

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιανουαρίου 1991
Αρ. Φύλλου 1035/1093

NAYTIKA XPONIKA



With
English
Supplement

APIO. 1035/1093
OYAPIOY 1991
ΔPX. 500



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

**Hellespont Steamship
Corporation**
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece
Telephone: (301) 45 33 701/
(301) 41 85 811
Telex: 213110 HSC GR
Telefax: (301) 45 22 918

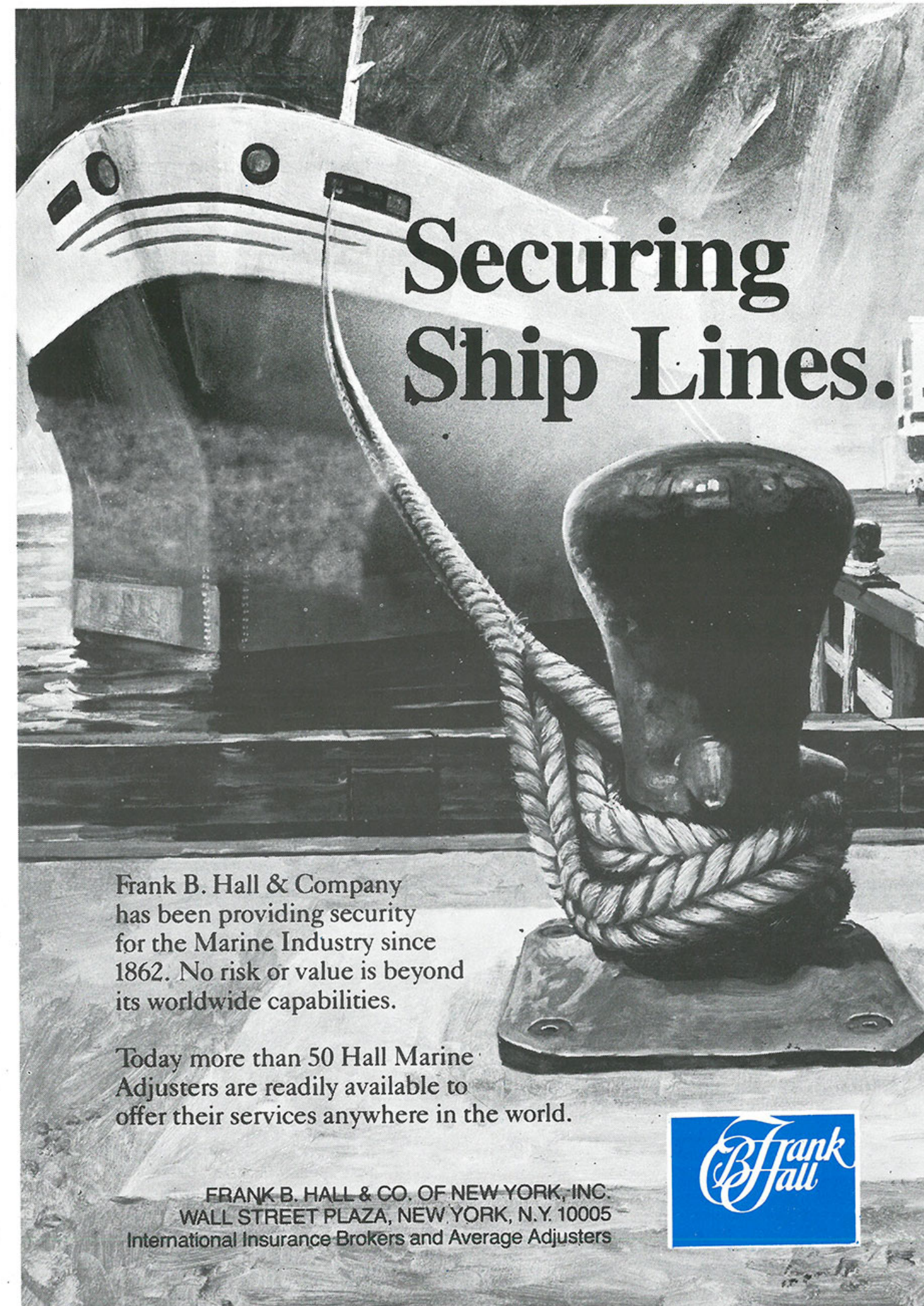
AGENTS:

Papachristidis Limited
**Papachristidis Ship
Management Services
Limited**
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
United Kingdom
Telephone: (071) 828 9998
Telex: 928643 FRIXOS G
Telefax: (071) 828 9122

Papachristidis (USA) Inc
641 Lexington Avenue
24th Floor
New York
N Y 10022
USA
Telephone: (212) 838 3300
Telex: 151273507 PUSA
Telefax: (212) 838 2929

**Manila Ship Management
& Manning Inc**
Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines
Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75





Securing Ship Lines.

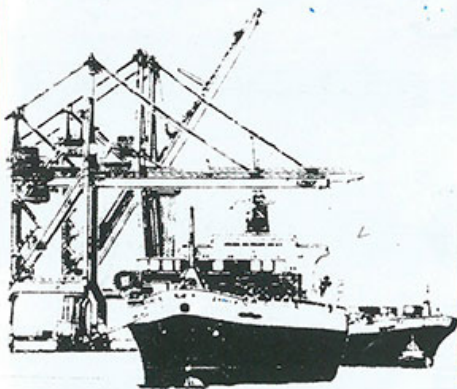
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 60ο

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1991
Ξ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1034/1092

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:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού.....Δρχ. 12.000
Κύπρου.....Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου.....Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά.....Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία.....Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς.....Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς Δρχ.8.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
60th Year
Issue No. 1034/1092 January 15th, 1991

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Νά θωρακίσουμε τη Ναυτιλία μας	Σελίς	5
• ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 60 ΧΡΟΝΩΝ: Χαιρετισμοί για την Έπέτειο.....	»	6
• ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ: Η ναυτιλιακή υποδομή	»	9
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΝΑΡΑ: Παράγοντες που επηρεάζουν την Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία.....	»	10
• ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Άνανεωμένη αλλά και γνώριμη πορεία για τη νέα δεκαετία.....	»	14
• ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Έπιβατηγός Ναυτιλία — Πορεία προς το 2000.....	»	18
• ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Σκέψεις και εύχες.....	»	22
• ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: Άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες — Θέσεις και προβλήματα.....	»	23
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ναυτιλία — Άνησυχίες για το 1991.....	»	26
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΚΡΟΝΤΗΡΑ: Η χρηματοδότηση του μέλλοντος της Έλληνικής Ναυτιλίας.....	»	30
• ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: A response to U.S. oil Pollution Legislation.....	»	32
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΤΕΡΑ: Προβλήματα και λύσεις για την Έλληνική Ναυτιλία.....	»	33
• ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ: Από την Σκύλλα στην Χάρυβδη.....	»	35
• ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Γεννάες και αποφασιστικές λύσεις.....	»	38
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΡΑΤΣΟΥ: Προβληματισμοί για την εκπαίδευση και τις ναυπηγήσεις.....	»	39
• ΣΠΥΡΟΥ ΠΟΛΕΜΗ: Η σπουδαιότητα της Ναυτιλίας μας.....	»	42
• ΠΕΡΙΚΛΗ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ: Άντιμετώπιση των προβλημάτων με ρεαλισμό.....	»	43
• ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ: Περιμένοντας τις εξελίξεις.....	»	46
• ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ: Το λιμάνι του Πειραιώς και το μέλλον του.....	»	51
• ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ: Έπιστροφή τις ναυτικές μας ρίζες.....	»	54
• ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ: Τό Έλληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό.....	»	59
• ΝΙΚΟΥ ΜΙΛΕΛΗ: Some reflections on shipping.....	»	62
• ΝΙΚΟΥ ΚΟΛΛΑΡΟΥ: Περισυλλογή και ανασυγκρότηση.....	»	64
• ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ: Όταν... και ... όταν ο Έμπορος της Ναυτιλίας είναι φυσικός.....	»	66
• ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ: Ανατέλλοντας το 1991.....	»	67
• ΧΡΙΣΤΟΥ Γ. ΑΧΗ: Η ασφάλισης της Έλληνόκτητου Ναυτιλίας.....	»	69
• ΝΙΚΟΥ ΚΑΤΣΙΚΑΔΑΚΟΥ: Η Ναυτική Έκπαίδευση.....	»	71
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ: Ναυτιλία και περιβάλλον.....	»	78
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ: Τό πρόβλημα.....	»	81
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΤΣΑΠΡΑΛΗ: Λίγο από όλα.....	»	83
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση της δύναμης της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας.....	»	87
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Άνασκόπηση της ναυλαγοράς και της αγοράς των αγοραπωλησιών κατά τό 1990.....	»	111
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τά θαλάσσια άτυχήματα κατά τό 1990.....	»	121
• ΑΓΑΜΕΜΝ. ΜΑΝΤΙΚΑ: Άνασκόπηση των χρηματοοικονομικών εξελίξεων του 1990.....	»	126
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Η Παγκόσμια Ναυτιλία.....	»	129
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό δεκαπένθήμερο.....	»	137
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: English Supplement.....	»	155
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Η κίνηση των πλοίων.....	»	160

BERY

MARITIME INC.



BERY MARITIME INC. is an independent efficiently organized shipbroking company offering highly competitive and professional brokerage services to our international clientele.

Expert knowledge in container and multipurpose market.

Detailed experience in handy-size bulkcarrier trades.

Evaluation and presentation of shipping projects and freight opportunities.

Global coverage of acquisition opportunities in the newbuilding and second hand sale & purchase market.

Exclusive agents for high-speed passenger Catamarans of HARDING VERFT A/S Norway.

Νά θωρακίσουμε τή Ναυτιλία μας

Ἡ ξαφνική ἀλλαγὴ τοῦ σκηνικοῦ στὸν διεθνή ὁρίζοντα τὸν τελευταῖο καιρὸ ἔφερε πάλι ἐπιτακτικὰ στὴν ἐπιφάνεια τὴν ἐπανεξιλημμένως ἐκφρασθεῖσα ἀντίληψη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὅτι ὀφείλομε νά θωρακίσουμε τὴ Ναυτιλία μας ἔτσι ὥστε νά μπορεῖ νά ἀντιμετωπίζει χωρὶς κλυδωνισμοὺς καὶ τίς πλέον ἀπρόβλεπτες καταστάσεις πού ἀνατρέπουν μέσα σέ μιά νύκτα προγραμματισμούς, ἐκτιμήσεις, προοπτικές καὶ προσδοκίες μιά καὶ ὁ τόπος δέν μπορεῖ νά τῆς ἐξασφαλίσῃ συνεχὴ καὶ ἀπρόσκοπτη δουλειά, δέν εἶναι σέ θέση, δηλαδή, νά τῆς προσφέρει τὰ φορτία τὰ ὁποῖα διεκδικεῖ καὶ ἀποσπᾷ στὸ διεθνὲς θαλάσσιο ἐμπόριο κάτω ἀπὸ συνθήκες ἰδιαίτερα σκληροῦ καὶ πολλές φορές ἐξοντωτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Δέν εἶναι μόνον ἡ ἀπειλὴ τοῦ πολέμου στὸν Κόλπο, πού μπορεῖ νά ξεσπάσῃ ἀπὸ στιγμή σέ στιγμή μέ ἀνυπολόγιστες συνέπειες, πού ὁδήγησε στὴν ἀλλαγὴ τοῦ σκηνικοῦ. Εἶναι καὶ τὸ σύννεφο τῆς ἀνασφάλειας καὶ τῆς ἀβεβαιότητος πού ἔχει καλύψει ὁλόκληρο τὸν κόσμο.

Τί νά πρωτοσημειώσῃ κανεὶς;

Τὴν κατάστασιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας;

Τὴν ἀπερίγραπτη κατάστασιν πού ἐπικρατεῖ στὶς Ἀνατολικές χώρες;

Τὴν δραματικὴ θέσιν τοῦ τρίτου κόσμου;

Ἀσφαλῶς ἡ μικρὴ μας χώρα, μέ τὰ δικά της τεράστια προβλήματα, δέν εἶναι σέ θέσιν νά ἐπηρεάσῃ ἔστω καὶ κατ' ἐλάχιστον τίς ἐξελιξίσεις καὶ οὔτε μπορεῖ νά συμβάλῃ στὸ ξεκαθάρισμα τοῦ ὁρίζοντος. Ἐχει ὅμως τὴ δυνατότητα νά θωρακίσῃ τὴ Ναυτιλία της, πού ἐδῶ πού τὰ λέμε εἶναι τὸ ἀποκομμὲν της, πού μπορεῖ νά δίνει καὶ ὅταν ἀκόμη στερέψουν τελειῶς ὅλες οἱ ἄλλες πηγές.

Καὶ αὐτὸ εἶναι τὸ ζητούμενο γιὰ νά σταματήσει ἐπὶ τέλους ἡ Ναυτιλία μας νά τελεῖ συνεχῶς ὑπὸ τὴν δαμόκλειο σπάθη πού δημιουργοῦν ἐκάστοτε ἀστάθμητοι παράγοντες. Βεβαίως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία διαθέτει ἔνα πολὺ μεγάλο ἀποθεματικὸ πού συνιστοῦν ἡ διαχειριστικὴ ἱκανότητα καὶ ἐμπειρία, ἡ σωφροσύνη, ἡ εὐελιξία καὶ ἡ διεθνὴς ἀξιοπιστία τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Αὐτὸ τὸ ἀποθεματικὸ πρέπει νά ἐνισχύσουμε:

Μέ τὴν ἐξασφάλισιν ὀριακοῦ κόστους διαχειρίσεως.

Μέ τὴν ποιοτικὴ ἐπάρκεια τοῦ προσωπικοῦ γιὰ τὴ σωστή λειτουργία τοῦ πλοίου.

Μέ τὴν ἄρση κάθε ἐμποδίου — νομοθετικοῦ ἢ γραφειοκρατικοῦ.

Μέ τὴν προσαρμογὴ ὅλων ἀνεξαιρέτως στὶς νέες συνθήκες πού ἔχουν δημιουργηθεῖ διεθνῶς στὸν χώρο τῆς Ναυτιλίας.

Μέ τὴν ἐνίσχυση καὶ τὴ βελτίωση τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς.

Μέ τὴν δημιουργία ὅλων τῶν προϋποθέσεων πού ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴν οὐσιαστικὴ σύνδεση τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου μέ τὴν ἐθνικὴ του ἐδρα ὅπου θά μπορεῖ νά βρῖσκει ἀσφαλὲς καταφύγιον στοὺς ξέλους καιροὺς.

Μέ τὴν σθεναρὴ ἀπόκρουση — σέ συνεργασία καὶ μέ τίς ἄλλες κατ' ἐξοχὴν ναυτιλιακές χώρες — τῶν ἐκδηλουμένων ποικιλοτρόπως πρακτικῶν προστατευτισμοῦ ἀλλὰ καὶ τῶν ἐθνικῶν μέτρων, ὅπως ὁ ἀμερικανικὸς νό-

μος γιὰ τὴν προστασία ἀπὸ τὴ ρύπανση πού προέρχεται ὅμως μόνον ἀπὸ τὰ πλοῖα καὶ ὄχι καὶ ἀπὸ τίς χερσαῖες πηγές.

Μέ τὴν ἐπίσης σθεναρὴ διεκδίκηση τοῦ μεριδίου πού δικαιούται ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μέ τὸ ἀλιβερίσι «σοῦ δίνω, μοῦ δίνεις» πού γίνεται στὰ πλαίσια τῆς ΕΟΚ.

Ἀποδείχθηκε ἤδη ὅτι οἱ περιστασιακές καὶ ἀποσπασματικές προσπάθειες γιὰ τὴ συμπίεση τοῦ κόστους ὑπῆρξαν ἀναποτελεσματικές καὶ δέν ὁδήγησαν στὸν στόχο πού ἐπιδιώκονταν μέ αὐτές, δηλαδή στὸν ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων. Δέν ἔλυσαν τὸ πρόβλημα, δέν ἐξασφάλισαν ὀριακὸ κόστος διαχειρίσεως. Χρειάζεται, συνεπῶς κάτι ἄλλο, χρειάζεται ἓνα νέο θεσμικὸ πλαίσιο, τὸ ὁποῖο θά προβλέπει μόνον ὀρισμένες καὶ συγκεκριμένες ἀπαγορεύσεις πού ἀφ' ἐνός θά ἐξασφαλίζουν ἀπολύτως τὸν ἐνυπόθηκο δανειστή καὶ ἀφ' ἑτέρου θά δίνουν στὸν ναυτιλιακὸ ἐπιχειρηματία τὴν εὐχέρεια νά ἐπανδρώνῃ τὸ πλοῖο του κατὰ τὸν τρόπο πού αὐτὸς γνωρίζει καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλον καὶ φυσικὰ στὰ πλαίσια τῶν οἰκείων διεθνῶν συμβάσεων καὶ ἀπαιτήσεων καὶ νά κινεῖται γενικῶς καὶ νά δρᾷ μέ τὴν ταχύτητα καὶ τὴν ἐλευθεριότητα πού ἀπαιτεῖ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση χωρὶς τίς σημερινές — καὶ γιὰ ψύλλου πῆδημα ἀκόμη — παρεμβάσεις τῆς διοικήσεως.

Χρειάζεται ἀκόμη μιά νέα ἐντελῶς συλλογικὴ σύμβαση, ἀπλή, ρητὴ καὶ ξεκάθαρη, χρειάζεται ἐπίσης ἓνας νέος κανονισμὸς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας προσαρμοσμένος στὶς σημερινές συνθήκες τῶν πλοίων καὶ τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς πρακτικῆς, χρειάζεται νά ἐγκαταλειφθοῦν πρακτικές καὶ συνήθειες πού προκαλοῦν τριβές μεταξύ τῶν δύο κύριων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν — δέν εἶναι νοητὴ σήμερα, λόγου χάρι, ἡ διαφορετικὴ ἀποζημίωση λόγῳ ἀπολύσεως ἡ ὁποία εἶχε θεσπισθεῖ παλαιότερα λόγῳ τῆς βραδύτητας μέ τὴν ὁποία γινόταν ἡ παλιννόστηση τῶν ἀπολυομένων.

Χρειάζεται καὶ κάτι ἀκόμη: Χρειάζεται νά ἀντιληφθοῦμε ὅλοι ὅτι ἔχουν δημιουργηθεῖ νέες συνθήκες στὸν χώρο τῆς διεθνούς ναυτιλίας. Καὶ νά κάνουμε — ὅλοι — τίς ἀναγκαῖες προσαρμογές — δέν μπορούμε σήμερα νά χρησιμοποιοῦμε τίς μεθόδους (καὶ τὰ συνήματα) τῆς ἐποχῆς στὸ μεσοπολέμου.

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ἡ ποιοτικὴ ἐπάρκεια τοῦ προσωπικοῦ πού ἀπαιτεῖται γιὰ τὴ σωστή λειτουργία τοῦ πλοίου δέν μπορεῖ νά ἐξασφαλισθεῖ μόνον μέ τὴν ἐκπαίδευση, ὅσο ἄρτια καὶ ἂν εἶναι αὐτή. Χρειάζεται πρὶν ἀπὸ ὅλα ἡ καλὴ ἐπιλογή, χρειάζεται ἡ προσέλκυση στὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα ἱκανῶν καὶ φωτισμένων παιδιῶν. Ἀσφαλῶς χρειάζεται καὶ ἡ συστηματικὴ καὶ ἐπίμονη ἐκπαίδευση καὶ ἡ συνεχὴς μετεκπαίδευση, πρωτίστως ὅμως ἐπείγει ἡ ἐπιλογή, ἡ προσέλκυση τῶν ἱκανῶν καὶ τῶν φωτισμένων παιδιῶν πού θά ἔλθουν στὴ Ναυτιλία γιὰ νά ἐξασφαλίσουν μιά ἰδιαίτερα ἀποδοτικὴ σταδιοδρομία. Γιὰ νά ἐπιτευχθεῖ ὅμως ἡ προσέλκυσή τους πρέπει προηγουμένως νά ἐξασφαλισθεῖ ὄχι μόνον ὅτι τὸ NAT θά ἐξυγιανθεῖ, ὅπως ἔχει ὑποσχεθεῖ ρητὰ ἡ Κυβέρνηση, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἐφεξῆς θά λειτουργεῖ μόνον γιὰ τοὺς ναυτικούς καὶ γιὰ κανέναν ἄλλον — οἱ νέοι

μας, πέρα από την αποδοτική σταδιοδρομία θέλουν να είναι εξασφαλισμένοι και για την περίοδο που θα έχουν εγκαταλείψει πλέον το επάγγελμα.

Η σημερινή Κυβέρνηση έδειξε πραγματικό ενδιαφέρον για τη Ναυτιλία και αυτό το ενδιαφέρον ο έφοπλισμός το ανταπέδωσε: Για πρώτη φορά έπεται από αρκετά χρόνια είχαμε τό έτος που πέρασε αύξηση της χωρητικότητας του υπό Έλληνική σημαία στόλου.

Δέν πρέπει όμως να υπάρξει έφησυχασμός. Όσα έκανε η σημερινή Κυβέρνηση για τη Ναυτιλία δέν ήταν εκείνα που όλοι ανέμεναν. Ασφαλώς ήταν αποφασιστικά βήματα οι ρυθμίσεις για την έναλλασσόμενη εκπαίδευση, τη σύνθεση και τη φορολογία των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας που όδήγησαν στην αποκατάσταση της έμπιστοσύνης. Τά δυσάρεστα όμως γεγονότα κυρίως των τελευταίων ημερών δημιουργούν ένα κλίμα άνησυχίας στην ναυτιλιακή κοινότητα. Καί αυτό πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα και από την Κυβέρνηση αλλά και από

όλα τά πολιτικά κόμματα. Είναι έπιτακτική ή ανάγκη να μής επεκταθεί περισσότερο ο σκεπτικισμός που ήδη επικρατεί.

Η άλλαγή του σκηνικού για την όποία μιλήσαμε στην αρχή καθώς και τά προβλήματα που δημιουργεί στη Ναυτιλία ή άπειλή του πολέμου στον Κόλπο και ή κακή κατάσταση της διεθνούς οικονομίας έχουν έπισημανθεί στα άρθρα των έπωνύμων ανθρώπων της Ναυτιλίας που συμμετέχουν στην έφετεινή ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών». Είναι όμως έμφανής και ή αίσιοδοξία ότι ή Ναυτιλία μας θά βγει και πάλι αλώβητη από τον δύσκολο δρόμο που δημιουργεί ή συγκυρία για να συνεχίσει την άνοδική της πορεία, αυτό όμως δέν σημαίνει ότι πρέπει να την αφήσουμε χωρίς τη θωράκιση που χρειάζεται για να μής βολοδέρνει κάθε φορά κάτω από κάποια δαμόκλειο σπάθη.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 60 ΧΡΟΝΩΝ

Μέ την έκδοση του σημερινού τεύχους τά «Ναυτικά Χρονικά» συμπληρώνουν 60 χρόνια ζωής.

60 χρόνια από την ήμέρα που ο άείμνηστος ιδρυτής τους, Δημήτριος Ν. Κωττάκης, προλογίζοντας την πρώτη έκδοση του Ιανουαρίου 1931, σημείωνε μεταξύ άλλων στο άπαράμιλλο εκείνο άρθρο του ΕΡΧΟΜΕΘΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ.

«Έρχομεθα προς την θάλασσα, διά να άναχθώμεν πηλίστιοι εις τό άνοικτόν πέλαγος της έρεύνης του συνεχιζόμενου από των άπωτάτων χρόνων των άφρογεννήτων θρύλων έλληνικού θαύματος: Του θαύματος της ναυτιλιακής του Έλληнос έπιχειρηματικότητας».

Πέρασαν 60 χρόνια από τότε και οι παραπάνω σκέψεις του μέντορα της Έλληνικής Ναυτιλίας άποδείχθηκαν προφητικές, καθώς τά «Ναυτικά Χρονικά» στην έξηντάχρονη πορεία τους ευτύχησαν να καταγράψουν την εξέλιξη του «θαύματος της ναυτιλιακής του Έλληнос έπιχειρηματικό-

τητος» και να συντελέσουν στη δημιουργία της μεγάλης μας Ναυτιλίας.

Τό γεγονός ότι ή 60χρονη επέτειος του έκδοτικού μας έργου βρίσκει την Έλληνικής ιδιοκτησίας ναυτιλία στη πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων, άποτελεί τη καλύτερη άνταμοιβή των μακρόχρονων και έπίμοχθων προσπαθειών μας και μās δίνει κουράγιο να συνεχίσουμε μέ τον ίδιο ζήλο τό έργο μας.

Εύχαριστούμε θερμά τους πολλούς ευγενείς και άνεκτίμητους συνεργάτες μας, μόνιμους και άλλους, οι όποιοι προσέφεραν τίς βαθιές τους γνώσεις και έπλούτισαν τίς σελίδες του περιοδικού, καθώς και τους πολυπληθείς άφοσιωμένους άναγνώστες και φίλους στη μεγάλη έλληνική ναυτιλιακή οικογένεια, μέσα στην όποία, τά «Ναυτικά Χρονικά» φυτεύθηκαν, ρίζωσαν και βλασταίνουν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Γιά την Έπέτειο των 60 χρόνων λάβαμε μέχρι σήμερα τους ακόλουθους χαιρετισμούς:

ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ ΤΟΥ ΚΟΜΜΙΤΗ κ. ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στην λαμπρή τους σταδιοδρομία, δέν έπαιξαν μόνο τον ρόλο του ειδικευμένου, καλού επαγγελματικού περιοδικού για την Ελλάδα. Ό ιδρυτής και έμπνευστής τους Μήτσος Κωττάκης δέν ήταν μόνο ο άριστος ειδικός έκδότης για χάρη και χρήση της Ναυτικής μας οικογένειας. Σπάνια άκόμη και στην ιστορία μιάς τόσο ιδιάζουσας δύναμης όπως ή Ναυτιλία, παρουσιάστηκε τέτοια μορφή σαν τον Μήτσο Κωττάκη.

Μου έκαναν προσωπικά, έντύπωση μεγάλη, ή άγάπη, ή φοσίωση, πίστη άκράδαντη αλλά και ή συνέχεια και συνέπεια του ανθρώπου. Τό μεγαλύτερο όμως χαρακτηριστικό του ήταν για μένα ο άνιδιοτελής του άγώνας για κείνο που άγαπούσε και πίστευε. Αυτό που κι έμεϊς άγαπούμε και πιστεύουμε, την Ναυτική Οικογένεια την Έλληνική Έμπορική

Ναυτιλία. Μ' αυτή την έμπνευση τά «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν τό έργο τους.

Γι' αυτό όλοι έμεϊς τ' άγκαλιάζουμε και τους ευχόμαστε συνεχή έπιτυχία μέ τους άξιους κληρονόμους της ιερής αποστολής τους, Δημήτρη Ρήγα-Κωττάκη και Τάκη Τσαπραλή.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε κ. ΓΙΑΝΝΗ ΓΚΟΥΜΑ

Η Έπέτειος των Έξήντα χρόνων από την έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» είναι γεγονός στην εξέλιξη του Έλληνικού Τύπου και σταθμός στη Νεότερη Ιστορία της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» και ο Ιδρυτής τους, ο άείμνηστος Δημήτριος Κωττάκης, από τίς πρώτες δεκαετίες του αιώνα παρακολούθησαν και κατέγραψαν μέ στοργή και ευθύνη,

τήν πορεία του Έλληνικού Πλοίου και τη ζωή του Έλληνα Ναυτικού.

Πίστεψαν μέ πάθος στον ρόλο της Ναυτιλίας και έδωσαν μάχες για να την φέρουν στο επίκεντρο της ζωής του τόπου.

Οι Ευχές του Ναυτιλιακού Κόσμου συνοδεύουν την περαιτέρω πορεία τους.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε. κ. ΓΕΩΡΓΙΟ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟ

Τόν Ιανουάριο 1991 τά «Ναυτικά Χρονικά» κλείνουν 60 χρόνια ακριβώς από τότε που εξέδόθησαν για πρώτη φορά. Σέ όλο αυτό τό διάστημα ήταν συνεχώς στην πρώτη γραμμή για να στηρίξουν τις θέσεις της ελληνικής ναυτιλίας.

Δέν είναι δυνατόν να υπολογιστούν οι τεράστιες υπηρεσίες που προσέφερε και προσφέρει τό Περιοδικό αυτό στον τόπο μας. Αυτή τη στιγμή δέν είναι δυνατόν να ξεχάσει κανείς τον Ίδρυτή Δημήτριο Κωττάκη, τό θαρραλέο αυτό μαχητή και έναν από τους κυριώτερους συντελεστές στη δημιουργία της Μεγάλης Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας.

Στήν πολυτάραχη Ιστορία της ναυτιλίας μας, ο Κωττάκης ήταν πάντοτε παρών και ζούσε καθημερινά μέχρι την τελευταία του πνοή μέ τον παλμό της θάλασσας. Υποστήριζε μέ αντικειμενικότητα και πάθος τον πλοιοκτήτη και τον ναυτικό, όπου είχαν δίκιο. Ίδου τί έγραψε μετά την καταστροφή του ελληνικού εμπορικού στόλου κατά τον τελευταίο πόλεμο:

«Η θάλασσα μέ την όποian ο Έλλην έγαλουχήθη, ή θάλασσα τό άπέραντον αυτό πεδίοn της επιχειρηματικότητας της Έλληνικής Φυλής, άστείρευτος πηγή πλούτου, μάς καλεί και πάλιν. Υπόσχεται πολλά και μεγάλα εις τά αγαπημένα τέκνα της. Έρχόμεθα προς αυτήν γεμάτοι πίστιν επί τό μέλλον, επί τάς παραδόσεις και τά άπαραμίλλους ικανότητας του Έλληνος ναυτικού».

Ευτύχησε ο Κωττάκης να δει τά όνειρά του να πραγματοποιούνται και την ελληνική ναυτιλία να δοξάζεται.

Οι άγώνες του δέν πήγαν χαμένοι. Στους σημερινούς δύσκολους καιρούς, είναι παρήγορο ότι, άλλοι τώρα, ζυμωμένοι στη ναυτική δημοσιογραφία, μέ την θερμουργό και ακατάβλητη πίστη του «διδασκάλου» τους, ανέλαβαν την σκέπη που τους παρέδωσε εκείνος, μαζί μέ τις ευχές του.

Σ' αυτές ενώνουμε και τις δικές μας, ώστε τό «έργο» του, τά «Ναυτικά Χρονικά», να έχουν την συνέχεια που μόνο τά μεγάλα έργα επιτυγχάνουν.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ κ. ΣΠΥΡΟ Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗ

Μέ τά «Ναυτικά Χρονικά» είμαστε σχεδόν συνομήλικοι. Γνωριστήκαμε σέ ηλικία 17 χρονών.

Έγώ περπατούσα στην Ακτή Μιαούλη πηγαίνοντας στο μέγαρο Βατή, όπου βρισκόταν τό Κ.Λ.Π.

Έτοιμαζόμουν για τό πρώτο μου μεγάλο μπάρκο μέ τό «Μακεδονία» του Παπαδάκη.

Είδα τό περιοδικό κρεμασμένο σέ ένα περίπτερο.

Τήν άλλη μέρα, προτού μπω στο πλοίο που ήταν πρυματσόμενο στα Καρβουνιάρικα, άγόρασα τά «Ναυτικά Χρονικά».

κά». Από τότε τά διαβάζω συνέχεια, όπου κι αν βρίσκομαι. Εύχομαι στα «Ν.Χ.» μακροημέρευση και κάθε επιτυχία στο δύσκολο έργο τους για τό καλό της Ναυτιλίας, των ανθρώπων της, και του τόπου.

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΓΕΩΡΓΙΟ Μ. ΠΑΤΕΡΑ

Είμαι βέβαιος διά την επιτυχίαν όπως πάντοτε, της προσπάθειάς σας, επί της συμπληρώσεως 60 ετών από της εκδόσεως των «Ναυτικών Χρονικών». Του περιοδικού τό όποιον μέ ανυπομονησία αναμένει όποιος ζει ή ασχολείται έστω και εκ του περιγυρου με την Ναυτιλία.

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΝΙΚ. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟ — ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ

Σας εύχομαι κάθε επιτυχία εις την εκδόσιν σας, επί τη επετείω των 60 ετών κυκλοφορίας των «Ναυτικών Χρονικών».

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΓΙΩΡΓΗ ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟ

Από τότε που κατάλαβα τον κόσμο, περίμενα κάθε δεκαπέντε μέρες, τό περιοδικό μέ τά γαλανόλευκα χρώματα της Πατρίδας. Αργότερα, στη ξενιτιά, κατάλαβα, πως πέρα από τό συμβολισμό των εθνικών μας χρωμάτων, του Αιγαίου μας, των νησιών μας, και των κυμάτων που γαλουχήθηκαν οι ήρωές μας και γράφτηκε ή Ιστορία μας, τό ξώφυλλο των «Ναυτικών Χρονικών» έφερνε ένα άλλο μήνυμα: Οι άσπρες του γραμμές μέσα στο γαλάζιο του πλαιοιο ήταν, και είναι, οι όρόμοι, οι άρρηκτοι δεσμοί που ενώνουν εμάς τους Έλληνες της διασποράς και τους ναυτικούς μας μέ την Πατρίδα, μέ τη Ναυτική Ίδέα από όπου εκπορευτήκαμε.

