ θέση νά παρουσιάσουμε στό ἀμέσως ἑπόμενο τεῦχος μία πλήρη εἰκόνα τοῦ παγκόσμιου στόλου ὅπως ἐμφανίζεται μέ τήν ἀνατολή τοῦ 1989.

●

ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Μιλώντας στή Ναυτική Γαλλική Ἀκαδημία, ὁ Πρόεδρος τοῦ Bureau Veritas γιά τό θέμα τῆς ἀσφαλείας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐν ὄψει τοῦ ἐντατικοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ πού βασιλεύει στίς παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, προέβη στίς ἀκόλουθες σημαντικές διαπιστώσεις.

Στόν τομέα τῶν ἀτυχημάτων ἡ σύγκριση μέ τίς ἀεροπορικές μεταφορές ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ναυτιλία βρίσκεται σέ μειονεκτική θέση, δεδομένου ὅτι τά ἀεροπορικά ἀτυχήματα μολονότι εἶναι ἴσως περισσότερο ἐντυπωσιακά, ὑστεροῦν ὡς τόσο ὄχι μόνο σέ ἀπώλειες ἀεροσκαφῶν ἀλλά καί σέ ἀπώλειες ἀνθρώπων, συγκριτικά φυσικά μέ τόν ρυθμό τῶν μεταφερομένων προσώπων. Τοῦτο ὀφείλεται κυρίως στήν παλαιότητα καί τήν κατάσταση τῶν σκαφῶν. Γιατί ἐνῶ ἡ ἀπόφαση παροπλισμοῦ ἑνός ἀεροπλάνου λαμβάνεται συνήθως γιά λόγους τεχνικῆς ἀσφαλείας γνωστούς ἐκ τῶν προτέρων, ἡ ἀντίστοιχη ἀπόφαση γιά τά πλοῖα ἔχει κατά κανόνα οἰκονομικό χαρακτῆρα καί λαμβάνεται ὅταν οἱ δαπάνες ἐπισκευῆς εἶναι ὑψηλότερες τῶν ἐκ τῶν ἐκμεταλλεύσεως κερδῶν.

Θεωρεῖται βέβαιο ὅτι ἡ ἡλικία τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ σοβαρότατο ἐπιβαρυντικό παράγοντα, ἔστω κι ἄν ὑπάρχουν ἐντυπωσιακές ἐξαιρέσεις. Ἑπομένως τό γέρασμα τοῦ παγκόσμιου στόλου θά πρέπει κατά τή στατιστική λογική νά ἐπιφέρει αὔξηση τῶν ἀτυχημάτων. Πολύ περισσότερο πού τό θαλάσσιο περιβάλλον εἶναι ἀπό τή φύση του ἐχθρικό καί ἐπικίνδυνο, ἀφοῦ εἶναι ἀποδεδειγμένο ὅτι χωρίς τίς θύελλες καί τίς τρικυμίες τά μισά τουλάχιστον ἀπό τά ναυάγια θά εἴχαν ἀποφευχθεῖ. Τό μόνο παρήγορο εἶναι ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν ἀπωλειῶν στή θάλασσα βαίνει συνεχῶς μειούμενος, ἀφοῦ ἐναντι τῶν 473 πλοίων πού χάθηκαν τό 1978 μόνο 219 χάθηκαν τό 1987. Καί νά σκεφθεῖ κανείς ὅτι τόν περασμένο αἰῶνα χάνονταν 1.000 πλοῖα τό χρόνο.

●

«ΕΧΕΙ ΜΠΑΡΜΠΑ...»

Ἀπό μιά συζήτηση πού παρακολουθήσαμε ἐντελῶς συμπτωματικά, προέκυψε ὅτι ὁ συνταξιοῦχος τοῦ ΙΚΑ πού ἐξακολουθεῖ νά βρίσκεται ἐπικεφαλής τοῦ ΝΑΤ τοποθετήθηκε ἐκεῖ ἀπό τόν κ. Κατσιφάρα καί ἐξακολούθησε νά διατηρεῖται στή θέση του ἀπό τούς ἐν συνεχεία Ὑπουργούς Ναυτιλίας κ.κ. Στάθη Ἀλεξανδρή, Εὐάγ. Γιαννόπουλο καί Βασίλη Σαραντίτη καί Ἀντώνη Ντεντιδάκη γιατί «ἔχει μπάρμπα στήν Κορώνη». Ἀπό τήν ἐν λόγω συζήτηση προέκυψε συγκεκριμένα ὅτι τό μοναδικό προσόν πού διέθετε ὁ συνταξιοῦχος τοῦ ΙΚΑ γιά τήν τοποθέτηση του καί στή διατήρησή του στό ΝΑΤ ἐπί τόσα χρόνια ἦταν ἡ συγγένειά του μέ στέλεχος τοῦ κυβερνῶντος κόμματος — ὁ κ. Κατσιφάρας τόν τοποθέτησε λόγω ἀδελφοῦ, ἐλέχθη στήν ἐν λόγω συζήτηση καί οἱ ἐν συνεχεία Ὑπουργοί τόν διατήρησαν καί ἐξακολουθοῦν νά τόν διατηροῦν στή θέση του μέ τήν αἰτιολογία ὅτι δέν μποροῦν νά στενοχωρήσουν τόν ἀδελφό!

Ἀπό τήν ἴδια συζήτηση προέκυψε καί γιατί ἐξακολουθεῖ νά διατηρεῖται στή θέση του ὁ δικηγόρος ὁ Νικ. Χαλκιᾶς ὁ ὁποῖος ἔπρεπε νά εἶχε ἀπομακρυνθεῖ ἤδη πρό τριετίας. Ὅπως ἀναφέρθηκε, ὁ κ. Χαλκιᾶς εἶναι ὁ μοναδικός δικηγόρος πού ξέρει σέ βάθος καί παίζει στά δάκτυλά του τή νομοθεσία πού διέπει τό ΝΑΤ, καί ὡς ἐκ τούτου θεωρεῖται ἀναντικατάστατος, ἐνῶ ὅπως ἐλέχθη, ἰδιαίτερα ἐνήμερος γιά τά θέματα τοῦ Ταμείου εἶναι καί ὁ Διευθυντής Συντάξεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Δημ. Χ. Τσαπραλῆς, καί αὐτό, ὅπως τονίσθηκε στή συζήτηση, τό ἀναγνωρίζει καί ὁ κ. Χαλκιᾶς.

●

ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΙ «ΧΟΥΝΤΙΚΟΙ»

Αὐτοί πού γράφουν τά «Ναυτικά Χρονικά» εἶναι «πληρωμένοι» γραφιάδες, «χουντικοί τοῦ κερατᾶ» καί ἔχουν «νοητικό ἐπίπεδο παρόμοιο κουκουτσιοῦ ἀπό κεράσι».

Μάλιστα, αὐτοί εἶναι, κι αὐτό γιατί ἔχουν τό «θράσος» νά ἐλέγχουν τήν περί πολλά τυρβάζουσα διοίκηση τῆς Ἑνώσεως Ναυτῶν. Στήν πυρά, λοιπόν, ἀπό κάποιον νεόκοπο τῆς δημοσιογραφίας ὁ ὁποῖος διακρίνεται γιά τή σεμνότητά του, σεμνότητα ἡ ὁποία φάνει σέ τέτοιο σημειο ὥστε ἀντί γιά τό ὄνομά του βάζει στά κείμενα πού γράφει (ἤ τοῦ γράφουν) στήν ἐφημερίδα «Αὐριανή» τήν ὑπογραφή «Ἀκτοπλόος καί... ΣΙΑ— ἔτσι ἀκριβῶς.

Μέ ἀφορμή, λοιπόν, τά ὅσα σημείωναν τά «Ναυτικά Χρονικά» στό τεῦχος τῆς 1ης Ἰανουαρίου ἀναφορικά μέ τήν ἀνακοίνωση τῆς διοικήσεως τῆς Ἑνώσεως Ναυτῶν γιά τούς λαθρεπιβάτες, ἔγραψε στίς 8 Ἰανουαρίου ὑπό τόν τίτλο «Μήν τούς ἀκοῦς Ἀντώνη» (σημ. Συντ: Ἐννοεῖ τόν πρόεδρο τῆς Ἑνώσεως Ναυτῶν κ. Νταλακογιώργο) τά ἑξῆς:

«Ὑπάρχουν καί ἄνθρωποι πού ἀμφισβητοῦν τήν ἀξία τῶν συχνῶν παρεμβάσεων τῆς Πανελλήνιας Ἕνωσης Ναυτῶν Ε.Ν. **Αὐτοί εἶναι βέβαια χουντικοί τοῦ κερατᾶ, μέ νοητικό ἐπίπεδο παρόμοιο κουκουτσιοῦ ἀπό κεράσι, πληρωμένοι γραφιάδες, ὅμως, τί νά κάνουμε, ὑπάρχουν κι αὐτοί..»** (οἱ ὑπογραμμίσεις εἶναι τοῦ συντάκτη τοῦ κειμένου).

Παραθέσαμε τό κείμενο μόνο καί μόνο γιά νά καταφανοῦν τά «ἐπιχειρήματα» πού χρησιμοποιοῦνται γιά τήν ὑποστήριξη διαφόρων θέσεων καί ἀπόψεων — ὅσοι ἔχουν διαφορετικές ἀντιλήψεις ἀπό τίς δικές σου ἤ ἐπιχειροῦν νά σέ ἐλέγξουν εἶναι «χουντικοί τοῦ κερατᾶ» κ.λ.π. καί κ.λ.π. Ὁμολογοῦμε ὅτι δέν περιμέναμε διαφορετική ἀντιμετώπιση ὑπάρχουν ἄλλωστε ἀρκετά προηγούμενα τά ὁποῖα ἔχουν τεθεῖ κατά καιρούς ὑπ' ὄψει μας, πού δείχνουν τόν τρόπο μέ τόν ὁποῖο ἀντιμετωπίζονται οἱ ἐνοχλητικοί...

• Μέ τήν εὐκαιρία καί μέ ἀφορμή τήν ἀνακοίνωση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Βασίλη Σαραντίτη ὅτι θά ἀνακληθοῦν οἱ ἄδειες σκοπιμότητας δρομολογήσεως πλοίων πού οἱ κάτοχοί τους

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ὅλαι αἱ ἐνδείξεις πείθουν ὅτι τό ζήτημα τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς πρός τήν Βόρειον Ἀμερικήν εἰσῆλθεν εἰς τήν ὁδόν τῆς ὁριστικῆς διευθετήσεως. Καθ' ἃς ἀκριβεῖς πληροφορίας ἔχομεν, ἐφοπλιστικοί παράγοντες ἐκ τῶν σοβαρωτέρων πρόκειται νά ὑποβάλουν προτάσεις, πλήρη συνάμα παρέχοντες τά ἐχέγγυα τῆς ἐκπληρώσεως τῶν συμβατικῶν των ὑποχρεώσεων.

— Κατά τάς τηρηθείσας ὑπό τῆς Ὑπηρεσίας Διπλωμάτων τοῦ Ὑφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στατιστικάς, ἐχορηγήθησαν τό διαρρεῦσαν ἔτος 1206 διπλώματα ναυτικῆς ἱκανότητος, ἐξ ὧν 154 εἰς πλοιάρχους α΄ Τάξεως, 355 εἰς πλοιάρχους β΄, 80 εἰς πλοιάρχους γ΄, 136 εἰς κυβερνήτας ἱστιοφόρων, 65 εἰς ἀτμομηχανικούς α΄, 80 εἰς ἀτμομηχανικούς β΄ καί 82 εἰς ἀτμομηχανικούς γ΄.

— Κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Ὑφυπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀ. Τζίφρου ἱδρύθη εἰς Πειραιᾶ καί ἤρξατο λειτουργοῦν ἀπό τῆς 2 Ἰανουαρίου «Γραφεῖον Πληροφοριῶν» χάριν τῆς ἀρτιωτέρας ἐξυπηρετήσεως τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Τό ἱδρυθέν γραφεῖον ἐγκατεστάθη παρά τό Λιμεναρχεῖον, εἶναι ἀνοικτόν καθ' ἑκάστην καί παρέχει πληροφορίας ἐπί παντός θέματος ἀναγομένου εἰς τήν ἁρμοδιότητα τοῦ Ὑφυπουργείου Ναυτιλίας.

— Τό βελγικόν α/π «Pionier» «στάνταρ Β.», ἠγοράσθη παρά τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Καρρᾶ ἀντί τιμῆς 21.000 λιρῶν. Εἶναι σκάφος 5.226 τον. γκρός, 3.227 τον. νέτ καί 8.260 τον. φορτίου.

— Τό α/π «Ὅρος Ἴδη» ἐκ Κάρδιφ μέ φορτίον γαιανθράκων διά Βίλλαν Κονστιτιοῦσον προσήραξεν εἰς τό χιλιόμετρον 329 τοῦ ποταμοῦ Παράνα χωρίς νά παρεμποδίζει τήν ναυσιπλοΐαν. Βραδύτερον τό σκάφος ἐπέτυχε νά ἀνελκυσθῆ ἄνευ βοηθείας καί ἐξηκολούθησε τόν πλοῦν του.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 194/15.1.1939)

ἀποδείχθηκε ὅτι δέν πορούν νά τίς ὑλοποιήσουν ἐπαναλαμβάνομε τό ἐρώτημα πού εἴχαμε διατυπώσει στό προηγούμενο τεῦχος: Ὁ κ. Δημ. Σημαντώνης στόν ὁποῖο ἔχει χορηγηθεῖ ἄδεια σκοπιμότητας γιά τή δρομολόγηση ἐπιβατηγοῦ - ὀχηματαγωγοῦ στή γραμμή τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ εἶναι ὑπάλληλος τῆς ἑταιρίας «Ἑλληνική Ἀκτοπλοΐα»; Καί ἄν ναί, μισθοδοτεῖται ἀπό τήν «Ἑλληνική Ἀκτοπλοΐα» καί ἄλλο πρόσωπο μέ τό ἴδιο ἐπίθετο;

Καί ἕνα ἀκόμη σχετικό ἐρώτημα; Μήπως ἡ

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελῆ πωλοῦνται.
Ὄροφοι 238, 182, 125 τ.μ. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ 126 τ.μ. ΕΛΕΥΘΕΡΟ
Αἴρ κοντίσιον, ὑπόγειο διόροφο, πάρκινγκ
Εὐπλοίας 4-6, ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ, Τηλ. 8081681 - 8017118

ἐπίθεση (καί οἱ ἀπειλές) πού ἔχουν ἐξαπολυθεῖ ἐναντίον τοῦ διευθυντοῦ τῆς Διευθύνσεως Θαλασσίων Συγκοινωνιῶν τοῦ ΥΕΝ σχετίζεται μέ κάποια συγκεκριμένη ἄδεια σκοπιμότητας πού κινδυνεύει νά ἀνακληθεῖ;

●

ΣΤΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Μετά ἀπό ὑπολογισμούς ἀπό τούς ὁποίους προκύπτει ὅτι ἡ συνολική αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν βάσει τῶν αἰτημάτων τῆς ΠΝΟ γιά τήν ὑπογραφή νέας συλλογικῆς συμβάσεως γιά τά πληρώματα τῶν ποντοπόρων πλοίων ἀνέρχεται σέ 32,50%, ἐναντι αὐξήσεως τοῦ τιμαρίθμου κατά 14% γιά τό 1988, ἡ διοίκηση τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀποφάσισε νά ἀπορρίψει τά αἰτήματα καί νά ζητήσει τήν ὑποβολή περισσότερο ρεαλιστικῶν προτάσεων γιά νά ἀρχίσουν οἱ διαπραγματεύσεις.