Μέσα στις σελίδες τους, οι δύο ιεραπόστολοι της Έλληνικής Ναυτοσύνης, ο Πέτρος και ο Παύλος (ο Δημήτρης Κωττάκης και ο Ανδρέας Λαιμός) κηρύττανε μέ λόγια φλογερά, εμπνευσμένα και ανεπανάληπτα την Πίστη στην Έλληνική Ναυτιλία και τους δημιουργούς της. Για τά εξήντα χρόνια των «Ναυτικών Χρονικών» τό μήνυμα του Ευαγγελισμού είναι τό πιο ταιριαστό και τό πιο επίκαιρο: «Χαίρε, ή Ναυτιλία μετά Σου».

Ένα από τά κηρύγματα των «Ναυτικών Χρονικών» είναι τό πιο σημαντικό σήμερα και πρέπει να αναφερθεί ιδιαίτερα στην πανηγυρική επέτειο:

Η σταυροφορία για τη διατήρηση του πραγματικού «γνήσιου δεσμού» μέ την προσέλευση των νέων στο ναυτικό έπάγγελμα. Σταυροφόροι όμως δέν έρχονται μόνο μέ την Πίστη· πρέπει να ξέρουν πως όταν γυρίσουν απ' τη σταυροφορία τό Κράτος θα τους κυττάξει και θα τους προσέξει μέ άριστη περίθαλψη και καλή σύνταξη. Πρέπει επίσης προτού να ξεκινήσουν να δούν από τό Κράτος πως είναι οι ξεχωριστοί, οι διαλεγμένοι οι επίλεκτοι.

Αυτό θα γίνει μόνο όταν οι κυβερνήτες μας κατανοήσουν την αξία της ναυτοσύνης. Δέν είναι τυχαίο τό ότι τό πρώτο σωστό μέτρο (για τη ναυτική εκπαίδευση) πάρθηκε από κυβέρνηση στην όποια πρωθυπουργός ήταν άνθρωπος που έζησε τά πολλά του χρόνια στη θάλασσα. Άς ελπίσουμε πως θα ακολουθήσουν τά άλλα, τά πολλά άλλα που χρειάζονται για τους Ναυτικούς μας για να γίνουν πολλά Έλληνικά πλοία σύγχρονα και συναγωνιστικά.

Και κάτι άλλο άκόμα: Άς έχουμε τά μάτια μας και τη ψυχή μας πάντα άγρυπνα και πάντα προσηλωμένα στα νησιά μας, στο συμβολισμό των «Ναυτικών Χρονικών», στο γαλάζιο μέ τις άσπρες γραμμές που μάς ενώνουν μ' αυτά και μέ τους

ναυτικούς μας, μέ τις παραδόσεις μας. "Ας θυμόμαστε πώς στην Εύρωπη και στη ξενιτιά προκόψαμε όχι από την Εύρωπη αλλά από τις παραδόσεις μας και την πίστη στη ναυτιλία και τη ναυτοσύνη που κουβαλήσαμε μαζί μας. Αυτή τη Κιβωτό να φυλάξουμε σαν τα μάτια μας, αυτήν που κάθε δεκαπέντε μέρες θα μας θυμίζουν όσο ζούμε και μετά στα παιδιά μας τα «Ναυτικά Χρονικά».

Καλή χρονιά...

ΑΠΟ ΤΟΝ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟ

Εύχομαι στα «Ναυτικά Χρονικά» που κλείνουν 60 χρόνια δυναμικής παρουσίας στο ναυτιλιακό χώρο, να συνεχίσουν τη μακροχρόνια προσφορά τους στην ανάπτυξη των προβλημάτων και την ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας, καταξιώνοντας έτσι το έργο του Ίδρυτού τους Δημ. Κωττάκη.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ, κ. ΝΙΚΟΛΑΟ ΚΟΥΤΣΟ

Τό Περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» γιορτάζει τα 60 χρόνια σύμπλευσής του με την Έλληνική Ναυτιλία.

Τά χρόνια αυτά παρακολούθησε δίπλα-δίπλα με τους Έφοπλιστές και τους Ναυτικούς μας την έντυπωσιακή πορεία της Ναυτιλίας μας, άλλοτε ανάμεσα από τους σκοπέλους και τους υφάλους των πολέμων και των κρίσεων, και άλλοτε στα γαλήνια νερά της ανθησης, της ανάπτυξης και της κερδοφορίας.

Με τη σωρευμένη πείρα των 60 χρόνων, τό ΓΠεριοδικό

συνεχίζει να εντοπίζει προβλήματα, να προτείνει λύσεις, να κρίνει ή να επαινεί, χωρίς να αποκλίνει από τις θέσεις και τα όράματά του, που θεωρώ ότι είναι:

— Ένας μεγάλος και σύγχρονος Έλληνόκτητος Στόλος με την Γαλανόλευκη να κυματίζει σε όλο και περισσότερα πλοία του.

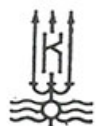
— Ίκανοί και σωστά εκπαιδευμένοι Έλληνες Ναυτικοί.

— Μία ενωμένη και όμοιοουσα Έφοπλιστική Οικογένεια, όπου η πείρα και η σωφροσύνη των παλαιότερων να συνδέεται και να συμπληρώνει τον ένθουσιασμό και τον δυναμισμό των νεωτέρων, έτοιμη να αξιοποιήσει σωστά τις προκλήσεις του παρόντος και του μέλλοντος.

— Ρεαλισμός και τόλμη στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της Ναυτιλίας μας από όλους τους φορείς.

Η Έθνική Τράπεζα της Ελλάδος παρακολουθεί κι αυτή από τη δική της σκοπιά την πορεία της Έλληνικής Ναυτιλίας, πρωτοπορώντας στον χώρο της Ναυτικής Πίστωσης, αφού πριν από 90 χρόνια ίδρυσε τό Κατάστημά της στο Λονδίνο, κυρίως για να εξυπηρετεί τις ανάγκες της Ναυτιλίας μας, και στη συνέχεια με τον ίδιο στόχο πριν από 30 χρόνια δημιούργησε την Διεύθυνση Ναυτιλιακών Έργων και τό εξειδικευμένο Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά.

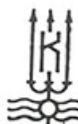
Δικαιωματικά λοιπόν, η Τράπεζά μας, ως πρόεδρος των Έλληνικών Χρηματοπιστωτικών Οργανισμών και παλαιός γνώριμος με τό χώρο της Ναυτιλίας, απευθύνει προς τα «Ναυτικά Χρονικά», τον πρότανη της Έλληνικής Ναυτικής Δημοσιογραφίας, τα πιο θερμά και εγκάρδια συγχαρητήρια για τό εξηντάχρονό τους και πολλές εύχες για τη συνέχιση του ωφέλιμου έργου τους.



ELKCO

MARINE CONSULTANTS (GR) LTD

- NAVAL ARCHITECTS, MARINE ENGINEERS, SHIP SURVEYORS, CONSULTING ENGINEERS.
- SHIP DESIGN, CONVERSIONS, SURVEYS, EVALUATIONS.
- SAFETY ENGINEERS.
- GREAT EXPERIENCE WITH ANNEX I & II OF MARPOL 73/78.
- SPECIAL PROJECTS.
- SALVAGE OPERATIONS.
- MARINE SOFTWARE.
- AMOS: THE MAINTENANCE STANDARDS.
- COMMERCIAL REPRESENTATIVES.
- MARINE EQUIPMENT.
- METAL SPRAYING PLANT AND MATERIALS.



PABROCO

TECHNICAL SERVICES INC.



have pleasure in informing you that they have been appointed the exclusive agents for:

BAZAN ENGINES - SPAIN

Offering

- great potential in ship building • ship repair • manufacturing of engines and turbines of excellent quality, low prices and quick service.

Engines

Range

BAZAN - M.A.N. : 20/27, 23/30, 28/32, 40/45 and 40/54A

BAZAN - M.T.U. : 362, 396 and 956

Contact **ELIAS L. KYRATSOS M.Sc.** at

ELKCO MARINE CONSULTANTS (GR) LTD

7b SACHTOURI STR. 185 36 PIRAEUS GREECE
TEL: 4181029 TELEX: 24 0079 ELKO GR FAX: 4181725

Ἡ Ναυτιλιακή Ὑποδομή

Τοῦ Γεν. Γραμματέα ΥΕΝ κ. ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ

Σπάνια διατυπώνεται ἀναφορά στήν ναυτιλιακή ἀνάπτυξη τῆς χώρας χωρίς νά γίνει ταυτόχρονα εἰδική μνεία τῆς Ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς καί τῆς θεμελιώδους ἀξίας τῶν λειτουργιῶν τῆς.

Ἡ διαχρονική καί σχεδόν ... πάνδημη ἀναγνώριση τῆς σημασίας τῆς δέν φαίνεται νά εἶχε ἰδιαίτερη πρακτική ἐπιρροή στήν ἀνάπτυξή τῆς, ὅπως ἀποδεικνύει τό σημερινό τῆς ἐπίπεδο, τό ὕψος τοῦ ὁποῖου μποροῦν νά βεβαιώσουν οἱ σχετικές ὁδυνηρές ἐμπειρίες πάντων τῶν «παροικούντων καί κοπιώντων» εἰς τόν Ναυτιλιακό Πειραιᾶ.

Δέν σκοπεύομε λοιπόν μέ τίς γραμμές αὐτές, νά προσθέσουμε ἕναν ἀκόμη ὑπέρ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς λόγο στήν στιβάδα τῶν ὑπαρχόντων.

Θά ὑπενθυμίσαμε μόνο, ὅτι ὁ προγραμματικός λόγος τοῦ κόμματος πού κυβερνᾷ ἔχει ἀναγάγει τήν ὑποδομή σέ ἕνα ἀπό τοὺς κεντρικούς ἀξονες τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς του. Προκύ-



πτει κατά συνέπεια καί ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἡ ὑποχρέωση μιᾶς συνολικῆς καί στό πεδίο αὐτό παρέμβασης τοῦ ΥΕΝ.

Ἡ παρέμβαση αὐτή μπορεῖ καί πρέπει νά ἐπιχειρηθεῖ καί θά ἐπιχειρηθεῖ ἡ τουλάχιστον θά ἀρχίσει κατά τό τρέχον ἔτος.

Εἶναι βέβαια πασίγνωστες καί γιὰ τό κοινά πιστεύομε ἀποδεκτές οἱ πολ-

λαπλές δυσχέριες τοῦ ἐγχειρήματος. Δυσχέριες, πού ἐπαυξάνει ἡ παρούσα δυσμενέστατη συγκυρία, κεντρικό στοιχεῖο τῆς ὁποίας εἶναι ἡ ἔλλειψη τῶν ἀναγκαίων οἰκονομικῶν μέσων.

Παρά τό γεγονός αὐτό τό ἐγχεῖρημα πρέπει νά γίνει καί ἡ παρέμβαση νά ἐπιτύχει. Γιατί ἀπό τήν ἐπιτυχία τῆς ἐξαρτᾶται κατά κύριο λόγο ἡ ἐπίτευξη δύο βασικῶν στόχων κάθε σύγχρονης Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.

Ὁ πρῶτος ἀπό αὐτούς εἶναι ἡ μείωση τῆς ἐξάρτησης τῶν ἀδήλων συναλλαγματικῶν πόρων τῆς χώρας ἀπό τό ἐκάστοτε μέγεθος καί τήν οἰκονομική κατάσταση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καί ὁ δεύτερος, ἡ μετατροπή τοῦ Πειραιᾶ σέ διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τό τελευταῖο αὐτό θά ἐξακολουθεῖ νά εἶναι ἕνα ἀνεδαφικό ἑλληνικό ὄνειρο, ὅσο χρόνο οἱ λειτουργίες τῆς Ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς τῆς χώρας βρίσκονται στό σημερινό τους ἐπίπεδο.



Link Maritime Enterprises S.A.

- **chartering**
- **contracting**
- **sale & purchase**

91 Akti Miaouli - Piraeus

Phones : 4523444/4514467/4523691-2/4524245
Telexes - chartering : 21 1186/21 1260-1-2-3 LME GR
S & P : 21 1582 LME GR

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΝΑΡΑ, Προέδρου Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία που είναι ένας από τους σημαντικότερους κλάδους της Έθνικής Οικονομίας — ως σημειωθεί ότι μόνον τό 1990 τό εισ-
ρευσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ξεπέ-
ρασε τά 1,8 δισεκ. δολάρια — είναι
ευαίσθητη καί επηρεάζεται τά μέγιστα
από πολλούς καί αστάθμιτους παρά-
γοντες.

Η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία
στερούμενη τών δυνατοτήτων νά απα-
σχοληθεί σέ εθνικές μεταφορές αφού ή
Ελλάδα σάν μικρή χώρα καί μέ περιορι-
σμένη παραγωγή πρώτων καί βιομηχα-
νικών υλών δέν δύναται νά τής εξασ-
φαλίσει προϊόν μεταφοράς, αναγκα-
στικά αναζητά τό αντικείμενο τών δρα-
στηριοτήτων της στόν διεθνή χώρο.
Κατά συνέπεια, οι διακυμάνσεις τής
πορείας τής ναυτιλίας μας εξαρτάται σέ
σημαντικό βαθμό από τούς δείκτες που
επηρεάζουν τήν παγκόσμια οικονομία
καί πιά συγκεκριμένα, τό διεθνές εμπό-
ριο.

Ο διεθνής χαρακτήρας τής Έλληνι-
κής Ναυτιλίας τήν φέρνει αντιμέτωπη
μέ καταστάσεις αθέμιτου ανταγωνι-
σμού έξ' αὐτίας τών προστατευτικών
διατάξεων που έχουν υιοθετήσει αρκε-
τές χώρες υπέρ τών ναυτιλιών τους γε-
γονός που παρατηρείται ακόμη καί
στήν ΕΟΚ καθώς καί τίς γειτονικές μας
χώρες.

Αὐτός ὁ ἄνιστος ἀνταγωνισμός δη-
μιουργεῖ προβλήματα στό Ἑλληνικό
πλοῖο τό ὁποῖο εἶναι ὑποχρεωμένο νά
ἐφευρίσκει τρόπους γιά νά ἀνταπεξέλ-
θει σ' αὐτόν τόν στερούμενο τοῦ δόγ-
ματος «Free and Fair Competition»
ἀνταγωνισμό. Μέσα σ' αὐτούς τούς
τρόπους εἶναι καί ἡ νηολόγηση τών
πλοίων σέ σημαίες που ἐπιτρέπουν τήν
οικονομικότερη ἐκμετάλλευσή του, μέ
κυριότερους ἄξονες τήν συμπίεση τών
ἐξόδων τής σημαίας πρὸς τά κάτω καί



τήν εὐελιξία στίς συνθέσεις. Πρόσφατα
καί ἡ Ἑλληνική Κυβέρνηση ἔστω καί
καθυστερημένα συνειδητοποίησε αὐτά
τά πράγματα καί μέ εὐνοϊκότερες δια-
τάξεις φορολογίας καί συνθέσεων προ-
σπαθεῖ νά διευκολύνει τό Ἑλληνόκτη-
το πλοῖο γιά νά ἐπανακάμψει στήν Ἑλ-
ληνική σημαία. Τά πρώτα θετικά ἀπο-
τελέσματα τά εἶδαμε ἤδη μέ τήν ὑψω-
ση τής Ἑλληνικῆς σημαίας σέ περίπου
1,5 ἑκατομμύριο κόρους (στοιχεῖα
NEE) κατά τό τελευταῖο τρίμηνο τοῦ
1990. Θέλουμε νά πιστεύουμε ὅτι αὐ-
τή ἡ ἐπιστροφή θά συνεχισθεῖ.

Τήν Ἑλληνική ὁμως Πλοιοκτησία ἀ-
πασχολεῖ ἀνησυχητικά καί τό θέμα τής
ἐξευρέσεως ἱκανῶν καί μέ σύγχρονες
γνώσεις στελεχῶν τόσο γιά τά πλοῖα ὅ-
σο καί γιά τά γραφεῖα. Ἐχομε καί ἄλλο-
τε ἐπισημάνει ὅτι:

**«Ἑλληνική Ναυτιλία μέ ἄλλοθενεῖς
δέν εἶναι δυνατό νά ὑπάρξει»**

Ἐνα θετικό βῆμα ἐγινε ἤδη ἀπό πέ-
ρυσιν, ὅταν πλέον παρά τίς ἀντιξοότη-
τες κατορθώθηκε (καί αὐτό πρέπει νά
ὁμολογήσουμε ὀφείλεται στόν Ὑ-
πουργό Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀρ.
Παυλίδην), νά λειτουργήσει τό σύστημα
«Ἐναλλασσόμενης Ἐκπαίδευσης —
Sandwich Courses» τό ὁποῖο ὁμως
θέλει πολλά ἀκόμη νά γίνουν γιά νά δε-
χτοῦμε ὅτι τό θέμα τής ἐπάρκειας καί ἡ

κανότητας τών στελεχῶν ἐξασφαλίζε-
ται.

Πολύ ἐπιγραμματικά θά ἀπαριθμήσω
μερικά ἀπό αὐτά που πρέπει νά γίνουν.

— Ἀποτελεσματικότερη προπαγάν-
δα καί κίνητρα γιά προσέλκυση νέων ὑ-
ψηλῶν δυνατοτήτων στό ναυτικό ἐ-
πάγγελμα.

— Ἀναμόρφωση ὕλης καί προγραμ-
μάτων στήν ναυτική ἐκπαίδευση.

— Ὑιοθέτηση τοῦ συστήματος (ἀρχι-
κά σάν «Pilot») παραγωγῆς ἀξιωμα-
τικῶν συνδυασμένης εἰδικότητος Poly-
valent Officer, Multi - purpose Offi-
cer, Maritime Officer κλπ.

— Ἀπελευθέρωση καί ἐκσυγχρο-
νισμός τής μετεκπαιδεύσεως τών Ἀξιω-
ματικῶν μέ συμμετοχή στόν καταρτι-
σμό τών προγραμμάτων καί χορηγήσε-
ως τών διπλωμάτων ὄλων τών φορέ-
ων Πλοιοκτησίας, Ὑπουργείου, Ναυ-
τεργασίας κ.α.

— Δημιουργία κέντρων ἐκπαιδεύσε-
ως (Συγκέντρωση Σχολῶν σέ 2,3 μέ-
ρη) κ.α.

Ἐξ ἴσους προβληματίζουν τήν ναυτι-
λιακή ἐπιχείρηση οἱ χαμηλῆς ποιότητας
τηλεπικοινωνιακές ὑπηρεσίες τής χῶ-
ρας οἱ ὁποῖες ἀποστεροῦν καί τήν χῶ-
ρα ἀπό εἰσροή πολύτιμου συναλλάγμα-
τος. Δέν μπορεῖ νά συνεχισθεῖ ἄλλο
αὐτή ἡ ἀπαράδεκτη κατάσταση καί ἡ
Πλοιοκτησία εἶναι ὑποχρεωμένη νά ἀ-
ναλάβει πρωτοβουλίες διότι ὁ χρόνος
ἀναμονῆς συμπληρώθηκε. Θά θυμίσω
ὅτι τό ΝΕΕ τό καλοκαίρι ξεκίνησε μέ
τόν ΟΤΕ καί σέ συνεργασία μέ τό ΥΕΝ
κοινή προσπάθεια γιά ἀμειψή ἀντιμετώ-
πιση τοῦ προβλήματος καί εἶχαμε πι-
στέψει ὅτι μέχρι τό τέλος τοῦ 1990 θά
εἶχαμε μιά πρώτη ἀπόδειξη τής προθέ-
σεως τοῦ ΟΤΕ, μέ τήν ἐγκατάσταση
μερικῶν χιλιάδων (ἔως 5.000) εἰχε λε-
χθεῖ τηλεφῶνων νέας ὑψηλῆς τεχνο-
λογίας ψηφιακῆς δομῆς καί θά εἶχαν

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

δημιουργηθεί οι εταιρίες ΟΤΕ — 'Ιδιω-
τών για την Κινητή Τηλεφωνία. "Όμως
αυτά όλα έμειναν στα χαρτιά προς απο-
γοήτευση όλων μας.

Η δυσχερής κατάσταση του ΝΑΤ έ-
πίσης αποτελεί μείζον πρόβλημα για
την 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία, διό-
τι είναι στοιχείο που αποθαρρύνει την
προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγ-
γελμα και δημιουργεί προβληματισμό
στήν πλοιοκτησία. 'Ο ναυτιλακός χώ-
ρος διακατέχεται από έντονη ανησυχία
για την εξέλιξη της υποθέσεως του
ΝΑΤ και παρά τις όμολογουμένως υπε-
ράνθρωπες προσπάθειες του νέου 'Υ-
πουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας να έ-
ξεύρει λύση θεωρώ ότι εκεί που έχουν
φθάσει τα πράγματα είναι πλέον ανάγ-
κη ο Δημόσιος Προϋπολογισμός να έλ-
θει άρωγός για να καλύψει τις ανάγκες
για τις οποίες δεν επαρκούν τα έτήσια
έσοδα του Ταμείου.

Φυσικά οι προσπάθειες για την απο-
τελεσματική έξυγνείωση του ΝΑΤ δεν
πρέπει να εγκαταλειφθούν, τό αντίθε-
το μάλιστα να έντατικοποιηθούν και ύ-
πεύθυνα όλοι οι φορείς να βοηθήσουν
γι' αυτό, όμως μέχρι της πλήρους έξυ-
γιάνσεώς του ή Πολιτεία πρέπει να με-
ριμνά ώστε οι παλαιμαχοί ναυτικοί που
τόσα έχουν προσφέρει να μην στερη-
θούν τις συντάξεις τους.

'Αναφορικά με την νέα χρονιά οι
οίωνοι δεν είναι τόσο ευνοϊκοί και του-
πο διότι:

Τό σοβαρό πρόβλημα του Περαικού
δεν έχει λήξει και κανείς δεν ξέρει τί
μās επιφυλάσσει τό μέλλον, πάντως έ-
να είναι γεγονός ότι ή ναυτιλία έχει ά-
μεσα πληγεί ήδη από την άλματώδη
αύξηση των καυσίμων και είναι δύσκο-
λο νά την αντιμετωπίσει.

Η δυτικά του 'Ατλαντικού μεγάλη
και σημαντική σέ μεταφορές χώρα των
ΗΠΑ με τον τελευταίο νόμο του Unli-
imited Liability σέ περίπτωση περιστα-
τικού ρυπάνσεως που ψηφίστηκε τον
περασμένο 'Ιούνιο παρά την διεθνή
πίεση για μή ψήφιση, συσσωρεύει νέα
προβλήματα στο πλοίο και κάνει τη
ναυτιλιακή επιχείρηση οικονομικά ανί-
σχυρη για νά καλυφθεί ασφαλιστικά για
περιστατικά ρυπάνσεως με συνέπεια νά
προβληματίζεται για νά συμμετάσχει σέ
μεταφορές στην κατά τά άλλα δελεα-
στική αυτή αγορά των ΗΠΑ.

'Επιπρόσθετα υπάρχει στόν όρίζοντα
και πρόθεση σχεδόν όλων των χωρών
νά αλλάξει ο γνωστός τύπος του Δεξα-
μενόπλοιο με πλοία περισσότερο προ-
στατευμένα σέ περίπτωση συγκρούσε-
ως ή προσαράξεως και ήδη υπάρχει ή
'Αμερικανική απαίτηση για Double
Bottom/ Skin / Sides Vessels.

'Ο IMO πρόσφατα αποδέχθηκε την ά-
νάγκη νά υπάρξουν στο μέλλον τέτοια
πλοία και έχει ξεκινήσει τις σχετικές
διαδικασίες για υποβολή προτάσεων ή
εναλλακτικών λύσεων πλοίων με πε-
ρισσότερη εξασφάλιση συγκρατήσεως

του φορτίου σέ περιστατικά προσαρά-
ξεως — συγκρούσεως. Η επικρατέστε-
ρη αυτή τη στιγμή είναι ή πρόταση της
'Ιαπωνίας για εναλλακτική λύση αντί
Double Bottom Middle Deck όποτε
πάλι όλη ή χωρητικότητα του πλοίου
θά είναι έκμεταλλεύσιμη.

Μηνύματα όχι εύχάριστα έρχονται ά-
πό διεθνή κέντρα ναυλώσεων για την
υπαρξη ναύλων ιδιαίτερα για τά πλοία
ξηροϋ φορτίου, τά όποια άρκετά μās
προβληματίζουν δεδομένου ότι ακόμη
είναι νωπή ή κακή έμπειρία από την
πρόσφατη μεγάλη ναυτιλιακή κρίση
της περασμένης δεκαετίας που υποδι-
πλασίασε τον 'Ελληνικό 'Εμπορικό
Στόλο και έδημιούργησε μαρasmus στην
'Ακτή Μιαούλη του Πειραιά.

"Όμως ή άπαισιοδοξία δεν είναι στοι-
χείο θετικό για τό μέλλον της 'Ελληνι-
κής 'Εμπορικής Ναυτιλίας και κάτι τέ-
τοιο δεν θά ήθελα νά δημιουργήσω με
την ανάπτυξη των παραπάνω στοι-
χείων, τό αντίθετο μάλιστα, νά κάμω
τούς πλοιοκτήτες κοινωνούς όρισμέ-
νων δυσμενών παραγόντων, ώστε με
μελέτη, σύνεση και επιχειρηματική διο-
ρατικότητα, που διαθέτει σέ ύψηλό
βαθμό ο 'Ελληνας επιχειρηματίας της
θάλασσας, νά ξεπεράσουν τις δυσκο-
λίες και νά συνεχίσει ή Ναυτιλία την ά-
νοδική της πορεία για τό καλό όλων
μας.

Γ. ΛΑΝΑΡΑΣ



MEDOV
FOR
OVER 40 YEARS
IN THE
SERVICE OF
INTERNATIONAL
SHIPPING



PRESIDENT: FORIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES-G.A. STATHOPOULOS

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

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

Paid Up Capital Lire 750.000.000

Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

ΕΛΛΗΝΟΓΑΛΛΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ Α.Ε.



ΚΑΙ ΤΩΡΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 16



Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΠΟΡΤΟ ΛΕΟΝΕ) ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΕΙ ΤΟ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΤΟΥ

**Δεν είναι απλά μία ακόμη Τράπεζα ...
Οι πελάτες μας το ξέρουν.
Ελάτε να μας γνωρίσετε.**



PATERAS BROTHERS LIMITED



SAILING SHIP «V. PATERAS» MANAGED BY THE 6 BROTHERS 1906

HAPPY NEW YEAR

'Ανανεωμένη αλλά και γνώριμη πορεία για τή νέα δεκαετία

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου του Κομμίτη

Γράφονται τούτες οι γραμμές στο δελτίο του 1990 και στην ανατολή — στο ξεκίνημα της νέας δεκαετίας, πού θα είναι, νομίζω, δεκαετία δύσκολη αλλά και δημιουργική. Θα γραφούν νέες σελίδες στη θαλασσινή δουλειά. Θα κατακτηθούν νέοι όριζοντες.

Αλλά θα αναζητηθούν και πάλι, για να αναβιωθούν και να περπατηθούν ξανά, παλιά, γνώριμα, δοκιμασμένα μονοπάτια. Μονοπάτια πού οδήγησαν στο μεγαλείο και τη μεγαλωσύνη της ναυτιλίας μας.

Στά χρόνια πού πρόσφατα διανήθησαν, ασχοληθήκαμε — και σωστά — με την αλλαγή στη μορφή της ναυτικής μας εκπαίδευσης. 'Επί χρόνια, μυαλωμένοι και έμπειροι συνάδελφοι έμελέτησαν τό τί πρέπει να γίνει, τώρα με τις νέες συνθήκες πού έχουν επιβληθεί και επικρατούν στο καινούργιο βαπόρι, στο τεχνολογικά εξοπλισμένο βαπόρι πού ταξιδεύει σήμερα τις θάλασσες. Πολύ σωστά, αναζητήθηκαν και έδρομολογήθηκαν οι νέοι κανόνες, τό νέο σύστημα της ναυτοπαιδείας μας. Συγχρόνως και εύτυχως, μαζί με τό νέο σύστημα, θυμηθήκαμε ότι ναυτοπαιδεία χωρίς πειθαρχία, χωρίς Ιεραρχία, καταλήγει σε ναυάγιο. Και έτσι έρχονται πίσω οι στολές των σπουδαστών, γιατί ή στολή είναι τό δημοκρατικό σύμβολο και όχι ή άσύδοτη ένδυμασία. 'Η στολή είναι πού Ισοπεδώνει πλούτη, σιδερώνει χαρακτήρες, φτερώνει τό ήθικό και έμπνέει.

Και πιστεύουμε όλοι ότι ή ναυτοπαιδεία μας, με τό έναλασσόμενο πρόγραμμά της, σχολή — βαπόρι, θα φέρει τά καλά της αποτελέσματα και



σύντομα θα περηφανευόμαστε και πάλι για τους σπουδαιούς και άξιους ναυτικούς μας, τους αύριανούς καπετάνιους και τους μεθαιριανούς καραβόκρηδες. Για να συνεχισθεί ή ναυτική δημιουργία μας.

'Αλλά τώρα πού τό ναυτεκπαιδευτικό μας σύστημα μπήκε στη σειρά του, άς δούμε τί έχουμε παραμελήσει.

Κατά τή γνώμη μου, δέν νοιαστήκαμε να συλλέξουμε τά παλληκάρια πού πρέπει να είναι οι σημερινοί σπουδαστές και οι αύριανοί καπετάνιοι. 'Ασχοληθήκαμε έλάχιστα ή καθόλου με τό να αναζητήσουμε τά παλληκάρια της θάλασσας. Ξεχάσαμε τό θέμα, προσέλευση στο ναυτικό έπάγγελμα. Μερικοί συνάδελφοι, πού νομίζω έπρεπε πολύ να τους άπασχολεί, βρίσκουν σαν έπιχείρημα ότι είναι μάταιη ή προσπάθεια! Δέν τό παραδέχομαι. Με τή σωστή προβολή και με σωστή

συνεργασία των τριών παραγόντων, πλοιοκτησίας — ναυτεργασίας — κράτους, να σχεδιασθεί και να εφαρμοσθεί ένα πρόγραμμα συνεχούς έννημέρωσης της μαθητευόμενης νεολαίας, σε όλα τά γεωγραφικά πλάτη και μήκη της χώρας. Στις πρώτες γυμνασιακές τάξεις αλλά και πιο νωρίς, με όμιλίες και από βετεράνους ναυτικούς, ταινίες και βιβλία να γίνεται τό κήρυγμα και τό προσκλητήριο στη θάλασσα. Και βέβαια να αναζητηθούν κίνητρα, πού θα φέρουν τό έλληνόπουλο στη θάλασσα. 'Αν αναζητηθούν θα βρεθούν.

'Εγγραφα πολύ παλαιότερα, στα χρόνια του μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος προς Αύστραλία, Εύρώπη, 'Αμερική, έγγραφα τότε, άς δώσουμε νέο σύνθημα, «Ναί — Μετανάστευση αν πρέπει — αλλά πάνω στα έλληνικά καράβια, όχι σε ξένα Γ'».

Στό χώρο του Κράτους, στον Κυβερνητικό χώρο, στα χρόνια πού πέρασαν, καταφέραμε τό «πιστωτικό» της περιόδου να είναι άρνητικό. 'Αντιδικίες και διαφωνίες σε έπίπεδο πολιτικής άντιπαράθεσης. Μαύρο ή άσπρο. Δέν αναζητήσαμε άλλους τόνους, δέν βρήκαμε τό γκρίζο. Τό αποτέλεσμα είναι στα χρόνια αυτά να έχει δημιουργηθεί μία άπόσταση στις σχέσεις Κράτους — 'Εφοπλισμού. Δέν άρνούμαι ότι στα χρόνια πού πέρασαν ή συνεργασία με τόν Κρατικό παράγοντα, τήν Κρατική Μηχανή, ήταν δύσκολη, αλλά θα μπορούσε να μήν άποβαίνει και έπιζήμια.

Τώρα ταξιδεύουμε ένα ταξίδι



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

«πλοίου αγάπης», συνεννόησης και κατανόησης. Η Κυβέρνηση, τό 'Υπουργείο μας, ο 'Υπουργός μας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης και οι αξιωματούχοι του, σέ ελάχιστο χρονικό διάστημα κατώρθωσαν νά αλλάξουν τήν πορεία, πίσω στό παλιό γνώριμο στίγμα τής συνεννόησης και συνεργασίας. Φυσικά ή συνεργασία αὐτή δέν θά εἶναι πάντα συνεχές τραγούδι, πάνω στό «πλοίο τής αγάπης». Θά ἔχουμε τίς διαφωνίες, θά ἔχουμε τίς διαφορές μας, ἀλλά δέν θά φεύγει ποτέ ἀπό τό νοῦ μας ὅτι πρῶτο μέλημά μας εἶναι νά ἔχουμε μιά σωστή ναυτιλία, ἐλληνική καί ἐλληνόκτητη καί μαζί νά βρῶσκει τίς λύσεις σέ ὅλα τά προβλήματα πού ἐμποδίζουν καί περιορίζουν τήν μείωση τής ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Καί στόν χώρο αὐτό τής συνεργασίας καί ἐπέκτασης τής συνεργασίας, καί ἐκτός ἄλλων καί στό χώρο τής διεθνούς προβολῆς, παρουσίας μας καί στενῆς συμμετοχῆς καί προσφοράς μας στά τεκταινόμενα στούς διεθνῆς ναυτιλιακοῦς ὀργανισμούς, διακρατικούς καί ἄλλους, θά ἤθελα κάποτε τό 'Υπουργεῖο μας νά ἀποκτήσει μιά Διεύθυνση Διεθνῶν Σχέσεων καί στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος νά ἐκπαιδεύονται, πέραν τῶν ἄλλων σπουδῶν τους, στό τομέα αὐτό τής ναυτιλιακῆς μας ἐκπροσώπησης. Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἔχουν γίνει ἀξιόλογα βήματα καί σήμερα διαπιστώνουμε μέ χαρά ὅτι οἱ ἐκπρόσωποι τής Ἑλλάδος μας, τοῦ Κρατικοῦ παράγοντα καί τοῦ ἐφοπλιστικοῦ, προσέρχονται καί ἐκτιμῶνται στά διεθνή συνέδρια.