●

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ

Ὁ Ὑπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης, μιλώντας στήν τελετή τῆς πίττας τῆς Ἑνώσεως Θαλαμηπόλων πού ἔγινε στίς 9 Ἰανουαρίου στόν Πειραϊκό Σύνδεσμο ἀνακοίνωσε τήν ἱκανοποίηση σειρᾶς αἰτημάτων τῶν θαλαμηπόλων. Συγκεκριμένα, ὁ Ὑπουργός εἶπε ὅτι: «ἔκανε δεκτό τό αἴτημα τῆς Ἕνωσης Θαλαμηπόλων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γιά τή ναυτολόγηση Ἀρχιθαλαμηπόλων σέ θέση Φροντιστῶν ὅταν οἱ τελευταῖοι δέν προσφέρονται γιά ναυτολόγηση σέ ἐπιβατηγά πλοῖα καί ὑποσχέθηκε ὅτι θά μεριμνήσει νά ρυθμισθεῖ σύντομα νομοθετικά ἡ ἑνοποίηση τῶν πτυχίων Ἀρχιθαλαμηπόλων Α' καί Β' τάξης.

Ἐξάλλου ὁ Ὑπουργός διαβεβαίωσε ὅτι θά μεριμνήσει γιά τήν ἔκδοση τοῦ σχετικοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος μέ τό ὁποῖο θά παρατείνεται γιά δύο χρόνια ἡ μεταβατική περίοδος ἀπόκτησης πτυχίου Ἀρχιθαλαμηπόλων Β' τάξης ἀπό ὑποψηφίους μέ ἀπολυτήριο Δημοτικοῦ Σχολείου, ἡ σχετική μεταβατική περίοδος πού ἰσχύει σήμερα λήγει στίς 31 Δεκεμβρίου 1991.

●

ΕΚΛΕΙΣΕ Ο «ΚΡΙΚΟΣ»

Οἱ δημοσιογράφοι θλίβονται βαθύτατα ὅταν ἕνα ἔντυπο διακόπτει γιά ὁποιοδήποτε λόγο τήν ἔκδοσή του. Ἡ θλίψη αὐτή δέ γίνεται πολύ ἰσχυρότερη καί βαθύτερη ὅταν τό κλείσιμο ἀφορᾶ ἕνα ἔντυπο πού στή διάρκεια τῆς πολύχρονης ζωῆς του ἔδωσε πολλά, πάρα πολλά.

Αὐτή τή βαθειά θλίψη αἰσθανθήκαμε ὅταν διαβάσαμε τήν ἀναγγελία γιά τό κλείσιμο τοῦ «Κρίκου», αὐτοῦ τοῦ μοναδικοῦ στήν ποιότητα καί τό ἐπίπεδο περιοδικοῦ τοῦ Ἀποδήμου Ἑλληνισμοῦ πού εἶχαν δημιουργήσει οἱ Γιάννης Χατζηπατέρας καί Α. Γιαλλοῦρος.

Γράφει, μεταξύ ἄλλων, στήν τελευταία του ἐπιστολή πρός τούς συνδρομητές τοῦ ἐξαίρετου περιοδικοῦ ὁ Α. Γιαλλοῦρος:

«Συμπληρώνονται σχεδόν 40 χρόνια ἀπό τότε πού ἐμφανίστηκε ὁ ΚΡΙΚΟΣ. Ξεκίνησε νά ὑπηρετήσει τόν Ἑλληνισμό τῆς Ἀγγλίας ἀλλά περισσότερα νά κάμει αὐτό πού μαρτυροῦσε ὁ τίτλος τοῦ περιοδικοῦ — νά γίνει ὁ «κρίκος» τοῦ Ἀπόδημου Ἕλληνα μέ τή Μητέρα — πατρίδα καί ταυτόχρονα νά φέρνει τά μηνύματα τῆς Πατρίδας στή ξενητειά.

Στά 10 του χρόνια ὁ ΚΡΙΚΟΣ βραβεύτηκε ἀπό τήν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν γιατί πράγματι πέτυχε νά γίνει ὁ συνδετικός κρίκος πού φιλοδόξησε. Δέν ὑπῆρχε γωνιά τῆς γῆς πού δέν ταξίδευσε ὁ ΚΡΙΚΟΣ καί δέν ὑπῆρχε σημεῖο τοῦ πλανήτη μας πού ἡ φωνή του δέν ἀκουγόταν ἀπό τίς σελίδες τοῦ ΚΡΙΚΟΥ. Θερμοί καί ἀφιλόκερδοι ὅλοι οἱ συνεργάτες τοῦ περιοδικοῦ, ἔγραψαν μέ τόν τρόπο τους ὁ καθένας κάι μιά σελίδα στήν ἀποδημική ἱστορία μας.

Ὅταν ξεκίνησε ὁ ΚΡΙΚΟΣ οἱ ἀποστάσεις ἦταν τεράστιες καί οἱ ἐπικοινωνίες δύσκολες. Ἐφημερίδα ἑλληνική δέν ἔφτανε ἔξω. Στά 40 χρόνια τοῦ ΚΡΙΚΟΥ, τά πράγματα ἀλλαξαν. Τήν ἴδια μέρα φτάνει παντοῦ καί ἑλληνική ἐφημερίδα καί ἄφθονο τό ἑλληνικό περιοδικό, ἐνῶ οἱ ἑλληνικές ραδιοφωνικές ἐκπομπές γεμίζουν ἀσφυκτικά τό εἰκοσιτετράωρο τοῦ Ἀποδήμου. Ὁ ΚΡΙΚΟΣ ὅλο καί πιό πολύ ἔμπαινε στό περιθώριο.

Ὁ ΚΡΙΚΟΣ μεγάλωσε, ἔγινε 40 χρόνων ἀλλά καί οἱ δημιουργοί του μεγάλωναν. Ἔτσι ἔφθασε ἡ ὥρα πού τό κεφάλαιο «ΚΡΙΚΟΣ» στήν ἀποδημική ἱστορία πρέπει νά κλείσει. Καί τοῦτο γίνεται μέ πολλή λύπη.

Μέ τήν εὐκαιρία αὐτή θέλω νά ἀπευθύνω μαζί μέ ἱδρυτή του, τόν Γιάννη Χατζηπατέρα ἕνα μεγάλο εὐχαριστῶ σέ ὅσους στάθηκαν κοντά μας καί ἐκτίμησαν τό ἔργο τοῦ περιοδικοῦ. Ἴσως στό μέλλον κάποιος θελήσει νά τό ἀναβιώσει. Ἄς μήν ποῦμε ΑΝΤΙΟ, ἄς ποῦμε ΕΙΣ ΤΟ ΕΠΑΝΙΔΕΙΝ».

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Οἱ Σουηδοί καυχιοῦνται ὅτι εἶαι ὁ πι «φυσιολάτρης» λαός τῆς Εὐρώπης καί ρέσκονται νά λένε ὅτι ἐνῶ ἀλλοῦ οἱ κ τοικοι τῶν πόλεων βλέπουν τή φύση σά κομμάτια πρασίνου ἀνάμεσα στούς αὐτ κινητόδρομους, στή Σουηδία οἱ ἀστ νοιώθουν ἑνωμένοι μέ τή φύση ἐπιτρέ ποντας στή θάλασσα, στίς λιμένες κα στά δάση νά φτάνουν ὡς τήν καρδιά τῶ πολιτειῶν τους. Γι' αὐτό κι ὅταν συμβε κάποιο κακό στή φύση, οἱ Σουηδοί ἀντι δροῦν ταχύτερα καί ἀποτελεσματικότε ρα ἀπό κάθε ἄλλον Εὐρωπαῖο.

Παρ' ὅλα αὐτά δέν κατάφεραν νά προ λάβουν τά δυό σοβαρά πλήγματα πού δέ χτηκαν φέτος οἱ θάλασσες τῆς Σουηδίας καί τά ὁποῖα χαρακτηρίστηκαν σάν «οἰκο λογικές συμφορές».

Τό πρῶτο χτύπημα ἦταν ἡ ὑπεράνθησ τῶν ὡς τώρα ἀβλαβῶν φυκιῶν, τά ὁποῖα τροφοδοτούμενα ἀπό τά ἀζωτοῦχα κα φωσφοροῦχα συστατικά τῶν λιπασμά των πού στραγγίζουν ἀπό τούς γερμανι κούς κάμπους τόν ποταμό Ἔλβα κι' ἀπό κεῖ στή Βόρ. Θάλασσα, πολλαπλασιάστη καν σέ τέτοιο βαθμό ἀπ' τήν ἀνοιξιάτικη καλοκαιρία ὥστε ἔπνιξαν κυριολεκτικά τά ψάρια τῆς δυτικῆς ἀκτῆς.

Τό δεύτερο χτύπημα ἦταν ἕνα εἶδος χολέρας πού ἔπληξε τίς φῶκιες τῆς Σουηδίας σκοτώνοντας τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ πληθυσμοῦ τους. Κι' αὐτό ἀποδίδεται τελικά σέ μόλυνση τῆς θάλασσας ὀφειλόμενη στίς τοξικές οὐσίες πού προέρχονται ἀπό τήν καύση τῶν οἰκιακῶν καί βιομηχανικῶν ἀπορριμμάτων καί ἀπό τόν πολτό τῶν ἐργοστασίων χαρτοποιΐας πού ἀφθονοῦν στή Σουηδία.

Μπροστά στό ἐφιαλτικό θέαμα τῶν χιλιάδων ψόφιων ὑδροβίων πλασμάτων σέ κάποια ἀμουδερή παραλία, ἕνας Σουηδός οἰκολόγος συνόψισε: «Γιά ὅλα αὐτά φταίει ἀσφαλῶς ἡ μόλυνση τῆς θάλασσας. Ἡ ἀνθρωπότητα ποτέ δέν πρόσεξε τή θάλασσα καί ποτέ δέν τήν εἶδε ἀλλοιῶς παρά σάν χῶρο γιά νά πετάει τά σκουπίδια της. Πρίν λοιπόν εἶναι πολύ ἀργά, ὁ κόσμος ὁλόκληρος πρέπει νά ἀφυπνισθεῖ καί νά τήν προσέξει».

MARINE SERVICES IN BRASIL

All voyage repairs – mechanical – crankshaft honing – electrical (ISES Members) – radar – radio etc.

Authorised service facilities for:
Anschütz · Fuji Electric · Graviner Smoke Mist Detectors · Mackay Marine · ITT VAF Viscotherm · MaK · Marconi Marine · Pielstick · Racal Decca Service · Raytheon · Reintjes Reduction Gears · Sulzer

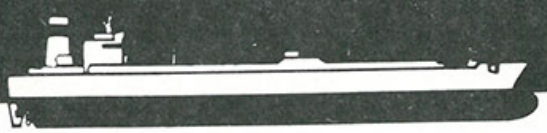
Agents for Marine Services
Cyprus John Gibbon & Sons Ltd. Tel: (51) 25644/26312 Tlx: 5013 Fax: (51) 20760
England A. & P. Appledore Ltd. Tel: 01-408 1948 Tlx: 21275 Fax: 01-930 7807
Germany C.E.T. Tel: (40) 365155 Tlx: 02173155 Fax: (40) 338466
Greece S.S.R.S. Ltd. Tel: (1) 4133.902 Tlx: 212282
India Interlinks Marine PVT Ltd. Tel: (22) 222494, 244396 Tlx: 011 6428
Hong Kong Shipcare Ship Services Ltd. Tel: 5-297979 Tlx: 71608
USA Keppel Marine Agencies Inc. Tel: 201-654-1700 Tlx: 283050



Metalock

Metalock do Brasil Ltda.,
Rua Visconde do Rio Branco 22, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 1310341LOCK Fax: (132) 354474
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Telex: 2121297LOCK

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τά πρῶτα πλοῖα στόν Πειραιᾶ τό 1989.

Τά πλοῖα πού μπῆκαν πρῶτα στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, τήν 1η τοῦ Νέου Ἔτους ἦταν, ἀπό τό ἐσωτερικό τό ἐπιβατηγό ὀχηματαγωγό πλοῖο «Μῆλος Ἐξπρέσς» πού ἐκτελεῖ δρομολόγιο στίς Κυκλάδες καί ἀπό τό ἐξωτερικό τό ἐπιβατηγό - φορτηγό «Ἀρμενία» πού ἐκτελεῖ τήν τακτική γραμμή ἀπό Βάρνα - Κωνσταντινούπολη - Πειραιᾶ.

Στούς πλοιάρχους τῶν πλοίων ὁ Πρόεδρος καί ὁ Γενικός Διευθυντής τοῦ ΟΛΠ κ.κ. Γ. Πρασιανάκης καί Γ. Κλαυδιανός ἐπέδωσαν ἀναμνηστικές πλακέττες καί στά πληρώματα μοιράστηκαν γλυκίσματα καί ἑλληνικά ποτά.

Στήν τελετή παρέστησαν ὁ ἀναπληρωτής ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Α. Ντεντιδάκης, ὁ ἀρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, μέλη τοῦ Δ.Σ. καί ἀνώτερα στελέχη τοῦ ΟΛΠ καί ἐκπρόσωποι τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων τῶν ἐργαζομένων στόν Ο.Λ.Π.

Ὑπό τήν κυανόλευκο

Κατά τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Ἰανουαρίου 1989, ἐζητήθη ἡ ἐγγραφή στό ἑλληνικό νηολόγιο βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν πλοίων:

— «Γιούαλ Μόντρεαλ», κοντεϊνερόπλοιο, πρώην «Φάρο» ὑπό σημαία Μάλτας, 12.836 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1969 πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Melrose Shipping Company Limited» (κ. Θωμᾶς Λατσούδης).

— «Πάτμος», μπάλκερ, πρώην «Arko» ὑπό σημαία Ἁγίου Βικεντίου, 16.406 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Saga Compania Naviera S.A.» (κ. Παναγ. Σινόπουλος).

— «Μπάλτικγουντ», φορτηγό, πρώην «Οὐάϊτ Γούντ» ὑπό σημαία Μάλτας, 3.881 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1966, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Highgate Shipping Co.» (κ. Νικόλ. Θεοδωρίδης).

— «Σκάνγουντ», φορτηγό, πού ὑπέστειλε σημαία Ὀνδούρας, 1.599 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1963, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Frognal Shipping Co.S.A.» (κ. Νικ. Θεοδωρίδης).

— «Ταῦγετος», μπάλκερ, πρώην «Nora» ὑπό Νορβηγική σημαία, 14.318 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «Proctor Shipping Inc.» (κ. Μιχ. Γιαννίσης).

Ἀγοραπωλησίες

— Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Pacific Wisdom» 65.015 τον. 36.840 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 15,5 ἑκατ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης 1981, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 15,5 ἑκατ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης τοῦ πλοίου ἐπί 12 μῆνες, πρός δολ. 11.000 τήν ἡμέρα.