Περιθώρια ὅμως πάντα ὑπάρχουν καί αὐτά ἄς ἀναζητήσουμε μαζί, Κράτος καί Ἐφοπλισμός, γιά νά νικήσουμε μαζί τήν προχειρότητα, τήν ἀπροετοιμασία καί τήν πλημμελή παρουσία τῶν ἀντιπροσώπων καί ἀντιπροσω-

πειῶν μας.

Καί σέ τοῦτο, τό μέγιστο θέμα τής συνεργασίας Κράτους — Ἐφοπλισμοῦ, ἄς προχωρήσουμε μέ «πρόσω ὀλοταχῶς». Πρέπει λίγο νά τρέξουμε — νά ἀνοίξουμε στροφές. Καί ἀκόμη, νά μή λησμονᾶμε ὅτι ἡγεσία τοῦ τόπου, ἡ πολιτική ἡγεσία, δέν εἶναι μόνο τό Κυβερνῶν κόμμα, ἀλλά ὅλα τά Κόμματα πού ὁ Ἑλληνικός λαός ἔχει στείλει στή Βουλή. Γιατί ὅλοι πρέπει νά ἐνημερώνονται καί νά νοιάζονται γιά τή ναυτιλία.

Καί στό χώρο τής ναυτεργασίας, τά ἴδια θέλω νά σημάνω. Τήν ναυτεργασία, τήν ἀληθινή ναυτεργασία. Οἱ καλοί μας συνεργάτες, οἱ καλοί Ἑλληνες Ναυτικοί, στό χώρο τό συνδικαλιστικό ξεχνιοῦνται. Ἀγωνιζόμενοι μέ ὑπερμετρο ζήλο γιά τήν αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῆς τάξης τους καί τή βελτίωση ὁρων καί συνθηκῶν — πέραν κάθε λογικοῦ ὁρίου — ἐφθασαν νά περιορίσουν μαζί καί μέ ἄλλες συνθηκῆς τόν ὄγκο τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηολογίου, νά μειώσουν τό «μεράκι» τῶν μεγάλων μας ἐφοπλιστῶν καί νά τοὺς στρέψουν σέ ἄλλες ἐπενδύσεις. Ὑπάρχουν ὅρια σέ κάθε ναυτιλιακό ἐπιχειρηματία. Καί ὅταν τά ὅρια αὐτά ξεπερασθοῦν θά πάει ἄλλοῦ, κάποτε σέ ξένη σημαία, ἀλλά καί καμμιά φορά σέ ἄλλη δουλειά.

Σήμερα ζοῦμε πάλι σέ μιά περίοδο πού στάθηκε δυνατό νά ἔλθουν καράβια μας ἀπό ξένα νηολόγια, στό ἐθνικό. Νά προχωρήσει ἡ ναυτεργασία. Ἡ ναυτεργατική ἡγεσία νά βοηθήσει νά ἔλθουν καί ἄλλα. Νά μεγαλώσει ὁ ὀρίζοντας γιά τήν φροντίδα καί τήν ἐννοια γιά τόν Ἑλληνα ναυτικό. Στήν ἐκπαίδευση. Στήν μετεκπαίδευση. Στήν ἱατρική του ἐγρηγόρηση καί ἐνη-

μέρωση. Στή καθοδήγηση καί προσαρμογή του στό σύγχρονο βαπόρι. Στόν κοινωνικό καί πολιτιστικό χώρο. Σέ ὅλα αὐτά ἡ ναυτεργασία μέ τήν πλοιοκτησία, πρέπει μαζί νά ταξιδέψουν τήν γνώριμη παλιὰ πορεία τῆς συναδελφοσύνης, τήν πορεία πού ἐπλευσαν οἱ παλιοὶ καραβοκύρηδες μέ τοὺς ναυτικούς μας. Αὐτό δέν εἶναι οὕτοια. Ἀκόμη καί τώρα σέ πολλές παραδοσιακές, οἰκογενειακές ἐπιχειρήσεις, βλέπεις τό ναυτικό νά «πονάει» τό καράβι του. Καί εἶναι λάθος, μεγάλο λάθος, νά νομίζουμε ὅτι «σβύνει» ἡ γνωστή, ἡ οἰκογενειακή, ἡ παλιὰ παραδοσιακή μορφή τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Νέες μορφές καί νέα σχήματα θά γεννιοῦνται καί θά ἐπικρατοῦν, ἀλλά — πρὸς Θεοῦ — ἡ σπονδυλική στήλη τῆς ναυτιλίας μας εἶναι ἀκόμη ὁ παραδοσιακός καί συνειδητός ναυτικός, ὁ χθεσινός καί αὐριανός ἐφοπλιστής. Καί ὁ συνεχιστής του. Καί τῆ μορφῆς αὐτῆς, πού δημιούργησε τή μεγάλη ναυτιλία μας, πρέπει νά τή διατηρήσουμε μέ κάθε μέσο καί ἐνθάρρυνση.

Ἀλλά τελειώνοντας γιά τή ναυτεργασία μας μέ τή ναυτεργασία, βρίσκω πῶς τό ελάχιστο, πρέπει νά βρισκόμαστε μαζί τρεῖς φορές τόν χρόνο — πλοιοκτησία καί ναυτεργασία — καί νά «τά λέμε», νά «κουβεντιάσουμε» τά πολλά κοινά πού μᾶς συνδέουν, πέραν ἀπό τήν ἀνανέωση τῆς συλλογικῆς σύμβασης.

Καί μιά φορά τό χρόνο πρέπει, Κρατικός παράγοντας, πλοιοκτησία καί ναυτεργασία, νά βρίσκονται σέ μιά ἡμερήσια συνάντηση γιά Θαλασσινή Μελέτη καί Χάραξη Πορείας.

Στά χρόνια πού πέρασαν, δόθηκε πολὺς χρόνος, πολλή «φαῖα οὐσία» ἀ-



SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946

**IF YOU ARE
IN FAR EAST**

THINK... SASEBO!

The most competitive and reliable shipyard in Japan at privileged geographical position.
With six drydocks ranging from 20,000 to 400,000 D.W.T. able to accomodate vessels of any size.

HEAD OFFICE
SASEBO TOKYO
TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD
SASEBO JAPAN
TLX: 748219 SSK J.

GREECE: T. J. GIAVRIDIS
PHONE: 4516195
TLX: 213025 SSK GR.

ναλώθηκε — και σωστά, στά θέματα της Κοινής 'Αγοράς, στην αγωνία του τί θα μας φέρει η Πανευρώπη της αύριον, τά «Θετικά» Μέτρα γιά τήν ναυτιλία και βρεθήκαμε κοντά νά μελετούμε, ή έφοπλιστική τάξη, μέ αξιους και Ικανούς έμπειρογνώμονες, νά μελετούμε τί κρύβουν οί προτάσεις τών άλλων Εύρωπαϊων Συνεταίρων μας και 'Ανταγωνιστών μας στό θαλάσσιο στίβο. Μπορούμε νά πούμε ότι πήγαμε καλά. Τό περίφημο «Εύρωπαϊκό Νηολόγιο», τό EUROS, χάρι σέ έλληνικές πρωτοβουλίες, μέ τήν φροντίδα τών Εύρωβουλευτών μας, μέ τή συνεργασία του 'Εφοπλισμού, κατέληξε σέ ένα σχεδιο πού ταιριάζει στην 'Ελληνική Ναυτιλία.

Και άκόμη πρέπει νά συνεχίζεται ή άμεση παρακολούθηση τών Εύρωπαϊκών πραγμάτων, μέχρις ότου «δούμε φώς», μέχρις ότου δούμε τί θα είναι αυτή ή 'Ενωμένη Εύρώπη και πώς θα λειτουργήσουν τά πολλά και διάφορα στόν έθνικό χώρο του κάθε κράτους. Λίγο-πολύ, όλοι οί Εύρωπαίοι, τά Ιδια, νομίζω, θα έχουμε νά αντιμετώπισουμε — παρά τίς πολλές προετοιμασίες μας. 'Αλλά, όλα γιά όλους Ισχύουν, και γιά τοῦτο άς μή μäs διακατέχει μεγαλύτερη άνησυχία και άγωνία.

Γιατί αυτή ή άνησυχία και άγωνία πού έστρεψε τήν προσοχή μας στίς Βρυξέλλες, μείωσε τήν προσοχή μας στό χώρο τόν έσωτερικό. 'Υπάρχουν

τομείς, στόν έσωτερικό χώρο, πού πρέπει νά μäs άπασχολούν. Οί ναυτιλίες δέν πρόκειται νά γίνουν Εύρωπαϊκές. Οί ναυτιλίες πάντα θα είναι πρώτα έθνικές και μετά κοινοτικές.

‘Ας άσχοληθούμε λοιπόν λίγο περισσότερο μέ τά γνώριμα παλιά μονοπάτια της παρακολουθήσεως και βελτιώσεως τών ναυτιλιακών μας πραγμάτων στόν έσωτερικό χώρο. Προσέλευση νέων στό ναυτικό επάγγελμα, εκπαίδευση και μετεκπαίδευση, μέριμνα γιά τήν ενημέρωση τών δικαστών μας στά ναυτιλιακά νομοθετικά θέματα, ανάπτυξη στόν τεχνικό χώρο, επισκευαστικές βάσεις, προμήθεια τών πλοίων και έξοπλισμός στην 'Ελλάδα, όπου είναι δυνατό και άναζητήση σωστής λύσης στό ὕψιστο θέμα της άσφαλιστικής και συνταξιοδοτικής κάλυψης του ναυτεργατικού μας δυναμικού.

Στροφή λοιπόν, πορεία μας, μέριμνα και φροντίδα τά ναυτιλιακά πράγματα στην 'Ελληνική 'Επικράτεια. Οί Βρεταννοί έφοπλιστές, μπροστά στόν κίνδυνο της πλήρους κατάρρευσης της έμπορικης τους ναυτιλίας, δέν χάνουν πολλή ὥρα μέ τίς Βρυξέλλες. Στην Βρεταννική πολιτεία άναζητούν, είσηγοῦνται και περιμένουν νά βροῦν τίς λύσεις, γιά τήν άναβίωση της άλλοτε παντοδύναμης ναυτιλίας τους.

Και έμείς, νομίζω, τώρα μέ τήν άνατολή του νέου χρόνου και της νέας δε-

καετίας, πρέπει νά άφιερώνουμε τήν έννοια και φροντίδα μας στά δικά μας, στό «σπιτικό» μας. Τό έχουμε, νομίζω, λίγο παραμελήσει, μέ τήν άγωνία μας νά τρέχουμε σέ επισκέψεις σέ μακρινούς τόπους. Νά «έπισκεφθούμε» τώρα τούς χώρους πού φιλοξενούν τά YEN, τά NAT, τά GENE, τά Ναυτικά Νοσοκομεία μας, τά Σχολεία, τά Ναυπηγεία μας, τά 'Επισκευαστήριά μας και άλλα πού συνθέτουν τό ναυτιλιακό ὑπόβαθρο και οίκοδόμημα.

Και γιά όλα αυτά, κάποτε-κάποτε, νά κουβεντιάζουμε, νά συνεργαζόμαστε και μέ τίς άλλες επαγγελματικές οργανώσεις, τά άκτοπλοϊκά και τά έπιβατηγά. Πολλά θέματα είναι κοινά και πρέπει μαζί νά άναζητήσουμε τίς λύσεις.

Στά αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά» πού φιλοξενούν, ὕστερα από τό τακτικό έτήσιο προσκλητήριό τους, αυτές τίς γραμμές, εύχομαι γιά δημιουργική δεκαετία, πάντα πρωτοπόρα, οί εκδότες του σημαιοφόροι του καλού γιά τήν ναυτιλία μας, πάντα γεμάτοι δρεξη και μέ τήν Ιδια πάντα πιστή πορεία, γιά μία σωστή, μεγάλη 'Ελληνική Ναυτιλία

Καλή Χρονιά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ



Colburn, French & Kneen Ltd.

MARINE AND NON-MARINE INSURANCE BROKERS

19/21 GREAT TOWER STREET, LONDON EC3R 5AQ
and at Lloyd's

Telephone: 071-6265644 — Telex: 883289 — Facsimile: 071-2836863



number one in the Med

With the most modern and powerful ocean-going salvage tug in the Med — and an aggregate fleet horsepower in excess of 40,000 — Tsavlis offer a wide range of salvage and towage services to shipowners demanding skill and experience as well as sheer brute strength.



- Worldwide deep sea Salvage & Towage
- Ocean Rescue
- Fire Fighting
- Anti-Pollution
- Anchor Handling and Offshore Support
- Coastal and Harbour Towage

SALVAGE TUGS TSAVLIRIS

T-TUG Operations (24 hours) Alexander G. Tsavlis and Sons Maritime Co.

10 Akti Poseidonos - 185 31 Piraeus Greece - Telefax: (01) 4173434
Telex: 212677 TSAV GR - Cables: SALVETOW
Telephone: (01) 4174385, 4174975, 4176574, 4118511
Aoh: (0295) 41579, (01) 3240077, (01) 8217481

BRANCH OFFICES at all major Greek Ports

London Agents, Tsavlis Shipping Limited

186-190 Bishopsgate London EC2M 4NX - United Kingdom
Telefax: (071) 2823615
Telex: 884291 TSAV UK
Telephone: (071) 2837734
Aoh (0444) 457136

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Πορεία προς τό 2000

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ SABOTAGE

Του κ. **ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ**, Προέδρου της Ένωσης Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Η Έλληνική Επιβατηγός Ναυτιλία μέ την άνατολή του 1991 εισέρχεται στην πιά σπουδαία καί ίσως κρίσιμη μεταπολεμική δεκαετία πού θα σηματοδοτήσει καθοριστικά τίς εξελίξεις γιά τήν ανταγωνιστικότητα καί τήν ανάπτυξη της.

Πράγματι, ζούμε σέ μιά ιδιαίτερα σημαντική περίοδο της ιστορίας καί καθημερινά αντιμετωπίζουμε τά προβλήματα, τίς μεγάλες προκλήσεις καί τήν αυξημένη άβεβαιότητα πού συνδέονται μέ τήν ένταση της διεθνοποίησης της οικονομίας μας, τίς ραγδαίες πολιτικές εξελίξεις στίς Άνατολικές Χώρες, τά Βαλκάνια καί τήν κρίση στόν Περσικό Κόλπο.

Στό διεθνές αυτό περιβάλλον τών επαναστατικών αλλαγών δημιουργούνται συνθήκες πού προσφέρουν νέες ευκαιρίες, πού πρέπει νά αξιοποιηθούν, αλλά καί κίνδυνοι, πού θα πρέπει νά ελαχιστοποιηθούν.

Οι πιά ανταγωνιστικές χώρες έντείνουν τίς προσπάθειές τους γιά περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας καί δίνουν άμεση προτεραιότητα στην ανάπτυξη κλάδων πού έχουν μεγάλα συγκριτικά οικονομικά καί στρατηγικά πλεονεκτήματα. Στό Διεθνή Ναυτιλιακό χώρο πολλές Κυβερνήσεις υιοθετούν δέσμες οικονομικών καί άλλων μέτρων πού έχουν ως βασικό στόχο τήν ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας τών εθνικών επιβατηγών τους στόλων. Μεταξύ τών μέτρων πού διεθνώς λαμβάνονται γιά τήν ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι τά ακόλουθα:

- Η θέσπιση νηολογίων πού επιτρέπουν τήν ναυτολόγηση χαμηλοτέρου κόστους αλλοδαπών πληρωμάτων καθώς καί τήν μείωση της οργανικής συνθέσεως τών πλοίων.
- Η έκπόνηση καί εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων ανανεώσεως εκσυγχρονισμού καί διενέργειας νέων επενδύσεων.
- Η εξαγγελία δημοσιονομικών καί χρηματοπιστωτικών κινήτρων.
- Η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης καί της ναυτιλιακής υποδομής.
- Η δημιουργία ενός θετικού κλίματος κατανοήσεως καί συνεργασίας



μεταξύ εθνικών έφοπλιστικών καί ναυτεργατικών ενώσεων καί ή χάραξη μιάς συνεπούς εθνικής αναπτυξιακής πολιτικής καί στρατηγικής.

Έχει επίσης γίνει αντιληπτό από όλους σχεδόν τούς αρμόδιους φορείς της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας ότι σέ ένα διεθνές περιβάλλον πού χαρακτηρίζεται από αύξηση της εξαρτήσεως της ναυτιλιακής επιχειρήσεως από διεθνείς παράγοντες, από ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις καί από μεγαλύτερη κινητικότητα του διεθνούς εργατικού δυναμικού, ή ύπέρμετρη επιδίωξη αύξησεων τών μισθών τών πληρωμάτων χωρίς αντίστοιχη βελτίωση στή διεθνή ανταγωνιστικότητα τών πλοίων, είναι ασυμβίβαστη μέ τούς στόχους της πλήρους άπασχολήσεως του εθνικού ναυτεργατικού δυναμικού καί της διατηρήσεως τών πλοίων σέ εθνικό νηολόγιο.

Σέ αυτό τό διεθνές πλαίσιο, ή Έλληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, ή μεγαλύτερη στην Εύρώπη καί μιά από τίς μεγαλύτερες του Κόσμου, καλείται νά συνεχίσει τίς προσπάθειες γιά εκσυγχρονισμό καί βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της προβάλλοντας τό νέο της πρόσωπο καί τίς προοπτικές της μέσα σ' ένα κόσμο πού άλλαξε καί καθημερινά αλλάζει ραγδαία καί ριζικά.

Στά προβλήματα καί στους στόχους της άρχόμενης δεκαετίας κατέχει δεσπόζουσα θέση ή ανάγκη διατήρησης καί βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της επιβατηγού ναυτιλίας μας μέσα στά

πλαίσια της Ένιαίας Εύρωπαϊκής Άγοράς αλλά καί τών ευρύτερων διεθνών εξελίξεων.

Πρέπει νά βρεθούν λύσεις πού θα επιτρέψουν τή διατήρηση καί τήν ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας της επιβατηγού ναυτιλίας πού πρόσφατα πλήττεται άμεσα από τήν Κρίση στόν Περσικό Κόλπο.

Η κρίση στόν Περσικό Κόλπο καί ό αντίκτυπός της στίς τιμές του πετρελαίου, στόν πληθωρισμό καί στόν τουρισμό μας, φανερώνει γιά μιά ακόμα φορά πόσο ευαίσθητη είναι ή εκμετάλλευση ενός επιβατηγού πλοίου προορισμένου νά δρώ στην περιοχή της Μεσογείου.

Η αύξηση της τιμής του πετρελαίου από τά 18 δολάρια τό βαρέλι στίς αρχές Ιουλίου, στά 35 καί 40 δολάρια στίς αρχές του Οκτωβρίου καί οι σημερινές διακυμάνσεις της τιμής του περί τά 26 δολάρια τό βαρέλι, επηρέασαν καί επηρεάζουν άρνητικά τίς εξελίξεις στην επιβατηγό μας ναυτιλία. Οι εξελίξεις αυτές έχουν άρνητικές επιπτώσεις στή ζήτηση τών υπηρεσιών τών πλοίων, λόγω μειώσεως του εισοδήματος τών καταναλωτών, αλλά παράλληλα συνετέλεσαν καί στην αύξηση του κόστους λειτουργίας τών πλοίων, από τήν πλευρά της προσφοράς. Άλλά ή αυξημένη τιμή του πετρελαίου καί ή παρεινόμενη άβεβαιότητα ως προς τίς εξελίξεις στόν Περσικό Κόλπο, έχει επιπτώσεις καί στίς επιχειρήσεις μεσοπρόθεσμα καί μακροπρόθεσμα όσον άφορά τόν προγραμματισμό καί τήν υλοποίηση τών επενδυτικών τους σχεδίων τά όποια δέν κρύνονται «επικερδή» όταν ή τιμή του πετρελαίου αυξάνεται ή καί όταν τά τυχόν όφέλη χαρακτηρίζονται από έντονη άβεβαιότητα όσο ή κρίση παρατείνεται καί παίρνει διεθνείς διαστάσεις.

Είναι προφανές ότι οι εξελίξεις αυτές επιδρούν δυσμενέστερα στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού επιβατηγού στόλου καθώς καί τών άλλων στόλων τών χωρών της Νοτίου Εύρώπης έναντι της Βορείου. Τουτό διότι οι οικονομίες τών χωρών της Νοτίου Εύρώπης πλήττονται περισσότερο καί από τήν αύξηση της τιμής του πετρελαίου αλλά καί εκδηλώνεται στίς χώρες αυτές έν-

τονώτερη ή μείωση της ζητήσεως των υπηρεσιών των πλοίων, που βασικά δρουν στην ευαίσθητη περιοχή της Μεσογείου.

Η αξία του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές δεν αμφισβητείται. Και μολοντί σήμερα ουδείς μπορεί να ισχυρισθῇ ότι υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός σε πλήρη έκταση, αφού επιχειρείται συνεχής νόθευσή του από τα ποικίλης μορφής προστατευτικά μέσα (προτιμησιακή νομοθεσία, κρατικές δανειοδοτήσεις και ενισχύσεις, μέθοδοι dumping, μονοπωλιακής μορφής συμφωνίες κλπ.) που συνεχώς προωθούνται από τα κράτη αλλά και από ιδιωτικά οικονομικά συγκροτήματα. Είναι αληθές ότι η εφαρμογή βασικών αρχών ελεύθερου ανταγωνισμού, στο μέτρο που δεν παρεμποδίζονται, συντελεί στην παροχή των ναυτιλιακών υπηρεσιών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Η κατάσταση όμως διαφέρει σημαντικά προκειμένου περί των εσωτερικών θαλασσίων υπηρεσιών μιάς χώρας δηλαδή του γνωστού cabotage.

Στις μεταφορές αυτές πέραν του ενδιαφέροντος του ναυτιλιακού επιχειρηματίας υπεισέρχεται και το κρατικό ενδιαφέρον χάριν εξασφάλισης τακτικών μεταφορών υπό προϋποθέσεις και όρους που εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και προκύπτει ανάγκη κρατικής παρεμβάσεως. Η διατήρηση στις μεταφορές αυτές πλοίων υπό την εθνική σημαία καλύπτει και τις εθνικές άμυντικές ανάγκες. Επί πλέον δημιουργεί προϋποθέσεις ομαλής και συνεχούς παροχής θαλασσίων υπηρεσιών προς τις νησιωτικές κυρίως περιοχές. Οι υπηρεσίες αυτές διασφαλίζουν την ενότητα και την συνέχιση της Ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά. Η τακτικότητα της εξυπηρέτησεως είναι απαραίτητη προϋπόθεση διά την οικονομική ανάπτυξη πολλών νησιωτικών περιοχών. Παράλληλα το κράτος παρεμβαίνει στην διαμόρφωση του μεταφορικού

κόστους το οποίο δεν μπορεί να αυξομειούται ανάλογα με την προσφορά και την ζήτηση όπως θα απαιτούσαν οι αρχές του «πλήρους ανταγωνισμού» αλλά πρέπει να εύρισκεται σε επίπεδα επιτρέποντα την κάλυψη των αναγκών του κοινωνικού συνόλου, την προαγωγή του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου των νησιωτικών περιοχών προστατεύοντας έτσι και το συμφέρον της Έθνικης Οικονομίας.

Πρέπει να γίνει συνείδηση των Ευρωπαίων Έταίρων μας ότι το Cabotage, στην περίπτωση της Ελλάδος, δεν είναι «προνόμιο» που πεισματικά προσπαθούμε να διατηρήσουμε. Είναι ένα ουσιαστικό μέσο άσκησης κοινωνικής, άμυντικής και οικονομικής πολιτικής καθώς και μέσον εκφράσεως των απαραίτητων δικαιωμάτων εθνικής κυριαρχίας στα χωρικά μας ύδατα. Έχει άμεση σχέση με την εθνική μας υπόσταση διότι η χώρα μας βρίσκεται στο γεωπολιτικό κέντρο σημαντικών εξελίξεων και ανακατατάξεων που, ακόμα και εάν δεν προκαλέσουν μεταβολές στον χάρτη των συνόρων, αναμένεται να επιφέρουν μεταβολές στον συσχετισμό των δυνάμεων.

Γιὰ τους λόγους αυτούς αλλωστε η Ένιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία προβλέπει την δημιουργία της εσωτερικής αγοράς, μέχρι το 1993 και την εντός αυτής ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, διευκόλυνε μὲν την λήψη αποφάσεων του Συμβουλίου σε σχέση με τις ναυτιλιακές υπηρεσίες, διά της καθιερώσεως της αρχής της ειδικής πλειοψηφίας αντί της μέχρι τότε απαιτούμενης ομοφωνίας, αλλά ταυτόχρονα φρόντισε να διατηρήσει την αρχή της ομοφωνίας για όρισμένες περιπτώσεις κατά τις οποίες εκ της εφαρμογής των κανονισμών αυτών θίγεται το βιοτικό επίπεδο και η εργασία σε όρισμένες περιοχές της Κοινότητας.

Σχετική στην προκειμένη περίπτωση είναι και η τροποποίησή που επέφερε στο άρθρο 84 της Συνθήκης της Ρώμης η εφαρμογή του οποίου συνεδέθη

με την εφαρμογή του άρθρου 75.

Χρειάζεται μεγάλη προσοχή στην κατάρτιση κανονισμού που θα απελευθερώνει το Cabotage εντός της Κοινότητας έχοντας ιδιαίτερα υπόψη ότι δεν μπορεί να εφαρμοσθῇ ο κανονισμός αυτός αν δεν διασφαλισθῇ η **ισότης των ανταγωνιστικών δρων** ανάμεσα στα πλοία των χωρών μελών τα οποία επιπροσθέτως θα πρέπει να ανήκουν **αποδεδειγμένα σε συμφέροντα κοινωνικών υπηκόων** και όχι σε εταιρίες οι οποίες, λόγω της ελαστικής νομοθεσίας όρισμένων χωρών μελών, καλύπτουν συμφέροντα εκτός της ΕΟΚ.

Αν δεν καλυφθούν οι προϋποθέσεις αυτές, που είναι απόλυτα συνυφασμένες με το όλο πνεύμα της Συνθήκης της Ρώμης και της Ένιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης, θα καταφερθῇ σοβαρότατο πλήγμα κατά της Έλληνικής Ακτοπλοίας και της Τουριστικής Ναυτιλίας. Εδώ δὲ ἐγκείται ἡ χρησιμότης τῆς ἐφαρμογῆς τῆς προβλεπομένης ἀπὸ τὸ **ἄρθρο 75 ομοφωνίας μέσω τῆς οποίας θὰ δυνηθῇ ἡ Ἑλλάς νὰ διαφυλάξῃ τὰ νόμιμα καὶ διασφαλιζόμενα ἀπὸ τὴ Συνθήκη ἐθνικὰ δικαιώματά της.**

Παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος και την αβεβαιότητα που διαγράφεται στην πορεία του προς το 2000, οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι αποφασισμένοι να προχωρήσουν στον εκσυγχρονισμό και στην αποτελεσματικότερη οργάνωση και διαχείριση των πλοίων τους αρκεί η κρατική πολιτική να συντελέσει στην αβλυνση των ανισοτήτων του ανταγωνισμού που προκαλούνται από ποικίλα προστατευτικά μέτρα άλλων ανταγωνιστριών χωρών προς τους εθνικούς τους στόλους.

Με την ευκαιρία αυτή εύχομαι στα «Ναυτικά Χρονικά» που κλείνουν 60 χρόνια δυναμικής παρουσίας στο ναυτιλιακό χώρο, να συνεχίσουν τη μακροχρόνια προσφορά τους στην ανάπτυξη των προβλημάτων και την ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας, καταξιώνοντας έτσι το έργο του Ίδρυτού τους Κωττάκη.

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: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ: 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 412-0932/3

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΧΕΣ

Τοῦ κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗ ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Πέρυσι, όπως κάθε τέτοια εποχή καθόμαστε και κουβεντιάζαμε και ευχόμεθα όπως κάθε χρόνο σε όλους υγεία, ευτυχία και χαρά την καινούργια χρονιά. Και όταν μιλούσαμε για δουλειές ή ευχή ήταν σύνεσις και προσοχή. Και νά ή επαλήθευσις.

Κανείς μας δεν προέβλεπε τόσες μεγάλες αλλαγές γύρω μας. Τέτοιες εξελίξεις που επηρέασαν και επηρεάζουν τό επάγγελμά μας με επιπτώσεις άγνωστες. Φτάσαμε σε ένα σημείο που τίς σκέψεις μας, τίς κινήσεις μας τίς έπισκιάζει ή καθημερινή κατάσταση της Μέσης Ανατολής και οι ανακατατάξεις εις τό πάλαι ποτέ παραπέτασμα.

Επί εξήντα ολόκληρα χρόνια μέσα από αυτό τό έντυπο κάθε δεκαπέντε μέρες εκφράζονται οι χαρές, οι λύπες, οι σκέψεις, οι απόψεις και οι ανησυχίες ενός ολόκληρου κόσμου. Τοῦ κόσμου της θάλασσας. Και πόσες φορές δεν διεπιστώναμε ότι ή Ιστορία επαναλαμβάνεται! Αυτόν τόν καιρό ξαναδιαβάσαμε στα «Ναυτικά Χρονικά» τίς κρίσιμες στιγμές του πυρετού της προετοιμασίας ενός πολέμου που τίς είχαμε ξαναδιαβάσει παλαιότερα!

Τίς ώρες και τίς στιγμές αυτές, λοιπόν, εκείνο που προέχει πιότερο είναι ή ένδοξη και ή σύμπνοια όλων μας για νά αντιμετωπίσουμε τήν άπειλή. Η χρονιά που πέρασε ήταν πολύ δύσκολη. Τά προβλήματα του κλάδου μας αντί νά λιγοστεύουν με τήν προσπάθεια και τήν, πολλές φορές αυτοθυσία συναδέλφων νά αντιμετωπίσουν και νά τά περιορίσουν, έντούτοις αυτά αύξάνοντο καθημερινώς.

Εσωτερικά προβλήματα πολλά αλ-



λά και άλλα. Από που νά αρχίσει κανείς. Τήν εκπαίδευση, τό ΝΑΤ, και τόσα άλλα. Εξωτερικά προβλήματα: Νομίζω ότι εδώ ίσως σταματήσει κανείς νά γράφει όταν νοιώθει ότι πραγματικά ή εξαφάνισή μας ως επαγγελματιών, ως κλάδου, ως εργοδοσίας, θά είναι ή εύτυχία των αντιπάλων. Διαμαρτύρονται οι ξένοι συνάδελφοί μας για τό cabotage και ξεχνάμε μέσα στην δίνη των προβλημάτων που δημιουργεί πόσα ορεν registries έγιναν με τήν εύλογία των κρατών τίς τελευταίες δύο χρονιές για τήν αποκαλούμενη ανταγωνιστικότητα. Στο βάθος όμως κρίνεται μόνο ο ανταγωνισμός του Έλληνικού πλοίου ή της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Πολλά λέγονται, πολλά γράφονται για τίς οδηγίες της Κοινότητας. Πολλά τά προβλήματα της Αμερικής για τους θέλουν νά ταξιδέψουν εκεί. Αλλά οι λύσεις μεθοδεύονται και πολλά επιτυγχάνονται όταν από κοινού, Επιχειρηματίες και Κράτος, αντιμετωπί-

ζουν τήν κατάσταση. Ός προς τους περιορισμούς στις επιδοτήσεις από τήν Κοινότητα, ενώ ή Ελλάς ακολουθεί τίς Οδηγίες, οι έταίροι μας εκμεταλλεύονται τίς καταστάσεις και δεν μάς ανταγωνίζονται απλώς αλλά σοφίζονται τρόπους νά μάς διαγράψουν ως ανταγωνιστάς.

Στήν δουλειά μας μάθαμε πολλά και αντιμετωπίσαμε οι παλαιότεροι και έπειτα οι νεώτεροι τεράστιους ανταγωνισμούς και ως Έλληνες είμαστε υπερήφανοι που κερδίσαμε. Ένας μόνος τρόπος υπάρχει διά τό μέλλον και μία οδός: Η ένότης, ή πραγματική ένότης των Έλλήνων Έφοπλιστών που δεν έχουν άπ' αυτήν τίποτα νά ζημιώσουν παρά μόνον νά κερδίσουν. Με τήν ένδοξη μας θά βρούμε τήν σωστή λύση για τό cabotage, για τόν ανταγωνισμό και τόσα άλλα. Με τήν ένδοξη μας και με τους ναυτικούς μας θά λύσουμε τά έσωτερικά μας προβλήματα.