— Ἐπίσης σέ Ἕλληνες περιῆλθε τό ἰαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Young Shinko» 58.388 τον. d.w. 34.507 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1980, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 12,2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς ἐπωλήθη τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Μέντ Χέρον» 123.597 τον. d.w. 50.655 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1977, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 17,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν τό πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Pacific Brilliance» 64.919 τον. d.w. τον. γκρός, ναυπηγηθέν στήν Ἰαπωνία τό 1981, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 16 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης σέ Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου περιῆλθε τό ὑπό συμφέροντα Χόγκ Κόγκ πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Pacific Pioneer» 64.919 τον. d.w. 35.626 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1982, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 16 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «Marina di Alimuri» 32.738 τον. d.w., 18.737 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στή Γλασκώβη τό 1972, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 4,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σέ Γιουγκοσλαυϊκά συμφέροντα ἐπωλήθη τό ὑπό σημαία Παναμᾶ μπάλκερ μεταφορᾶς τσιμέντου «Σημέντ Κάρριερ» 1.437 τον. d.w., 896 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, ὑπό ἐμπιστευτικούς ὅρους.

—Στή Σιγκαπούρη τέλος ἐπωλήθη τό ὑπό ἑλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Ἐλπίς» 62.343 τον. d.w., 30.564 τον. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1982, ἐναντι τιμῆς περί τῶν 16,5 ἑκατ. δολλαρίων.

Αὐξημένο κατά 19,8% τό συνάλλαγμα

Αὐξημένο κατά 19,8% ἦταν τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, τό ἐνδεκάμηνο Ἰανουαρίου — Νοεμβρίου 1988 ἐναντι τοῦ ἀντίστοιχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ 1987.

Συγκεκριμένα, τό ἐνδεκάμηνο Ἰανουαρίου - Νοεμβρίου 1988 τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ἀνῆλθε σέ 1.258 ἑκατ. δολλάρια ἐναντι 1049,7 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ ἀντίστοιχου ἐνδεκαμήνου 1987.

Τόν Νοέμβριο 1988 τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ἀνῆλθε σέ 112 ἑκατ. δολλάρια ἐναντι 100,5 ἑκατομ. δολλαρίων τοῦ ἀντίστοιχου μήνα τοῦ 1987, (αὔξηση 11,4%).

APEX

APEX HEAT EXCHANGERS

Specialists in the manufacture and repair of all types of Marine Heat Exchangers.

- SCAVENGE AIR COOLERS
- UNDER PISTON COOLERS
- LUBRICATING OIL COOLERS
- FRESH WATER COOLERS
- CONDENSERS etc.



EMERGENCIES: Our well equipped workshops enable us to carry out repairs or complete refurbishment often inside 24 hours.

For immediate personal attention contact the specialists:

APEX HEAT EXCHANGERS

Sales Office:
27 John Adam Street
LONDON WC2N 6HX
Tel: 01-930 0021

Workshops:
(Hartlepool)
Tel: (0429) 860187
Fax: (0429) 860673
Telex: 587811 A/B APEX G

IN PIRAEUS PLS CALL: 4533389 - 4531861
or TELEX: 24-1970

Ἡ ὁμιλία τοῦ κ. Στάθη Γουρδομιχάλη στή γενική συνέλευση τῶν μελῶν τῆς Ε.Ε.Ε.

Τήν περασμένη Τετάρτη 11 Ἰανουαρίου πραγματοποιήθηκε στό Εὐγενίδειο ἵδρυμα ἡ τακτική γενική συνέλευση τῶν μελῶν τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Μιλώντας στή συνέλευση ὁ πρόεδρος κ. Στάθης Γουρδομιχάλης ἐπισήμανε:



«Θά ἤθελα σήμερα νά ἀρχίσω τήν ὁμιλία μου μέ μερικές σκέψεις πού σ' ἐμᾶς μπορεῖ νά εἶναι πολύ γνωστές, ἀλλά γιά τούς ἄλλους, τούς τρίτους, ἐνδέχεται νά παρουσιάζουν πολύ ἐνδιαφέρον.

Πιστεύω, ὅτι πρέπει ἡ εἰκόνα τοῦ ἐφοπλιστοῦ νά γίνει ὅσο μπορεῖ πιό ξεκάθαρη καί πιό συγκεκριμένη πρός τά ἔξω, γιά νά μήν ὑπάρχει σύγχυση καί ἀκόμα νά προλαβαίνονται ἐνέργειες, πού ἐνδεχομένως καί ἀθέλητα νά ἀποβαίνουν βλαπτικές γι αὐτό πού λέμε Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία.

Πρέπει λοιπόν νά ποῦμε καί νά τονίσουμε, ὅτι ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής εἶναι ἐλεύθερος ἐπιχειρηματίας μέ παγκόσμια ἐμβέλεια. Εἶναι καί ἦταν πάντοτε. Σήμερα ὅμως, περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλη φορά. Γιατί ἡ ἐλευθερία του αὐτή ταυτίζεται ἀπόλυτα μέ τήν ἐπιβίωσή του καί γιατί εἶναι ὑποχρεωμένος νά ἀκολουθεῖ τούς νόμους τῆς ἀγορᾶς καί πρέπει νά ἔχει τήν δυνατότητα προσωπικῶν ἐπιλογῶν, πού ὅμως ἀναλαμβάνει καθ' ὁλοκληρίαν ὁ ἴδιος μαζί μέ τούς κινδύνους τους. Τί σημαίνει αὐτό; Ὅτι δέν μπορεῖ νά ἀναπτυχθεῖ ἡ ἐπιχειρηματική τους δραστηριότης μέ μεθοδεύσεις πού δέν προέρχονται ἀπό τούς νόμους τῆς ἴδιας τῆς Ναυτιλίας. Ὡστόσο, τά περιθώρια συνεργασίας μέ τήν Πολιτεία καί μέ τό ἔμψυχο δυναμικό, δέν εἶναι μικρά. Ἀρκεῖ ἡ συνεργασία αὐτή νά μήν ἐνεργεῖ σάν τροχοπέδη. Γιατί, ἄς μή γελιόμαστε, χωρίς ἐφοπλιστή δέν ὑπάρχει πλοῖο καί χωρίς πλοῖο δέν ὑπάρχει ναυτιλία ἑλληνική ἤ ἑλληνόκτητη.

Καί θά ρωτήσετε, γιατί τά λέμε ὅλα αὐτά. Πιστεύουμε, ὅτι κάποτε ἡ Πολιτεία καί τό ἐργατικό δυναμικό, θά πρέπει νά ἀντιληφθοῦν, ὅτι ἡ ἁπλοποίηση τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μπορεῖ νά κάνει εὐχάριστα τά λεγόμενα στόν πολύ κόσμο, ἀλλά ἀποδυναμώνει ἤ ἐκτρέπει τόν δυναμισμό πού κλείνει κατά παράδοση μέσα του αὐτός ὁ κλάδος τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου. Καί ἔχουμε σάν παράδειγμα τή φυγή ἀπό τό νηολόγιο, ἡ ὁποία δέν εἶναι δυνατόν νά ἀντιστραφεῖ οὔτε μέ εὐχολόγια, οὔτε ἀκόμη μέ πιέσεις, ἀλλά μόνο μέ συγκεκριμένες ἐνέργειες ἤ, ἄν θέλετε, ἔργα.

Στό σημεῖο αὐτό, θά ἤθελα νά πῶ, ὅτι τό πρόβλημα δέν εἶναι μόνο ἑλληνικό. Γιά τούς ξένους, τούς Εὐρωπαίους κυρίως, εἶναι σοβαρότερο, ἀπόδειξις ἡ βροχή τῶν παραλλήλων νηολογίων. Πρόκειται γιά ἕνα πειραματισμό, πού δέν ξέρει ἀκόμη κανείς ἄν θά γίνει ποτέ θεσμός καί τί εἴδους θεσμός γιά τήν παγκόσμια ναυτιλία. Τά παράλληλα νηολόγια ἐπιχειροῦν τώρα, νά ἀποδώσουν τήν ἐλευθερία πού εἶχε ἀνάγκη ἡ κάθε ἐθνική ναυτιλία γιά νά μπορέσει νά προκόψει καί πού, γιά πολλούς καί διαφόρους λόγους, τήν στερήθηκε.

Ὅλα αὐτά, ἀγαπητοί συνάδελφοι, ἡ Ἕνωσίς μας, ἔγκαιρα τά εἶχε ἐπισημάνει καί προσπάθησε νά ἐνημερώσει τήν Πολιτεία καί τούς ἄλλους παράγοντες, προσφέροντας μέ κάθε τρόπο τήν συνεργασία καί βοήθειά της γιά μιά ἐκσυγχρονισμένη ναυτιλιακή πολιτική, πού θά μποροῦσε νά ἀποφέρει στό τόπο μας καί δύναμη καί εὐημερία. Νά φ
πολύ συνάλλαγμα καί νά δημιουργ
σεις ἀπασχολήσεως, κυρίως ὑψηλο
δου μέ μορφωμένα στελέχη, ἱκανοπο
ἀποδοχῶν, μέσα καί ἔξω ἀπό τό πλο

Δυστυχῶς, πρέπει νά ὁμολογήσο
δέν εἴχαμε τήν ἀναμενόμενη ἀνταπ
πιό σωστά, δέν εἰσακουσθήκαμε. Ὑπ
με τό ἀπαραβίαστο τοῦ θεσμικοῦ π
καί τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστι
τοῦ πλοίου, μέσα στά πλαίσια μιᾶς
κῆς συναινέσεως, πού ὄχι μόνο δέν β
ἀλλά προωθεῖ τά καλῶς ἐννοούμενα
ροντα ὅλων τῶν πλευρῶν.

Ἀλλά, καί τό θεσμικό πλαίσιο ἐ
στεύουμε, ὅτι παραβιάσθηκε κατά τό
του καί ἡ προσπάθεια γιά τήν ἐνίσχυ
ἀνταγωνιστικότητας δέν ὁλοκληρ
Καί τοῦτο ἀνεξάρτητα ἀπό κάποια οὐ
κά μέτρα, πού ἐλήφθησαν περιστασ
μως καί ἀσφαλῶς καθυστερημένα.

Πού παραβιάσθηκε τό πνεῦμα τοῦ
κοῦ πλαισίου; Θά ἀπαρριθμήσω γεγο

Πρῶτον: μέ τήν ἐπιβολή τῆς ἀνακυ
ως στήν πιό δύσκολη περίοδο τοῦ ἑλλ
πλοίου κατά τή διάρκεια τῆς μεγάλης
ως. Ἦταν τό μέτρο πού ἀποσκοποῦσ
νακυκλώσει τήν ἐργασία καί τελικά
κλωσε τήν ἀνεργία καί ὥθησε πρός τό
κό ἐκπατρισμό.

Δεύτερον: Παραβιάσθηκε τό θ
πλαίσιο μέ τήν ἐπιβολή τῆς ἔκτακτης
λογικῆς εἰσφορᾶς τόν Δεκέμβριο τοῦ
ὁποία ὄχι μόνο κατά τό πνεῦμα, ἀλλά
τά τό γράμμα ἦταν ἀντίθετη πρός τού
οντες θεσμούς. Αὐτό ἀποδεικνύει ἡ πρ
τη διαιτητική ἀπόφαση πού μέχρι σ
δέν ἔχει δεχθεῖ ἡ Πολιτεία καί πού ἔτσ
ματίζεται περισσότερο ἡ σχέση ἐμπι
νης ἐφοπλισμοῦ-κράτους.

Τρίτον: Παραβιάσθηκαν οἱ θεσμοί
αὔξηση τῶν ἐφοπλιστικῶν εἰσφορῶ
ΝΑΤ, πάλι σέ δυσεχρή περίοδο τοῦ πλο
ὁποία ἀντί νά βοηθήσει τό τότε κλυδ
μενο ΝΑΤ, ἐπέσπευσε τήν κατάρρευσ
Ἀφοῦ ἡ αὔξηση αὐτή ἐπιβάρυνε τό πλο
ἐνίσχυσε τή φυγή. Ἔτσι τό ΝΑΤ στερ
ὑπαρκτῶν πόρων καί μάλιστα σέ μακρ
θεσμη βάση.

Τέταρτον: ἀλλά καί ἡ διάλυση τῆς
κῆς Ἐκπαιδεύσεως γιά τήν ὁποία ὁ ἐ
κός ἐφοπλισμός αἰσθανόταν ὑπερήφ
συνεισφέροντας τό μέγιστο ποσοστ
δαπανῶν ὑπῆρξε μεγάλο πλῆγμα.

Βέβαια, πρέπει νά ἀναγνωρίσουμ
πρός τήν κατεύθυνση τῆς ἀνταγωνιστ
τας ἐκινήθη ἡ Πολιτεία μέ τήν ἀναγν
τοῦ δικαιώματος ναυτολογήσεως ἀλ
πῶν καί μέ σχετικό ἐκσυγχρονισμό τῶ
θέσεων τῶν πλοίων. Πρόκειται γιά μέτ
τικά, πού ἄν εἶχαν ληφθεῖ ἔγκαιρα κα
πλαίσια μιᾶς συνολικῆς καί συντονισ
πολιτικῆς γιά τήν στήριξη τοῦ ἑλλη
πλοίου, θά εἶχαν ἀποδώσει πολύ περισ
ρα. Καί ἔτσι τό πρόβλημα τῆς φυγῆς δ
εἶχε τίς σημερινές του διαστάσεις, ἀλλ
τό πρόβλημα τοῦ ΝΑΤ δέν θά εἶχε γίν
σεπίλυτο.

Ἀλλά, ἀγαπητοί συνάδελφοι, εἴμεθα
χρεωμένοι νά μᾶς ἐνδιαφέρει τό μέλλο
Ἑλληνικός ἐφοπλισμός, μετά ἀπό μιά
ετή καί βαθειά κρίση, κατόρθωσε νά ξ
ρήσει τήν ἐξέχουσα θέση του στόν πο
σμιο στίβο. Τό ἀναγνωρίζουν καί τό
μοῦν, χωρίς ἐπιφύλαξη, οἱ ἴδιοι οἱ ἀντα
στές μας. Εἶναι μιά ἐπιτυχία πού τούς
βληματίζει καί γι' αὐτό προσπαθοῦν νά

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ
ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444
ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ

μιμηθοῦν, ἀποκτώντας τήν ἐλευθερία τους μέ τή λύση τῶν παραλλήλων νηολογίων ἤ προσπαθοῦν νά ἀξιοποιήσουν τό δυναμισμό καί τήν πείρα μας μέ ἐλκυστικούς πράγματι δρους συνεργασίας.

4.736 ναυτικά φυλλάδια τό 1988

Ἀπό τίς ἁρμόδιες ὑπηρεσίες τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐκδόθηκαν τό 1988 συνολικά 4.736 νέα ναυτικά φυλλάδια, ἀπό τά ὁποῖα 16 χροηγήθηκαν σέ μεμονωμένους ἐργάτες θαλάσσης.

• Τόν περασμένο Δεκέμβριο ἐκδόθηκαν 208 ναυτικά φυλλάδια.

Ἀναγκαία πιστοποιητικά στίς ΗΠΑ

Οἱ Ἀμερικανικές ἀρχές γνωστοποίησαν ὅτι ἀπό τόν ἑπόμενο Ἀπρίλιο, κάθε πιστοποιητικό φορτώσεως πού συνοδεύει ὁποιοδήποτε φορτίο πού μεταφέρεται μέ πλοῖο, ἀπό καί πρός τίς ΗΠΑ, πρέπει νά κωδικοποιεῖται μέ ἀτομικό ἀριθμό ταυτότητας πού νά μήν περιέχει ἄνω τῶν δεκαέξι χαρακτήρων.

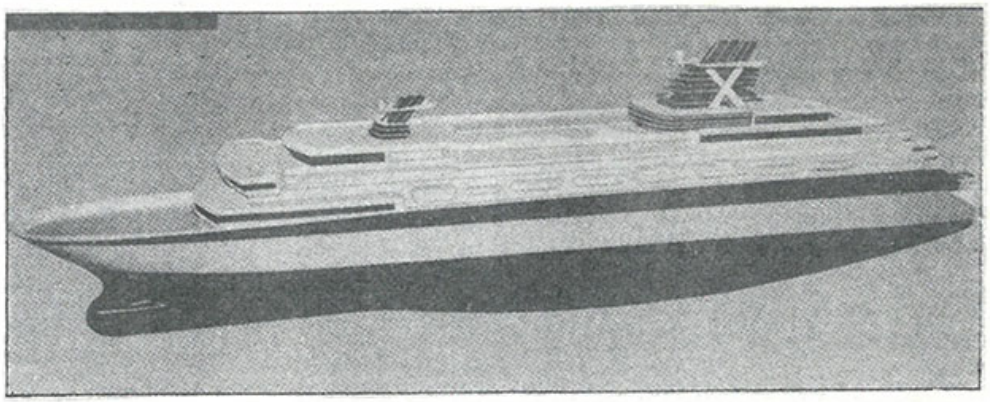
Ἡ κυρία Μπρεδήμα στό προεδρεῖο τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ

Ἡ Οἰκονομική καί Κοινωνική Ἐπιτροπή (ΟΚΕ) τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων ἐξέλεξε ὁμόφωνα στό Προεδρεῖο τοῦ Τμήματος Μεταφορῶν γιά διετῆ θητεία τήν δρ. ΑΝΝΑ ΜΠΡΕΔΗΜΑ - ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΥ. Ἡ δρ. ΜΠΡΕΔΗΜΑ - ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΥ— πού διατελεῖ μέλος τῆς ΟΚΕ ἀπό τό 1981 — εἶναι δικηγόρος καί σύμβουλος ἐπί διεθνῶν θεμάτων / ΕΟΚ τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπό τό 1977.

Πρόσληψη προσωπικοῦ

Τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας προκήρυξε διαγωνισμό γιά τήν πρόσληψη μέ σύμβαση ἰδιωτικοῦ δικαίου ἀορίστου χρόνου τριῶν καθηγητῶν ἠλεκτρονικῶν, τριῶν πλοιάρχων Α΄ τάξης καί ἑνός καθηγητή ἀγγλικῆς γλώσσας, γιά τήν κάλυψη κενῶν τῶν Κέντρων Ἐπιμόρφωσης Στελεχῶν Πλοιάρχων, Μηχανικῶν καί Ραδιοτηλεγραφητῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καί τῆς Δημόσιας Σχολῆς Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων.

Ἐξάλλου τό ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν προκήρυξε τήν πλήρωση ἕξι θέσεων ραδιοτηλεγραφητῶν, τεσσάρων θέσεων ναυκλήρου, εἴκοσι θέσεων ναυτῶν, εἴκοσι θέσεων ναυτομηχανικῶν καί ὀκτώ θέσεων ἠλεκτρολόγων.



Μακέττα τοῦ νέου κρουαζιεροπλοίου τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, μεταφορικῆς ἱκανότητας 1.400 ἐπιβατῶν, τό ὁποῖο θά κατασκευασθεῖ στά ναυπηγεῖα Μέγιερ Βέρφτ τῆς Δυτ. Γερμανίας.

Τό νέο κρουαζιερόπλοιο θά ἀρχίσει ταξίδια τήν ἄνοιξη τοῦ 1990 ἐκτελώντας 7ήμερες κρουαζιέρες ἀπό τήν Ν. Ὑόρκη στίς Βερμοῦδες. Κατά τή διάρκεια τοῦ φθινοπώρου καί τοῦ χειμώνα θά δρομολογηθεῖ στήν Καραϊβική.

Τό μῆκος του, κρουαζιεροπλοίου πού θά φθάνει τά 682 πόδια θά τονίζεται ἀκόμη περισσότερο ἀπό τήν ἀεροδυναμική γραμμή του. Στήν μέση τοῦ πλοίου ἕνα πολυώροφο αἴθριο θά συγκεντρώνει τήν μεγαλύτερη κίνηση τῶν ἐπιβατῶν. Ἀπό τίς 680 καμπίνες τοῦ σκάφους τό 80% εἶναι ἐξωτερικές.

Γιά τήν ἄνετη διαβίωση τῶν ἐπιβατῶν ἔχουν σχεδιασθεῖ καμπίνες μέ ὠφέλιμο χῶρο 170 τετρ. ποδῶν, καθώς καί 90 πολυτελεῖς σουίτες.

Ὅλες οἱ καμπίνες θά διαθέτουν ἔγχρωμες τηλεοράσεις κλειστοῦ κυκλώματος ὅπου θά προβάλλεται τό ἡμερήσιο πρόγραμμα δραστηριοτήτων πάνω στό πλοῖο, μιά ἐπιλογή ἀπό ταινίες πρώτης προβολῆς καί τά παγκόσμια νέα.

Ἑπτά ἀνελκυστῆρες θά ἐξυπηρετοῦν τούς ἐπιβάτες γιά τήν μεταφορές στά 10 καταστρώματα ἀπό ὁποιοδήποτε σημεῖο τοῦ πλοίου, ἐνῶ οἱ τραπεζαρίες του θά μποροῦν νά δεχθοῦν 1.000 ἐπιβάτες ταυτόχρονα.

T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES Co. Ltd.

WORLDWIDE REPRESENTATIVES FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS AND SHIPAGENTS

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR;

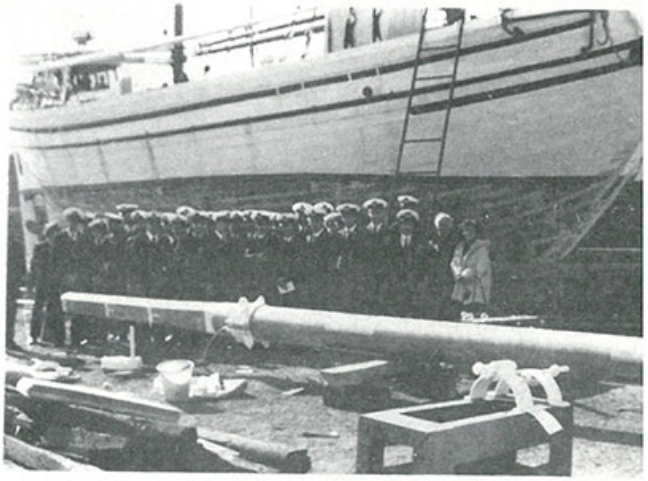
KEPPEL SHIPYARD LIMITED - Singapore
VEROLME BOTLEK B.V. — Rotterdam - Holland
SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO. Ltd — Sasebo
FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI S.p.A. — Palermo
ELGIN BROWN & HAMER (PTY) LTD. — Durban — S. Africa
ASTILLEROS CANARIOS S.A. — Las Palmas — Canary Islands
RENAVE EMPRESA BRASILEIRA DE REPAROS NAVALS S.A.— Rio de Janeiro
KEPPEL PHILIPPINES SHIPYARD INC. — Manila — Philippines
CEBU SHIPYARD & ENGINEERING WORKS, INC. — Cebu — Philippines
RONASONS INTERNATIONAL GROUP OF COMPANIES — Malta
JARDINE SHIPPING AGENCIES — Indonesia, China, Hawaii, Korea, Singapore, Taiwan, Thailand, Hong Kong, Malaysia, Philippines

GMS

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus
Tel.: 4180916 - 4516195 - 4180953 - 4519266-4527360
Tlx: 241150(- 213207 GMS GR, 213025 SSK GR
Telefax: 4182432

Τά νέα στελέχη τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ στό «Εὐαγγελίστρια»





Ὁ καινούργιος χρόνος βρῆκε τό παλιό παραδοσιακό μυκονιάτικο ἱστιοφόρο «Εὐαγγελίστρια» στό καρνάγιο τοῦ Μανώλη Ψαρροῦ, στήν τελευταία φάση τῶν ἐπισκευῶν γιά τήν ἀποκατάστασή του. Μέσα στίς ἑπόμενες ἡμέρες θά γίνουν οἱ τελικές δοκιμές καί στήν συνέχεια τό πλοῖο θά μεταφερθεῖ στόν Πειραιᾶ ὅπου θά ὁλοκληρωθεῖ ἡ ἱστιοφορία του.

Στό μεταξύ, ζωηρό ἐνδιαφέρον ἐκδηλώνεται συνεχῶς γιά τήν σημαντική αὐτή προσπάθεια πού γίνεται μέ πρωτοβουλία τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου Αἰγαίου. Πρόσφατα τό Πολεμικό Ναυτικό μας, γνωστό γιά τήν εὐαισθησία του σέ θέματα διατήρησης καί προβολῆς τῆς ναυτικῆς ἱστορίας καί παράδοσης τοῦ τόπου μας, ἔδωσε τό συγκινητικό παρόν του στό «Εὐαγγελίστρια» μέ δυό ἐπισκέψεις πού ὀργανώθηκαν ἀπο τό Γραφεῖο Δημοσίων Σχέσεων τοῦ ΓΕΝ, σέ συνεργασία μέ τό Ναυτικό Μουσεῖο Αἰγαίου. Ἡ συμπλήρωση τῶν γνώσεων τῶν νέων στελεχῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ γύρω ἀπό τήν ναυτική μας παράδοση καί ἡ ἐξοικείωσή τους μέ τό ὑγρό στοιχεῖο ἦταν ὁ σκοπός τῶν ἐπισκέψεων αὐτῶν.

Ἔτσι, στίς 4 Ἰανουαρίου 1989, μιά ὁμάδα ἀπό 30 δόκιμους ὑπαξιωματικούς τοῦ Π.Ν. (ΚΕΣΑΚ), συνοδευόμενοι ἀπό τόν ὑποπλοίαρχο Π.Ν. Ι. Λάμπρου καί τόν ἀνθυπασπιστή (Η/Λ) Χ. Σιγάλα, ἐπισκέφθηκαν τό σκάφος στό Πέραμα. Ἐκεῖ τούς ξενάγησαν καί τούς μίλησαν ἁρμόδιοι τοῦ Μουσείου καθώς καί ὁ ὑποπλοίαρχος Π.Ν. Δ. Παπαδᾶς (Κυβερνήτης τῆς Τριήρους «ΟΛΥΜΠΙΑΣ» καί σύμβουλος τοῦ Μουσείου γιά θέματα ἱστιοφορίας).

Παρόμοια ἐπίσκεψη πραγματοποιήθη μέ μεγάλη ἐπιτυχία καί στίς 11 Ἰανουαρί ἀπό 30 μαθητές τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δο μων, πού συνοδεύονταν ἀπό τούς ὑπ πλοιάρχους Π.Ν. Κ. Γκιώνη καί Γ. Χατζητ λια.

Ἡ μεγάλη ἀπήχηση πού εἶχε μέχρι τώ τό ἔργο τῆς διάσωσης καί ἀποκατάστασ τοῦ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ», προοιωνίζει τό ἐπ τυχημένο μέλλον του καί εἶναι μιά διαβ βαίωση ὅτι θά ἐκπληρώσει τόν σκοπό τ σάν πειραματικό σκάφος, σάν ἀντικείμεν μελέτης καί ἔρευνας καί σάν πηγή γνώσης

Στίς φωτογραφίες οἱ δόκιμοι καί οἱ ὑπ ξιωματικοί τοῦ Πολεμικοῦ μας Ναυτικοῦ κ τά τήν ἐπίσκεψή τους στό «Εὐαγγελίστρια

⚓

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο τοῦ Greek Shipping Co-Operation Committee συνῆλθε σέ ἔκτακτη συνεδρίαση, στό θλιβερό ἄγγελμα τοῦ θανάτου στήν Ἀμερική τοῦ σεβαστοῦ βετεράνου ἐφοπλιστοῦ

Καπετάν ΝΙΚΟΛΑ ΗΛΙΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

μέ μεγάλη προσφορά καί ἐξαιρετικές ὑπηρεσίες στήν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας μας καί ἐν συνεχεία στήν σκλήρη καί ξαφνική ἀπώλεια τοῦ ΜΗΝΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ, ἐξέχοντος μέλους τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας Λονδίνου καί υἱοῦ τοῦ ἐπί πολλά ἔτη διατελέσαντος Προέδρου τοῦ Committee Ἰωάννη Κουλουκουντῆ, πού μεταβαίνων πρός ἐκπλήρωση συγγενικοῦ καθήκοντος, τήν παρακολούθηση τῆς κηδείας τοῦ ἀποθανόντος θείου του εὑρῆκε τραγικό τέλος, ἀφοῦ ἄκουσε τόν Πρόεδρο, κ. Ἰωάν. Ἀδ. Χατζηπατέρα,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1) Τήν ἀποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων στήν οἰκογένεια τοῦ Νικ. Ἠλ. Κουλουκουντῆ.

2) Τήν ἀποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων στή Μητέρα τοῦ ἀξέχαστου Μηνᾶ Κουλουκουντῆ, σεβαστή δέσποινα τοῦ Λονδίνου κυρία Μαρία Κουλουκουντῆ, στή σύζυγο αὐτοῦ Μαρίνα Κουλουκουντή (τό γένος Δρακούλη) καί τούς συνεργάτες του στήν ἑταιρία Rethymnis & Kulukundis.

1) Στή παρακολούθηση τῆς κηδείας τοῦ Μηνᾶ Κουλουκουντῆ.

4) Στή τήρηση σιγῆς στή μνήμη τῶν θανόντων στήν προσεχή Γενική Συνέλευση τοῦ Committee.

5) Στή διάθεση ποσοῦ ἀντί στεφάνου σέ φιλανθρωπικό σωματεῖο τοῦ Λονδίνου.

6) Στή δημοσίευση τοῦ παρόντος στόν Τύπο.

Λονδῖνο 23 Δεκεμβρίου 1988
Ὁ Πρόεδρος
ΙΩΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΙΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνῆλθε ἐκτάκως μετά τό θλιβερό ἄγγελμα τοῦ θανάτου τοῦ διακεκριμένου Μέλους τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας

ΜΗΝΑ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

πού ἐπῆλθε τήν 21η Δεκεμβρίου 1988 καί ἀφοῦ ἄκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ὁ ὁποῖος ἐξῆρε τήν πολύπλευρη δραστηριότητα καί δράση τοῦ μεταστάντος.

Ἀπεφάσισε ὁμόφωνα

— Νά διαβιβασθοῦν πρός τούς οἰκείους τοῦ ἀποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τοῦ ΔΣ/ΕΕΕ.