Στό πρωτοχρονιάτικο αυτό μήνυμα προσωπικώς θά ήθελα νά ευχηθώ υγεία, ειρήνη και καλές δουλειές σε όλους τους συναδέλφους και με γνώμονα τήν έμπειρία μας, με τήν ένδοξη μας νά ξεπεράσουμε κάθε εμπόδιο που οὔτε καν μπορούμε νά προβλέψουμε ότι υπάρχει αυτή τήν στιγμή. Και σε τούτο τό περιοδικό του άειμνήστου Δημητρίου Κωττάκη και των άξιων διαδόχων του εύχομαι νά συνεχίσει τήν ώρα παράδοσή του και οι σελίδες του νά γεμίζουν με ειδήσεις και γεγονότα ευχάριστα για τήν ναυτιλία και τους ναυτικούς μας. Αιτήν τήν ώρα άς λησμονήσουμε τά δυσάρεστα και άς ευχηθούμε οι ναῦλοι νά πάνε επάνω και οι δουλειές νά καλύτερεύουν για όλους.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307581

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Θέσεις καί Προβλήματα

Τοῦ κ. ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ, Προέδρου τῆς Ἑνώσεως Πλοιοκτητῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων

Τῇ χρονίᾳ πού πέρασε τό θέμα τῆς δρομολογήσεως τῶν Καταμαράν καί τῆς ἀπελευθερώσεως τῆς ἀκτοπλοΐας (Cabotage) ἀπασχόλησαν τήν Ἑνωσή μας ἀλλά καί γενικώτερα τήν κοινή γνώμη, λόγω τῆς εὐρείας δημοσιότητος πού ἐδόθη ἀπό τά μέσα μαζικῆς ἐνημέρωσης.

Εἴμεθα ὑπέρ τῆς νέας τεχνολογίας καί γενικώτερα ὑπέρ τῶν ἐξελιξέντων στό χώρο τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀφοῦ ἔχουμε τήν βαρειά εὐθύνη νά εἴμεθα ἡ μεγαλύτερα ἐπιχειρηματική δραστηριότης (100 πλοῖα μέ 10.000 ἐργαζομένους) πού ἡ χώρα μας παρουσιάζει σέ εὐρωπαϊκό ἐπίπεδο.

Θά ἔπρεπε ὅμως νά βαδίσουμε μέ σύνεση στήν ὑλοποίηση τῆς νέας τεχνολογίας ὥστε νά ὠφεληθοῦν οἱ θαλάσσιες συγκοινωνίες τῆς χώρας χωρίς νά δημιουργηθοῦν ἀνωμαλίες καί ἐπικίνδυνες καταστάσεις.

Ἦταν ἀπολύτως ὀρθή ἡ ἀποψή μας ὅτι ἐφ' ὅσον τά «Καταμαράν» δρομολογιοῦν ἀπό ἰδιώτη ξένο πρός τήν ἀκτοπλοΐα, θά ἐκινούντο μόνο κατά τήν θερινή περίοδο, προκαλοῦντα ἔτσι τήν οἰκονομική ἀποδυνάμωση τῶν ἐπιβατηγῶν ὀχηματαγωγῶν μέ συνέπεια τήν ὑποβάθμιση τῆς ποιότητος τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν ἐφ' ὅσον θά διέκοπταν τά δρομολόγια τόν χειμῶνα, λόγω τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, μέ ἀποτέλεσμα τήν ἀπομόνωση τῶν νησιῶν μας.

Ἐν ὅψει ὅμως τῶν διαγραφόμενων κινδύνων, ἀπεδέχθημεν νά ἀναλάβουμε τήν εὐθύνη συστάσεως εἰδικοῦ φορέως, στόν ὁποῖο θά μετέιχε τό σύνολο τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως καί κάθε ἄλλος ἐνδιαφερόμενος, ὥστε σέ ἀρχικό στάδιο νά ἐνταχθοῦν τά πλοῖα νέας τεχνολογίας στόν ἐπιβατηγό μας στόλο.

Ἔτσι σέ ἀρμονική σύζευξη μέ τά ὑπάρχοντα ἐπιβατηγά ὀχηματαγωγά πλοῖα θά ἐξασφαλιζέτο ἡ ἀπρόσκοπτη ἐξυπηρέτηση τῶν συγκοινωνιακῶν ἀ-



ναγκῶν τῆς χώρας καθ' ὅλη τήν διάρκεια τοῦ ἔτους, χειμῶνα καλοκαίρι, σέ συνεχή βάση καί χωρίς καμία κρατική ἐπιβάρυνση.

Ἐν τούτοις, οἱ ἀπόψεις μας δέν ἐγένοντο ἀποδεκτές καί κατόπιν ἀποφάσεως τῆς Κυβερνητικῆς Ἐπιτροπῆς ἀποφασίσθηκε νά πραγματοποιηθεῖ ἰσομερῶς τό πείραμα ἐφαρμογῆς τῆς νέας τεχνολογίας, ἀφ' ἑνός μέν ἀπό τόν φορέα πού θά συστήσει ἡ Ἑνωσή μας, στήν ὁποία μετέχουν 25 ἀκτοπλοϊκές ἐταιρίες λαϊκῆς βάσεως καί ἰδιωτῶν καί ἀφ' ἑτέρου ἀπό ἰδιωτική ἐταιρεία πού ἰδρύθηκε πρόσφατα.

Ἀπεδέχθημεν τῆς Κυβερνητικῆς ἀποφάσεις χωρίς διάθεση ἀντιδικίας, σέ μία τόσο κρίσιμη περίοδο τῆς οἰκονομίας μας, πού ὁπωσδήποτε δέν ἐπιτρέπεται ἀντιπαραθέσεις. Κατεχόμεθα ἀπό αἶσθημα κοινωνικῆς εὐθύνης καί γι' αὐτό θά συνεχίσουμε τήν ὁμαλή καί συνεχή καθ' ὅλη τήν διάρκεια τοῦ ἔτους ἐξυπηρέτηση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας.

Θά πρέπει ἐν τούτοις, νά τονισθῇ ὅτι ἡ ἀναβάθμιση τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καί ἡ ἀνανέωση τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου κατά τήν τελευταία δεκαετία οφείλεται κυρίως στήν

δημιουργία τοῦ κατάλληλου θεσμικοῦ πλαισίου πού δημιουργήθηκε ἐπὶ κυβερνήσεως Κ. Καραμανλῆ μέ τίς διατάξεις τοῦ Π.Δ. 684/76 διὰ τοῦ ὁποῦ καθιερώθηκαν οἱ «ἀδειες σκοπιμότητος» πού ἐξασφαλίζουν τήν διατήρηση ἰσοζυγίου προσφορᾶς καί ζητήσεως στίς δρομολογιακές γραμμές, ἐφ' ὅσον ἐφαρμόζονται οἱ διατάξεις του.

Παρά τό γεγονός ὅτι ἡ ἐφαρμογή τῶν σχετικῶν διατάξεων δέν ἦταν πάντοτε ἡ ἐνδεδειγμένη, δημιουργήθηκε καθεστῶς σταθερότητας καί ἐμπιστοσύνης πού ἐπέτρεψε στήν ἰδιωτική πρωτοβουλία (λαϊκές ἐταιρίες καί λοιποὶ ἰδιῶτες πλοιοκτῆτες) νά ἀναπτύξει δραστηριότητα σέ νέες ἐπενδύσεις, χωρίς τήν ἀντίστοιχη βοήθεια ἀπ' τό κράτος, πού ἀφειδῶς τήν χορηγεῖ γιά νά καλύπτει τά τεράστια ἐλλείμματα τῶν χερσαίων καί ἀεροπορικῶν φορέων. Ὁ ἐπιβατηγός μας στόλος ἀπέκτησε μία νέα ὄψη προόδου καί πολιτισμοῦ.

Τό καθεστῶς αὐτό δέν θά πρέπει νά κινδυνεύσει νά ἀνατραπεῖ μέ τήν κατάργηση τοῦ κριτηρίου τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν μέ τό πρόσχημα εἰσόδου πλοίων «νέας τεχνολογίας» ἢ τοι καταμαράν, ἱπταμένων καί γενικῶς δυναμικῶς ὑποστηριζομένων πλοίων.

Τό δεύτερο σοβαρό πρόβλημα πού μᾶς ἀπασχόλησε ἦταν τό Cabotage, δηλαδή τό προνόμιο τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων νά δρομολογοῦνται στίς ἀκτοπλοϊκές γραμμές ἢ νά ἐκτελοῦν κυκλικούς περιηγητικούς πλόες (κρουαζιέρες) μέ ἀφετηρία καί τέρμα ἐλληνικό λιμένα.

Κατά τό 1990 στίς κοινοτικές ναυτιλιακές ὑποθέσεις τό Cabotage ἦταν τό περισσότερο συζητηθέν. Συζητήθηκε δύο φορές σέ ἐπίπεδο Ὑπουργῶν Ναυτιλίας κατά τόν Ἰούνιο καί πρόσφατα τόν Δεκέμβριο, ὅτε ἐτέθη ὑπ' ὄψη τῶν Ὑπουργῶν ἡ πρόταση τῆς Ἰταλικῆς Προεδρείας, τό περιεχό-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

μενο της οποίας αφήνει ακάλυπτες τις Έλληνικές θέσεις.

Έξεδηλώσαμε την αντίθεσή μας γιατί δεν μας βρίσκει σύμφωνους ή προτεινομένη λύση απελευθερώσεως των υπηρεσιών σε δύο στάδια, που θα αποβεί στο μέλλον δπλο σε βάρος μας για την γενική κατάργηση του Cabotage.

Συμφωνούμε με την άποψη της Έθνικής Επιτροπής Ναυτιλίας ότι οι προτάσεις της Commission και του Εύρωκοινοβουλίου για την λήψη θετικών μέτρων ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών ναυτιλιών και ο έντοπισμός εν τέλει των προτάσεων αυτών μόνον στο θέμα του Cabotage δείχνουν πλέον ότι ο δημιουργηθείς θόρυβος για μία ύγειή κοινοτική πολιτική στην ναυτιλία δεν είχε άλλο σκοπό ει μη την άλωση του Έλληνικού Cabotage, από πλοία άλλων χωρών.

Ως είναι γνωστό κατά την σύνοδο του Δεκεμβρίου οι 11 έταίροι - μέλη της Κοινότητας απέδεδεξαν κατ' αρχήν την πρόταση της Ιταλικής Προεδρείας, χωρίς όμως να ληφθεί απόφαση και υπήρξε συμφωνία ότι οι νομικές πτυχές του θέματος θα εξετασθούν περαιτέρω από την Commission.

Γιά τό σκοπό αυτό θα επισκεφθεί την χώρα μας ο Κοινοτικός Επίτροπος κ. Ban Mhr προκειμένου να συζητηθεί τό όλο θέμα και ειδικότερα οι επιπτώσεις για την χώρα μας από την κατάργηση του Cabotage.

Η άποψη μας είναι ότι η ιδιαιτερότητας της χώρας μας λόγω της διαμορφώσεως του νησιωτικού μας χώρου και του μεγάλου αριθμού των ναυτικών που εργάζονται στα επιβατικά πλοία δικαιολογούν την απαίτησή μας να απαιτήσουμε όμορφωνία έγκρίσεως οίουδήποτε κανονισμού για τό Cabotage, όπως προβλέπεται από τό άρθρο 75 της Συνθήκης.

Αποδεχόμεθα την σύσταση του κ. Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας για συνεργασία όλων των ενδιαφερομένων φορέων, ώστε να υποστηριχθούν αποτελεσματικά οι Έλληνικές θέσεις καθ' όλην την διάρκεια του 1991 και μετέπειτα μέ κοινοτικές προεδρείες που οι απόψεις τρις είναι γνωστές και όχι ιδιαίτερα εύνοϊκές για τά Έλληνικά συμφέροντα.

Όπως ανέφέρθη ο επιβατηγός στόλος της άκτοπλοϊας έβελτιώθη σε ποιότητα και αύξήθηκε σημαντικά σε αριθμό πλοίων.

Έν τούτοις, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αύξηση της χωρητικότητας των άκτοπλοϊκών πλοίων και των μεταφο-

ρών εν γίνει δεν παρακολουθείται από την αναγκαία ανάπτυξη των λιμένων της Χώρας. Οι περισσότεροι λιμένες που χρησιμοποιούνται σαν άφετηρία, προσέγγιση και προορισμός των άκτοπλοϊκών πλοίων κατά την εκτέλεση των δρομολογίων τους, δεν διευκολύνουν τις συγκοινωνίες και δεν συμβάλλουν στην βελτίωση του τρόπου μεταφοράς των έμπορευμάτων και επιβατών.

Σέ όλα τά λιμάνια της χώρας πρέπει να κατασκευασθούν σταθμοί προς έξυπνρήτηση των επιβατών και να διευθετηθούν οι χώροι όχημάτων με κατάλληλη σήμανση για τή σωστή ροή των όχημάτων.

Ειδικότερα για τόν πρώτο λιμένα της Χώρας η κατάσταση δεν είναι εύχρηστη και γι' αυτό χαιρετίσαμε μέ ιδιαίτερη ίκανοποίηση την πραγματοποίηση της ήμερίδας Λέσχης Λ.Σ. με θέμα την όργάνωση και λειτουργία του λιμένα Πειραιά για την ύποδοχή και έξυπνρήτηση επιβατών και όχημάτων.

Τά συμπεράσματα προτάσεως που διεπιστώθηκαν στα πλαίσια συσκέψεως που πραγματοποιήθηκε στο YEN μπορούν να συνοψισθούν ως άκολουθως:

α) Είναι απολύτως αναγκαία η σύσταση Ειδικής Υπηρεσιακής Μονάδας στον ΟΛΠ με αντικείμενο την όργάνωση και παρακολούθηση της λειτουργίας του Έπιβατικού λιμένα σε 24ωρη βάση, με στόχο τό επίπεδο έξυπνρήσεως του επιβατικού κοινού να προσεγγίσει τά ανάλογα ευρωπαϊκά επίπεδα.

β) Ένόψει της επέκτασης του Έπιβατηγού λιμένα σε όλη την έκταση της λιμενολεκάνης του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά, θεωρείται αναγκαία η εκπόνηση μιās ολοκληρωμένης χωροταξικής - λειτουργικής - κυκλοφοριακής μελέτης για τόν Έπιβατικό Λιμένα, με βάση την όποια:

i) θα χωροθετηθούν οι επί μέρους επιβατικές λειτουργίες
ii) θα προωθηθούν οι απαραίτητες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
iii) θα καθορισθούν τά τυχόν απαιτούμενα θαλάσσια και χερσαία έργα και

iv) θα ληφθούν μέτρα λειτουργικού χαρακτήρα (είσαγωγή πληροφοριακού συστήματος για τις θέσεις άγκυροβολίας των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων κ.λ.π.).

Γιά τά πλοία που επέκτεινουν τά ταξίδια τους σε λιμένες έξωτερικού επιβάλλεται η αναβάθμιση των κυριωτέρων λιμένων ύποδοχής (Πάτρα, Η-

γουμενίτσα), η μείωση των αύξημένων τελών διελεύσεως διά του Ίσθμου, η μείωση των δυσβάστακτων έξόδων λιμένων, η κατάργηση της ύποχρεωτικής ρυμουλκήσεως στον λιμένα της Πάτρας κλπ.

Τέλος θα πρέπει να τονισθεί η δυσμενής οικονομική κατάσταση της άκτοπλοϊας, καθ' όσον η χορηγηθείσα αύξηση 7% και μάλιστα από 1/1/91, είναι τελείως ανεπαρκής για να καλύψει τις ζημιές που ύφιστάμεθα από τόν μήνα Αύγουστο λόγω της αλματώδους αύξησης της τιμής των καυσίμων.

Ζητήσαμε να έχουμε την ίδια μεταχείριση που έπεδείχθη στις χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές.

Τό αίτημά μας ανεπτύχθη και στον Πρωθυπουργό κ. Κωνσταντίνον Μητσotάκην ο όποιος επέδειξε κατανόηση και ύπεσχέθη την ρύθμιση του θέματος.

Έν προκειμένω τονίζεται ότι οι ναύλοι βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα εν σχέσει προς τούς ναύλους αντίστοιχων άποστάσεων σε άλλες χώρες, αν μάλιστα ληφθεί ύπόψη και η ύποχρέωση που έχουν τά επιβατηγά άκτοπλοϊκά πλοία να συνεχίζουν τά δρομολόγια τους καθ' όλην την άγωνα χειμερινή περίοδο.

Βέβαια εκτός από τά παραπάνω προβλήματα της άκτοπλοϊας μας άπασχολούν και οι επιπτώσεις στον κλάδο μας από τά γενικότερα προβλήματα της Ναυτιλίας. Καί περισσότερο τό θέμα του Ναυτικού Έπομαχικού Ταμείου που είναι πολύ σοβαρό γιατί άφορά την τύχη και την επιβίωση του αρχαιότερου ασφαλίστικού Ιδρύματος της Χώρας.

Καταλήγοντας έπαναλαμβάνουμε την ίδια διαβεβαίωση ότι είμεθα πρόθυμοι να συνεργασθούμε για την άνάπτυξη ενός προγράμματος πλήρους έξυπνρητέσεως των θαλασσίων συγκοινωνιών της χώρας που θα πρέπει να έχει σαν προϋποθέσεις την εξασφάλιση της βιωσιμότητας των επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων και την συνέχιση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Στά «Ναυτικά Χρονικά» που επί 60 χρόνια φιλοξενούν μέ τόσο ενδιαφέρον και άγάπη τά προβλήματα της άκτοπλοϊας και γενικότερα της ναυτιλίας μας, τις καλλίτερες εύχές μας για τό 1991, μέ την έλπίδα ότι στή νέα χρονιά θα ίκανοποιηθούν οι προσδοκίες μας για πρόοδο και ευημερία.



Ωρα καλή στην πρώτη σας...

Έχετε ιστιοπλοϊκό σκάφος ή CRUISER; Ερασιτεχνικό ή επαγγελματικό; Ότι κι αν έχετε είστε ένας πλοιοκτήτης. Εσείς, το σκάφος σας, το πλήρωμα και οι επιβαίνοντες χρειάζονται τη σιγουριά και την εξασφάλιση της ΕΘΝΙΚΗΣ.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ, ειδικευμένη όσο καμιά άλλη στον τομέα αυτό, προσφέρει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη, για:

- Κάθε ζημιά του σκάφους σας από τους θαλάσσιους κινδύνους
- Την απώλεια ή ζημιά του σκάφους από κλοπή, ή πυρκαγιά, μέσα και έξω από την θάλασσα, από ναυάγιο ή προσάραξη οποιαδήποτε στιγμή κι αν συμβούν. *Επι ηλέων*

- Προστατεύει τον ιδιοκτήτη του σκάφους από τον κίνδυνο της αστικής ευθύνης (για ζημιά ή ατύχημα που μπορεί να προκληθεί σε τρίτους και σε επιβαίνοντες).

- Ακόμη, καλύπτει το πλήρωμα για ατύχημα ή ασθένεια.

Ποιός πλοιοκτήτης θ' άφηνε απροστάτευτη τη μικρή ή μεγάλη περιουσία του όταν μάλιστα αγαπάει και φροντίζει το σκάφος του γνωρίζοντας καλά τους θαλάσσιους κινδύνους.

Γι αυτό απευθυνθείτε σήμερα σ' οποιοδήποτε κατάστημα μας σ' όλη τη χώρα ή στον ΚΛΑΔΟ ΠΛΟΙΩΝ & ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Καραγ. Σερβίας 8, τηλεφ. κέντρο 32.999 - ΑΘΗΝΑ.

ΑΠΟ ΤΟ 1891

ΕΘΝΙΚΗ
Η ΠΡΩΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΟΥΓΑΤΡΙΚΗ ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ



ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Άνησυχίες για το 1991

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Είδαμε και πάθαμε να ξεπεράσουμε μία από τις πιο δύσκολές ναυτιλιακές κρίσεις που σημάδεψε τον αιώνα μας και να επιλύσουμε ώριμα βασικά προβλήματα που επί χρόνια ταλαιπωρούσαν την ναυτιλία μας.

Στό χρόνο που πέρασε αποκαταστάθηκε η αξιοπιστία του Κράτους, αναγνωρίστηκε από την Πολιτεία ο σπουδαίος ρόλος που παίζει η ναυτιλία στον τόπο μας και εκδηλώθηκε εντοτό το ενδιαφέρον της Κυβερνήσεως να βοηθήσει, όπου μπορεί, ώστε το ελληνικό πλοίο να γίνει ανταγωνιστικό.

Δυό ζωτικής σημασίας προβλήματα της ναυτιλίας μας αντιμετωπίστηκαν ήδη θετικά: Η ναυτική εκπαίδευση και το NAT. Μέ την έναρξη της λειτουργίας του συστήματος εναλλασσομένης εκπαίδευσης, ετέθησαν οι υγιείς βάσεις για την αναβάθμιση της ναυτικής παιδείας. Όταν τό πρόγραμμα ολοκληρωθεί στο σύνολό του, τότε θα έχουμε κατάλληλα εκπαιδευμένους αξιωματικούς, πράγμα που αποτελεί βασική προϋπόθεση για να μπορέσει η ελληνική ναυτιλία να παραμείνει ανταγωνιστική.

Άρρηκτα συνδεδεμένο με την μόρφωση των αξιωματικών Ε.Ν. είναι και τό πρόβλημα εξυγιάνσεως του NAT. Ήδη η Κυβέρνηση έξεδήλωσε εμπρακτά τό ενδιαφέρον της, με την χρηματοδότηση της πληρωμής των συντάξεων και την δήλωση του Πρωθυπουργού, ότι τό NAT θα παραμείνει



νεξάρτητος ασφαλιστικός οργανισμός.

Όμως για την ολοκλήρωση του προγράμματος ναυτικής εκπαίδευσης και την διάσωση του NAT, θέματα κεφαλαιώδους σημασίας για την επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας, πολλά ακόμη υπολείπονται να γίνουν.

Και ενώ όλα πήγαιναν καλά και έδειχναν ότι βαδίζουμε σε καλό δρόμο, διάφορα δυσάρεστα γεγονότα που συμβαίνουν καθημερινά γύρω μας, άρχισαν να δημιουργούν κλίμα άνησυχίας. Αυτό, όπως ήταν φυσικό, έκανε και πάλι σκεπτικό τον Έλληνα ναυτιλιακό επιχειρηματία, ο οποίος είχε όλη τη διάθεση να συμβάλλει ουσιαστικά στην πρόοδο της χώρας με επενδύσεις, με την προώθηση της ανάπτυξε-

ως του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό και έμπορικό κέντρο και με διάφορες άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Είναι όμως αυτονόητο ότι, απαραίτητη προϋπόθεση για όλα αυτά είναι να υπάρχει στον τόπο μας ήρεμο κλίμα, για να μην ανατραπούν τά μέχρι σήμερα επιτεύγματα. Ίδιαίτερα η αξιοπιστία που αποκαταστάθηκε με τόση δυσκολία, δεν πρέπει με κανένα τρόπο να διακυβευθεί. Δεν νοείται η ύπαρξη αξιόπιστης ελληνικής ναυτιλίας, αν δεν συνδέεται με αξιόπιστο ελληνικό Κράτος.

Ευχόμαστε από την καρδιά μας η Κυβέρνηση να ξεπεράσει τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα για να μπορέσει και η ναυτιλία απερίσπαστη και ανεπηρέαστη από έσωτερικές αναταραχές, να προχωρήσει στον δύσκολο δρόμο της.

Δυσκολίες όμως υπάρχουν και στο έξωτερικό όπου, με την είσοδο του καινούργιου χρόνου, η ελληνική ναυτιλία δεν έχει μόνο να αντιμετωπίσει τον σκληρό ανταγωνισμό και την ύφεση της ναυλαγοράς, αλλά και πλήθος άλλων άπροβλέπτων γεγονότων.

Η φτώχεια των χωρών του τρίτου κόσμου, η τραγική οικονομική κατάσταση της Σοβιετικής Ένώσεως και των «άνατολικών» χωρών, η έλλειψη κεφαλαίων στο μεγαλύτερο μέρος των χωρών του πλανήτη μας, η συρρίκνωση της Αμερικανικής οικονομίας, τά οικονομικά προβλήματα που άρχι-



16, II MERARCHIAS STR.
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

σαν να εμφανίζονται ακόμα και στην 'Ιαπωνία, ή κρίση του Περσικού Κόλπου και γενικά ή σύγχυση που επικρατεί διεθνώς, είναι επόμενο να επηρεάσουν δυσμενώς και την δική μας ναυτιλία.

Ήδη ή άναζωπύρωση του πληθωρισμού και οι απότομες διακυμάνσεις των τιμών του πετρελαίου μέσα στον χρόνο που πέρασε, είναι στοιχεία που επηρέασαν αρνητικά τό διεθνές εμπόριο και δέν βοηθούν στη διαμόρφωση αισιόδοξης προοπτικής γιά τό μέλλον.

Θά ήθελα σ' αυτό τό σημείο νά δώσω μία πιό συγκεκριμένη εικόνα των αρνητικών στοιχείων που προφανώς θά επηρεάσουν την ναυτιλία μας.

Οι ΗΠΑ μόνες τους και τό δολλάριο δέν είναι πιά σέ θέση νά καλύψουν τίς ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας και νά βοηθήσουν αποτελεσματικά στην επίλυση των προβλημάτων που αντιμετώπιζουν οι οικονομίες του μεγαλύτερου μέρους των χωρών του κόσμου. Άλλά και οι άλλες ισχυρές οικονομικά χώρες (ΕΟΚ — 'Ιαπωνία) λόγω των έσωτερικών τους δυσχερειών δέν αποφασίζουν νά βοηθήσουν ουσιαστικά.

Ποιός λοιπόν θά βοηθήσει ποιόν;

Έτσι βρισκόμαστε ενώπιον μιās έντονης ζήτησης κεφαλαίων. Τό κόστος του χρήματος έχει γίνει ύψηλό και μέ τον καιρό θά άνεβαίνει περισσότερο.

Τό τελικό συμπέρασμα από αυτή την κατάσταση της κεφαλαιαγοράς είναι ότι σήμερα δέν είναι εύκολο νά έξευρεθούν τά περιζήτητα κεφάλαια γιά νά γίνουν οι απαραίτητες επενδύσεις. Αυτό σημαίνει ότι μέσα στό 1991 θά περιοριστούν οι δραστηριότητες στις θαλάσσιες μεταφορές. Άν προστεθεί και ή άναμενόμενη έίσοδος μεγάλου αριθμού νεοναυπήγητων πλοίων, είναι φανερό ότι θά διαταραχθεί σοβαρά ή ίσορροπία προσφοράς και ζήτησης.

Ό διεθνής όρίζοντας είναι τόσο θολός ώστε νά μή μπορεί νά διακρίνει κανείς τί επιφυλάσσουν οι συνταρακτικές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές έξελίξεις, γιά νά είναι σέ θέση νά ακολουθήσει τό σωστό δρόμο αποφεύγοντας τίς «Συμπληγάδες».

Μοίρα κακή μοιάζει νά παρακολουθεί την ναυτιλία, έτοιμη νά φράξει τον δρόμο της, τή στιγμή ακριβώς που ό

δρόμος αυτός οδηγούσε στη βελτίωση και στό καλύτερο αύριο.

Έτσι έχουν τά πράγματα σήμερα στό κατώφλι του 1991.

Οι παγκόσμιες έξελίξεις στον κοινωνικό και οικονομικό τομέα είναι τόσο ραγδαίες, που δύσκολα μπορεί πιά κανείς νά τίς παρακολουθήσει και νά τίς αξιολογήσει σωστά και έγκαιρα.

Πιστεύω όμως ότι ή διαχειριστική εμπειρία και ίκανότητα, ή σωφροσύνη, ή ευελιξία και ή διεθνής αξιοπιστία του Έλληνα Πλοιοκτήτη, καθώς και ή όμοψυχία της Έλληνικής Ναυτικής Οικογένειας, είναι στοιχεία που δέν έχουν χαθεί και αποτελούν τό κυριότερο αποθεματικό της Έλληνικής Ναυτιλίας. Αυτά θά βοηθήσουν και πάλι στην αντιμετώπιση και των σημερινών δυσκολιών που ώρισμένες από αυτές είναι πρωτόγνωρες.

Εύχή και έλπίδα μας είναι νά βγει σύντομα ή Ναυτιλία μας από τον δύσκολο δρόμο και νά συνεχίσει την πορεία της προς την ευημερία και την πρόοδο.

Γ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Lloyd's Register

WE ENSURE
QUALITY AND RELIABILITY

AFLOAT & ASHORE

THROUGH
SHIP CLASSIFICATION
AND
INDUSTRIAL INSPECTION
SERVICES

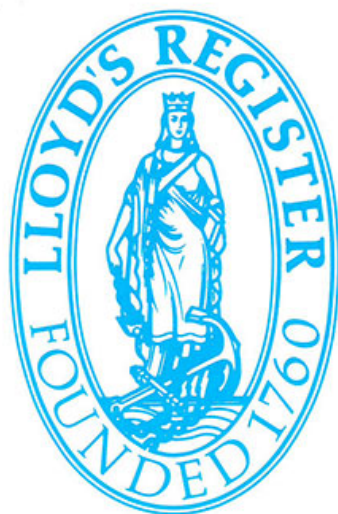
Piraeus 87 Akti Miaouli, 185 38 Piraeus

Phone: (01) 4523 529/30/31 & (01) 4523 878/79/80 Telex: 212244 LRS GR
Cable: Register Piraeus Fax: (01) 452 3943

Thessaloniki 13 Kountouriotou Street, Thessaloniki
Phone: (31) 12987 Telex: 418622 LRTH GR

London (registered address) 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS, UK

Croydon Lloyd's Register House, 29 Wellesley Road, Croydon CRO 2AJ, UK



**Lloyd's
Register**

Η Σωστή Πόρτα για
την Τραπεζική σας
Εξυπηρέτηση,
Ακτή Μιαούλη 93
Πειραιάς.



MIDLAND

Χρηματοδότηση του μέλλοντος της Έλληνικής Ναυτιλίας

Του κ. Δημήτρη Κροντηρά, Γεν. Διευθυντή Ελλάδος, CITIBANK

Μέ το πέρασμα του χρόνου, η νοοτροπία των πλοιοκτητών άλλαξε.

Ήμεγαλύτερη αλλαγή στη νοοτροπία παρατηρήθηκε μετά την έξοδο από την πρόσφατη κρίση, όταν οι ισολογισμοί έγιναν υποχρεωτικά υγιέστεροι και τα πρόσφατα φαινόμενα συγχωνεύσεων και εξαγορών άρχισαν να παίρνουν σοβαρές διαστάσεις, αρχικά σε μη ναυτιλιακούς τομείς.

Τό γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την Εύρωπη του 1992 ανάγκασε τους πλοιοκτήτες να λάβουν σοβαρές και άμεσες αποφάσεις. Η αντίληψη «ανάπτυξη ή θάνατος» αποτέλεσε τη βάση κάθε στρατηγικής και τακτικής. Για εκείνους που επέλεξαν την ανάπτυξη ή διαδικασία προσδιορίστηκε με βάση τα βασικά ερωτήματα «Πού βρίσκομαι σήμερα», «Πού θέλω να βρίσκομαι αύριο» και «Πώς θα φθάσω εκεί». Οι αναλυτές των εταιριών παρουσίασαν στά διοικητικά τους συμβούλια γεγονότα και απλές αλήθειες:

— Πρέπει να μείνουμε στον κλάδο και να αναπτυχθούμε.

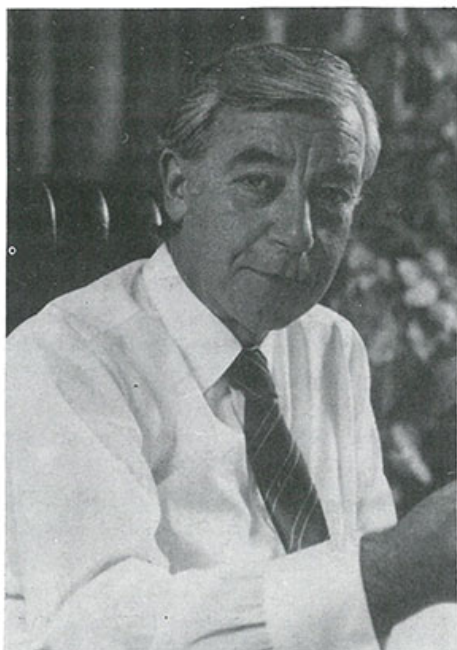
— Δεν πρέπει πιά να βασιζόμαστε στην παραδοσιακή τραπεζική χρηματοδότηση γιατί το σύστημα είτε δεν θέλει, είτε δεν μπορεί να ικανοποιήσει τις εξαιρετικά μεγάλες επενδυτικές ανάγκες.

— Πρέπει να εξασφαλίσουμε τη φθηνότερη δυνατή χρηματοδότηση.

— Πρέπει να βρούμε εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.

— Πρέπει να οργανώσουμε την εταιρεία κατά τρόπο επαγγελματικό και σύγχρονο, πού να ικανοποιεί τους τραπεζίτες και να προσελκύει τους επενδυτές.

Οι σκέψεις αυτές είναι απλές στη σύλληψή τους, αλλά απαιτούσαν αλλαγές της νοοτροπίας των πλοιοκτητών για να μπορέσουν να εφαρμοστούν. Η αλλαγή αυτή έγινε. Οι εταιρίες οργανώθηκαν, η διοίκησή τους ανατέθηκε σε επαγγελματίες, τα οικονομικά και διοικητικά στελέχη αναφέρονταν σε διοικητικά συμβούλια, ακολουθώντας την πραγματική μορφή της εταιρικής δομής, η οικονομική πληροφόρηση άρχισε να φθάνει στο κοινό ως αποτέλεσμα συμβατικής υπο-



χρέωσης, αλλά και ως μέσο προσέλευσης επενδυτικού ενδιαφέροντος.