— Νά διατεθεῖ ὑπέρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τό ποσόν τῶν πενῆντα χιλιάδων δραχμῶν (50.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεῖ τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιᾶς 13 Ἰανουαρίου 1988
Ὁ Πρόεδρος
τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

Ἱκανοποίηση αἰτημάτων τῶν θαλαμηπόλων

Ὁ Ὑπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης, μιλώντας στήν τελετή τῆς πίττας τῆς Ἑνώσεως Θαλαμηπόλων πού ἔγινε στίς 9 Ἰανουαρίου στόν Πειραϊκό Σύνδεσμο ἀνακοίνωσε τήν ἱκανοποίηση σειρᾶς αἰτημάτων τῶν θαλαμηπόλων. Συγκεκριμένα, ὁ Ὑπουργός εἶπε ὅτι: «ἔκανε δεκτό τό αἴτημα τῆς Ἕνωσης Θαλαμηπόλων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γιά τή ναυτολόγηση Ἀρχιθαλαμηπόλων σέ θέση Φροντιστῶν ὅταν οἱ τελευταῖοι δέν προσφέρονται γιά ναυτολόγηση σέ ἐπιβατηγά πλοῖα καί ὑποσχέθηκε ὅτι θά μεριμνήσει νά ρυθμισθεῖ σύντομα νομοθετικά ἡ ἑνοποίηση τῶν πτυχίων Ἀρχιθαλαμηπόλων Α΄ καί Β΄ τάξης.

Ἐξάλλου ὁ Ὑπουργός διαβεβαίωσε ὅτι θά μεριμνήσει γιά τήν ἔκδοση τοῦ σχετικοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος μέ τό ὁποῖο θά παρατείνεται γιά δύο χρόνια ἡ μεταβατική περίοδος ἀπόκτησης πτυχίου Ἀρχιθαλαμηπόλων Β΄ τάξης ἀπό ὑποψηφίους μέ ἀπολυτήριο Δημοτικοῦ Σχολείου, ἡ σχετική μεταβατική περίοδος πού ἰσχύει σήμερα λήγει στίς 31 Δεκεμβρίου 1991.

Κατά τή διάρκεια τῆς τελετῆς ἔγινε καί ἡ διανομή τῶν ἐφ' ἅπαξ παροχῶν τοῦ Ταμείου Ἐπικουρικῆς Ἀρωγῆς Θαλαμηπόλων στούς θαλαμηπόλους πού συνταξιοδοτήθηκαν τό 1988. Οἱ συνολικές παροχές πού διανεμήθηκαν γιά τό 1988 ἀνῆλθαν σέ 20.336.460 δρχ.

Οἱ ἐπισκευές φορτηγῶν στή Δυτική Ἀφρική

Στή γνωστή Ναυλομεσιτική ἑταιρία τοῦ Πειραιᾶ, P. Wigham Richardson (Hellas) Co, ἀνατέθηκε πρόσφατα ἡ ἀποκλειστική ἀντιπροσώπευση γιά τήν Ἑλλάδα, τοῦ ναυπηγείου Cabnave Shipyard, τῶν νησιῶν Cabo Verde τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς.

Σύμφωνα μέ τίς προδιαγραφές του, τό ναυπηγεῖο διαθέτει ἐγκαταστάσεις τύπου σύγχρολιφτ γιά τήν ὑποδοχή πλοίων μέχρι 8.000 τον. d.w. καί μήκους 110 μέτρων. Τό Cabnave Shipyard μέ τίς χαμηλές τιμές πού προσφέρει, σέ συνδυασμό μέ τήν ἀρίστη ποιότητα ἐργασιῶν, φιλοδοξεῖ νά κερδίσει τή προτίμηση Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν γιά ἐπισκευές στή περιοχή τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς.

Ὁ κ. Α. Τουρκολιᾶς διευθυντής στήν Nova Scotia

Σύμφωνα μέ πρόσφατη ἀνακοίνωση τῆς Τράπεζας Nova Scotia, ὁ κ. Ἀλέξανδρος Τουρκολιᾶς ἀνέλαβε ἤδη καθήκοντα διευθυντή τοῦ ὑποκαταστήματός της στόν Πειραιᾶ, Ἀκτή Μιαούλη 23, τηλέφ.: 4118711.

Ὅπως εἶναι γνωστό ὁ κ. Τουρκολιᾶς ἔχει μακρά πείρα στίς τραπεζικές ἐργασίες καί 10ετή προϋπηρεσία σέ μεγάλη Τράπεζα.

Ἔλεγχος δεξαμενοπλοίων στά Ὁλλανδικά λιμάνια

Ἡ Ὁλλανδική κυβέρνηση ἀνακοίνωσε ὅτι ὅλα τά δεξαμενόπλοια πού θά καταπλέουν ἐφεξῆς στούς ὁλλανδικούς λιμένες θά ἐλέγχονται συστηματικά σύμωνα μέ τίς ἀπαιτήσεις τῶν Παραρτημάτων I καί II τῆς MARPOL Convention 73/78.

Διάσωση τεσσάρων Ἀμερικανῶν ναυαγῶν

Τέσσερις Ἀμερικανούς ναυτικούς, μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ «Jose» παρέλαβε νοτιοδυτικά τῶν Βερμούδων τό ἑλληνικό φορτηγό «Vergo» καί ἐπρόκειτο νά τούς μεταφέρει στή Νέα Ὀρλεάνη.

Τό ἀμερικανικό φορτηγό εἶχε παραμείνει ἀκυβέρνητο ἀνοικτά τῶν Βερμούδων ἐπί ἑπτά ἡμέρες λόγω μηχανικῆς βλάβης.



Τήν πρωτοχρονιάτικη πίττα τῶν ἐργαζομένων στόν Ὀργανισμό Λιμένος Πειραιῶς ἔκοψε στίς 11 Ἰανουαρίου ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βασίλης Σαραντίτης.

Ὁ πρόεδρος καί ὁ γεν. διευθυντής κ.κ. Γ. Πρασιανάκης καί Γ. Κλαυδιανός μαζί μέ τίς εὐχές τους γιά εἰρήνη καί δημιουργικό 1989 τόνισαν ὅτι ἡ νέα χρονιά βρίσκει τόν Ὀργανισμό Λιμένος Πειραιῶς οἰκονομικά εὔρρωστο, ἐκσυγχρονισμένο, ἀναπτυγμένο καί πλαισιωμένο μέ ἱκανό καί ἔμπειρο δυναμικό πού ἀπό κοινοῦ μέ τή διοίκηση προσπαθεῖ γιά ἕνα καλύτερο μέλλον.

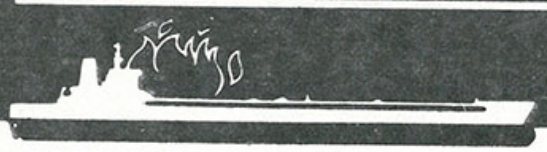
Στήν ἐκδήλωση παρέστησαν ὁ ἀναπληρωτής Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Α. Ντεντιδάκης, μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΟΛΠ, ἐκπρόσωποι τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων καί ἄλλοι.

Ἡ πίττα τῶν πλοιάρχων

Σέ εἰδική ἐκδήλωση πού θά γίνει στίς 25 Ἰανουαρίου καί ὥρα 11 π.μ. στό Στάδιο Εἰρήνης καί Φιλίας γιά τήν κοπή τῆς πίττας τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων, θά τιμηθοῦν οἱ πλοίαρχοι πού διέσωσαν ναυαγούς καί περισυνέλεξαν πρόσφυγες καθώς καί οἱ πλοίαρχοι πού ἀρίστευσαν στίς ἐξετάσεις τοῦ 1988. Ἐξ ἄλλου τιμητικές διακρίσεις θά ἀπονεμηθοῦν σέ ἄτομα πού πρόσφεραν ἐξαιρετικές ὑπηρεσίες στήν πλοιαρχική τάξη.

AUTO TRANSIT p.v.b.a. p.k.
P.V.B.A. AUTOTRANSIT P.K.
Lange Zavelstraat 75-77
2008 ANTWERPEN BELGIUM
Tel: 0032-3-271.10.30/235.84.72
Εξόφληση με την παράδοση
TAX FREE CARS
Προσφορά στις τιμές tax-free
Προσωρινές πινακίδες transit
Παράδοση Ελλάδα σε μια εβδομάδα
Προτεραιότητα: Άμεση εξυπηρέτηση Ναυτικών και ομογενών
Το αυτοκίνητό σας σας περιμένει πριν τον ερχομό σας στην πατρίδα
Γραφεία Πειραιώς: Γούναρη 2 - 6ος όροφ.
Capt. Νικόλαος Ντουλάκης
Τηλ: 41.73.932-41.29.034 πρωΐ / 57.39.724-57.23.336 απόγευμα
Telex: 213981-GIAS GR.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθῆκες Ἀτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	Ἑλληνική	12.963	1986	Ἐπιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβ στήν κυρία μηχανή πού ὑπέστη στίς 22/12.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1	Παναμαϊκή	58.821	1973	Κατά τόν ἀπόπλου ἀπό τό Μπρίντιζι, στίς 2/1, π σάραξε λόγω κακοκαιρίας καί ὑπέστη εἰσροή ὑδ των στό μηχανοστάσιο.
ΜΑΡΑΚΙ	Ἑλληνική	11.282	1976	Παροπλισμένο στή Ν. Ὀρλεάνη, ὑπέστη πυρκαϊ στήν ὑπερκατασκευή, στίς 8/1.
ΠΕΛΛΑ	Ἑλληνική	10.999	1979	Ὑπέστη ζημία σέ γερανό κατά τήν φόρτωση στ Καλλάο στίς 7/12. Ἀναλήφθηκαν μόνιμες ἐπισκε ές.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	Παναμαϊκή	5.071	1974	Κατά τόν ἀπόπλου ἀπό τό Κίγκστον, στίς 10/1, σ κρούστηκε μέ τό φορτηγό «Fetish».
ΡΕ Ἰ ΝΦΡΟΣΤ	Παναμαϊκή	4.820	1960	Ὑπέστη πυρκαϊά στή Λάς Πάλμας στίς 11/1. Ἀν φθηκαν προσπάθειες γιά τήν διάσωση τοῦ σκά- φους.
ΣΕΛΑΤΑΝ	Κυπριακή	8.917	1973	Ἐπιθεωρήθηκε στό Ἀμστερνταμ συνεπεία βλάβ στή μηχανή πού ὑπέστη στίς 24/12.
ΣΟΦΙΑ Ν.	Παναμαϊκή	4.827	1972	Γιβραλτάρ γιά Σχζέσιν, προσέκρουσε σέ φράγμ στό Ράντε, στίς 6/1 χωρίς νά ὑποστεῖ σοβαρές ζη μίες καί συνέχισε τό ταξίδι του.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
Α Ἰ ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	Ἑλληνική	16.800	1985	Κατά τό ταξίδι Ἀμβέρσα γιά Τζέντα, ἔμεινε ἀκυβ νητο στίς 31/12 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλ- κοῦ.
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν.	Κυπριακή	17.161	1976	Προσάραξε στή Βόρνεο στίς 30/12, καί ὑπέστη ἐλ σματουργικές ζημίες στά διπύθμενα.
ΛΕΝΑ Π.	Ἑλληνική	36.330	1973	Προσάραξε στό Φλάσσιγκ στίς 7/1 καί ἀποκολλήθ κε δι' ἰδίων μέσων αὐθημερόν.
ΜΑΙΡΗ Ν.	Ἑλληνική	22.297	1976	Συγκρούστηκε στή ράδα τῆς Τσιταγκόγκ στίς 18/ μέ τό σκάφος ἀνεφοδιασμοῦ «Banglar Upohar» κα ὑπέστη ζημίες.
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ	Κυπριακή	30.341	1974	Κατά τόν ἀπόπλου ἀπό τό Γιβραλτάρ στίς 21/12 προσέκρουσε στήν ἀποβάθρα καί ὑπέστη ἐλασμα τουργικές ζημίες.
ΜΑΣΤΕΡ Α.	Μάλτας	15.520	1969	Κατά τήν εἴσοδο στό Σιμπενίκ, στίς 31/12 προσάρ ξε καί ὑπέστη ρῆγμα καί εἰσροή ὑδάτων στά διπύ μενα
ΜΠΡΑ Ἰ Τ ΕΒΕΛΥΝ	Κυπριακή	15.500	1974	Συγκρούστηκε στή Ρουέν, στίς 23/12 μέ τίς φορτη γίδες «Francoise», «Poseidon II» καί «Poseidon»
ΣΠΕΤΣΑΙ	Κυπριακή	34.054	1969	Συγκρούστηκε μέ ἁλιευτικό σκάφος σέ θέση 06.18 Β, 11.24 Δ. στίς 6/1 χωρίς νά ὑποστεῖ σοβαρές ζη- μίες.
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	Ἑλληνική	21.374	1966	Ὑπέστη βλάβη στήν κυρία μηχανή καί ρυμουλκήθ κε στό Ρίο Ἰανέϊρο στίς 21/12.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ				
ΑΛΟΝΗΣΟΣ	Ἑλληνική	17.355	1972	Κατά τό ταξίδι Χουέλβα γιά Σ. Μάϊλς ὑπέστη βλά στήν κυρία μηχανή στίς ἀρχές Ἰανουαρίου.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ	Ἑλληνική	72.614	1975	Ἐπιθεωρήθηκε στή Σετουμπάλ συνεπεία ζημιῶν ἐ κακοκαιρίας πού ὑπέστη τόν Δεκέμβριο. Ἀναλή- φθηκαν μόνιμες ἐπισκευές.
ΟΒΕΛΙΞ	Ἑλληνική	31.715	1977	Κωνστάντζα γιά Βοστώνη, ἔμφορτο πετρελαίου, προσάραξε στή Βερμούδα λόγω κακοκαιρίας καί ἀ τησε τήν συνδρομή ρυμουλκοῦ.
ΣΑΧΙΡΑ	Σ. Ἀραβίας	20.817	1961	Βυθίσθηκε ἀπό πρόσκρουση σέ νάρκη ἀνοικτά τοῦ Ὁμάν, στίς 5/1. Τρεῖς Ἕλληνες ναυτικοί ἀγνοοῦν- ται.
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ	Παναμαϊκή	51.898	1975	Ἐπιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης τῆς μηχανῆς πού ὑπέστη στίς 27/12.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	Κυπριακή	65.055	1975	Μαυριτανία γιά Ἀμβέρσα, ἔμφορτο, ρυμουλκήθηκ στή Φερρόλ, στίς 8/1 μέ βλάβη στό πηδάλιο.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ ἀγορά ἄνοιξε μέ ζωηρότατη ζήτηση πού ἐστειλε στά ὕψη ἐπίπεδα ναύλων καί μισθωμάτων. Μέ προεξάρχουσα τή ζήτηση γιά σιτηρά, ὁ χαρακτηριστικός ναῦλος ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία μέ 52.000 τόννους ἔφθανε τά δολ. 26 ἐνῶ τά δολ. 27 φαίνεται ὅτι πληρώθηκαν σέ πολύ πρόσφατο κλείσιμο. Παράλληλα, τά δολ. 15-15.30 γιά τό ἀντίστοιχο πρός Κόντινεντ ταξίδι ἦταν μιά πραγματικότητα. Ἀπό τό Β. Εἰρηνικό, τά 14.25 γιά Ἰαπωνία, τή στιγμή πού γράφονταν αὐτές οἱ γραμμές ἦταν πιά «παρελθόν» καί τά δολ. 15-16 μιά ἐπικείμενη βεβαιότητα. Ἀνάλογη ἦταν ἡ ζήτηση καί στίς λοιπές περιοχές, πλήν τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, περί τῆς ὁποίας γράφομε παρακάτω.

Ἄνοδος τῶν ναύλων καί στά λοιπά βασικά φορτία μέ τούς 80.000 τόννους σιδηρομεταλλεύματος ἀπό Δ. Ἀφρική γιά Β. Ἱσπανία στά δολ. 5.85 καί τούς 85.000 τόννους ἀπό Χ. Ρόουντς γιά Ἰταλία στά δολ. 7.60 φίο, ἐνῶ, πλέον χαρακτηριστικά, οἱ 150.000 τόννοι ἄνθρακος ἀπό Χ. Ρόουντς μέ συμπλήρωση Ν. Ἀφρική, γιά Ἰαπωνία πλήρωνε δολ. 16! Ἄς θυμηθοῦμε ὅτι πρίν λίγους μῆνες ποσότητα 120-130.000 τόννων γιά τήν αὐτή διαδρομή πλήρωναν δολ. 10-11 καί ἄς ἀναλογισθοῦμε τή διαφορά!!!

Ἄν καί περαιτέρω ἀναφορές ἐλάχιστα προσφέρουν στή διαμόρφωση τῆς τελικῆς εἰκόνας, ἄς σημειώσουμε τούς 15.000 τόννους ζάχαρης ἀπό Ἅγιο Μαυρίκιο γιά Λονδῖνο στίς λίρες 17 καθώς ἐπίσης καί ἀριθμό φορτίων λιπασμάτων σέ βελτιωμένα ἐπίπεδα ναύλων.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ἡ ζωηρή ζήτηση ἀνύψωσε, σταθεροποίησε καί προκάλεσε περαιτέρω ἀνοδικές τάσεις στά ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων σέ ὅλες τίς περιοχές, μέ ἔμφαση στόν Ἀτλαντικό, ὅπου ἡ Σοβιετική παρουσία ὑπῆρξε ὁ βασικός συντελεστής τῶν ἐξελίξεων.

Ἤδη τό πανάμαξ γιά κυκλικό Ἀτλαντικοῦ ἐκινεῖτο στά δολ. 14-15.000 ἡμερησίως ἐνῶ, γιά μικρότερα μέχρι καί handy size μπάλκ κάρριερς τά μισθώματα διαμορφώνονταν μεταξύ δολ. 11-8.500. Κάποιο πρίμ γιά ταξίδια μέ ἐπαναπαράδοση στήν Ἄπω Ἀνατολή ἤ «ἄγονες» περιοχές αὔξησε σέ μερικές περιπτώσεις τά ἀνωτέρω μισθώματα. Πάναμαξ ἀπό Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία κλεινόταν περί τά δολ. 16.500 πλέον ἀντίστοιχο ballast bonus.

Περί τά δολ. 2.000-3.000 κατώτερα ἦσαν τά μισθώματα στό χῶρο τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ἄν καί ἡ ἐν «δυνάμει» ζήτηση ἔκανε πολλούς παρατηρητές νά πιστεύουν ὅτι σύντομα θά γεφυρωθεῖ ἡ διαφορά. Τοῦτο ἤδη φαινόταν νά συμβαίνει στά πολύ μεγάλα (cape size) πλοῖα πού ἄνετα μισθώνονταν, σέ Ἀνατολή καί Δύση, μεταξύ δολ. 15-18.000, ἀναλόγως μεγέθους καί ἡλικίας.

Παρερχομένων τῶν ἡμερῶν, γίνεται φανερό ὅτι ὁδηγούμεθα σέ ἀκόμη ὑψηλότερη ἀγορά, τήν ὁποία καί ἡ στήλη δέν ἀποκλείει, τοποθετώντας χρονικά τήν κορυφή τόν ἐπόμενο Μάρτιο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό πρῶτο δεκαπενθήμερο τοῦ Νέου Ἔτους δέν προσφέρεται πρός σχολιασμό ὅσον ἀφορᾶ στή ναυλαγορά τοῦ πετρελαίου. Ἐκτός τῆς φυσιολογικῆς ραθυμίας πού διακρίνει τήν ἀγορά γενικῶς (συνέπεια τῆς ἀναμνήσεως τῶν ἑορτῶν καί τῆς δυσκολίας προσαρμογῆς στήν καθημερινότητα), ἡ θέση σέ ἰσχύ τοῦ νέου World Scale δημιουργεῖ προβλήματα ἀξιολογήσεως τῶν διαφόρων πράξεων μέ ἀνάλογη σύγχυση στήν ἀγορά. Ὁπωσδήποτε, ἔπειτα ἀπό πρόχειρη σύγκριση παλαιῶν καί νέων κλιμάκων συνάγεται ὅτι τό 100 τῆς νέας κλίμακος ἀντιστοιχεῖ πρός τό 91 τῆς παλαιᾶς, καί τοῦτο μέ κάθε ἐπιφύλαξη, δεδομένης τῆς ἰδιαιτερότητος κάθε ταξιδιοῦ.

Κάτω ἀπό μιά τέτοια ἀξιολόγηση, οἱ πρῶτες ἐντυπώσεις ἀπό τό νέο χρόνο ἀφήν τήν αἴσθηση ζωηρῆς ζητήσεως σέ ἐλαφ χαμηλότερους ναύλους. Ἐπάνω ἀπό 20 λύ μεγάλα πλοῖα (περιλαμβανομένων τριῶν ULCC γιά λογαριασμό Σαουδαρά κλείστηκαν κατά τίς πρῶτες 12 ἡμέρες ναύλους περί τά WS 65 τῆς νέας κλίμα (περίπου WS 60 τῆς παλαιᾶς) γιά Ἀνατολ νῶ στά WS 95 κυμάνθηκε ὁ πρός Ἐρυ ναῦλος.

Γενικά, τό νέο ἔτος ἄρχισε ἱκανοποιητ κάποια συγκράτηση ὁμως ἀπαιτεῖται μέ νά ἐξαλειφθοῦν τά ἀποτελέσματα κάπο δύσκολα ἀποκρυπτομένης καιροσκοπι διάθεσης πού ἔχει σχέση μέ τίς ἀνερχό νες τιμές τοῦ προϊόντος καί πού «ἔρρι στή θάλασσα μερικά ἑκατομμύρια τόννι πού τώρα ταξιδεύουν στό ἄγνωστο μέχρι βροῦν τόν ἀγοραστή τους.

Τά ναυλωθέντα ἑλληνόκτητα πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Ἀμερ. Κόλπο 85.000 τον. σιτηρά Ἀμβέρσα/ Ἀμβοῦργο, δολ. 15,45, Ἰανουάριο.

ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΕΗΒ: Ἀμερ. Κόλπο 25.000 τον. σιτηρά Ἀλγερία, δολ. 27, 5ήμέρες/1.500 τον., Ἰανουαρίου 10-16.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ: Ἀμερ. Κόλπο 21.000 τον. περίπου σιτηρά Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ, δολ. 13, 4 ἡμέρες/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρίου 5-12.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Ἀμερ. Κόλπο 53.000 τον. γεννήματα Ἀμβέρσα / Ἀμβοῦργο, δολ. 15 φίο, 11 ἡμέρες, Ἰανουαρίου 10-19.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: Ἀμερ. Κόλπο 28.500 τον. γεννήματα Λισσαβῶνα καί 25.650 τον. Μπιλμπάο, δολ. 15,40 φίο, 11 ἡμέρες, Ἰανουαρίου 4-9.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Χάμπτον Ρόντς 100.000 τον. γαιάνθρακες Μπακάρ, δολ. 11,25, 20.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρίου 18-25.

ΑΚΡΟΝ: Ἀμερ. Κόλπο 85.000 τον. περίπου σιτηρά Ὁλλανδία, δολ. 1.300.000 κατ' ἀποκοπή φίο, 13 ἡμέρες, Φεβρουαρίου 20-25.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: Βορ. Εἰρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 16 φίο, 11 ἡμέρες, Ἰανουαρίου 20-30.

ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 19,75 φίο, 5 ἡμέρες/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρίου 23-27.

ΑΣΣΗΜΙΝΑ: Χάμπτον Ρόντς 65.000 τον. γαιάνθρακες Μπιλμπάο, δολ. 9 φίο, 3 ἡμέρες/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρίου 25-31.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ: Ρουέν 20.000 τον. σιτηρά χύδην Καζαμπλάνκα, δολ. 10,50 φίο, 7.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρίου 6-9.

ΚΩΣΤΑΣ Χ.: Ἄκαμπα 14.500 τον. φωσφάτα Δυτική ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 21,50 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. ἐκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - Ἰανουαρίου 8.

ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ: Ἄκαμπα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική ἀκτή Ἰνδίας, δολ. 21,50 φίο, φόρτ. κλίμακας/ 1.000 τον ἐκφόρτωση, Ἰανουαρίου 7-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 26.814 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Βορ. Εἰρηνικό ΗΠΑ Ἰανουαρίου 10-17, ἐπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ἄντεν, δολ. 7.000 τήν ρα, πλέον δολ. 100.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΜΑΙΡΗ Ν.: 41.035 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδ Σιγκαπούρη Ἰανουαρίου 4-8, ἐπαναπαράδ Ἀμβέρσα/ Ἀμβοῦργο, δολ. 6.300 τήν ἡμέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 31.938 τον.d.w. τοῦ 1975, παράδ Τζαμάϊκα ἄμεση, κυκλικό ταξίδι Μεξικοῦ γιά ἐ ναπαράδοση Ἀμερ. Κόλπο, δολ. 9.700 τήν ἡμέ

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.464 τον. d.w. τοῦ 1977, παρα ση Σιγκαπούρη ἄμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Ἀφρι μέ ἐπαναπαράδοση Ἀμβέρσα/ Ἀμβοῦργο, δ 10.400 τήν ἡμέρα.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: 72.063 τον. d.w. τοῦ 1974, παρα ση Πάσσερο ἄμεση, κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντι δολ. 14.500 τήν ἡμέρα.

ΦΟΙΝΙΞ: 84.137 τον. d.w. τοῦ 1978, παράδ Ρόττερνταμ Ἰανουαρίου 4, κυκλικό ταξίδι Ἀτλα κοῦ δολ. 14.950 τήν ἡμέρα.

ΕΛΛΗ: 18.972 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδοση Ε ζιλία ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Σιγκαπουρη/ Ἰα νία, δολ. 10.000 τήν ἡμέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. 1983, παράδοση Χόγκ Κόγκ μέσα Ἰανουαρίου κλικό ταξίδι Νοτ. Ἀφρικῆς μέ ἐπαναπαράδοση πωνία, δολ. 13.500 τήν ἡμέρα.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. τοῦ 1977, παράδ Ἰαπωνία Φεβρουαρίου 1-15, ταξίδι Ἀλάσκας μ παναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 13.500 τή μέρα.

ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ: 34.700 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδ Παρανάγκουα Ἰανουαρίου 4-10, ἐπαναπαράδ Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 9.900 τήν ἡμέρα, πλέον 155.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδ Δυτική ἀκτή ΗΠΑ Ἰανουαρίου 3-10, ἐπαναπαρ ση Πακιστάν, δολ. 8.650 τήν ἡμέρα, πλέον 160.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΧΑΠΥΜΑΝ: 54.312 τον. d.w. τοῦ 1976, παράδ Δυτική ἀκτή ΗΠΑ Δεκεμβρίου 29 — Ἰανουαρίου ἐπαναπαράδοση Καράτσι, δολ. 10.750 τήν ἡμ πλέον δολ. 180.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα.

ΜΑΡΙΛΟΥ ΙΙ: 61.129 τον. d.w. τοῦ 1974, παράδ Φός Ἰανουαρίου 7-12, κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντι μέ ἐπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 13.500 ἡμέρα.

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.: 36.400 τον. d.w. τοῦ 1977, παρα ση Ἰαπωνία τέλη Δεκεμβρίου/ ἀρχές Ἰανουαρ ἐπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 8.500 τήν ἡμέρ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.600 τον. d.w. τοῦ 1985, ράδοση Πάσσερο ἄμεση, κυκλικό ταξίδι Ἀτλα κοῦ, δολ. 9.500 τήν ἡμέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.000 τον. d.w. τοῦ 1981, παράδοση Ἰαπωνία Ἰανουάριο, κυκλικό ταξίδι Βορ. Εἰρηνικοῦ ΗΠΑ, δολ. 11.000 τήν ἡμέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. d.w. τοῦ 1985, παράδοση Πάσσερο ἄμεση, ταξίδι 12 μηνῶν, δολ. 13.800 τήν ἡμέρα.

ΟΥΡΑΝΙΑ: 62.500 τον. d.w. τοῦ 1972, παράδοση Πάσερο μέσα Φεβρουαρίου, ταξίδια 4-6 μηνῶν μέ ἐπαναπαράδοση Σκώ /Πάσσερο, δολ. 12.250 τήν ἡμέρα ὀψιόν ἐπαναπαράδοση Ἄπω Ἀνατολή μέ μπόνους δολ. 100.000.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΡΙΝΑ Λ.: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου διάφορες ὀψιόν, WS 205, Ἰανουαρίου 15.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Καραϊβική 68.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο, WS 194, Ἰανουαρίου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Καραϊβική 66.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο, WS 200, Ἰανουαρίου 6.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 30.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 225, Δεκεμβρίου 29.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ 77.000 τον. μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 145, Ἰανουαρίου 5.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Κοβενάς 63.000 τον. μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/ Ἀμερ. Κόλπο WS 212,5, Ἰανουαρίου 2.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Τής 129.000 τον. μέρος φορτίου Ἀμερ. Κόλπο WS 70, Ἰανουαρίου 10.

ΝΟΜΑΝΤ: Βραζιλία 31.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 218, Ἰανουαρίου 15.

ΠΡΟΣΠΕΡΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.: Βραζιλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ / Ἀμερ. Κόλπο, WS 215, Ἰανουαρίου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Νιγηρία 80.000 τον. Πορτογαλία, WS 165, Ἰανουαρίου 6.

ΠΑΡΙΣ ΙΙ: Σιντί Κερίρ 78.000 τον. Ἰταλία, WS 107,5, Ἰανουάριο.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Σιντί Κερίρ 78.000 τον. Αὐγούστα, WS 110, Ἰανουάριο 10.

ΡΟΔΟΣΗ: Περσικό Κόλπο 27.000 τον. Ἰνδία, WS 245, Ἰανουάριο.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βενεζουέλα 28.000 τον. μέρος φορτίου Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ/ Ἀμερ. Κόλπο, WS 250, Ἰανουαρίου 15.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Βραζιλία 29.000 τον. Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ /Ἀμερ. Κόλπο, WS 205, Ἰανουαρίου 20.

ΑΛΕΞ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Γιέμπο 265.000 τον. Βραζιλία, WS 54, Ἰανουαρίου 6.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές ὀψιόν, WS 62,5, Ἰανουάριο.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἐλάχιστα ἔχει κανείς νά σχολιάσει ἐπί τῆς δραστηριότητος στόν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν τοῦ δεκαπενθημέρου δεδομένου ὅτι ἡ σχετική κίνηση ἄρχισε πολύ ἀργά, μετά τήν ἐπιστροφή στά γραφεῖα τους καί ἐκείνων πού θεώρησαν τίς Ἑορτές Χριστουγέννων - Πρωτοχρονιᾶς θαυμάσια εὐκαιρία γιά παρατεταμένη ἄδεια.