Είναι αλήθεια, και μάλιστα σήμερα περισσότερο από ποτέ ότι ολόκληρο το τραπεζικό σύστημα είναι και απρόθυμο και ανίκανο να καλύψει το σύνολο των επενδυτικών αναγκών του κλάδου, λόγω των τραπεζικών κεφαλαικών περιορισμών αφ' ενός και του υπάρχοντος κινδύνου αφ' ετέρου. Έτσι, οι εταιρίες στράφηκαν προς το κοινό. Με τη σωστή εταιρική δομή, την καλή πληροφόρηση και τη σαφώς καθορισμένη στρατηγική, οι ιδιώτες επενδυτές άρχισαν να αγοράζουν μετοχές σε πολλές εταιρίες μέσω δημοσίων προσφορών, προνομιούχων εκδόσεων, μετατρέψιμων χρεωγράφων ή προνομιούχων μετοχών άνευ ψήφου. Τό αποτέλεσμα είναι προφανές: Μεγάλη κεφαλαική βάση, μείωση χρηματοδοτικού κόστους, δυνατότητα μεγάλων νέων επενδύσεων, χαμηλότερο βασικό χρέος προς το τραπεζικό σύστημα. Κι όλα αυτά έναντι ενός χαρακτηριστικού: Κανείς δεν είχε πιά τό 100% των μετοχών σε μία εταιρία, πράγμα φρόνιμο, καθώς μοιράζονται τόσο οι κίνδυνοι, όσο και τα κέρδη, αλλά ταυτόχρονα και αναγκαίο, αν μία εταιρία θέλει να αναπτυχθεί και χρειάζεται μεγάλα κεφάλαια για νέες επενδύσεις.

Η ΝΕΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η νέα αυτή προσέγγιση για την απόκτηση κεφαλαίων έχει πολλά θετικά αποτελέσματα: ενισχυμένη δυνατότητα ανάπτυξης της εταιρίας, μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά, χαμηλότερο χρηματοδοτικό κόστος, μικρότερο κίνδυνο, δυνατότητα απόκτησης πρόσθετου κεφαλαίου σε περίπτωση ανάγκης, μειωμένη εξάρτηση από τις τράπεζες, οι οποίες κατά καιρούς δυστροπούν με τις γνωστές επιπτώσεις.

Σήμερα στην Εύρωπη μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες έχουν τις μετοχές τους στο χρηματιστήριο όχι μόνο της χώρας τους, αλλά και τριών ή τεσσάρων άλλων ευρωπαϊκών χωρών, ή ακόμη και των Ηνωμένων Πολιτειών. Όλο και περισσότερες εταιρίες ακολουθούν αυτό το δρόμο. Και πολλές εταιρίες, που υιοθέτησαν αυτές τις δομικές αλλαγές, είναι σήμερα σε θέση να λαμβάνουν από το τραπεζικό σύστημα μακροπρόθεσμη, φθηνή και χωρίς έγγυήσεις χρηματοδότηση, ενώ η έκδοση βραχυπρόθεσμων εύρωμετοχών εξασφαλίζει και αυτή χαμηλό χρηματοδοτικό κόστος. Εκείνο, λοιπόν, πού διαπιστώθηκε de facto τα τελευταία χρόνια, είναι η εξέλιξη των ναυτιλιακών εταιριών σύμφωνα με τα πρότυπα των μεγάλων βιομηχανικών εταιριών και η ίση μεταχείρισή τους τόσο από τις τράπεζες, όσο και από τους επενδυτές. Και δεν έχουμε ακόμη δει τό τέλος αυτής της εξέλιξης, καθώς σήμερα αναπτύσσονται και άλλα προϊόντα, τα οποία θα βελτιώσουν ακόμα περισσότερο τα υπάρχοντα χρηματοδοτικά μέσα, κατά τρόπο ακόμα πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό. Αυτή η αλλαγή στην κεφαλαική δομή των εταιριών έχει πολλά πλεονεκτήματα, καθώς η τράπεζα δεν είναι πιά ο μοναδικός πιστωτής, ο οποίος, στο παρελθόν και ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσης, έπρεπε να υποστηρίξει την επιχείρηση με πρόσθετα κεφάλαια ή να προβεί σε κατάσχεση. Οι δε εταιρίες έχουν καλύτερη χρηματοδότηση και μικρότερη εξάρτηση από τις τράπεζες. Αυτή είναι μία δομή πού εξυπηρετεί τόσο τους δανειστές, όσο και τους δα-

νειζόμενους και τούς κάνει να αισθάνονται πιο άνετα σε περιόδους κρίσεως.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης και ο ελληνικός στόλος μέχρι πρότινος κυριαρχούσαν στις θάλασσες, στον τομέα των μεταφορών, χωρίς καμμία κρατική υποστήριξη. Αυτό το κατάφεραν λόγω της εύστροφίας του πλοιοκτήτη, της αφοσίωσης και της ποιότητας των ναυτικών και της εμπιστοσύνης των δανειστών. Στη πρόσφατη Ιστορία του, όμως, ο Έλληνικός στόλος συρρικνώθηκε και περιορίσε το μερίδιό του στην αγορά. Αυτό ήταν το αποτέλεσμα τριών παραγόντων: Το μη ανταγωνιστικού λειτουργικού κόστους, του κλεισίματος πολλών ναυτιλιακών εταιριών κατά τη διάρκεια της κρίσης και της μικρής επένδυσης σε νέες αγορές τόσο σε νεότευκτα όσο και σε μεταχειρισμένα πλοία.

Μετά τα διδάγματα του παρελθόντος οι πλοιοκτήτες και οι τράπεζες, ακολουθούν σήμερα μία πιο συντηρητική πολιτική στον τομέα του δανεισμού και των άλλων μέσων χρηματοδότησης. Αυτό, όμως, είναι ένα μεγάλο εμπόδιο για την ανάπτυξη του Έλληνικού στόλου, καθώς ο παλιός τρόπος χρηματοδότησης και τα μεγάλα δάνεια από τις τράπεζες δεν είναι πια εφικτά και οι κίνδυνοι των πλοιοκτητών είναι μεγάλοι λόγω του μεγέθους των επενδύσεων. Έχουμε, ωστόσο, διαπιστώσει κινήσεις προς τη σωστή κατεύθυνση, δυστυχώς από περιορισμένο αριθμό Έλληνικών ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες, υιοθετώντας τους σύγχρονους τρόπους χρηματοδότησης, κατόρθωσαν να συγκεντρώσουν κεφάλαια από το κοινό. Είδαμε, επίσης, άλλες εταιρίες, απρόθυμες αρχικά, να δέχονται να πλησιάσουν την κοινοπρακτική αγορά και άλλες να δημιουργούν ισχυρές εταιρίες Holding. Οι εταιρίες αυτές παραβίασαν αυτό που παραδοσιακά έθεωρείτο απαράβαστο: την πληροφόρηση.

Χαίρομαι που οι Έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες μπαίνουν τώρα στις κοινοπρακτικές αγορές για μεγάλα ποσά και χαίρομαι επίσης που με τη συγκατάθεση των πλοιοκτητών μπορούμε πια να δώσουμε λεπτομερείς πληροφορίες για την απόδοση και την στρατηγική των εταιριών τους. Και είμαι ακόμα πιο ευχαριστημένος, όταν βλέπω ότι με βάση αυτές τις πληροφορίες το διεθνές τραπεζικό σύστημα αγοράζει μεγάλα ποσά δανείων των Ελληνόκτητων εταιριών.

Αναμφισβήτητα, έχει γίνει ένα με-

γάλο βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, το οποίο θα ολοκληρωθεί όταν οι πλοιοκτήτες δεχτούν να σταθούν μπροστά στους μετόχους, στις ετήσιες γενικές συνελεύσεις, και να απαντήσουν στις ερωτήσεις των μικροεπενδυτών.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Δυστυχώς οι περισσότερες Έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες ακολουθούν ακόμα τον παραδοσιακό τρόπο χρηματοδότησης, περιοριζόμενες κατά ανάγκη σε όριακές επενδύσεις.

Ποιές είναι, λοιπόν, οι δυνατότητες που υπάρχουν για ανάπτυξη και ποιός ο τρόπος χρηματοδότησής τους;

Στην ουσία, υπάρχουν δύο περιπτώσεις:

— Διατήρηση της σημερινής κατάστασης, γεγονός που σημαίνει όριακή ανάπτυξη του στόλου και περιστασιακή αγορά πλοίων. Αυτό είναι εφικτό.

Και παρ' όλο που οι μεγάλες τράπεζες δεν επιθυμούν κάτι τέτοιο, θα υπάρχουν τράπεζες, που θα είναι πρόθυμες να ικανοποιήσουν τις ανάγκες αυτές. Τα αποτελέσματα αυτής της περίπτωσης είναι: αργή ανάπτυξη, διατήρηση της υπάρχουσας δομής στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας, υψηλό κόστος του χρήματος.

— Επιτάχυνση του επενδυτικού ρυθμού. Τα τελευταία 2-3 χρόνια είδαμε έναν πολύ μικρό αριθμό εταιριών να υιοθετεί τη νέα στρατηγική στην εταιρική δομή. Οι εταιρίες αυτές είχαν έναν υγιή ρυθμό ανάπτυξης. Οι λόγοι που οδήγησαν σ' αυτή την ανάπτυξη είναι πολλοί. Περιληπτικά το γεγονός οφείλεται στο γενικό ανταγωνιστικό περιβάλλον, στη σωστή εταιρική δομή υπό μορφή Holdings, στη σωστή κεφαλαιοποίηση, στη χρησιμοποίηση προσωπικού με επαγγελματική κατάρτιση και στην παροχή πληροφοριών. Για τις εταιρίες αυτές και για όσες οργανωθούν κατά αυτόν τον τρόπο, τα μέσα χρηματοδότησης τώρα και στο μέλλον θα είναι αυτά που διατίθενται στον παγκόσμιο ανταγωνισμό: αρχικές δημόσιες έγγραφες, προνομιούχες μετοχές, εύρωμετοχές, χρηματοδοτικές ή λειτουργικές μισθώσεις, μετατρέψιμες ομολογίες.

Όλα αυτά τα προϊόντα θα υπάρχουν στη διάθεση των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών από τη στιγμή που θα αλλάξει η δομή τους. Και η δομή τους πρέπει να αλλάξει για μία υγιή ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας. Είναι καιρός να καταλάβουμε ότι η χρηματοδότηση της ναυτιλίας είναι εταιρικό θέμα και όχι ένα ένυπόθηκο προσωπικό δάνειο. Και είναι καιρός να

σταματήσει ο Έλληνας έφοπλιστής να υποστηρίζει τις χρηματοδοτικές ανάγκες με την προσωπική του εγγύηση. Είναι καιρός να καταλάβουμε ότι το κόστος των επενδύσεων σήμερα είναι υψηλό και περικλείει κινδύνους και η ανάληψη των κινδύνων αυτών από πολλούς μετόχους είναι μία πράξη συνετή και αναγκαία από τη στιγμή που θα ληφθεί η απόφαση για την επέκταση της εταιρίας. Πιστεύω ακόμα, ότι το μερίδιο της αγοράς, που κατέχει μία εταιρία, είναι εξαιρετικής σημασίας και πρέπει γρήγορα να λαμβάνονται φρόνιμες αποφάσεις, αν θέλουμε να δούμε την Έλληνική Ναυτιλία να επωφελεϊται από τα χρηματοδοτικά προϊόντα, που είναι διαθέσιμα ανά τον κόσμο. Εύχομαι να δούμε στο μέλλον να δημιουργούνται μεγάλες εταιρίες με γερούς ισολογισμούς, είτε μέσω των δημοσίων αγορών, είτε μέσω κοινοπραξιών. Ο κόσμος κινείται γρήγορα, πολύ γρήγορα. Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές, οι νέες επενδύσεις, οι κοινοπραξίες, οι πωλήσεις, είναι συναλλαγές που λαμβάνουν χώρα καθημερινά και η Έλληνική Ναυτιλία δεν έχει προσαρμοσθεί στη σημερινή πραγματικότητα.

Η λήψη στρατηγικών επενδυτικών αποφάσεων είναι απόλυτα αναγκαία. Αν η απόφαση είναι να διατηρηθούμε σε χαμηλά επίπεδα και να ελέγχουμε όλες τις πλευρές της επιχείρησης, καμμία αλλαγή δεν είναι απαραίτητη, μολονότι αυτό θα έχει ακόμα χειρότερα αποτελέσματα στην πράξη. Πρέπει να αντιμετωπίσουμε θαρραλέα τα γεγονότα και να δούμε αντικειμενικά το μέλλον. Είναι έγκλημα να παρακολουθούμε παθητικά τι γίνεται στις άλλες ναυτικές χώρες και να μένουμε αδρανείς. Αν, από την άλλη, κάποιος αισθάνεται την ανάγκη για αλλαγή και ανάπτυξη, τότε ο Έλληνας έφοπλιστής θα πρέπει να προσαρμοσθεί στις σημερινές ανάγκες αναδιοργάνωσης της δομής της ελληνικής εταιρίας. Αν μερικοί πλοιοκτήτες δεν γνωρίζουν τα χρηματοδοτικά προϊόντα που μπορεί να τεθούν σήμερα στη διάθεσή τους, ως συμβουλευτούν τους τραπεζίτες τους. Εκείνοι ξέρουν. Και θα τους βοηθήσουν να βρουν και να εφαρμόσουν μία συνετή αλλά και δυναμική στρατηγική. Οι Έλληνες έφοπλιστές έχουν τις ικανότητες και τα μέσα να προχωρήσουν και να αναπτύξουν αυτό, που ξεκίνησε πριν από γενέες και δημιουργήσε τη μεγάλη Έλληνική Ναυτιλία. Είναι θέμα απόφασης για το ποιός δρόμος θα ακολουθηθεί και η απόφαση ανήκει τελικά στους Έλληνες έφοπλιστές.

A RESPONSE TO U.S. OIL POLLUTION LEGISLATION

By Mr. EPAMINONDAS EMBIRICOS

It is a statement of the obvious that the current U.S. Oil Pollution Legislation places shipowners in an intolerable position. Yet, clearly it is unrealistic to expect any change in this Legislation.

The nub of the problem is that owners are substantially uninsured, with respect to oil pollution risks, when trading to the United States, even though the potential liabilities there, are in the billions of Dollars. This problem arises because the commercial insurance markets are unable to provide oil pollution insurance in the billions of Dollars.

Thus the Shipowing Industry, in addressing the problem, must work within the confines of the U.S. Oil Pollution Legislation and must therefore find effective insurance, which however is unavailable commercially. It seems to me that the only party which can provide the necessary insurance, and has an interest to do so, is the U.S. Government.

Were the U.S. Government to make available adequate oil pollution insurance, and provided the premia were charged in such a way so that they could be passed on, by the shipowners, to the charterers, and thus down the chain to the consumer, there would be no problem in the shipowners paying a sufficient premium to enable the United States Government to provide such adequate oil pollution insurance, in the billions of Dollars, without the said U.S. Government suffering any economic loss thereby. In other words, in view of the vast quantities of oil imported by the United States, and since the U.S. is dealing with a captive market and can require payment of the premium before allowing a vessel to enter its territorial waters, the U.S. would be able to charge insurance premia which would justify providing the very high levels of insurance which are necessary. If the premia were charged on a per voyage basis, the owner could afford to pay them, since he

would be able to pass them on to the charterer. There is no theoretical reason why this system should not work and why the owners, therefore, should not be provided with meaningful insurance which would fully cover the risks they would be running when trading to the U.S.A.

The question, of course, is how to convince the U.S. Government to provide this insurance. I think the answer lies in the International Group of P & I Clubs, with adequate notice, withdrawing oil pollution insurance cover for tankers trading to the United States.

The Clubs, in my view, would be justified in following such a course. The business of the Clubs is to protect the interests of their members and to provide them with adequate third party liability insurance. The current system does not do so, in the light of the recent U.S. Oil Pollution Legislation. The nontanker owning members of the P - I Clubs are put at risk by the tanker members who trade to the United States. Not only do these non-tanker claims, but furthermore, if there were to be a number of major oil pollution incidents in the U.S., the reinsurance arrangements of the International Group of P & I Clubs would collapse and the Clubs would no longer be able to obtain reinsurance on the market. This could be a death blow to the whole P & I system. Why should the non-tanker Club members run these risks? Furthermore, the interests of the tanker members are not being safeguarded either, for the insurance made available by the Clubs is inadequate and therefore meaningless, when viewed in the light of unlimited liability, the piercing of the corporate veil and the consequent billions of Dollars of potential liability. In fact, the P & I Clubs are, unintentionally, rendering a disservice to their tanker members because, whereas they create the illusion of safety with the five-hundred-million dollars worth of oil

pollution cover which they provide, tanker owners trading to the United States are running the risk of the total destruction of themselves and their groups. Nevertheless, owners lulled into this false sense of security, continue to trade to the U.S.A., at their peril.

Those at risk, under the U.S. Oil Pollution Act of 1990, include not only the corporate owners of any vessel causing pollution as a result of a casualty, but also any individual engaged in the operations of the vessel at sea or ashore. Hence, many thousands of people working in the industry thought the world are potentially at risk and are uninsured for such risk. Nor would it be safe for anyone to suppose that these risks are illusory, since the contingency fee system which operates in the U.S. offers enormous rewards to lawyers acting for successful litigants.

I believe therefore, as aforesaid, that the P & I Clubs would be justified in withdrawing cover for the risk of oil pollution in the U.S. If they did so, with adequate notice to the Shipping Industry and to the United States, they would create the opportunity for the Industry to approach the U.S. Government and convince that Government that the only way to ensure the continued flow of oil supplies to the U.S., was for the U.S. Government to provide adequate insurance, at non-loss making rates, to cover the risks created by their own legislation. Such an approach would have every chance of success, since it would not be calling for a change in the oil pollution legislation, nor would it be asking the U.S. Government to subsidise the Industry. Further-more this insurance, if properly formulated, would enable the owners to pass the premia on to the charterers and thus down the chain to the consumer, ensuring the continued viability of our essential industry.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΙΧ. ΠΑΤΕΡΑ

Θά προσπαθῶ νά σκιαγραφήσω πῶς βλέπω ὅτι θά μπορούσε ἡ Ἑλληνική σημαία νά ἀνακτήσει τήν προτέρα αἰγλήν της καί νά κυματίζει ἀν ὅχι σέ ΟΛΑ, πάντως στά περισσότερα Ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Πίστευα πάντοτε καί ἐξακολουθῶ νά πιστεύω ὅτι ὁ ἀγῶνας πρέπει νά ἀποβλέπει πῶς θά διατηρηθεῖ ἡ Ἑλληνική σημαία καί ὅχι ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός, ὁ ὁποῖος οὔτε ἐκινδύνευσε οὔτε θά κινδυνεύσει ποτέ. Μέγα τό τῆς Θαλάσσης κράτος διὰ τούς Ἑλληνες ἀπό ἀρχαιοτάτων χρόνων. Ὁ μεγαλύτερος προστάτης καί σύμμαχος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι ἡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ παράδοση. Αὐτή τόν γαλουχεῖ, αὐτή τόν ἀνδρώνει, αὐτή τόν διατηρεῖ. Ἐκατό εὐλογημένα Λίμπερτις (ὅπως ἔλεγε ὁ ἀείμνηστος ΚΩΤΤΑΚΗΣ) πῆραν οἱ Ἑλληνες μετά τόν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, πολύ περισσότερα πῆραν ἄλλοι σύμμαχοί μας (Ἱταλοί, Τοῦρκοι, κλπ.). Ἐμεῖς τὰ κάναμε 4.500 πλοῖα, οἱ ἄλλοι τὰ ἔχασαν. Αὐτό γιά μένα θά πεί Ναυτιλιακή παράδοση, ἡ ὁποία δέν ἀποκτᾶται μέ ὀνόματα, διατάγματα καί εὐχολόγια, ἀλλά μέ τήν υπεραϊωνόβιον διαμόρφωσιν ἀντιλήψεων, τάσεων, χαρακτηρισμῶν καί ΤΡΟΠΟΥ ΣΚΕΨΕΩΣ καί ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ. Ἐξ' ἄλλου τό βλέπουμε, ἡ Ἑλληνική σημαία ἔχει σκαμπανεβάσματα, ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός διατηρεῖ μέ συνέπεια ὡς ἐπὶ τό πολύ τήν ΠΡΩΤΗ καί ἐνίοτε τήν ΔΕΥΤΕΡΗ θέση.

Ἡ ὑπαρξίς Ἑλληνόκτητου στόλου εἶναι ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ὑπόθεση τοῦ Ἑλλήνα Ἐφοπιστοῦ. Διά νά κυματίζει ὅμως Ἑλληνική σημαία στά Ἑλληνόκτητα πλοῖα, πρέπει νά τό πιστέψουν καί νά συνεργασθοῦν καί οἱ δύο ἄλλοι παράγοντες: Ἡ ΠΟΛΙΤΕΙΑ καί οἱ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ. Ἄς ἐξετάσουμε λοιπόν χωριστά τί μπορεί καί τί πρέπει νά κάμει ὁ καθένας ἀπό τούς προαναφερθέντες τρεῖς παράγοντες.

Ὁ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ νά ἐξασφαλίσαι τὰ ΠΛΟΙΑ, πείθοντας μέ τίς ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΕΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ τοῦ τήν ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΑΓΟΡΑ νά τοῦ ἐμπιστευθεῖ τὰ ἀπαιτούμενα ΥΨΗΛΟΥ κινδύνου ΜΕΓΑΛΑ κεφάλαια, τὰ ὁποῖα οὔτε ἔχει τήν ικανότητα οὔτε τὰ



μέσα νά διαθέσει τό Ἑλληνικό Τραπεζικό σύστημα καί πολλῶ μάλλον τό Ἑλληνικό Κράτος, ὅπως γίνεται σέ ἄλλες χώρες, μέ πρόσφατα παραδείγματα τήν Ἱταλία, ἡ ὁποία ἐπιδόθηκε μέ 4% τό χρόνο ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ νεοαγορασμένου ἀπό Ἱταλούς πλοίου μέχρι δέκα ἐτῶν. Δηλαδή ἕνα πλοῖο 10 ἐτῶν ἀξίας 10.000.000 δολλαρίων ἑνός Ἱταλοῦ θά στοιχίσει 6.000.000, ἔναντι 10.000.000 πού θά στοιχίζει στὸν Ἑλληνα.

Ἡ Πολιτεία μακροπροθέσμως μέν νά ἐξασφαλίσαι ἐπαρκή καί καλῶς ἐκπαιδευμένα Ἑλληνικά πληρώματα, βραχυπροθέσμως δέ νά συμβάλει εἰς τήν μείωση τῶν ἡμερησίων λειτουργικῶν ἐξόδων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Εἶναι ἀπαράδεκτο γιά 4.730 θέσεις εἰς τόν ἀντιπαραγωγικό καί ὑποβαθμισμένο Δημόσιο τομέα, εἰς τόν ὁποῖο οἱ ἀποδοχές καί ἡ ἀνέλιξη εἶναι ταυτόσημες μέ τήν ΜΙΖΕΡΙΑ νά διαγωνίζονται 140.000 νέοι καί γιά τίς Σχολές Πλοιάρχων καί Μηχανικῶν Ε.Ν., τῶν ὁποίων ἀντιθέτως οἱ ἀποδοχές καί ἡ προοπτική ἐξέλιξης εἶναι ἀσυγκρίτως καλύτερες, νά μὴν συμπληρῶνται ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑποψηφίων.

Συνάλλαγμα διὰ τήν ἀγοράν πλοίων δέν ἔχει νά δώσει ἡ πολιτεία, ἐπαρκή ὅμως καί καλῶς ἐκπαιδευμένα πληρώματα μπορεί καί πρέπει νά δώσει. Ἄς προσπαθῇ καί ἄς δώσει τὰ κατάλληλα κίνητρα. Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρω ὡς κίνητρο διὰ τήν προσέλκυση νέων, τόν ὑπολογισμόν ὡς Στρατιωτικῆς θη-

τείας τῆς ἐπὶ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ πλοίων θαλάσσιας ὑπηρεσίας. Ἡ ναυτική τέχνη καί ἐμπειρία ἀναπτύσσονται καλύτερα εἰς τούς ὠκεανούς ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, παρά εἰς τό Πεντάγωνο, τίς Ναυτικές Διοικήσεις καί λοιπές Ὑπηρεσίες Ξηρᾶς.

Διά τὰ ἡμερήσια λειτουργικά ἐξόδα τοῦ ποντοπόρου πλοίου ἡ διαφορά μεταξύ τοῦ Ἑλληνικοῦ καί τοῦ ὑπὸ ξένη σημαία πλοίου διαρκῶς αὐξάνει, ὁ δέ ἐφοπλισμός ὁ ὁποῖος ἀνταγωνίζεται εἰς τὸν διεθνή στίβο, εἶναι ὑποχρεωμένος νά τήν λάβει σοβαρῶς ὑπ' ὄψιν, ἄλλως κινδυνεύει κάποτε ἐκὼν ἄκων νά καταποντισθεῖ ἰδίως εἰς περιόδους ναυτιλιακῆς κρίσης. Ἐπιβάλλεται συνεπῶς νά μειωθεῖ αἰσθητὰ αὐτή ἡ διαφορά. Τέσσερις εἶναι οἱ δέσμες ἐξόδων πού συνθέτουν τό ἡμερήσιο Κόστος ἑνός πλοίου: Πρῶτον ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ, μέ τὰ συμπαράμαρτοντα ἐξόδα ἀποστολῆς καί παλιννοστήσεως πληρωμάτων, τήν κοινωνική ἀσφάλιση (ΝΑΤ), τίς ἀποζημιώσεις κατὰ τῆς ἀπολύσεως ναυτικῶν αἰτήσεις πλοιοκτῆτου, καί αἱ φορολογικαὶ ὑποχρεώσεις, Δεύτερον ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ πλοίου καί πληρώματος, Τρίτον ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ συμπεριλαμβανομένων τῶν λιπαντικῶν καί λοιπῶν ἐφοδίων καταστρώματος καί μηχανῆς καί Τέταρτον ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ὅπως λέγονται.

Ἀπὸ τίς τέσσερις αὐτές δέσμες αἱ δαπάναι γιά τὴν δεύτην, τρίτην καί τέταρτην εἶναι ἸΔΙΑΙ εἴτε τό πλοῖο εἶναι ὑπὸ Ἑλληνικῆς εἴτε ὑπὸ ξένης σημαίας. Συνεπῶς ἡ διαφορά κόστους ἐστιάζεται εἰς τήν πρώτην δέσμη, ἥτοι τίς δαπάνες πληρώματος, οἱ ὁποῖες σημειωτέον εἶναι καί οἱ σημαντικότερες ἀφοῦ καλύπτουν τό 50-60% τοῦ ἡμερήσιου Κόστους. Ὑπάρχουν περιθώρια μειώσεως; ΝΑΙ ἀρκεῖ νά τολμήσουμε. Πιὸ συγκεκριμένα:

Α. Σήμερα ἐπιτρέπεται εἰς τό ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοῖο νά προσλαμβάνει ἄλλοδαπούς ναυτικούς σέ ποσοστὸ 40% τοῦ κατωτέρου πληρώματος καί ἐφ' ὅσον δέν προσφέρονται ΕΛΛΗΝΕΣ ναυτικοί. Ἐγὼ προτείνω ὡς λύση τό 40% νά αὐξηθεῖ εἰς τό 70-75% καί μόνο ἐπὶ τοῦ κατωτέρου

πληρώματος, αλλά έφ' ολοκλήρου του πληρώματος (έξαιρέσει μόνο του Α' Πλοιάρχου) άδιακρίτως εάν προσφέρονται ή όχι "Έλληνες ναυτικοί και τουτο διότι δέν υπάρχει έλλειψις μόνον κατωτέρων πληρωμάτων, αλλά και 'Αξιωματικών (πλήν 'Αστυματιστών). Δέν ζητώ ότι έχουν θεσπίσει οι ανταγωνίστριες χώρες Νορβηγία (παράλληλον Νηολόγιον), 'Ιαπωνία (ορισμένος μικρός αριθμός 'Ιαπώνων ναυτικών, οι δέ επιπλέον άλλοδαποι). Είναι ήπιώτερες οι δικές μου προτάσεις. 'Επίσης νά άρθεί ο περιορισμός «έφ' όσον δέν προσφέρονται "Έλληνες» ο όποιος εξανερμίζει έν πολλοίς την ώφελιμότητα της διάταξης, διότι πάντοτε προσφέρεται μικρός αριθμός περιστασιακών και άκαταλλήλων 'Ελλήνων ναυτικών, όπως άλλωστε συμβαίνει σέ όλα τά επαγγέλματα (ιατροί, δικηγόροι, αρχιτέκτονες κλπ.). Τούς παραδοσιακούς επαγγελματίες "Έλληνες ναυτικούς τούς αναζητούν οι έφοπλιστές. 'Ο επαγγελματίας "Έλλην υπερετερεί κατά πολύ του άλλοδαπου σέ παραγωγικότητα και υπευθυνότητα, ο περιστασιακός "Έλλην υπολείπεται του άλλοδαπου. Οι ύψηλότερες αποδοχές του "Έλληνα υπερκαλύπτονται από την υπερπαραγωγικότητά του.

Η προτεινόμενη λύσις δέν δημιουργεί παρενέργειες διότι δέν υπάρχουν άνεργοι 'Αξιωματικοί, ούτε πολλώ μάλλον κατώτερα πληρώματα, εξαιρέσει όπως προείπαμε των 'Αστυματιστών, οι όποιοι άργά ή γρήγορα, ως τό συνειδητοποιήσουμε πρέπει νά μετεκπαιδευθούν, κατ' έπιταγήν της συγχρόνου τεχνολογίας. Είναι προφανές ότι μέ την έπιστροφή των 'Ελληνόκτητων πλοίων ΔΕΝ ΘΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ διά την στοιχειώδη επάνδρωση, και τό πρόβλημα θά καταστεί δξύτατον. Άπλή ανάγνωση του αριθμού πείθει όποιονδήποτε.

β. Μέ την επιδιωκόμενη έξυγείανση του ΝΑΤ νά καταργηθεί ή καταβολή εισφορών πλοιοκτήτου και έργαζόμενου διά τούς έντός της οργανικής συνθέσεως υπηρετούντας άλλοδαπούς ναυτικούς, αλλά νά καταβάλλονται εισφορές μόνον διά τούς "Έλληνες. Κατά ποίαν λογικήν θά επιβαρύνεται τό πλοίον μέ εισφορές μελών πληρώματος, τά όποια ούτε διεκδικούν ούτε δικαιούνται κοινωνικής προστασίας από τόν φορέα εις τόν όποιο καταβάλλονται οι εισφορές. Μέ τίς όλίγες νομικές μου γνώσεις νομίζω ότι είναι παράνομη, αντισυνταγματική και αντίθετος πρός την 'Εγκριτική πράξη ή έισπραξις των και πολύ πιθανή ή διεκδίκηση έπιστροφής τους «ως άχρεωστήτως καταβληθέντων». Είναι παγκοσμίως πρωτότυπος και άνορθόδοξος διάταξις και πρέπει νά απαλειφθεί.

γ. Προτείνεται νά καταργηθούν ως άπαρχαιωμένοι (πρό του Β' παγκοσμίου πολέμου) αποζημιώσεις 45, 30 και 15 ήμερών αναλόγως του τόπου απολύσεως του ναυτικού, όσάκις απολύεται αίτήσεϊ του Πλοιάρχου. Οι μακροχρόνιες αυτές αποζημιώσεις είχαν θεσπισθεί όταν ο ναυτικός επέστρεφε εις τόν τόπο ναυτολογήσεως του 'Ατμοπλοϊκώς και υπήρχε υπερπροσφορά ναυτικών. Τώρα ούτε ή μία ούτε ή άλλη προϋπόθεσις υπάρχει. Γιατί δέν τολμούμε νά τίς καταργήσουμε; Μήπως θά επικαλεσθούν τά περιβόητα «Κεκτημένα δικαιώματα», τά όποια φευ τείνουν νά παρασύρουν κατά κρημνών ολοκλήρον την 'Ελληνικήν Οικονομία και την 'Ελληνική Σημαία μαζί.

δ. Τέλος ή Πολιτεία νά περιβάλλει μέ κατανόηση και στοργή την Ναυτιλία, ώστε νά την διοικεί μέ ευρύτητα πνεύματος, μακράν γραφειοκρατικών διατυπώσεων. Είς τό σημείο τουτο είμαι υποχρεωμένος νά όμολογήσω ότι τουτο έσχάτως έχει επιτευχθεί πλή-

ρως. Η υπό 'Ελληνική σημαία Ναυτιλία όχι μόνον έχει άφεθεί 'Ελευθερά και 'Απερίσπαστος νά αναπτυχθεί, αλλά τελεί υπό πλήρη προστασία της 'Ελληνικής Πολιτείας σέ όλα τά κλιμάκια της πολιτικής και διοικητικής ιεραρχίας. Όλοι επί ποδός πρόθυμοι καθ' όλην την διάρκειαν του 24ώρου νά έξυπηρετήσουν την 'Ελληνική Ναυτιλία. Τούς άξιζει ένα ΕΥΓΕ.

Στόν τρίτο παράγοντα τούς ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ και είδικώτερα στίς Συνδικαλιστικές των οργανώσεις, οι όποίες τούς εκπροσωπούν, συνιστώ νά ρίξουν τό βάρος των στο μεγαλύτερο της «Πίττας». Όσο μεγαλώνει ο υπό 'Ελληνικήν σημαίαν στόλος τόσο αύξάνει ή «Πίττα» και υπάρχει αντικείμενον διά την αύξησιν του διεκδικούμενου από αυτούς μεριδίου. Αύξησις των θέσεων 'Εργασίας έχει επακόλουθον μεγαλύτεραν ζήτησιν ναυτεργατών και αποδοχών υπό την πίεσιν του νόμου προσφοράς και ζητήσεως εργασίας. Δέν επιθυμώ νά υποβαθμίσω και πολύ περισσότερο νά εξαφανίσω τά αίτήματα περιοδικής αύξήσεως των αποδοχών και βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας, αλλά επιθυμώ μίαν ισόρροπον διεκδίκησιν. Ένώ τό γέ νυν έχον τολμώ νά ίσχυρισθώ ότι έχει δοθεί άπόλυτος εάν όχι μοναδική προτεραιότης στό αίτημα των αποδοχών παρεπιπτόντως δέ συζητείται και τό θέμα των θέσεων εργασίας.

Αυτές είναι αι λύσεις τίς όποίες προτείνω για τό καλό της 'Ελληνικής Ναυτιλίας εις την όποία διακονώ ως Διοικητικός παράγων και 'Εφοπιστής επί 52 συναπτά έτη και την όποία θεωρώ 'Ακρογωνιαίον λίθον ευημερίας και ίσχύος του 'Εθνους μας. Ένα παγκόσμιο ρεκόρ έχουμε ως Έθνος και τουτο είναι ή Ναυτιλία. Άς την γνωρίσουν οι ΝΕΟΙ και άς τούς την κληροδοτήσουμε υπό τή ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ.

Γ. Μ. ΠΑΤΕΡΑΣ

John Samonas
+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
167/169 LONDON ROAD
Kingston - Upon - Thames,
Surrey KT2 6PT — England
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
FAX: 081-547 1949
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

'Από τήν Σκύλλα στήν Χάρυβδη

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Ποιός θά πίστευε ὅτι ἡ Σοβιετική Ἐνωση καί τό Ἀνατολικό Μπλόκ, πλὴν πρὸς τό παρόν τῆς Κίνας, θά γνώριζε τέτοια ριζική μεταμόρφωση σέ τόσο σύντομο χρονικό διάστημα. Ἡ πολιτική τοπογραφία ὁλόκληρου τοῦ κόσμου ἔχει ἀλλάξει μέ τίς πρωτοβουλίες τοῦ Γκορμπατσώφ καί δικαίως ἡ ἀνθρωπότητα ἀπέβλεπε σέ ἕνα πιά λαμπρό μέλλον. Ὁ ἐφοπλιστής εἶχε καί αὐτός τοὺς λόγους του νά τὰ βλέπει ὅλα ρόδινα ὄχι μόνο γιά τήν ἀναμενόμενη οἰκονομική ἀνάπτυξη τῶν νέων ἐλεύθερων ἀγορῶν στίς πρώην κομμουνιστικές χώρες ἀλλά κυρίως γιά τό νέο κλίμα αἰσιοδοξίας πού βασιλευε καί πού θά ἔδινε ὠθηση στό παγκόσμιο ἐμπόριο.

Ἐνῶ φαίνοντουσαν μέχρι πρότινος νά ὑπάρχουν οἱ βασικές οἰκονομικές προϋποθέσεις γιά τήν διατήρηση τῆς σχετικῆς εὐημερίας στήν διεθνή ναυτιλία, ξαφνικά οἱ προοπτικές τοῦ διεθνούς ἐμπορίου πῆραν στροφή πρὸς τό χειρότερο.

Ἄς μὴ μιλήσουμε γιά τὰ βαθεῖα προβλήματα τοῦ Ἀνατολικοῦ κόσμου καί κυρίως τῆς Σοβιετικῆς Ἐνωσης ἡ ὁποία κάθε μέρα φαίνεται νά φθάνει σέ νέα κρίση. Καταλήγουμε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ οἰκονομική ἀναζωογόνηση στήν ὁποία ἀποβλέπαμε μετὰ τήν ἀλλαγὴ τῶν πολιτικῶν καθεστώτων στό Ἀνατολικό Μπλόκ τελικά θά ἀργήσει νά φανεῖ μέ μόνη ἐξαίρεση ἴσως τήν Γερμανία.

Ἄς μὴν ἀναφέρουμε οὔτε τήν οἰκονομική κρίση ἡ ὁποία τόσο γρήγορα ἀρχισε νά γίνεται αἰσθητὴ χωρὶς κανεῖς νά καταλάβει καλά-καλά τοὺς λόγους πού τήν ἐπέφεραν. Καί τὰ προβλήματα τῶν μεγάλων τραπεζικῶν ὁργανισμῶν καί ἡ ὑποτίμηση κινητῆς καί ἀκινήτου περιουσίας ἔχουν σάν ἀποτέλεσμα τὴ μείωση τῶν πιστώσεων καί ὀξύνουν τήν γενική δυσχέρεια τῆς οἰκονομίας.

Καί ἄς μὴν σκεφθοῦμε κἀν τίς γιγαντιαίες μάχες στό στίβο τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν οἱ ὁποῖες εἶναι ἀναπόφευκτες μέ τήν δημιουργία τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Ἀλλιώς ἡ Ἰαπωνία καί ἡ Ἀμερική ἀντιμετώπιζαν τήν



Γαλλία, τήν Ἀγγλία τήν Ἰταλία καί ἀκόμη καί τήν Γερμανία σάν μεμονωμένους ἀντιπάλους καί ἀλλιῶς θά τοὺς ἀντιμετωπίζουν σάν ἑνωμένη οἰκονομική δύναμη. Οἱ συγκρούσεις αὐτές φέρουν τόν κίνδυνο προστατευτισμοῦ σέ βαθμὸ πρωτοφανή στήν πρόσφατη ἱστορία.

Ἀλλὰ ἄς σκεφθοῦμε πού ὁδηγοῦμεθα μέ τήν ὑπόθεση τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Περιττό νά ποῦμε ὅτι τὰ γεγονότα τῆς περιοχῆς αὐτῆς μέ τήν ἀπότομη αὐξηση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου δίνουν νέες διαστάσεις στά ἤδη δυσᾶρεστα οἰκονομικά δεδομένα. Οἱ ἐπιπτώσεις γιά τόν ἐφοπλισμὸ δὲν περιορίζονται στήν ἐπιρροή πού ἔχει ἡ ὑψηλὴ τιμὴ τοῦ πετρελαίου στήν οἰκονομία ἀλλὰ ἐπεκτείνονται καί στή μείωση κατανάλωσης τῆς σημαντικώτατης αὐτῆς πρώτης ὕλης. Καί ἄς μὴν ξεχνᾶμε ὅτι ἡ μείωση τοῦ 1% στήν κατανάλωση ἐπιφέρει μείωση τῆς τάξεως τοῦ 4-6% στὴ ζήτηση μεταφορικοῦ δυναμικοῦ.

Πολλοὶ ἰσχυρίζονται ὅτι μόλις μπεῖ στὴ θέση τοῦ ὁ Σαντάμ (εἴτε μέ διπλωματικά, εἴτε μέ πολεμικά μέσα) θά πέσει ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου καί οἱ προοπτικές γιά τὴ σταθερὴ ἐπαναφορὰ τῆς οἰκονομίας καί τῆς ζήτησης πετρελαίου θά ἀποκατασταθοῦν.

Βεβαίως ἕνας πόλεμος, ὅσο σύντο-

μος καί νά εἶναι, θά ἐπιφέρει δραματικὴ αὐξηση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου μέ ὅλα τὰ δυσμενῆ συνεπακόλουθα. Ἀλλὰ ἡ πιὸ σοβαρὴ ἐπίπτωση τῶν γεγονότων στὴ Μέση Ἀνατολή εἶναι ἡ ἀνασφάλεια πού μοιραίως θά ἔχει δημιουργηθεῖ στίς ἀνεπτυγμένες οἰκονομίες ὅσον ἀφορᾷ τήν ἐνέργεια. Παρ' ὅλον ὅτι οἱ ἐναλλακτικὲς λύσεις δὲν εἶναι ἀμεσες καί ἀπαιτοῦν θυσίες δὲν μπορεῖ ὁ Ἀμερικανὸς πολίτης νά δέχεται νά ζεῖ ἐπ' ἀπειρον κάτω ἀπὸ τὴν Δαμόκλειο Σπάθη πού δημιουργοῦν οἱ ἐκάστοτε καταστάσεις στήν Μέση Ἀνατολή. Οὔτε πρέπει νά πάρουμε σάν δεδομένη τὴν προθυμία κάθε Ἀμερικανοῦ πατέρα νά θυσιάσει τό αἷμα τῶν παιδιῶν του γιά νά ἐξασφαλίσαι φθηνὴ βενζίνη.

Ὁ Δυτικὸς κόσμος δὲν φαίνεται νά προβληματίζεται ἀκόμα μέ τήν παρουσία τῶν Ἀμερικανικῶν καί Εὐρωπαϊκῶν στρατευμάτων στά ἱερὰ ἐδάφη τοῦ Μουσουλμανικοῦ κόσμου. Ἀναμφίβολα ἡ ἐπέμβαση αὐτῇ ἦταν ἀπαραίτητη καί δίκαιη στά μάτια τὰ δικά μας ὅπως βέβαια καί στά μάτια τοῦ Ἑμίρη τοῦ Κουβέιτ καί τοῦ Βασιλιά τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας. Ἦταν δίκαια ἀκόμη καί γιά ὠρισμένους Ἀραβες ἡγέτες (π.χ. Μουμπάρακ) οἱ ὁποῖοι ἐπιδιώκουν ἀγαθὲς σχέσεις μέ τόν Δυτικὸ Κόσμο. Ἀλλὰ εἶναι πολὺ ἀμφίβολο ἂν αὐτὴ ἡ ἐπέμβαση θά θεωρηθεῖ «καλὴ κ' ἀγαθὴ» ἀπὸ τό πλῆθος τῶν Ἀράβων στήν καρδιά τῶν ὁποίων ὁ Σαντάμ ἔχει ἀφυπνίσει ὄνειρα ἐθνικιστικά.

Γιὰ ἄλλη μιὰ φορὰ ἡ Ἀμερικὴ ἀναγκάστηκε νά ὑποστηρίξει καθεστῶτα τὰ ὁποῖα ἡ ἱστορία θά κατακρίνει. Τό γεγονός ὅτι συνοδεύεται ἀπὸ μιὰ ἀπόφαση τοῦ Συμβουλίου Ἀσφαλείας καί ἀπὸ μερικά στρατεύματα Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν δὲν ἐπανορθώνει μιὰ πολὺ δύσκολη πολιτικὴ κατάσταση ἡ ὁποία θά διαρκέσει ἴσως ὁλόκληρες γενιές.

Δηλαδή πῆγαμε ἀπὸ τὴ Σκύλλα στὴ Χάρυβδη. Δυστυχῶς ἡ πρόσφατη ἱστορία ἔδειξε ὅτι ὁ ἐφοπλιστὴς δὲν ἐπωφελεῖται πιά ἀπὸ τὴν πολιτικὴ ἀστάθεια.



E. G. LOUKEDES

**SHIPPING AND CHARTERING AGENTS
SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS**

Telephones : 41.28.530 - 41.22.789

41.31.219 - 41.73.993

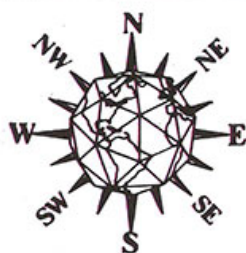
FAX : 41.21.506

97-99 FILONOS STR., 185 35 PIRAEUS

P.O. BOX 80081, PIRAEUS 185 10

TELEXES: 212246 - 212197 EGRL GR

CABLES : EGRLESHIP OR HUGOTRUM



CROSSWORLD MARITIMA S.A.

(A Joint Company of NAVLOMAR, Bucharest and E. G. LOUKEDES, Piraeus)

PIRAEUS BRANCH

97-99, FILONOS STR.

GR - 185 35 PIRAEUS

SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS

Telephones : 41.30.469 - 41.74.437

FAX : 41.21.506

P.O. BOX: 80471 - GR 185 10 PIRAEUS

TELEXES: 213948 - 212822 CRW GR

GELVERI S.A.

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

GEMİ AJENTLİĞİ VE KİRALAMA, ULUSLARARASI NAKLİYAT
SHIPPING AND CHARTERING AGENTS, INTERNATIONAL TRANSPORT

Barbaros Bulvarı No 47

Özgür Apt. kat 6

80030 Beşiktaş, İstanbul

**AT ISTANBUL AND
ALL TURKISH PORTS**

**SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS
ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT**

Telephones : 15.91.161 - 15.91.162 - 16.06.577

FAX : 15.82.286

TELEX : 26078 GELV TR

CABLES : GELVESHIP ISTANBUL



**«EGREL» INTREPRINDEREA
MARITIMA SI COMERCIALA**

**AT CONSTANTZA AND
ALL ROMANIAN PORTS**

**SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING
REPAIRS - GENERAL TRADE**

Telephones : 14.742 - 14.200

TELEX : 14.456 EGRL R

Piata Ovidiu No. 10

8700 CONSTANTZA

BEST WISHES FOR 1991



*Kaslo
Tazeish
oto...*
1991

MIN AN
LINES

ΓΕΝΝΑΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Του κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ

Στό τέλος του 1990 η Έλληνική Έμπορικη Ναυτιλία παρουσιάζεται αρκετά επιβλητική από άποψως όγκου και οικονομικής δύναμης στον διεθνή χώρο αλλά μάλλον άπαθής μπροστά σε πιεστικά έσωτερικά και έξωτερικά προβλήματα που χρειάζονται γενναίες και αποφασιστικές λύσεις.

Χωρίς να παραλείψω να επισημάνω τη Διεθνή Οικονομική Κρίση, αντιπαρέρχομαι λόγω της τεταμένης διεθνούς Κατάστασης κάθε πρόβλεψη για την πορεία της Ναυλαγοράς, τονίζοντας μόνο ότι θα χρειαστεί πολλή σύνεση και σοβαρή προσπάθεια για την αντιμετώπισή της και αναφέρομαι επιλεκτικά στα σοβαρά θέματα που πρέπει να μας προβληματίζουν στο εγγύς μέλλον.

Αρχίζοντας από τό, ζωτικής σημασίας, ναυτεργατικό πρόβλημα, άμφιβάλλω εάν πολλοί συνειδητοποιούν ότι τό ελληνικό πλοίο κινδυνεύει από την όλο και μεγαλύτερη έλλειψη Ικανών αξιωματικών, οι όποιοι, έν συνεχεία, θα επανδρώσουν σε καίριες θέσεις τά γραφεία μας και τίς πάσης φύσεως ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Δέν είναι δυνατόν να προσελκύσουμε νέους σ' αυτό τό αρκετά προσοδοφόρο, αλλά μέ τόσες Ιδιαιτερότητες, επάγγελμα, όταν τό κράτος έχει παροπλίσει στο διογκωμένο δημόσιο τομέα πληθώρα εργατικών χεριών και όταν μάλιστα μέχρι πρότινος, διάφοροι νεοκόποι επαίοντες μονοπωλώντας, για λόγους σκοπιμότητας την προστασία των συμφερόντων των εργαζομένων και του τόπου γενικότερα, προσπάθησαν να δημιουργήσουν αρνητικό κλίμα για την Ναυτιλία και τούς φορείς της μέ συνεχείς επιθέσεις και άτυχείς επιλογές.

Η έλλειψη προγραμματισμού και όργανωσης για την προσέλκυση και άρτια εκπαίδευση των νέων στο Ναυτικό επάγγελμα έχει καταλυτικά άρνητικά αποτελέσματα στην εύρυθμη επάνδρωση και λειτουργία των πλοίων



πλήττοντας καίρια την ανταγωνιστικότητα τους.

Είναι καιρός οι δύο πρωταγωνιστές της ναυτιλίας, Πλοιοκτήτες και Ναυτεργάτες, μέ την άμέριστη συμπαράσταση του Κράτους να βρουν ταχύτητα λύσεις για τόν εκσυγχρονισμό της εκπαίδευσης και την έξυγνωση του πτωχευμένου ασφαλιστικού ταμείου των ναυτικών, γιατί όλοι έχουμε ήθική ύποχρέωση προς τούς ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥΣ απόμαχους της θάλασσας για τη μεγάλη προσφορά τους, γεγονός τό όποιο ταυτόχρονα θα αποτελέσει και έγγύηση για τούς νεώτερους ότι αυτοί και οι οίκογένειές τους θα είναι εξασφαλισμένοι στα γηραιά τους οικονομικά και μέ άρτια Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Χωρίς μικροπολιτική νοοτροπία και συντεχνιακές πρακτικές οι ναυτεργάτες πρέπει να πείσουν ότι είναι άξιοι των παραδόσεων και ότι προστατεύουν τό πλοίο από κάθε λογής επιρροές, ξένες προς την πάγια τακτική της άγαστης συνεργασίας μέ την πλοιοκτησία που οδηγούν μαθηματικά στον άφελληνισμό μέ τά γνωστά καταστροφικά αποτελέσματα.

Είς τόν διεθνή χώρο πρέπει συλλογικά να εξετάσουμε τίς διαφαινόμενες εξελίξεις και ανακατατάξεις μέσα και έξω από την Ε.Ο.Κ., αποδεικνύοντας

συγχρόνως ότι είμαστε ένας άξιόπιστος και συνεπής εταίρος στους δύο σπιστους Εύρωπαίους παρά τίς κάποιες πικρίες μας, χωρίς να άγνοούμε ή να ύποτιμοΰμε τίς δυσκολίες που θα αντιμετώπισουμε δεδομένου ότι οι πάσης φύσεως ανταγωνιστές μας έχουν ήδη τούς μηχανισμούς, και τά μέσα για να έλέγχουν τά φορτία σε σημαντικό βαθμό.

Η ένότητα του Έφοπλισμού για σοβαρά θέματα μεγάλης έθνικής και οικονομικής σημασίας, πρέπει να τηρείται αντί πάσης θυσίας και όχι να δίνεται ή εικόνα στους Ισχυρούς ανταγωνιστές μας, ότι οι Έλληνες είναι διηρημένοι γιατί θίγονται τά προσωπικά τους μεσοπρόθεσμα συμφέροντα παρέρχοντάς τους έτσι την χρυσή εύκαιρία, να επιβάλουν τίς λύσεις που τούς έξυπηρετούν απόλυτα.

Οι χαμένες εύκαιρίες που έβλαψαν τόσο πολύ τό τόπο, πρέπει να αποτελούν γνώμονα για τίς αποφάσεις, που πρέπει να ληφθούν εγκαίρα στην άσκηση της έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής χωρίς θεατρινισμούς και βαρύγδουπες έξάρσεις, που συνήθως φέρνουν αντίθετα αποτελέσματα.

Η έπιτυχής αντιμετώπιση διεθνών ναυτιλιακών προβλημάτων εξαρτάται απόλυτα από συνεχείς και σκληρές διαπραγματεύσεις μέ ρεαλιστικές θέσεις και έναλλακτικές προτάσεις, λαμβάνοντας ύπ' όψη τίς ένδογενείς άδυναμίες μας και την έλλειψη πάγιων συμμάχων λόγω ανταγωνισμού ή αντίδρασης που φέρνει ή έπιτυχία μας.

Πιστεύω ότι ως σύγχρονοι άπόγονοι του Όδυσσέα καλό θα ήταν να επανέλθουμε στην Ιθάκη για περισυλλογή και άναθεώρηση του τί μπορούμε και τί πρέπει να κάνουμε συλλογικά και άτομικά για την θωράκιση και διατήρηση του όγκου και της ανταγωνιστικότητας της Έλληνικής Ναυτιλίας που τόσο μεγάλη και άπαραίτητη είναι ή προσφορά της στην Πατρίδα μας.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

Προβληματισμοί για την Ναυτική Έκπαίδευση καί τις ναυπηγήσεις

Τού κ: ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥ

Τό 1990 ήταν καταλυτικός χρόνος για τό Έθνικό νηολόγιο.

Η κυβέρνηση πού άνεδείχθει από τις εκλογές του Άπριλίου φαίνεται ότι κατάλαβε τά προβλήματα του κλάδου και έθέσπισε μέτρα τά όποια ήδη άρχισαν νά καρποφορούν. Έτσι τό Έθνικο νηολόγιο για πρώτη φορά μετά τό 1981 άρχισε νά αύξάνεται.

Δέν πρέπει όμως νά επαναπαυόμεθα σ' αυτά τά μέτρα. Χρειάζονται νά γίνουν πολλά άκόμα, ίσως λιγώτερο θεαματικά αλλά εξίσου άναγκαία για νά δημιουργηθεί ή κατάλληλη ύποδομή για την περαιτέρω ανάπτυξη της Έλληνικής ναυτιλίας.

Έπ' ευκαιρία αυτού του άρθρου θά θίξω δύο θέματα τά όποια πιστεύω ότι προβληματίζουν την ναυτιλία.

ΚΑΤΑΛΛΗΛΗ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ

Ένα από τά πιό σημαντικά θέματα είναι ή επάνδρωση των πλοίων μέ καταλλήλως επιμορφωμένα και εκπαιδευμένα στελέχη για νά αντιμετωπίσουν τά συνεχώς αυξανόμενα και έναλλασσόμενα προβλήματα τά όποια επηρεάζουν την κίνηση των πλοίων και γενικώτερα την ναυτιλία.

Πρέπει οι σχολές Άξιωματικών έμπορικου ναυτικού νά αναβαθμισθούν και νά αναδιοργανωθούν ούτως ώστε οι Άξιωματικοί πού θά αποφοιτούν από αυτές μαζί μέ τις άπαραίτητες επαγγελματικές και τεχνικές γνώσεις και την καλή γνώση της Άγγλικής, νά αποκτήσουν μία γενικώτερη συναίσθηση ευθύνης των υποχρεώσεων των ούτως ώστε νά περιορισθούν τά άτυχήματα και οι απώλειες σέ ανθρώπινες ζωές αλλά και νά ελαχιστοποιηθούν οι υλικές και οικολογικές κατα-



στροφές πού μπορούν νά συμβούν μέ την επιπόλαιη αντιμετώπιση της λειτουργίας του πλοίου, των μηχανημάτων του και την όποια παράκαμψη κανόνων ασφαλείας.

Η ουσιαστική διαχείριση και όργάνωση του πλοίου γίνεται κυρίως από τον πλοίαρχο έν συνεργασία μέ τους άξιωματικούς του. Άν αυτοί έχουν την απαιτούμενη συναίσθηση ευθύνης και τις ικανότητες, ή όργάνωση και οι ευθύνες είναι γνωστές και οι κανονισμοί ασφαλείας και λειτουργίας του πλοίου και των μηχανημάτων σαφείς. Τό ζητούμενο είναι νά γνωρίζουν καλά τό πλοίο και νά μεριμνούν για την σωστή λειτουργία του.

Έπειδή όλα σχεδόν τά άτυχήματα όφείλονται στην ανθρώπινη άμέλεια θά μπορούσε κανείς νά πεί ότι ή έννοια του άνασφαλού πλοίου δέν ύπάρχει πλέον λόγω της συνεχούς παρακολουθήσεώς του από κρατικούς όργανισμούς, νηογνώμονες και ασφαλίστές. Αυτό πού συνεχίζει νά ύπάρχει είναι τό επισφαλές πλήρωμα, όχι ως

πρός τον αριθμό τους καθ' ότι αυτός έχει καθορισθεί από διεθνείς μελέτες και πρακτικές, αλλά ως προς την ποιότητά του και εκεί πρέπει νά στρέψουν την προσοχή του οι αρμόδιοι θεσπίζοντας σωστή εκπαίδευση και κυρίως πειθαρχία από τά πρώτα βήματα στα ναυτικά γυμνάσια και τις ναυτικές σχολές.

Είναι άδιανόητο νά ύπάρχουν άξιωματικοί πού θά παρέβλεπαν την κατάσταση των σωσιβίων λέμβων και των υλικών τους, τά γυμνάσια πυρκαϊάς ή εγκαταλείψεις πλοίου, την σωστή λειτουργία όλων των μηχανημάτων ή μηχανισμών ασφαλείας, νά εκτελούν βάρδιες τελώντας υπό την επίδραση οίνοπνευματοδών ποτών ή, και τό χειρότερο, νά αποπλέουν μέ όχηματαγωγό χωρίς νά έχουν κλείσει όλες τις πόρτες του καταστρώματος όχημάτων. Και όμως ύπάρχουν.

Θά έπρεπε ένα μεγάλο μέρος της εκπαίδευσης νά δημιουργούσε στους έπιδόξους πλοίαρχους, μηχανικούς ή πληρώματα έντονες προσλαμβάνουσες παραστάσεις των αποτελεσμάτων παρομοίων αλλά και άλλων ένεργειών ούτως ώστε ή προσεκτική έκτέλεσις των καθηκόντων νά τους γίνει συνείδησις απ' άρχης. Συνεχής υπόμνησις μέ κατάλληλα νάдео πού νά προβάλλονται συστηματικώς και επί του πλοίου θά βοηθούσε. Άτυχώς κανένας δέν πιστεύει ότι μπορεί νά συμβούν σ' αυτόν μεγάλα άτυχήματα άσχετα άν γνωρίζει ότι μπορεί ένα μπάλκ κάρριερ νά κοπεί στα δύο και νά βουλιάξει σέ λιγώτερο από 10 λεπτά ή νά ανατραπεί όχηματαγωγό σέ άνάλογο χρόνο έντός ή λίγο πιό έξω από τό λιμάνι («Herald of Free Enterprise»).

COULOUTHROS LTD.

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

se», κ.λπ.).

Δέν είναι απαραίτητοι νέοι κανονισμοί. Θα άρκοϋσε ή συνειδητή έφαρμογή τών ύπαρχόντων μέ έντονο τό συναίσθημα τής πειθαρχίας.

ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ένα άλλο πιθανό πρόβλημα τό όποιο εύρίσκεται ύπό έκκόλαψη καί δέν θά έπρεπε νά διαφύγει τής προσοχής μας είναι ή έφαρμοζόμενη τεχνολογία στά νεοναυπηγούμενα πλοία καί οι διαγραφόμενες έπιπτώσεις στήν συντήρηση καί τήν μελλοντική τους άξία.

Η πρόοδος τής τεχνολογίας σέ δλους τοϋ τομέος έχει προσφέρει πολλά, αλλά τεχνολογία χωρίς κατανόηση τών καθημερινών προβλημάτων τής συντηρήσεως τοϋ πλοίου είναι δυνατόν νά όδηγήσει στήν κατασκευή προβληματικών πλοίων.

Τέτοια πλοία είχαν κατασκευασθεί στό παρελθόν έχοντας μηχανήματα τά όποια λόγω τής περιπλοκότητάς των άπέτυχαν. Θυμόμαστε τά πλοία μέ μηχανές διπλής ένεργείας, τίς μηχανές Doxford ή τίς δύο ή περισσότερες μηχανές στόν ίδιο άξονα μέ ρυθμιζόμενη προπέλλα. Σίγουρα θά ύπάρχουν καί άλλα έπινοήματα πού ένώ κάποτε έθεωρήθησαν λύσεις, ή μακροχρόνιος χρήση καί ή πείρα απέδειξαν ότι ήταν προβληματικά διότι έ-

χρειάζοντο μεγάλη παρακολούθηση καί έπίπονη φροντίδα γιά νά λειτουργήσουν.

Τό ίδιο τείνει νά έπαναληφθεί καί τώρα, αυτή τή φορά μέ έπίκεντρο τήν σιδεροκατασκευή τοϋ πλοίου. Πολύ φοβάμαι ότι τά πλοία πού προωθούνται από διάφορα ναυπηγεία καίτοι βασίζονται σέ τεχνολογία έγκεκριμένη από τούς νηογνώμονες θά δημιουργήσουν όριακά πλοία. Ός γνωστόν προωθούνται κατασκευές πλοίων οι όποιες έχουν άφ' ενός μέν πολύ αύξημένη χρήση άτσαλιού ύψηλης άντοχής καί άφ' έτέρου έλάσματα πολύ λεπτοϋ πάχους τά όποια είναι ικανής άντοχής έφ' όσον δέν ύποστοϋν διάβρωση. Η διάβρωση όμως μπορεί γρήγορα νά προκληθεί από τήν καταστροφή τοϋ έποξικού ή άλλου χρώματος πού τά προστατεύει από τό θαλάσσιο έρμα ή από διάφορα φορτία Ιδιαίτερα δέ τό θειάφι τό όποιο υπό όρισμένες συνθήκες μπορεί νά διαβρώσει καταστροφικά τά έλάσματα τοϋ πλοίου σέ ένα μόνο ταξίδι.

Αν δέν πρυτανεύσει ή πείρα πού καταδεικνύει ότι τά προστατευτικά στρώματα άργά ή γρήγορα καταστρέφονται ή δέ συντήρηση είναι δύσκολη καί δαπανηρή καί ως έκ τούτου τά πλοία πρέπει νά κατασκευάζονται μέ άρκετά περιθώρια διαβρώσεως όσον άφορά τίς λαμαρίνες γιά νά είναι οικο-

νομικώς έκμεταλλεύσιμα, θά βρεθοϋμε μέ πλοία μίας δεκαετίας τά όποια θά χρειάζονται γενική ανακατασκευή ή άπόσυρση. Πρέπει δέ άπαραιτήτως νά συνειδητοποιήσουμε ότι πλοία κατασκευασμένα μέ τέτοιες προδιαγραφές θά πωλούνται σέ μία δεκαετία ή καί νωρίτερα σάν παλαιοσίδερα καί μόνον.

Έφ' όσον ύπάρχουν έφοπλιστές πού θεωροϋν τήν κατασκευή παρομοίων πλοίων έπιχειρηματικώς συμφεροτέρα θά πρέπει αυτή τους ή έπιλογή νά εμφαίνεται εύκρινώς στά χαρακτηριστικά τής κλάσεως τοϋ νηογνώμονα τοϋ πλοίου γιά νά δίνεται έγκαιρη προειδοποίηση στόν ενδιαφερόμενο άγοραστή ότι πρόκειται περί πλοίου κατασκευασμένου μέ όριακά περιθώρια διαβρώσεως, caveat emptor.

Καταλήγοντας πιστεύω ότι ή ναυτία έχοντας συγκεντρώσει μεγάλη πείρα από ποικίλους πειραματισμούς θά έπρεπε νά είχε καταλήξει στό κατάλληλο πλέγμα εκπαιδεύσεως καί πειθαρχίας άφ' ενός καί στήν πεποίθηση ότι οι κατασκευές πλοίων πρέπει νά είναι άνθεκτικές καί εύκολοσυντήρητες άφ' έτέρου, οϋτως ώστε νά μήν πελαγοδρομεί στήν αναζήτηση όριακών λύσεων τουλάχιστον στους τομείς αϋτούς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS:
THOS. R. MILLER & SON (BERMUDA)



FLANMARE SHIPPING INC

Shipowners, Managers

81, IROON POLYTECHNIU AV.
185 36 PIRAEUS-GREECE
TEL: 4130522 - 4132332
FAX: 4132342
TLX: 213412, 213376 FMAR GR.



IONIAN CHARTERING S.A.

81, IROON POLYTECHNIU AV.
185 36 PIRAEUS-GREECE
TEL: 4130522 - 4132332
FAX: 4132342
TLX: 213412, 213376 FMAR GR.

F/B KAPETAN ALEXANDROS

EVERY DAY FROM RAFINA TO: ANDROS, TINOS, SYROS, PAROS, NAXOS

by the new,
super-deluxe fast - sailing
and airconditioned

CENTRAL AGENCIES

PIRAEUS TEL: 4513782 - 4130522
RAFINA TEL: (0294) 23300 - 23600



**AGOUDIMOS
LINES**



NEW ADDRESS (FROM THE NEW YEAR):

2 KAPODISTRIU 185 31 PIRAEUS GREECE TEL: 4130522, 4132332, 4129649, 4129661-TLX: 213412, 213376 F.MAR GR. FAX: 4132342

AGOUDIMOS LINES

TRADITION IN SHIPPING

Η ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Τοῦ κ. ΣΠΥΡΟΥ Μ. ΠΟΛΕΜΗ

Οἱ Ἕλληνες, περισσότερο ἀπὸ ὁποιοδήποτε ἄλλο λαὸν στὸν κόσμον, παρέμειναν διὰ μέσου τῶν αἰώνων σὲ δὴλη τους τὴν πολὺ μακρὰ ἱστορία Ναυτικοί, ἀνευ διακοπῆς. Ἀγάπησαν τὴν θάλασσα, πάντα τὴν θεωροῦσαν ὡς ἓνα ὁμορφο στοιχεῖο, ἓνα περιβάλλον φιλικό, τὸ ὁποῖο τὸ αἰσθάνονταν δικό τους, σπῖτι τους. Ἀπὸ παλαιωτάτων χρόνων κατάλαβαν ὅτι ἡ θάλασσα μποροῦσε νὰ τοὺς προσφέρει ἓνα τρόπο ζωῆς μαζί μὲ μιά ἀνεξαρτησία πνεύματος, μιά ἐλευθερία, καὶ βεβαίως μιά προσοδοφόρα ἀπασχόληση.

Ἡ ναυτοσύνη ἦταν ἀτὶ φυσικό γιὰ τοὺς Ἕλληνες. Οἱ ἀπέραντες ἀκρογιαλιές τῆς Ἑλλάδος τὰ ἀναρρίθμητα νησιά της, τὸ ὁμορφο κλίμα της, ὁ μπλέ οὐρανός της, ὁ σχεδὸν καθημερινὸς ἥλιος της, ἔκαναν τοὺς Ἕλληνες, αἰσιόδοξους χαρακτήρες μὲ φαντασία μὲ ἐλεύθερο πνεῦμα, τολμηροὺς καὶ καλοὺς ναυτικούς καὶ ἐπιχειρηματίες.