Ὡς ἐκ τούτου, οἱ παρακάτω λίγες γραμμές κυρίως ἀφοροῦν στά ἐναπομείναντα τοῦ τέλους τοῦ 1988 μᾶλλον παρά σέ πρόσφατες πράξεις.

Στόν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων ἀξίζει νά ἀναφέρουμε τό M/T MED HERON (123.600/77) πού περνάει σέ Νορβηγικά χέρια ἀντί περίπου δολ. 17.500.000 ἐνῶ, σέ μέγεθος πάναμαξ, τό M/T MERIDA (63.800/81) ἔπιανε τήν ἴδια τιμή.

Ζωηρό τό ἐνδιαφέρον στά πλοῖα παραγώγων μέ τά M/T LIVINGSTONE καί NAND VISHNY (31.600/75) σέ συνολική τιμή δολ. 16.500.000, ἐνῶ τό M/T REGAL VENTURE (31.500/76) περνοῦσε σέ ἄγνωστους ἀγοραστές ἀντί δολ. 8.000.000.

Στά πλέον ἐξειδικευμένα πλοῖα μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων, σημειώσαμε τό M/T STOLT STANE (24.200/72) ἀντί δολ. 6.000.000 καί τά M/T ESPOIR (14.900/75) στά δολ. 7.000.000.

Μεγάλο τό ἐνδιαφέρον ἀγορᾶς μπάλκ κάρριερς ἐν ὄψει μιᾶς «θερμαινομένης» ἀγορᾶς, λίγα ὅμως τά πράγματι προσφερόμενα πλοῖα. Γιά ἕνα μόνο πάναμαξ ἀκούσαμε, τό M/V ELPIS (62.300/82) πού πέρασε σέ ἀγοραστές τῆς Σιγκαπούρης ἀντί δολ. 16.000.000 περίπου, ἐνῶ οἱ λοιπές πράξεις ἀναφέρονταν σέ handy size:

— M/V ROSITA/TINITA/JORITA (36.600/85-86) ἀντί δολ. 17.000.000 ἕκαστον περίπου.

— M/V CHARITY (33.950/82) δολ. 10.500.000 (εἰσέτι ὑπό διαπραγμάτευση).

M/V GENI (25.540/74) δολ. 5.500.000.

Στά πλοῖα γενικοῦ φορτίου θά σημειώσουμε τό M/V APAPA PALM (21.080/77, ὑψηλῶν προδιαγραφῶν) ἀντί δολ. 10.700.000 σέ Εὐρωπαίους ἀγοραστές.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ἡ ἀρχή τοῦ νέου ἔτους βρίσκει τήν ἀγορά τῶν διαλύσεων σέ ὕπνωση. Ἀνύπαρκτη σχεδόν ἡ Ταϊβάν (ἀκούσαμε μόνο κάποια μικρά πλοῖα, περί τά 2.300 LDT, στά δολ. 170), ἀπό καιρό νεκρή ἡ Κορέα, πλήρης σιγή στόν Ἰνδικό, ὅπου μόνο τό Μπαγκλαντές ἀκούστηκε μέ ἀγορά 6.500 LDT περίπου στά δολ. 243.

Μόνο ἡ Κίνα, ἀδιαμφισβήτητος πιά πρωταγωνιστής τοῦ τελευταίου καιροῦ, χωρίς ὅμως νά ἀκουσθεῖ αὐτό τό δεκαπενθήμερο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ἐρυθρά Θάλασσα, WS 95, ὀψιόν Δυτικές ὀψιόν WS 62,5, Ἰανουάριο.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Ντόνιζες 40.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 195, Ἰανουαρίου 7.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Βενεζουέλα 27.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 300, Ἰανουαρίου 7.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βενεζουέλα 33.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 235, Ἰανουαρίου 8.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 255, Ἰανουαρίου 8.

ΣΑΞΕΣΣ: Ἀμερ. Κόλπο 37.000 τον. καθαρά Ἰαπωνία, δολ. 915.000 κατ' ἀποκοπή, Ἰανουάριο.

ΠΑΥΛΟΣ Β.: Ἰσκενταρούν 18.000 τον. μέρος φορτίου Ἰταλία, WS 218, Ἰανουαρίου 6.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Γιέμπο 80.000 τον. HB/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 120, Ἰανουαρίου 12.

ΤΟΛΜΙΡΟΣ: Μίνα Σαούντ 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, WS 135, Ἰανουαρίου 10.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Ἀνατολ. ἀκτή Μεξικοῦ 48.000 τον. μέρος φορτίου Λάς Μίνας, WS 185, Ἰανουαρίου 15.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 58.000 τον. Ἀμερ. Κόλπο, WS 190, ἄμεση.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Βενεζουέλα 57.500 τον. Ἀμερ. Κόλπο, WS 205, Ἰανουαρίου 1.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ 30.000 τον. μέρος φορτίου Μπαρμπάντος, WS 315, Ἰανουαρίου 4.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Πέμπροκ 28.000 τον. Βοστώνη, WS 237,5, Ἰανουαρίου 24.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Ράς Τανούρα 90.000 τον. Σιγκαπούρη/ Ταϊβάν, WS 130, Ἰανουαρίου 21.

ΓΚΛΟΡΥ: Γουαντί Φεϋράν 90.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 117,5, Ἰανουαρίου 20.



INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS ASSOCIATION

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

TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
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

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A

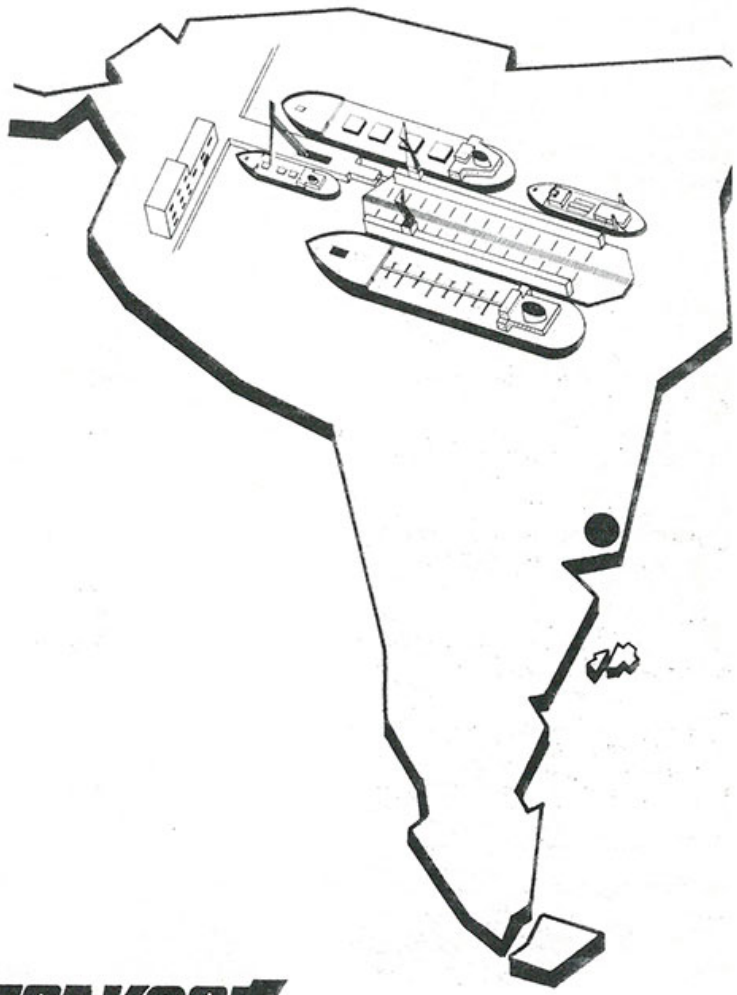
MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW FLOATING DOCK

THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS



NEW FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES

TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.
AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:
Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

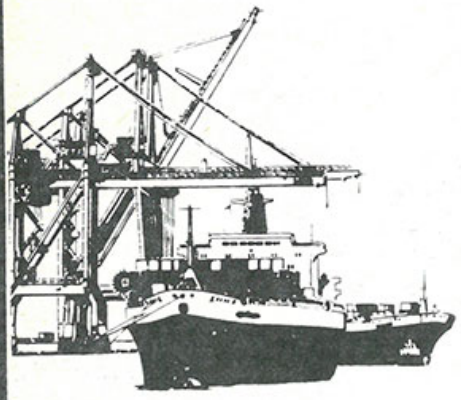
PIRAEUS AGENTS:
S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

LONDON AGENTS:
A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

NEW YORK OFFICE:
33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UF

OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL CARPENTRY, FOUNDY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.

NAFTIKA CHRONIKA



SEA POLLUTION

The Swedes pride themselves on being the greatest nature-lovers in the world and boast that their cities are islands of green among the asphalt highways and that their city-dwellers allow the sea, the lakes and the forests to penetrate into the heart of their urban centres. For that reason, if any harm occurs to their natual surroundings, the Swedes react faster and more effectively than any other Europeans.

Nevertheless, they have been unable to prevent two serious blows to their sea environment which were termed 'ecologigal disasters'.

The first was the proliferation of heretofore harmless seaweed which, fed by nitrogenous and phosphaste fertiliser runoffs from the Elbe into the North Sea, literally choked the fish off the west coast of Sweden.

The second was a kind of cholera which attacked the seals and killed off a large number of them. This has been finally attributed to sea pollution caused by toxins from the burning of domestic and industrial wastes and from the woodpulp of the papermils that abound in Sweden.

Standing before the horrifying spectacle of thousands of dead creatures on a sandy shore, a Swedish ecologist said: 'Sea pollution is undoubtedly responsible for all this. Humanity has never paid any attention to the sea and has never seen it as anything more than a dumping ground for wastes. Before it is too late, the hole world must wake up and pay attention to it'.

GREEK-OWNED SHIPPING ON THE ROAD TO RECOVERY

2,534 Ships — 48,046,188 GRT.

The Greek-owned fleet remained stable during 1988 in terms of the number of ships (2,534 both in 1987 and 1988) while total tonnage increased by about 500,000 grt. This was the result of a tendency to buy larger - sized ships and reduced sales and scrappings.

On the other hand, the Greek-flag fleet suffered a decline in the number of ships (75) and in tonnage (1,247,698 grt.).

It is significant to note that although Greek-flag registries were reduced by 613 units from the end of 1985 to the end of 1988, the Greek-ownedfleet declined by only 266 ships while, during the same period, Greek-owned tonnage increased by 4,137,313 grt. and perhaps more, considering that it is not possible to trace all Greek-owned tonnage under foreign flags.

In this respect, we would remind our readers that since 1985 we have applied a new method of counting Greek shipping. We take into account only liquid and dry cargo ships of more than 1000 grt. and omit any such ships in the 100 to 1000 -ton range as well as passenger ships and ships in various other categories (tugboats, fishing vessels, etc.) regardless of size.

This method was deemed necessary first in order to avoid the confusion that would arise if such ships were added to the total strength of Greek shipping and secondly because we are more interested in the ups and downs of ocean - going ships for obvious reasons. In compiling the figures for 1988 we have tried to be as accurate as possible but we must admit that the secrecy that sometimes surrounds the sale of some foreign - flag ships might have caused us to miss a certain number of ships.

According to our research, only eight newbuildings were added to the Greek-owned fleet in 1988 totalling 121,294 grt. while 251 ships were bought from foreign sources totalling 5,655,510 grt.

During the same period 221 ships totalling 4,133,059 grt. were sold to foreign buyers while another 59 ships totalling 1,075,010 grt. were sold for scrap. Finally, 15 ships of 357,845 grt. became total losses.

Of the total of 251 ships bought in 1988 only 67 (26,6%) were registered in Greece. Last year, the corresponding percentage was 22, in 1986 it was 28,7, in 1985 32.5 and in 1984, 50.

Of the remainder, 14 were registered in Liberia (671,348 grt.), 35 in Panama (336,403 grt),, 89 in Cyprus (2,452,509 grt.), 25 in Malta (352,781 grt.), 11 in the Bahamas (393,773 grt.), 2 in Honduras (12,920 grt.), 3 tankers in Ceylon (4,926 grt.), 2 cargo ships in Britain (2,984 grt.) and 3 cargo ships (22,820 grt.) in Vanuatu.

Of the changes which occured in the Greek-owned fleet under foreign flags, Liberia lost 12 ships but increased its Greek-owned tonnage by 56,947 grt. while Panama lost 4 ships with a total reduction in Greek-owned tonnage of 404,493 grt. On the other hand, the other foreign flags marked increases as follows: Malta 26, Britain 7, Bahamas 6 and Honduras 5. Interest was also shown in newly-established flags with 3 modern cargo ships registered in Vanuatu.

The Cyprus flag gained 46 Greek-owned ships totalling 1,460,875 grt. to make a total gross tonnage of 13,259,381 under this flag representing 26.5% of total Greek-owned tonnage.;

During the past 12 months the total strength of the Greek-flag fleet was reduced by 75 ships (1,247,698 grt.) which is an improvement over 1987 when it was reduced by 199 ships (3,176,630 grt.) and over 1986 and 1985 when it was reduced by 339 ships (3,582,040 grt.) and 369 ships (4,846,075 grt.) respectively.

At the end of December 1988 the Greek-flag fleet of ships above 1000 grt. consisted of 935 cargo ships, bulk carriers and tankers totalling 19,759,053 grt. The Greek-owned fleet consisted of 2,534 ships of 48,046,188 grt.

●

EUROPEAN WATERS

At the recent meeting in Brussels of members for the Committee for the Protection of the Environment of the European Parliament and the Council of Europe, the main subject to be discussed was the serious pollution of European waters: the North Sea, the Irish Sea, the Baltic and the Mediterranean.

The delegates noted the inadequancy of EC and international rules and regulations on the subject, due mainly to the large number of expeptions and loopholes contained in them. They called upon the governments of EC member - countries and on the Council of Europe to include the rules and regulations in their internal legislation and to ratify forthwith any international conventions they have not yet ratified.

More specifically on the subject of waste disposal, the European governments were called upon to adapt those measures which would reduce the dangers from the transport and disposal of

toxic wastes. At the same time they called for an end to the export of toxic wastes to Third World countries and urged the European governments to cooperate in this respect with the OECD and the UN in imposing the necessary measures.

●

AGE AND THE SAFETY FACTOR

Speaking on the safety of merchant ships at the French Naval Academy, the president of Bureau Veritas reffered to the keen competition that exists in the field of international maritime trade and made the following remarks:

Shipping has a worse safety record than the airlines and that althought air disasters are more spectacular and cause more comment, they actually cost less in lives and aircraft, comparatively, than sea transport. This is due mainly to the advanced age and bad condition of many ships. Aircraft are scrapped according to technical criteria which are laid down in advance. The decision to scrap a ship is taken only when the cost of repairs is uneconomical.

It is considered certain that the age of a ship is a serious factor with regard to its safety even if they are some exceptions to the rule. Consequently, as the world fleet grows older, so must the number of accidents that occur to it rise. More so since the sea environment is by its nature a hostile and dangerous one and since it has been statistically proved that without storms and rough seas, half the accidents listed would not have occured. The only consolation is that the number of accidents at sea is constantly shrinking since compared to 473 ships lost in 1978, only 219 were lost in 1987. And to think that in the last century 1000 ships were losts every year.

MARINE ACCIDENTS IN 1988

Fewer total losses of the Greek-owned fleet

During the 12 months period under review, from November 1987 to October 1988, there was a small increase in the total number of accidents among Greek-owned ships, with 358 cases compared to 354 during the same period in 1987 and 313 in 1986. Since 1978 there has been a general decline in the number of accidents to Greek-owned ships attributable to the improved quality of the fleet and the continuous efforts being made by shipping concerns to educate their officers and lower deck crews in accident prevention.

However, there was a marked reduction in the number of total losses with only 13 in 1988 compared to 22 in 1987. In terms of tonnage, the loss was 156,061 grt. compared to 337,758 in 1988.

Also, there were fewer sinking, only 3 in 1988 compared to 11 in 1987, and fewer accidents in other categories except that of engine damage which has been on the rise in recent years.

On a world scale there were 134 accidents resulting in total losses adding up to 709,537 grt. compared to 124 total losses in 1987 amounting to 1,111,887.

Our review covers accidents and damage to Greek-owned ships above 500 grt. irrespective of flag and the ata are collected during the course of the year from Lloyd's List and Salvage Association reports and from the records we maintain on every ship known to be Greek-owned.

Constructive total losses are included among the figures for total losses as they appear in Lloyd's montly statistics so they can be compared with world total losses. The same procedure is followed every year so that the comparative accuracy of our figures can be maintained.

Breakdown of accident figures and c clusions.

During the period under review th were 358 accidents to Greek-owned ips compared to 354 in 1987 and 31 1986. The accident rate has remai more or less stable in recent ye Thus, in 1983 it was 329, in 1984 it v 374 (the highest number to date), an 1985 it was 367.

Total losses have declined to 13 1988 compared to 22 in 1987 and 2 1986. In 1980 the figure was 71, in 1 66, in 1982 62, in 1983 51, in 1984 29, 1985 19 and in 1986 25.

Age in Years	No. of Ships	G
Up to 4	—	
5 - 9	1	41.
10 - 14	3	40.
15 -19	4	36.
more than 20	5	37.
Total	13	156.

It is obvious that age plays an imp tant role in the causes of total loss among Greek-owned ships and the ne to further improve the quality of t fleet is once more confirmed since 69 of Greek-owned ships and 47.2% of t losses refer to ships that are more th 15 years old.

The breakdown in terms of type of s ip is as follows:

Type of Ship	No. of Ships	GR
Cargo Ship	7	44.5
Bulk Carrier	3	45.5
Tanker	2	59.6



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
TELEFAX: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAUES
TELEFAX 413 7328

Passenger	1	6.306
Total	**13**	**156.061**

Cargo ships, mostly smaller and older ones, form the majority of Greek-owned ships that became total losses, followed by bulk carriers.

The largest total loss was that of the 'Anangel Greatness' which was destroyed by an explosion while under repair in Piraeus while the largest to suffer an accident was the Cyprus -flag 'Anax' of 122,936 grt. built in 1972 which was damaged by war action in the Persian Gulf.

Finally, the breakdown by flag is as follows:

Flag	No. of Ships	GRT.
Cyprus	7	82.684
Greek	3	56.814
Panamanian	3	16.563
Total	**13**	**156.061**

The continuind transfer of ships from the Greek flag to other registries has once more spared the Greek flag from the sorry privilege of featuring first on the above list. Once again the Cyprus flag heads it covering 53% of total Greek-owned losses.

A REVIEW OF THE SHIPPING SCENE IN 1988

If 1987 was the year that marked the end of the crisis that afflicted shipping for four whole years, 1988 was the year during which the freight market became stabilised and faith in the ship as a profitable venture was restored.

Cargoes

The Soviet Union and China, with their almost permanent shortages, again formed a lively presence on the market. The same can be said for large importers such as Japan, South Korea and Taiwan. Not to be outdone were Egypt, Saudi Arabia and India while, in addition to classic sources such as the U.S. Gulf, the Great Lakes, the North Pacific, the Plate and Australia, there was significant cargo movement from Europe and South Africa.

Freight Rates

At the end of the year, the rate of $ 25.25/25.50 per ton from the U.S. Gulf to Japan was not much less than the boom prices of 1980. Rates in other sectores of the market were on equivalent levels.

Supply and Demand

If the increase in demand for ships was the cause of the rise in freight rates, the reduced supply was equally responsible for this development. It was caused by the scrapping of a large number, of old ships of all types, the reduction in shipbuilding capacity, the destruction of many tankers during the Iraq-Iran war and the high cost of newbuildings.

Timecharters

Panamax-type vessels seem to be the most popular candidates for timecharters since they are of optimum size for the transport of bulk cargoes and obtained fixings in the order of $ 10-14,000 per day at starting points in the East and West with a bonus for having to begin on the opposite side.

Of larger ships, Cape-sized vessels moved comfortably with rates up to $ 4.50 per dwt.

Handymax vessels in the 40,000 ton range also moved comfortably at rates of $ 8-11,000 per day and belied predictions concerning the vulnerability of this size.

Handy-sized ships in the 26-30,000 ton range were fixed at $ 5-9.000 per day, proving that they continue to be relied on as a basic size, regardless of their accessibility to the Great Lakes.

The Tanker Market

The main feature of 1988 in the tanker market was the low price of oil which encouraged stockpiling by the majors and by all and sundry.

The failure of OPEC to impose quotas and the corresponding market reactions caused freight rates to fluctuate throughout the year.

Nevertheless 1988 was a good year for tanker operators and the agreement reached by OPEC in November instead of reducing demand, brought about the 'mad days' of December with the highest rates to be seen in fifteen years.

SHIP SALES

The feeling that we are entering a relatively long period of high freight rates, combined with the fact that newbuildings are expensive, has pushed the price of secondhand ships steadily upwards since 1986.

The Norwegians made a great number of purchases during that period, tankers particularly, followed by Hong Kong owners and some independents.

As for the Greeks, they showed two contradictory tendencies. First, they took advantage of rising prices by selling a large number of ships, making a sizable profit in the process. The second was the purchase of ships in certain categories with good specifications. But here we must point out that the Greeks bought a large number of secondhand ships between 1983 and 1986 at exceedingly low prices.

The evidence at present is that freight rates will remain high for quite some time and that ships bought today will probably increase in value, to be sold at a profit tomorrow.

THE SCRAP MARKET

At the beginning of 1988, the one-time lively scrap market has almost totally disappeared. On the one hand, high freight rates preclude any thought of selling a ship for scrap while on the other,

John Samonas & Sons
LIMITED
SHIPBROKERS — SHIPAGENTS
St. Clare House, 30/33 Minories,
London EC3N 1DD, England.
Telephone: 01-4819885 (6 lines)
Telex: 885427 SAMJON G
Telex (A.C.H.): 927498 SAMJON G
Telegrams: JONSAMSONS LONDON EC3
Telefax: 01-4807502

the market has been affected by the following events and situations:

The dramatic cut-down in Taiwan's technical facilities following the removal of the scrapyards from Kaohsiung harbour.

The suspension of scrapping activity in South Korea.

Political and economic uncertainty in Pakistan.

Foreign exchange shortages in India which have totally abolished ship imports for scrapping.

The fact that new markets such as those in Singapore and Thailand have so far proved ineffective.

The virtual nonexistence of the European market which has become a shadow of its former, robust self.

NEWBUILDINGS

An understanding of the impasse to which the politically-motivated state support of ailing shipyards had brought them caused the governments concerned to change their policy in this respect.

The alternative has been either to cut down on shipbuilding capacity or to abolish all subsidies save those provided by the OECD.

The result has been a reduction in the number of available shipbuilding berths and higher prices which have kept the order books at reasonable levels.

At the same time, the need to replace ageing Eastern Bloc fleets has kept shipyards busy in that part of the world and reduced their capacity to fill orders from the West.

We are in a period of possible readjustments in the world shipbuilding industry with great question marks regarding the future of such countries as Japan, South Korea and Spain on the one hand, and that of China and the Third World countries on the other. The former are faced with the prospect of further shrinkage while the latter are contemplating expansion but not without sceond thoughts about it.

●

ALEXANDER TOURKOLIAS

The Vice President, the Bank of Nova Scotia, Greece is pleased to announce the appointment of Mr. A. Tourkolias as Manager Piraeus Branch located at Akti Miaouli 23, Piraeus — Telephone 411-8711.

Mr. Tourkolias has held a number of managment positions in both the Greek and London ship finance market with a major International Bank over the last 10 years.

⚓ ⚓ ⚓

50 YEARS AGO

— There are indications that the n ter of the Greek line to North Amer will finally be resolved. Proposals expected from serious shipping fact who will quarantee the fulfilment their contractual obligations.

— During the past year 1,206 licen were issued of which 154 to Master 355 to Chief Officers, 80 to Second C cers, 136 to skippers, 65 to Chief En neers (steam), 80 to Second Enginee (steam) and 82 to Third Engineers (s am).

— Following a decision by the Und secretary of Mercantile Marine, Mr. Tzifos, an Information Office has be set up in Piraeus and began function on January 2, to serve the shipp world it is situated close to the Port fice, is open daily and provides any formation on subjects related to the Undersecretariat of Mercantile Marin

— The Belgian s.s. 'Pioneer', a Sta dard B, was bought by the Carras b thers for 21,000 pounds. It is a 5,226 g 3,337 nett tons and 8.260 dwt. cargo ip.

— The s.s. 'Oros Idi', sailing from C diff with a cargo of coal for Villa Co stituction, ran aground at the 329th k meter of the Parana River without structing navigation.

(Naftika Chronika No. 194/15.1.19

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY

"MEDOV"®

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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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 FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW • SHIP-MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:
29 Via XX Settembre – P.O.B. 1364 – 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271460
Phones (010) 5490.1
Telex: 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

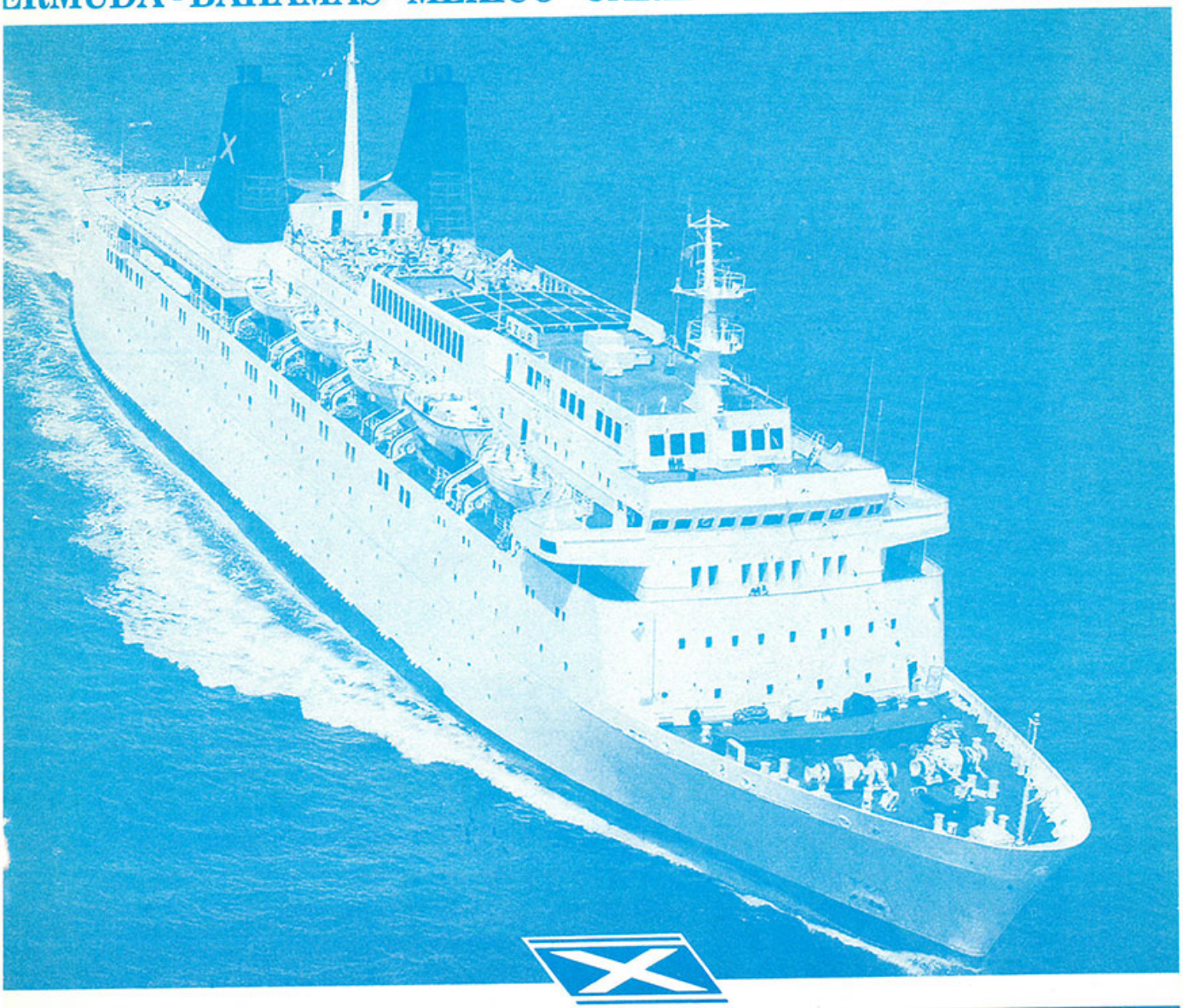
AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL – ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

ERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΡΑΙΩΣ ΑΠΑΝΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 1992



Η ΜΑΚΕΤΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ «ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Με την υλοποίηση των προγραμματισμένων έργων και τον εκσυγχρονισμό του μηχανο λογικού εξοπλισμού που προβλέπονται στο πενταετές πρόγραμμα, αλλά κυρίως με τη ολοκλήρωση το 1990 του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο, ο ΟΛΠ όχι μό νο θα ανταποκριθεί στην πρόκληση του 1992 αλλά θα είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγ κες των θαλασσίων μεταφορών στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου μέχρι το 201 τουλάχιστον.

Ο νέος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων με μήκος κρηπιδωμάτων 2.000 μ., σε μια έκτα ση 600 στρεμμάτων πλήρως εξοπλισμένος με 3 γερανογέφυρες και σύγχρονα μηχανήμα τα (ΟΣΜΕ, περονοφόρα, τράκτορες), θα λειτουργεί 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδο μάδα, συνεχώς όλο το χρόνο. Το πρώτο τμήμα του έργου θα αρχίσει να λειτουργεί τον Ια νουάριο του 1989 και τμηματικά θα παραδίδεται και θα λειτουργεί το υπόλοιπο, με πρό βλεψη αποπεράτωσης το 1990. Το έργο προϋπολογίζεται να στοιχίσει 10 δισ. δρχ. μαζ με τον εξοπλισμό του και θα σημάνει νέα εποχή για το λιμάνι του Πειραιά...