Στὴν ἀρχαία Ἑλλάδα καὶ εἰδικά στὴν Ἀθήνα τοῦ 500 π.χ., τὸ τότε κράτος ἐπέλασε ὁρισμένους νόμους, κανονισμοὺς καὶ διατάγματα σχετικὰ μὲ τὴν ὁργάνωση τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιχειρή-



σεως ἀλλὰ κατὰ τὰ ἄλλα δὲν ἀνεμινύητο. Ἡ Ἀθήνα τοῦ Θεμιστοκλή ἀκολούθησε μιά ναυτιλιακή πολιτική, τὴν πρώτη στὸν κόσμον, ἡ ὁποία ἐθέσπισε κανονισμοὺς γιὰ τὴν Ναυτική Ἐπιχείρηση. Ἐθέσπισαν προστατευτικούς νόμους, εἰδικούς νόμους, πολιτικά, νομικά καὶ οἰκονομικά μέτρα γιὰ τὴν προώθηση ἐπέκταση καὶ διατήρηση τῆς ναυτικῆς τους ὑπεροχῆς καὶ τοῦ ναυτικοῦ τους ἐμπορίου. Ἐκτὸς αὐτοῦ τοῦ

συστήματος ἡ ἀτομική πρωτοβουλία ἦταν ἐλεύθερη νὰ δράσει καὶ ἐλεύθερη ἀπὸ κάθε ἀνάμιξη τοῦ κράτους.

Ἡ Ἀθήνα ἦταν τότε πολλοὺς αἰῶνες μπροστά γιὰ ὅσα ἔκανε γιὰ τὴν Ναυτιλία, καὶ βλέπουμε σήμερα τὰ ἀποτελέσματα αὐτῆς τῆς πολιτικῆς ποὺ ἀκολούθησαν.

Ἐπέλασαν 2.500 περίπου χρόνους καὶ οἱ Ἕλληνες ἐξακολουθοῦν νὰ κυριαρχοῦν στὴν Θάλασσα. Βεβαίως κατέπεσαν καλλίτερες ἐποχές καὶ πολὺ ἀσχημες στιγμές, ἀλλὰ οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ καὶ ἐπιχειρηματίες μόλις τὸ κράτος ἐφαρμόσει ὅπως σήμερα, μιά συνειδητή πολιτική, ξαναγιάνουν, ξαναζωντανεύουν, ἀναπνέουν ξανά ἓναν ἀέρα ὑγιεινὸ, ἀνανεωμένο καὶ ἀποκτοῦν νέα ὄρεξη καὶ ἐλπίδες γιὰ ἓνα τρόπο ζωῆς καὶ ἐργασίας ποὺ τόσοι αἰῶνες εἶχαν μέσα τους.

Ναυτικοὶ καὶ Ἐπιχειρηματίες ἔχουν ἀνάγκη ἀπὸ συμπαράσταση, ἀπὸ κατανόηση καὶ ἀπὸ σωστή μεταχείριση ἔτσι ὥστε μόνοι τους νὰ ἐργαστοῦν καὶ νὰ προοδεύσουν καὶ μαζί νὰ ἐξακολουθήσουν νὰ κυριαρχοῦν στὴν θάλασσα ὡς Ἑλληνική Ναυτιλία.

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

18TH FLOOR, CHOCKCHAI BLG
690 SUKHUMVIT, PRAKANONG
BANGKOK 10110 - THAILAND

TELEX : 84602 (NAVICO TH)
PHONES : 2590222-4
CABLES : NAVICO/BANGKOK
FAX : 2601691

DIRECTORS & AOH TEL:

3932178 - CAPT. ELIAS GLYPTIS
3931639 - MR. SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

Αντιμετώπιση τών προβλημάτων με ρεαλισμό

Τοῦ κ. ΠΕΡΙΚΛΗ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Εἶναι ἀναμφίβολο ὅτι ἡ χρονιά πού ἀρχισε παρουσιάζει γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία περισσότερα ἐρωτηματικά καί περισσότερες ἀνησυχίες ἀπό κάθε ἄλλη φορά.

Εἶναι πιθανό ὅτι ἡ ὑπόσταση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θά περάσει σοβαρή δοκιμασία στό πλαίσιο τοῦ ἀπαραίτητου ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς καί τῆς ἐναρμόνισης τῆς Ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς στό πλαίσιο τῶν Εὐρωπαϊκῶν καί διεθνῶν ἐξελίξεων.

Τά προβλήματα αὐτά, δύσκολα καθ'ἑαυτά, περιπλέκονται περαιτέρω ἐξ αἰτίας τῆς ὑφισταμένης πολιτικῆς ἀβεβαιότητος ἀνά τό κόσμος καί τῆς παγκόσμιας οἰκονομικῆς ὑφεσης.

Ἡ ἀντιμετώπιση τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος χρειάζεται πρῶτιστα ρεαλισμό γιά τήν ἀποφυγή τυχόν ἀπατηλῶν ὁραμάτων ὅτι τό μέλλον μπορεῖ νά ἀκολου-

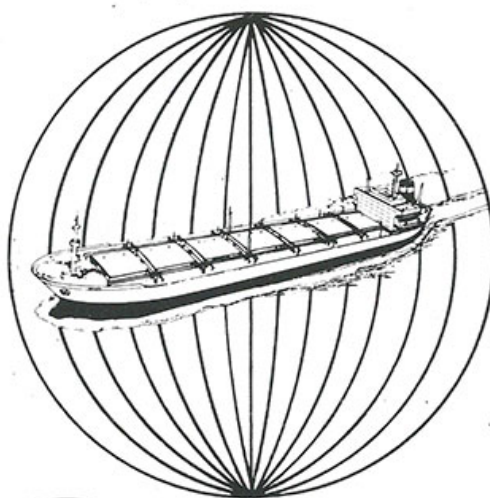


θήσει τό παρελθόν. Μιά τέτοια ἀντιμετώπιση ἀπό τοὺς ὑπευθύνους μπορεῖ νά μᾶς ὁδηγήσει σέ ἐφησυχασμό περί τό μέλλον πού ὅμως θά ἐπιφέρει καθυστερήσεις οἱ ὁποῖες μπορεῖ νά εἶναι ἐπιζήμιες τόσο γιά τήν πλοιοκτησία ὅσο καί γιά τοὺς ναυτεργάτες.

Χρειάζεται λοιπόν, σοβαρή καί ἐμπεριστατωμένη μελέτη τῶν κάθε εἶδους προβλημάτων ἀπό τοὺς διαφόρους τομεῖς καί κλάδους τῆς ναυτιλίας, ἤτοι πλοιοκτῆτες φορηγῶν, δεξαμενοπλοίων, κρουαζιεροπλοίων, ἀκτοπλοικῶν, ἐπιβατηγῶν κλπ. ὡς ἐπίσης καί ἀπό τά ναυτεργατικά σωματεῖα. Ἡ μελέτη αὐτή θά πρέπει νά ὁδηγήσει σέ ρεαλιστικά σενάρια τά ὁποῖα οἱ κατά κλάδους ἐνδιαφερόμενοι ἐπιβάλλεται νά ἐπιδιώξουν μέ σκοπό ὄχι μόνο τήν ἐπιβίωση ἀλλά καί τήν περαιτέρω ἀνάπτυξη τοῦ ζωτικοῦ γιά τήν χώρα μας οἰκονομικοῦ παράγοντα πού λέγεται ναυτιλία.

Ὁ Πειραιᾶς πρέπει νά ἐπιβιώσει καί ἀσφαλῶς θά ἐπιβιώσει. Ὁ στόχος ὅμως εἶναι ὄχι ἀπλῶς νά ἐπιβιώσει ἀλλά καί νά ἀνθίσει, ἐπιβραβεύοντας τή σωφροσύνη καί τή σοφία τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων τῆς πατρίδας μας.

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



quick and safe
operations worldwide



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS 61-65 Filonoti Str., GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 4.1-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Seairun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED, 16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tahuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str., New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Seairunner Codes: New Bae Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

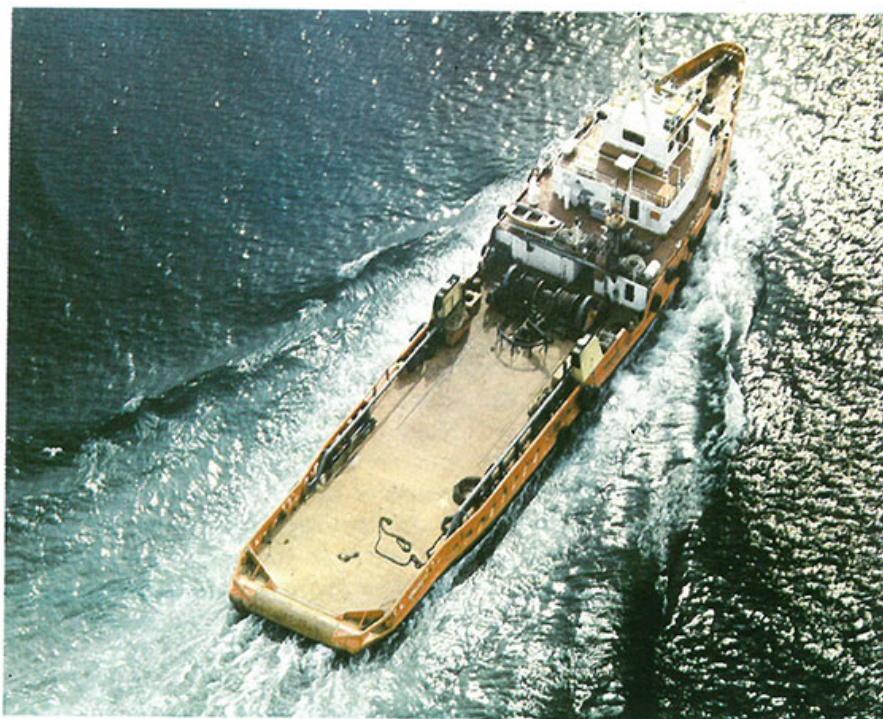


CREDIT
COMMERCIAL
DE FRANCE

CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE S.A. ΑΜΑΛΙΑΣ 20, 105 57 ΑΘΗΝΑ, ΘΛΑ. 324.1831-8 ΤΕΛΕΞ (21) 6714CCFG (21) 8840CCFG

ALPHA - VERNICOS SALVAGE AND TOWAGE

For Safety at Sea



**ALPHA - VERNICOS
SALVAGE AND TOWAGE**

24 Hour Service

35/39 Akti Miaouli Street, 185 35 Piraeus, GREECE Tel.: 4537812-17 (6 lines)
Tlx.: 212450 VERN GR Fax: 4514131

Περιμένοντας τίς 'Εξελίξεις

Του Δρ ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Έτος καλών ναύλων, έτος καλής συγκομιδής και τό 1990. Η ανάκαμψη της αγοράς συνεχίστηκε, ενώ η σταθεροποίησή της σέ αρκετά Ικανοποιητικά επίπεδα έδωσε τήν εύκαιρία σέ όλους νά ξεχάσουν γιά λίγους ακόμη μήνες τίς δυσάρεστες έμπειρίες του πρόσφατου παρελθόντος, τή Μεγάλη Κρίση τής προηγούμενης δεκαετίας. Προσοχή όμως! Ο κύκλος τής Ναυτιλίας συνεχίζεται κι επαναλαμβάνεται: Οί δυνάμεις τής ελεύθερης αγοράς πού τόσο εύεργετικά εξισορροπούν τό κύκλωμα τών διεθνών θαλασσίων μεταφορών, είναι οί ίδιες εκείνες δυνάμεις πού άργά ή γρήγορα θά τό ανατρέψουν, παρασύροντάς μας σέ νέα ναυτιλιακή κρίση, τήν τελευταία έλπίζω του αιώνα.

Καλοί ναύλοι λοιπόν, αλλά και καλή συγκομιδή από τίς συνεχιζόμενες πωλήσεις πλοίων έλληνικών συμφερόντων σέ πολύ ύψηλές τιμές. Νά πού οί Έλληνες έμαθαν όχι μόνο νά πωλούν όταν ή αγορά μεσουρανεϊ, αλλά και νά συγκρατούν τήν αισιοδοξία και τόν ένθουσιασμό τους, ώστε νά μήν παρασύρονται τήν ίδια εποχή σέ αγορές και ναυπηγήσεις σκαφών. Η Ιστορία τής μαζικής μετακινήσεως πλωτών κεφαλαίων μεταξύ σκανδιναβικών κι ελληνικών συμφερόντων τής δεκαετίας του '70 επαναλαμβάνεται λοιπόν, αλλά κατ' αντίστροφο τρόπο. Τότε μάς χλεύαζαν οί βόρειοι ανταγωνιστάί μας πού τούς παίρναμε δ,τι «σαβούρα» είχαν πρὸς πώλησιν. Τώρα τούς κοροϊδεύουμε έμεις πού αγοράζουν τά πλοία μας σέ τιμές πού ξεπερνούν κάθε όριο φαντασίας. Άς είναι καλά οί Κ/Σ και τό νορβηγικό χρηματιστήριο μέ τούς στεριανούς κυρίως αποταμιευτές του, πού αντί νά μελετήσουν λίγο τίς ιδιαιτερότητες τής ναυλαγοράς, ούτε λίγο ούτε πολύ έπεσαν μέ τά μούτρα στίς αγορές μετοχών Κ/Σ, μέ μόνο κίνητρο τίς φερεολογικές αλλαγές πού τούς παρέχει τό Κράτος τους. Τώρα πού θά παρακολουθήσουν θέλοντας και μή τήν εξέλιξη τής ναυλαγοράς, θά διαπιστώσουν ότι πίσω από τήν κορυφή υπάρχει πάντα τό χάος. Άς φροντίσουν νά παρακολουθούν τίς εξελίξεις αυτές και οί δικοί μας έπίδοχοι «έφοπισται» του γρήγορου κέρδους πού παίζουν στη διεθνή ναυτιλιακή κεφαλαιαγορά καθώς και αυτοί πού περιμένουν κάποτε νά εισαχθούν ναυτιλιακές μετοχές και στο έλ-



ληνικό χρηματιστήριο.

Σειρά μας λοιπόν νά γελάσουμε τώρα έμεις μέ τούς Νορβηγούς και άλλους υπερασπιστές αγοραστές τώρα πού ξεφορτωθήκαμε τίς λιγώτερο ανταγωνιστικές μονάδες μας και ανανεώσαμε τούς στόλους μας. Τώρα θά περιμένουμε τόν χειμώνα πού προβλέπεται όπως πάντα βαρύς. Και όσοι από έμάς έχουν φροντίσει νά φυλάξουν ξύλα και καρπούς στη φωλιά τους θά ξεχειμωνιάσουν άνετα, κάνοντας τότε τίς αγορές τους, ή ακόμη, επιστρέφοντας στα ναυπηγεία όπως τόν παλιό καλό καιρό. Όσοι παρασύρονται από τώρα σέ μεγαλεπήβολα σχέδια επέκτασεως ή προσέξουν μή μείνουν άργότερα έξω, στο κύρο, στο έλεος τών Τραπεζών...

Ο διεθνής χώρος ήδη καλύπτεται από ένα σύννεφο άνασφαλείας και άβεβαιότητας. Οί Ένωμένες Πολιτείες, κινητήριος μοχλός τών θαλασσίων μεταφορών δείχνουν άρρωστες, χωρίς όμως ή ασθένειά τους νά μάς έχει ακόμη φανερώσει όλα τά συμπτώματά της. Η άρνητική πορεία τών δεικτών τής Οικονομίας τής χώρας αυτής και οί επικίνδυνοι κλυδωνισμοί πολλών παραγωγικών κλάδων της προμηνύουν άσχημα ναντάτα, παραδόξως όμως δέν έχουν ακόμη έπηρεάσει τόν τομέα τής Ναυτιλίας. Θά πρέπει κανείς νά περιμένει τίς εξελίξεις στον Κόλπο, εξελίξεις πού ίσως είναι ήδη καταλυτικές τήν ώρα πού δημοσιεύεται αυτό τό άρθρο. Τότε θά φανεϊ τό μέγεθος και ή προοπτική τής μεγάλης οικονομικής κρίσεως πού διαγράφεται στίς ΗΠΑ, και τότε ίσως έχουμε και τόν πρώτο αντίκτυπο στίς

διά θαλάσσης μεταφορές τής μεγάλης αυτής χώρας.

Νεφελώδης ό όρίζοντας τής άμερικανικής οικονομίας, νεφελώδης και ό όρίζοντας τών άκτών της μέ τό νέο Νόμοτέρας γιά τήν προστασία τους από τή ρύπανση τών πετρελαιοειδών. Πώς αλήθεια θά έφαρμοσθεϊ ή νέα άμερικανική νομοθεσία; Και ποιά θά είναι ή ασφαλιστική κάλυψη τών πλοίων πού θά «τολμήσουν» νά προσεγγίσουν σέ άμερικανικούς λιμένες; Και στο τέλος-τέλος, ποιοί και πόσοι από μάς θά ναυλώσουν πλοία ύγρου ή και ξηρού φορτίου ακόμη, μέ προορισμό μία χώρα όπου να και μόνο περιστατικό ρυπάνσεως είναι Ικανό νά άφανίσει ολόκληρες έφοπιστικές περιουσίες μετά από άτελείωτες άγωγές και δικαστικούς άγώνες; Ένα πάντως είναι βέβαιο: Ο άμερικανός νομοθέτης έπηρεάστηκε υπερβολικά από τήν αντίδραση τής Κοινής Γνώμης μετά τό άτυχές περιστατικό του Εχχορ Valdez. Όπως φαίνεται, τό «πολιτικό κόστος» μετράει πολύ περισσότερο από τήν έμπορική πρακτική και ήθική, ακόμη και στα πολιτικώς άνεπτυγμένα κράτη...

Στόν αντίποδα τής Άμερικής, ή άλλη πάσχουσα και προδομένη από τούς δορυφόρους της υπερδύναμη, ή Σοβιετική Ένωση, άγωνίζεται νά βρεί τό δρόμο της μέσα από συμπληγάδες μεταρρυθμίσεως. Και είναι φυσικό αυτό, άφοι άπομακρύνεται από ένα σύστημα κλειστής οικονομίας στο όποιο ήταν έγκλωβισμένη επί έβδομήντα ολόκληρα χρόνια. Ένώ όμως από τή μία πλευρά τό Κράτος προσπαθεϊ μέ κάθε τρόπο νά εξοικονομήσει πολύτιμο συνάλλαγμα, από τήν άλλη εξακολουθεϊ νά υποτάσσεται στα παρωχημένα μοντέλα κρατικού παρεμβατισμού του παρελθόντος, συντηρώντας αλλά και αυξάνοντας ακόμη και σήμερα μέ νέες παραγγελίες σέ ξένα ναυπηγεία έναν τεράστιο έμπορικό στόλο. Κάποιες ιδιωτικές πρωτοβουλίες ή κάποια έπίσημα συλλογικά χείλη θά πρέπει νά έμφυσήσουν σύντομα στο υπό μετάλλαξη Σοβιετικό Κράτος τίς φιλελεύθερες ιδέες τους. Για ν' άνοίξει έπιτέλους διάπλατα ό δρόμος τών ιδιωτικών συνεργειών του σοβιετικού γίγαντα μέ τόν έξω κόσμο. Έμεις οί Έλληνες πού από τόν καιρό τών προπαγόνδων μας ναυλώουμε μέ τούς Ρώσους και μάς συνδέει

μαζί τους μία πολιτιστική συγγένεια, γνωρίζουμε τά κατατόπια και θά πρέπει νά σπεύσουμε πρώτοι νά ἐκμεταλλευτούμε τή μεγάλη εύκαιρία πού μᾶς παρουσιάζεται.

Σύν τοῖς ἄλλοις, ἡ διαχείριση πλοίων εἶναι ἡ παλιά γνωστή μας τέχνη.

Ποιός ξέρεי ἄν μέχρι τό 2000 αὐτή ἡ χώρα ἡ τόσο πλούσια σέ γονιμότητα γῆς καί σέ φυσικούς πόρους, δέν ξαναγίνει ὁ σιτοβολώνας τοῦ δυτικοῦ κόσμου καί πρώτη ἐξαγωγική δύναμη ὑγρῶν καί ξηρῶν φορτίων, ὅποτε καί πάλι ἐμεῖς θά ἔχουμε πολλά νά ὠφεληθοῦμε. Ἄς μή παραγνωρίζεται ἀκόμη ὁ παράγων τοῦ σοβιετικοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ πού ἔχει ὅλα τά ἐφόδια ἐκπαιδεύσεως καί θαλασσίας πείρας γιά νά σταδιοδρομήσει στήν ἐλεύθερη ποντοπόρο Ναυτιλία. Ὁ ἑλληνικός Ἐφοπλισμός σωστά διέβλεψε αὐτή τή δυνατότητα καί ἐσπευσε ἤδη νά σχεδιάσει Συλλογική Σύμβαση μέ τοὺς Σοβιετικούς, πρὸς ἀπίστευτη ἀπόγνωση τῶν συντροφοναυτῶν καί συντροφονηχανικῶν τοῦ ντόπιου συνδικαλισμοῦ, πού γιά μία ἀκόμη φορά βραχυκυκλώθηκαν ἀπὸ τοὺς ἴδιους τοὺς ξένους καθοδηγητές τους.

Ἡ Ἠνωμένη Εὐρώπη, ὡς γνωστόν, ἐτοιμάζεται γιά τό '92. Ἐχουν εἰπωθεῖ κι ἔχουν γραφτεῖ πολλά γιά τό θέμα αὐτό. Ἄς περιμένουμε, ἄλλος ἓνας χρόνος μένει, καί τότε θά δοῦμε ἄν μᾶς ὠφέλησε ἡ μᾶς ἐβλαψε ὁ γάμος μέ τήν ΕΟΚ. Ἐκεῖνοι πού δέν ἔχουν πολλά νά φοβηθοῦν εἶναι οἱ ποντοπόροι, πού ἀποτελοῦν καί τή ραχοκοκαλιά τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀφοῦ μέ τά γερά θεμέλια τῶν Κοινοτικῶν Κανονισμῶν τοῦ 1986 προχωροῦμε ἤδη πρὸς μία ἐνιαία φιλελεύθερη ναυτιλιακή πολιτική στήν Κοινότητα. Ὅσο γιά τό cabotage, σάν πολὺς θόρυβος ἔγινε στήν Ἑλλάδα γιά μία ντουζίνα κρουαζιερόπλοια πού ἀπασχολοῦνται στὸ Αἰγαῖο. Ἀντί γιά κραυγές προστατευτι-

σμοῦ μέ δῆθεν ἐθνικά καί στρατηγικά προσχήματα κι ἀντί γιά Ἐπιτροπές Ναυτιλίας — μαϊμούδες, ἃς τό πάρει ἐπιτέλους ἀπόφαση ἡ ἀξιότιμη αὐτὴ μειονότητας συναδέλφων νά πηδῇ ἀπὸ τή γυάλα τοῦ ἐθνικοῦ ὀλιγοπωλίου καί νά κολυμπήσει στὸ πέλαγος τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ, ὅπως κάναμε ἐμεῖς οἱ ποντοπόροι τόσα χρόνια καί ἐπιβιώσαμε.

Μετά ἀπὸ πολλά ἐκλογικά γυμνάσια ἡ Ἑλληνική Πολιτεία ἀφέθηκε ἐπιτέλους μέσα στὸ '90 νά θέσει σέ ἐφαρμογή τὰ Κυβερνητικά της προγράμματα. Στὸ Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ἔλαχε τό βαρὺ ἔργο νά ἀποκαταστήσει τό κλίμα ἐμπιστοσύνης τῆς Ναυτιλίας πρὸς τό Κράτος πού τόσο βάνουσα κακοποιήθηκε τὰ τελευταῖα ὀκτὼ χρόνια. Εἶναι εὐχάριστο καί ἐνθαρρυντικό νά διαπιστώνει κανεῖς μέσα ἀπὸ ἐπίσημες στατιστικές ὅτι ἡ αἰμορραγία τῶν πλοίων πρὸς τὰ ξένα νηολόγια ἔχει ἤδη σταματήσει ἐντελῶς, ἐνῶ δειλά-δειλά ἀρχίζει καί ὁ ἐπαναπατρισμός. Νά λοιπόν ἐπιτέλους κι ἓνα καλὸ σημάδι γιά τό μέλλον, πού ὁμως ὁδηγεῖ καί στὴ μελαγχολικὴ διαπίστωση ὅτι ἐτοῦτος ὁ τόπος κάνει εἴκοσι χρόνια νά βγάλει ἓναν Ὑπουργὸ Ναυτιλίας πού νά γνωρίζει τόσο καλὰ τό ἀντικείμενό του, ὥστε νά μπορεῖ νά ὑλοποιεῖ ἐξαγγελίες χωρὶς νά ἐπηρεάζεται ἢ καί νά φιμῶνεται ἀκόμη ἀπὸ τὶς πολιτικές ἐπιρροές πού τὸν περιορίζουν.

Μιλώντας γιά ἐπαναπατρισμό, ἐννοοῦμε βέβαια ἐκεῖνον τῶν συμβεβλημένων μέ τό NAT πλοίων διότι τὰ ἄλλα, τὰ ἀνασφάλιστα, ἔχουν βρεῖ τὴν κηρήθρα μέ τό μέλι τοῦ φτηνοῦ ἐργατικοῦ κόστους καί δύσκολα θά τὴν ἀφήσουν. Ἐπιτελοῦν ὁμως κι αὐτὰ ἓναν πολὺ χρήσιμο ρόλο γιά τὴ Ναυτιλία καί τὸν τόπο, ἀφοῦ ἀπασχολοῦν καί μερικοὺς συνταξιούχους ναυτικούς μας, καὶ ὑπὸ ἄλλες συνθήκες θά φυτοζωῶσαν στή στεριά. Καί πάνω ἀπ' ὅλα, ἀ-

νήκουν σέ ἑλληνικά συμφέροντα, κρατώντας μαζί μέ τὰ ἑλληνικά καί τὰ συμβεβλημένα τὸν στόλο μας στήν ἐπίζηλη πρώτη θέση τῆς παγκόσμιας Ναυτιλίας.

Ἦταν καί εἶναι καί θέμα ἐμπιστοσύνης ὁ ἐπαναπατρισμός, ὅπως θά δοῦμε εὐθύς ἀμέσως, καί ὄχι μόνο θέμα ἀνταγωνιστικότητας ὅπως διατυμπάνιζαν ἀπολογούμενοι οἱ πάνσοφοι θεωρητικοὶ τῶν θυρωρέων καί τῶν ὁροπεδίων τὸν καιρὸ τῆς παντοδυναμίας τους. Μά εἶναι φαιδρὸ νά ὀμιλοῦμε γι ἀνταγωνιστικότητα ὅταν τό συμβεβλημένο μέ τό NAT πλοῖο ἔχει κατὰ τεκμήριο περισσότερα ἡμερήσια ἐξόδα ἀπὸ τό ἑλληνικό. Ἀπλούστατα, καί ἤλθε ἡ ὥρα νά λεχθεῖ πλέον ξεκάθαρα, ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης τῶν συμβεβλημένων ἦταν τόσα χρόνια διατεθειμένος παρά τὶς δυσκολίες τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς κρίσεως νά ὑπόκειται σέ πρόσθετα ἡμερήσια ἐξόδα ὑπὸ ξένες σημαίες προκειμένου νά καλυφθεῖ ἀπὸ τοὺς πολιτικούς κινδύνους πού ἐγκυμονοῦσε ἡ σημαία τοῦ τόπου του. Μὲ ἄλλα λόγια, πλήρωνε ἓνα εἶδος «ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων κρατικῆς ἀφερεγγυότητος» χωρὶς νά ἀναγκάζεται νά ἀλλοιώσει τὴ δομὴ τῆς ἐπιχειρήσεώς του καί τὴν ἐπένδρωση τῶν πλοίων του μέ Ἑλληνες κυρίως ναυτικούς, γι' αὐτὸ ἔξ ἄλλου παρέμενε καί στὸ NAT. Καί εἶναι πολλοὶ οἱ πλοιοκτῆτες πού ὑπέμειναν τόσα χρόνια τό τίμημα αὐτὸ τῆς χαμένης ἐμπιστοσύνης πρὸς τό Κράτος. Σ' αὐτὰ, τὰ συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοῖα, πρέπει νά ἔχει στραμμένη τὴν προσοχή της ἡ ἡγεσία τοῦ YEN γιά νά δεῖ τό μέτρο τῆς ἐπιτυχίας τῆς πολιτικῆς της. Ἡ μαζικὴ ἐπιστροφή αὐτῶν τῶν πλοίων στὰ ἑλληνικά νηολόγια καί ὁ ἐρχομὸς νέων ἀγορῶν καί ναυπηγήσεων ἀπὸ τοὺς ἴδιους αὐτοὺς ἐφοπλιστές ὅταν οἱ συγκυρίες τῆς ἀγορᾶς εἶναι οἱ κατάλληλες, θά σημάνουν καί τὴν πλήρη ἀποκατάσταση τοῦ κλίμα-

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

τος έμπιστοσύνης του Έφοπλισμού προς τό Κράτος.

Όσο διαρκεί ή άναμονή τό Κράτος δέν θά πρέπει βέβαια νά παραμείνει άπλός παρατηρητής τών εξελίξεων. Περιμένοντας τόν έπαναπατρισμό του στόλου, ή Πολιτεία πρέπει νά θέσει σέ άμεση προτεραιότητα τή βελτίωση του νέου συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης τών sandwich courses, πού άποτελεί πλέον μιά όλοζώντανη πραγματικότητα μετά τήν πετυχημένη πρώτη σπουδαστική χρονιά. Καιρός είναι τώρα νά άνανεωθεί ή πεπαλαιωμένη διδακτέα ύλη τών ΑΔΣΕΝ καί μαζί της καί μερικοί «πεπαλαιωμένοι» καθηγητές, άν βέβαια επιθυμούμε νά βγάσουμε στό μέλλον καί πεπειραμένους καί μορφωμένους άξιωματικούς. Έπίσης, νά συνεχισθεί τό κλείσιμο τών μικρών Σχολών πού ξεφύτρωναν τόσα χρόνια σάν δηλητηριώδη μανιτάρια στήν έκλογική περιφέρεια του κάθε Υπουργού Ναυτιλίας.

Καί τέλος, νά σταματήσουν πιά τά παιχνίδια καί οι σπατάλες μέ τά λεφτά του Έφοπλισμού καί νά χρησιμοποιηθούν επιτέλους οι πόροι πού πλουσιόπαροχα προσφέρει τό έλληνικό πλοίο στό νοικοκύρεμα τής ναυτικής μας εκπαίδευσης καί πουθενά άλλού.

Τό Κράτος δέν έχει τίποτε νά χάσει από τή συνέχιση μιās στενής συνεργασίας μέ τόν Έφοπλισμό, μέ άπώτερο στόχο τήν εξύψωση του επιπέδου τής ναυτικής εκπαίδευσης. Καί τότε θά δούμε νά έρχονται προς τή θάλασσα περισσότεροι άξιοι επαγγελματίες ναυτικοί. Τότε θά έλθει εκείνη ή μέρα πού οι ύποψήφιοι σπουδαστές θά συνωθούνται γιά μιά θέση στίς ΑΔΣΕΝ. Διότι, όπως γιά κάθε πράγμα στόν μάταιο τουτό κόσμο, ή ζήτηση πάντα ακολουθεί τήν ποιότητα... Άλλοιώς... Άλλοιώς, τό 1992 είναι πολύ κοντά καί μαζί του φέρνει από τήν ΕΟΚ τήν έλεύθερη ίδιωτική εκπαίδευση. Ο Έλληνικός έφοπλισμός, πού ένδιαφέρεται πρώτιστα γιά τήν ποιότητα εκπαίδευσης τών ανθρώπων πού θά επανδρώσουν αύριο πλωτές περιουσίες έκτομμυρίων δολλαρίων, διαθέτει καί τίς γνώσεις καί τήν τόλμη καί τά μέσα γιά νά πάρει ό ίδιος στό χέρια του τό μέλλον τής ψυχής τών βαποριών του. Καί θά τό κάνει, άν ή Πολιτεία δέν σταθεί τώρα δλόψυχα στό πλευρό του.

Όσο κι άν φαίνεται περίεργο σέ μερικούς, ή έξυγάνση του ΝΑΤ, του καταφυγίου τών άποστράτων τής θάλασσας, είναι καί αυτή κίνητρο - κλειδί γιά τήν προσέλκυση νέων στό ναυτικό έ-

πάγγελμα. Μέ τί λόγια νά μιλήσει σήμερα ό πατέρας - ναυτικός στό γιό του γιά γόνιμη καριέρα στή θάλασσα όταν ό Υδιος δέν έχει εξασφαλίσει τά γηρατειά του; Μά καί βέβαια οι συνθήκες εργασίας καί διαβίωσης στό πλοία σήμερα είναι άπείρως καλύτερες από εκείνες τής προηγούμενης γενεάς. Μά καί βέβαια οι εύκαιρές μιās καλής θαλάσσιας καριέρας κι ενός άξιοπρεπούς εισοδήματος παραμένουν σήμερα άκέραιες. Όμως τί γίνεται μετά, στή σύνταξη; Άς τό έχουν αυτό ύπ' όψιν τους οι επί μήνες μελετητές τών μέτρων γιά τήν προσέλκυση τών έλληνοπαίδων στό ναυτικό έπάγγελμα καί άς μή χάνουν τόν καιρό τους άναζητώντας προνόμια, άπαλλαγές καί χαϊδέματα τής νεολαίας. Η έξυγάνση του ΝΑΤ, μαζί μέ τήν ύψηλή ποιότητα εκπαίδευσης, είναι τά ουσιαστικά διαφημιστικά μηνύματα γιά τήν προσέλκυση νέων στό ναυτικό έπάγγελμα. Καί έξυγάνση σημαίνει άμεσο έξωπέταγμα τών παρασιτούντων συνταξιούχων μή ναυτικών από τό Ίδρυμα τής Ναυτιλίας καί επιστροφή από τό Κράτος στό ΝΑΤ τών δισεκατομμυρίων πού ροκάινιζαν οι ψευτοποντοπόροι αυτοί εις δόξαν τής «κοινωνικής πολιτικής», ήγουν ψηφοθηρίας, όλων άνεξαιρέτως τών μεταπολιτευτικών Κυβερνήσεων.

Έδώ καί τόσον καιρό συζητείται καί προβάλλεται ή άναβάθμιση του Πειραιά σέ πρώτο ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου. Όραία όλα αυτά καί πολύ βάσιμα καί λογικά, άφού τά έκστομίζουν παράγοντες τής μεγαλύτερης Ναυτιλίας του Κόσμου. Καί είναι νά άπορεί κανείς πώς ό Πειραιάς δέν είναι ήδη φυσιολογικά ή ναυτιλιακή πρωτεύουσα τής Υφελίου.

Μά πώς νά είναι, όταν σύσσωμη ή Άκτή Μιαούλη καθαριέται καθημερινώς τόν ΟΤΕ καί τίς γραμμές του; Καί πού ό ΟΤΕ άντί νά προχωρεί σέ κοσμογονία βελτιώσεων καί επεκτάσεων τών δικτύων του προκειμένου ν' άρπάξει από τά μαλλιά τή μεγάλη τηλεπικοινωνιακή εύκαιρία του 2000, μάς τάζει «τηλεπικοινωνιακά πάρκα», νά πηγαίνουμε εκεί νά κάνουμε τίς δουλειές μας. Λές καί ό Έφοπλισμός άποτελείται από ψιλικάτζήδες πού θ' αφήσουν μιά στιγμή τό μαγαζάκι τους μέ τήν πινακίδα «επιστρέφω άμέσως» γιά νά πάνε νά στείλουν ένα τέλεξ ή ένα φάξ από τό «πάρκο» του ΟΤΕ. Πάλι καλά πού δέν μάς έταξαν καί παγκάκια καί κούνιες νά πηγαίνουμε εκεί νά ξεκουραζόμαστε. Από τήν άλλη πλευρά όμως φρόντισαν κάποιοι κυβερ-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208522
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257780
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

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

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682

World Marine

Ship Agency

Services in **Hong Kong**



World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**

Please route your enquiries, to the nearest **World Marine** office:

Hong Kong	Tel: 782.6963	Tlx: 46592 WMAR HX	Fax: 782.6956
Piraeus	Tel: (1) 4135.025/47	Tlx: 241600 WMAR GR	Fax: (1) 411.1118
New York	Tel: (212) 480.4582	Tlx: 4974715 WMAR UR	Fax: (212) 480.4814

νητικοί εϋτραφείς γάτοι νά εξασφαλίσουν τό μονοπώλιο του ΟΤΕ στις δορυφορικές επικοινωνίες μέχρι τό 1996, ενώ για όλα τά άλλα μέλη της ΕΟΚ ή απέλευθέρωση των τηλεπικοινωνιών άρχίζει από τώρα.

Τί σημαίνουν όλα αυτά; Ότι στη χώρα μας του παραλόγου, ή Πολιτεία ή δέν θέλει ή δέν μπορεί (μάλλον καί τά δύο!) νά γίνει ό Πειραιάς τό πρώτο ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου. "Ας μήν παραλείψουμε νά αναφερθούμε στό κυκλοφοριακό αλλάλούμ που επικρατεί σήμερα στόν Πειραιά καί την πλήρη ανεπάρκεια χώρων σταθμεύσεως. Καί σάν νά μήν έφθανε αυτό, βλέπει κανείς μεταξύ των πρώτων που θά έπρεπε νά ενδιαφέρονται για την πάταξη της καταπτώσεως των τηλεπικοινωνιών καί της κυκλοφορίας στην πόλη του shipping, συναδέλφους Έλληνες έφοπλιστές, αντί νά συσπειρώνονται στόν Πειραιά, νά μετακομίζουν τις δουλειές τους στα Καβούρια, τις Γλυφάδες καί τις Κηφισιές, άραινώνοντας έτσι τις τάξεις του μετώπου του πειραικού city. "Ας ξανασκεφτεί λοιπόν ή Πολιτεία καί οι φορείς της τις συνέπειες της άτολμης πολιτικής τους. "Ας προβληματιστούμε έμεις οι πολλοί που μέ τις εργασίες μας κάναμε τόν Πειραιά αυτός που

είναι σήμερα, μήπως ήλθε κι εδώ ή ώρα της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την έπίλυση των κοινών προβλημάτων. Καί άς ξανασκεφτούν οι λίγοι που φεύγουν τί σημαίνει τόπος εργασίας, πιάσα, ναυτιλιακό κέντρο...

"Ετος άναμονής λοιπόν έν άψει. "Ακόμη καί οι συνδικαλιστές ναυτεργάτες άργησαν αυτή τή φορά νά έλθουν στό τραπέζι των διαπραγματεύσεων για την άνανέωση της Συλλογικής Συμβάσεως. Νά περιμένουν άραγε τί θά γίνει στη στεριά; Μά ή στεριά δέν μπορεί νά δώσει παρά ψήφουλα. Νά έχασαν άραγε μερικοί - μερικοί τόν προσανατολισμό τους καί νά έξώκειλαν σάν τις φάλαινες στην "Ακτή Μιαούλη μετά τά συνταρακτικά γεγονότα της "Ανατολικής Εύρώπης; Ποιός θά τους δίνει στίγμα καί πορεία, τώρα που οι πατροπαράδοτοι πάτρονες έκπέμπουν σέ άλλες συχνότητες; Φαντασθείτε τί έχει νά γίνει όταν άρχίσουν νά ναυτολογοούνται οι στρατιές των σοβιετικών ναυτικών στα ελληνικά πλοία ή, άκόμη πιο φοβερό, όταν βγούν προς τή θάλασσα οι μέχρι χθές σκλαβωμένοι Βορειοηπειρώτες άδελφοί μας, "Ελληνορθόδοξοι όπως έμείς, φερμένοι όμως άπ' ευθείας από τόν παράδεισο του "Αλά.

Τότε πιά είναι που θά στερέψουν έντελώς τά συνθήματα καί που τίποτα πιά

δέν θά μπορεί νά συγκρατήσει τό θλιβερό κατρακύλισμα της γνωστής μερίδας του ελληνικού ναυτεργατικού κινήματος, που είχε μάθει τόσες δεκαετίες νά προτάσσει την οποιαδήποτε ιδεολογία της πάνω από τό άκραιφνώς επαγγελματικό συμφέρον, που είναι καί κοινό συμφέρον όλων μας. Καιρός τους είναι!

"Αν στην Ναυτιλία λέγεται συχνά ότι δέν πρέπει ποτέ κανείς νά κάνει προβλέψεις, είδικά αυτή την εποχή ή συμβουλή αυτή κλείνει μέσα της μεγάλη σοφία. Παντού άναμένονται εξελίξεις, τόσο στόν παγκόσμιο πολιτικό καί οικονομικό στίβο όσο καί στα πράγματα της μικρής μας πατρίδας.

"Η άβεβαιότητα αυτή είναι βέβαια φαινόμενο συνηθισμένο για τόν ελληνικό έφοπλισμό, που πάντα είχε νά αντιμετώπισει στό δρόμο του άπρόβλεπτες καταστάσεις καί ένα άβέβαιο πάντα μέλλον. "Υπάρχει όμως ή πείρα του παρόντος, υπάρχουν καί τά διδάγματα του παρελθόντος. "Η νουνεχής καί σωστή αξιοποίηση των δύο δίνει τό συστατικό εκείνο που διακρίνει τόν έρασιτέχνη περιστασιακό έπισκέπτη της Ναυτιλίας από τόν παραδοσιακό επαγγελματία έφοπιστή.

Τό μέλλον θά δείξει.

Δρ ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ



United Shipstores Group

(A DIVISION OF MASTROCOSTAS BROS. SHIPPING CO. PTY. LTD.)

SERVICING N.S.W. PORTS OF: SYDNEY - BOTANY BAY - NEWCASTLE - PORT KEMBLA

- * Personal service
- * We operate around the clock all through the year.
- * We are the only independent Greek shipchandlers in Australia

HAPPY NEW YEAR

Representatives in LONDON:
"AFLOAT LTD." Capt. N. Mendrinos
Tel: 0322/58859
Fax: 0322/56634

Representatives in GREECE:
"ANIXIS SHIPPING CO. LTD."
Captain N. Mastrocostas
Tel: 0295/32343
Fax: 6438646

24 HOURS SERVICE

HEAD OFFICES:

OFFICE & WAREHOUSE: 84-88 ATCHISON STREET, CROWS NEST N.S.W. 2065
TELEPHONES OFFICE: 437 6096 · 439 2635 A.H.: 428 5768 · 662 6482
CABLES: "UNISTORES SYDNEY" TELEX: AA71844 FAROS FAX: (612) 439 4371



Τό Λιμάνι του Πειραιώς και τό μέλλον του

Του κ. ΣΠΥΡΟΥ Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗ

Γιά την παρούσα ειδική έκδοση τῆς «Ν.Χ.» δέν ἔθεσαν κεντρικό θέμα, ἔτσι σκέφθηκαν νά καταχραστῶ τίς φιλόξενες στήλες τοῦ περιοδικοῦ γιά νά θίξω ἕνα θέμα πού καί σοβαρό καί ἐπίκαιρο εἶναι, καί σχέση μέ τήν ναυτιλία ἔχει. Πρόκειται γιά τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ.

Κάνοντας μιά ἀναδρομή στό παρελθόν, γυρίζοντας χρόνια πολλά πίσω, πρέπει νά δεχθῶ ὅτι στά χρόνια πού πέρασαν, ἔγιναν πολλά. Ὅχι ὅμως τόσα πού νά ξεχωρίζουν τό πρῶτο λιμάνι τῆς χώρας ἀπό τ' ἄλλα λιμάνια τοῦ Λεβάντε!!

Στήν ναυτική μου σταδιοδρομία εἶχα τήν εὐκαιρία νά γνωρίσω πολλά λιμάνια κι ἔτσι νά μπορῶ νά κάνω συγκρίσεις καί νά βγάλω συμπεράσματα.

Σήμερα, ὑπό τήν ιδιότητα τοῦ Προέδρου τῆς «Διεθνούς Ναυτικῆς Ἐνώσεως» ἔχω δικαίωμα καί ὑποχρέωση νά μιλῶ καί κρίνω.

Τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ παρακολούθησε κι αὐτό τόν ρυθμό ἀνάπτυξης τῆς χώρας — δέν ἦταν δυνατόν νά γίνει διαφορετικά, ἀφοῦ ἡ νοοτροπία, οἱ συνήθειες, τὰ ἐλαττώματά μας, παραμένουν ἀμετάβλητα — ἔτσι σήμερα, παρά τόν «ἐκσυγχρονισμό» του, παραμένει, συγκρινόμενο μέ ἄλλα προηγμένα λιμάνια, τουλάχιστον δέκα χρόνια πίσω.

Τά ὄνειρα καί οἱ φιλοδοξίες τῶν παλιῶν νά δοῦνε τόν Πειραιᾶ ἕνα σύγχρονο διαμετακομιστικό λιμάνι, ἔμειναν ὄνειρα. Μᾶς πνίξαν οἱ Νταμιέτες καί οἱ Βαλέτες!

Ψάχνοντας κανεῖς νά βρεῖ τίς αἰτίες πού τό λιμάνι μᾶς ἔμεινε τόσο πίσω, σταματάει ἀπογοητευμένος στήν διαπίστωση ὅτι πρῶτα ἀπό ὅλα, φταῖμε ἐμεῖς οἱ ἄνθρωποι, πού φτασμένοι στόν προθάλαμο τοῦ 2000, σκεπτόμαστε, ἐνεργοῦμε καί ἀντιδροῦμε μέ νοοτροπία καί νομοθεσία ἄλλων ἐποχῶν.

Τί νά κάνουμε τά σύγχρονα μηχανήματα καί τόν ἄρτιο ἐξοπλισμό, ὅταν δέν εἴμαστε σέ θέση νά τά συντηρήσουμε καί νά τά ἐπισκευάσουμε;

Πώς θά προσελκύσουμε τό πλοῖο, πού τό καλοῦμε, ὅταν δέν εἴμαστε ἐτοιμοί νά τό δεχθούμε; Ἐνα λιμάνι εἶναι ἐργασία, ἐξυπηρέτησις, παροχή ὑ-



πηρεσιῶν ποιότητας, ἀλλά τό Σάββατο τό λιμάνι μας δέν ἐργάζεται.

Ὑποστηρίζουμε ὅτι τό λιμάνι μας εἶναι φθηνό, ἀλλά δέν λογαριάζουμε πόσο χρόνο μένει ἕνα πλοῖο κοντά μας σέ σύγκριση μέ ἄλλα πῶ ἀκριβά λιμάνια. Ὁ χρόνος γιά μᾶς δέν ἔχει καμμία ἀξία!

Ποιός θά ἐμπιστευθεῖ τόν Πειραιᾶ ὅταν ἀκούει γιά ἀπεργίες, γιά ἀποχή ἀπό ὑπερρωιακές ἐργασίες, γιά ἔλλειψη χώρων (ἀποθηκευτικῶν — πλευρίσεις, κλπ.) γιά ἔλλειψη ἐργατῶν καί μηχανημάτων;

Φοβᾶμαι ὅτι τό λιμάνι μας, ἐάν ἡ κατάσταση αὐτή συνεχισθεῖ, θά παραμείνει τό λιμάνι, πού θά ἐξυπηρετεῖ τά πλοῖα ἐκεῖνα, πού θά ἔχουν φορτία μέ προορισμό τήν Ἑλλάδα καί μόνο. Μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου καί αὐτή ἡ ἀπασχόληση θά ἐλαττώνεται, ὅταν τά ἄλλα ἐπαρχιακά λιμάνια θά εἶναι σέ θέση νά προσφέρουν καλύτερες ὑπηρεσίες στούς Ἕλληνες εἰσαγωγεῖς καί ἐξαγωγεῖς, οἱ ὁποῖοι σήμερα ταλαιπωροῦνται τό ἴδιο, ὅπως καί τά πλοῖα.

Τά προβλήματα πού ἡ λύσις τους θά βελτιώσει σημαντικά τήν λειτουργία τοῦ λιμένα, εἶναι πολλά καί γνωστά. Ἐπανειλημμένα, ἔχουν τεθεῖ ὑπ' ὄψιν τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν καί διοικήσεων. Ἡ ἐπανάληψίς τους δέν θά βοηθήσει. Ἀπλῶς θά κουράσει. Ἡ οὐσία εἶναι πῶς ὁ σκληρός ὑπαρκτός ἀνταγωνισμός τῶν παλιῶν ἀλλά καί τῶν νέων λιμανιῶν τῆς Μεσογείου, ἀπαιτεῖ δραστικές ἀλλαγές, ἀποφάσεις ὑ-

μεσες, νέα ἀντίληψη τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητας, ὥστε ὁ Πειραιᾶς νά παραμείνει στήν πρωτοπορία καί νά διεκδικήσει ἕνα μεγάλο μερίδιο τῶν φορτίων ἐκείνων πού φθάνουν στή Μεσόγειο, προερχόμενα ἀπό Ἀμερική, Ἀσία, Αὐστράλια καί ἀναζητοῦν ἕνα κύριο σταθμό πρὸς ἐκφόρτωση καί μετέπειτα προώθηση στούς τελικούς προορισμούς τους.

Ἀλλά ἡ ἐπιλογή τοῦ λιμένα — σταθμοῦ γίνεται μέ πολλά κριτήρια. Εἶναι συνδυασμός πολλῶν προϋποθέσεων, οἰκονομικῶν, πολιτικῶν, λειτουργικῶν, μά προπάντων ἐργασιακῶν.

Ἡ ἐπιτυχία στήν ἀναζήτηση φορτίων τρίτων προορισμῶν θά ἔχει εὐνοϊκή ἐπίδραση στούς Ἕλληνες εἰσαγωγεῖς — ἐξαγωγεῖς καί κατ' ἐπέκταση στόν Ἕλληνα καταναλωτή, ὁ ὁποῖος στό τέλος ὑφίσταται τό βάρος τῆς εἰσπρακτικῆς πολιτικῆς πού ἐφαρμόζεται χρόνια τώρα.

Ἐνα λιμάνι δέν εἶναι μόνο γερανοί, προβλήτες, ἀποθήκες. Εἶναι νοοτροπία τῶν ἀνθρώπων πού τό διοικοῦν καί τῶν ἀνθρώπων πού ἐργάζονται σέ αὐτό. Εἶναι οἱ συνθήκες λειτουργίας καί ἡ λιμενική δομή, πού στήν περίπτωση τοῦ Πειραιᾶ, ἐνήργησαν ἀνασταλτικά. Οἱ δυσλειτουργίες τοῦ λιμανιοῦ μποροῦν νά ἀντιμετωπισθοῦν μόνο μέ τήν στενή συνεργασία τῶν χρηστών, τῆς διοικήσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ, τῆς πολιτείας (Τελωνεῖα — Λιμεναρχεῖο), ἀλλά καί τῶν ἐργαζομένων, ἡ παρουσία τῶν ὁποίων σέ ὁποῖες συζητήσεις καί συνεννοήσεις εἶναι ἀπαραίτητη.

Ἰδιαίτερα οἱ τελευταῖοι θά πρέπει νά ἀντιληφθοῦν ὅτι δέν διατρέχουν κανέναν κίνδυνο ἀπό μιά ἀλλαγή δομῆς, ὅτι δέν θά χάσουν τίποτα ἀπό ἐκεῖνα πού μέχρι σήμερα κατέκτησαν.

Δέν θά πρέπει νά μᾶς παρασύρει ἡ ἐπιφανειακή εὐημερία τοῦ λιμένα πού ὀφείλεται στήν εἰσπρακτική πολιτική σέ βάρος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου. Εἶναι λάθος νά πιστεύουμε ὅτι ὁ Ο.Λ.Π. εἶναι ἕνας ὑγιής κρατικός ὀργανισμός.

Θά πρέπει τό λιμάνι ἐπιτέλους νά λειτουργήσει στά πρότυπα τῶν ἄλλων μεγάλων λιμανιῶν.

Τό λιμάνι δέν εἶναι κανενός. Ἀνήκει σέ ὅλους.



T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN REPRESENTATION OF SHIPYARDS AND OF SHIPAGENTS, WORLDWIDE

SHIPYARDS

*To repair your vessels
it is our business*

KEPPEL SHIPYARD

VEROLME BOTLEK B.V.

SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.

FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA

ARSENALE TRIESTINO - SAN MARCO SHIPYARD

ELGIN GROWN & HAMER (PTY) LTD.

ASTILLEROS CANARIOS S.A.

RENAVE EMPRESA BRASILEIRA DE REPAROS NAVAIS SA

KEPPEL PHILIPPINES SHIPYARD INC.

CEBU SHIPYARD & ENGINEERING WORKS INC.

WESTERN EAGLE (PRIVATE) LTD.

CHOKHANI INTERNATIONAL LTD. (A MEMBER OF
THE KEPPEL GROUP)

Singapore

Rotterdam, Holland

Sasebo - Japan

Palermo, Italy

Trieste, Italy

Durban, South Africa

Las Palmas, Canary Islands

Rio de Janeiro, Brasil

Manila, Philippines

Cebu, Philippines

Singapore

Madras, India

SHIPAGENTS

*Your home
in the far east*

JARDINE SHIPPING AGENCIES in

RONASONS SHIPPING AGENCIES

TRANS-MARITIME FREIGHT AGENCIES B.V.

I.V. MELI

Indonesia, China, Hawaii,

S. Korea, Singapore,

Taiwan, Thailand,

Hong Kong, Malaysia,

Philippines, Vietnam

Malta

Rotterdam, Holland

Palermo, Italy

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus

TELEPHONES: 4516195, 4519266, 4180593, 45.37360

TELEXES: 241150 GMS GR, 213025 SSK GR, 213207 GMS GR

TELEFAX: 4182432

A.O.H.: 8010542, 8084328

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO • URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

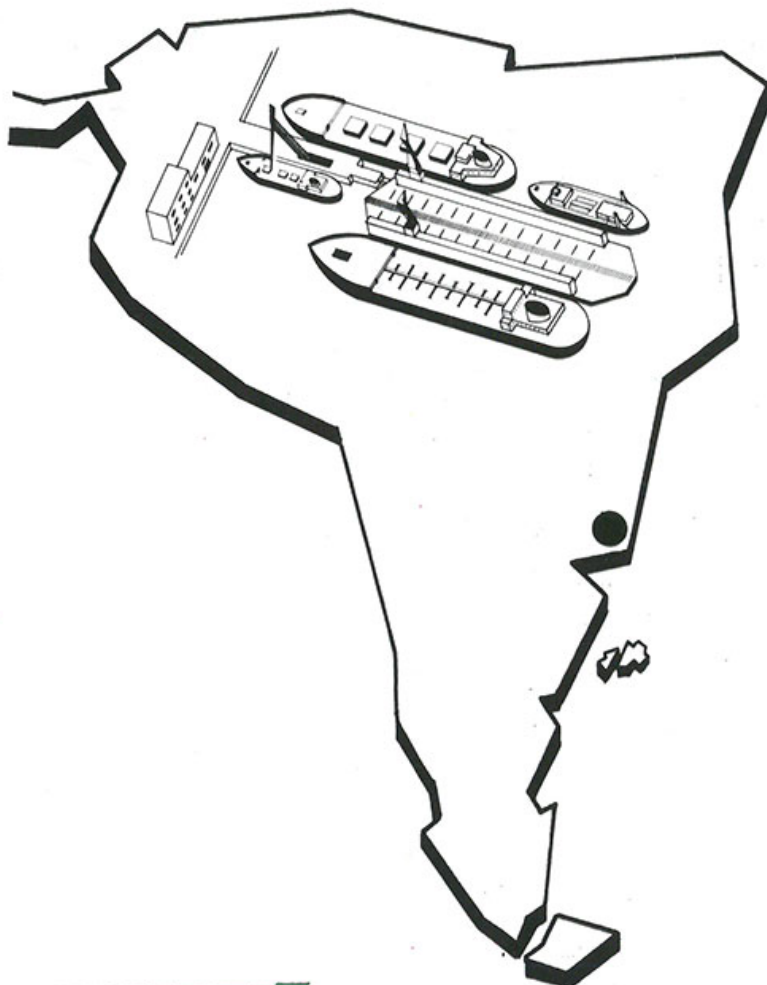
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

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

LONDON AGENTS:
A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:
S.S.R.S. Ltd.,
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:
33 Rector Street Company,
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. • B+W., B+W ALPHA.**

Επιστροφή στις ναυτικές μας ρίζες

Τοῦ Νουάρχου Λ.Σ. ε.α. κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, Ἐπιτίμου Ἀρχηγοῦ Λ.Σ.

Σέ προηγούμενα ἄρθρα μας εἶχαμε ἀναλυτικά ἀναφερθεῖ στήν σημασία πού ἔχει γιά τό πλοῖο καί τή ναυτιλιακή ἐπιχείρηση τό πλήρωμα νά ἀποτελεῖται ἀπό «δικούς της» ἀνθρώπους, πού νά τό φροντίζουν νά τό ἀγαποῦν καί νά τό «πονοῦν». Ἐπίσης εἶχαμε ἀναφερθεῖ τό πῶς στό παρελθόν οἱ καλές διαπροσωπικές σχέσεις πλοιοκτῆτου καί πληρώματος συνέβαλαν στήν δημιουργία «δικῶν τους» πληρωμάτων πού κατά κανόνα προέρχονταν ἀπό νησιωτικές περιοχές τῆς χώρας ἀπό τίς ὁποῖες κατά τό πλεῖστον προέρχονταν καί οἱ πλοιοκτῆτες.

Ὅμως τά τελευταῖα χρόνια πού οἱ ναυτικές περιοχές τῆς χώρας στέρεψαν σάν ναυτομάνες τροφοδοτήσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀφοῦ οἱ συνθῆκες ἀπασχόλησης καί ζωῆς στήν ξηρά βελτιώθηκαν ἡ συγκρότηση «συντοπίτικων πληρωμάτων» ἀπό τά πράγματα δέν εἶναι δυνατή μέ ἀποτελεσματικό τό προσκλητήριο γιά προσέλευση ναυτικῶν νά ἀποτείνεται χωρίς διάκριση πέρα ἀπό τά νησιωτικά τμήματα τῆς χώρας καί στά λοιπά παράλια καί μεσογειακά μή ἐξαιρουμένων καί τῶν ὁρειῶν περιοχῶν.

Ἡ ἐπιλογή τῶν «δικῶν μας» ἀνθρώπων

Ὅπως ἔχει ἀναφερθεῖ ἡ δημιουργία «δικῶν μας» πληρωμάτων δηλαδή πληρωμάτων «δεμένων» μέ τόν πλοιοκτήτη καί τό πλοῖο ἀποτελεῖ ὑπαρξιακή πλέον ἀνάγκη ἐπιβίωσης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στά χέρια τοῦ Ἑλλήνα πλοιοκτήτη. Κατά συνέπεια στίς σημερινές συνθήκες λειτουργίας τῆς ἀγορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας θά πρέπει νά ἀναζητηθοῦν νέοι τρόπο προσέγγισης τοῦ προβλήματος τῆς δημιουργίας «δικῶν μας» πληρωμάτων

λαμβάνοντας ὑπόψη τήν σημερινή ἐλληνική πραγματικότητα. Μέ ἄλλα λόγια εἶναι ἀνάγκη ὁ πλοιοκτήτης μέσα ἀπό τά σημερινά του πληρώματα νά κάνει τίς πρώτες ἐπιλογές του γιά δημιουργία «δικῶν του πυρήνων» ἀρχίζοντας βασικά ἀπό τοὺς ἀξιωματικούς χωρίς νά ἀποκλείεται μιὰ ἀρχή καί ἀπό τό κατώτερο πλήρωμα.

Χωρίς ἀμφιβολία ἡ ὅλη προσπάθεια ἀπαιτεῖ μιὰ σχετική μελέτη γιά κάθε ναυτιλιακή ἐπιχείρηση προκειμένου τό σύστημα νά τεθεῖ σέ σωστές βάσεις ὥστε ἡ ἐπιλογή τῶν κατάλληλων ναυτικῶν νά γίνεται μέ ἀντικειμενικά κατά τό δυνατόν κριτήρια.

Σάν τέτοια κριτήρια λόγου χάρι θά μπορούσαν νά χρησιμοποιηθοῦν ἡ ἐπαγγελματική ἐπάρκεια, ἡ συνεργασία καί ἡ ἀξιοπιστία τά ὁποῖα βέβαια θά ἔχουν ἀξιολογηθεῖ μετά ὀρισμένη θάλασσα ὑπηρεσία σέ πλοῖα τῆς εταιρίας.

Ἐφόσον τό συγκεκριμένο πρόσωπο κρίνεται ὅτι πληροῖ τίς παραπάνω προϋποθέσεις ἐπιλογῆς θά πρέπει νά τεθεῖ σέ λειτουργία ἕνας «μηχανισμός προσέγγισης» προκειμένου νά διαπιστωθεῖ ἔάν ἐπιθυμεῖ νά ἐνταχθεῖ στόν «πυρήνα» τῆς εταιρίας.

Θά πρέπει νά διευκρινιστεῖ ὅτι ἡ ἐνταξη στόν πυρήνα δέν γίνεται μόνο μέ κριτήρια τό παρόν ἀλλά κυρίως γιά τό μεσοπρόθεσμο καί μακροπρόθεσμο μέλλον τῆς εταιρίας.

Κατά συνέπεια δέν μπεῖ νά ἀποτελέσει πυρήνα ὁ ναυτικός πού στά ἐπόμενα ἕνα δύο ἢ καί πέντε χρόνια θά συνταξιοδοτηθεῖ ἢ κάποιος παρόλο πού πληροῖ τίς προϋποθέσεις τοῦ παρόντος ἐν τούτοις ὁ στόχος του εἶναι νά «παρατήσῃ τήν θάλασσα» τό συντομώτερο.

Ὅμως θεωρεῖται βασικό ὅπως ὁ πλοιοκτήτης κάνει τίς ἐπιλογές του μέ

βάση ὀρισμένα κριτήρια κατά τόν ἴδιο τρόπο καί ὁ ναυτικός ἀπό τήν δική του πλευρά θά πρέπει νά γνωρίζει τήν πραγματική ὑπόσταση καί ἀξιοπιστία τῆς εταιρίας καθὼς καί τίς δικές του προοπτικές περιλαμβανομένης καί τῆς δυνατότητας στό μέλλον γιά ἐναλλακτική χρησιμοποίησή του στά ἐπιτελεῖα τῆς ξηρᾶς προκειμένου ἢ ὄχι νά παραμείνῃ σ' αὐτή ἢ νά ἀναζητήσῃ ἄλλοῦ ἀπασχόληση.

Κατά συνέπεια προκύπτει ἡ ἀνάγκη μιᾶς ἐνώπιος — ἐνωπίω ἀνοιχτῆς καί εἰλικρινοῦς συζήτησης ἀπό τήν ὁποία πρέπει νά ἐδραιωθεῖ μιὰ ἀμοιβαία ἐμπιστοσύνη ἡ ὁποία καί τό μέλλον τοῦ ναυτικοῦ θά διασφαλίζει στό ὁρατό μέλλον τῆς εταιρίας καί τήν εταιρία ἀπό τήν δική της πλευρά νά προχωρήσῃ στήν ὑλοποίηση τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ της προγράμματος. Φυσικά θά εἶναι λάθος ἡ ὠραιοποίηση τῶν πραγμάτων καί οἱ ὑποσχέσεις χωρίς ἀντίκρουσμα γιατί ἐφόσον ἐκ τῶν προτέρων δέν θά ἐπιβεβαιώνονται στήν πράξη εἶναι φανερό ὅτι τότε ἡ ἐμπιστοσύνη θά κλονίζεται καί ἡ ὅλη προσπάθειά τοῦ σχήματος θά καταρρεῖ.

Εἶναι προτιμώτερο στό μελλοντικό μόνιμο στέλεχος νά ἀποκαλυφθοῦν οἱ ἀδυναμίες καί οἱ δυσκολίες οἱ ὁποῖες τοῦ ζητοῦνται νά ξεπεραστοῦν καί μέ τήν δική του συμπαράσταση παρά αὐτές νά προκύψουν ἐκ τῶν ὑστέρων.

Αὐτή ἡ διαρκὴς ἐπικοινωνία πού ἔχει σάν ὑπόβαθρο τήν ἐκατέρωθεν ἐκτίμηση καί σεβασμό πρὸς τό ἔργο πού ἐπιτελεῖ ὁ καθένας ἀπό τήν θέση του εἶναι πραγματικά μιὰ πολὺ σωστή ἀρχή γιά νά ἐπακολουθήσῃ ἡ ἀναμενόμενη ἀνθρώπινη προσέγγιση πού ὁδηγεῖ στό χῶρο τῶν φιλικῶν σχέσεων.

Μέσα στό χῶρο αὐτό κινούμενες καί οἱ δύο πλευρές τήν συνεργασία τους δέν τήν χαρακτηρίζει μόνο μιὰ αὐστηρά ἐργασιακή σχέση ἐργοδότη — ἐργαζομένου μέ τίς γνωστές καχυποψίες καί ἀντιπαλότητες ἀκόμη ἀλλά τίς χαρακτηρίζει ἕνα γενικώτερο ἐνδιαφέρον καί μιὰ ζεστή καί φιλική προσέγγιση τῆς ἐργασίας στό πλοῖο καί φιλικῆς συμπεριφορᾶς πρὸς τό πλοῖο, τόν

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Telefax: 0721 - 28038 — Tel: 0721 - 29877

πλοιοκτήτη καί αντίθετα του πλοιοκτήτη πρὸς τὸν ναυτικό στέλεχος του. Καί ἐδῶ εἶναι πραγματικά ἡ εἰδοποιὸς διαφορὰ γιατί ἔχει ὑπαισθήσει τὸ συναισθηματικό στοιχείο. Καί θὰ πρέπει νὰ πούμε ὅτι μέσα σ' αὐτὸ τὸ κλίμα, ἔχουμε σάν λογική κατάληξη, τὸ περιβάλλον τοῦ πλοίου νὰ ἀποτελεῖ χώρο γιὰ τὸ ναυτικό περισσότερο ζεστό, φιλικό, οἰκεῖο, πού τὸ βιώνει σάν συνέχεια τοῦ κοινωνικοῦ του περιγύρου καί τοῦ οἰκογενειακοῦ του περιβάλλοντος. Χωρὶς ἀμφιβολία ἔνα τέτοιο περιβάλλον κάνει τὸν ναυτικό εὐτυχέστερο καί παραγωγικότερο ἐφαρμοζομένης τῆς γνωστῆς ἀρχῆς «ἡ εὐτυχία τροφοδοτεῖ τὴν παραγωγικότητα».

Ὁ «δικὸς μας» ναυτικός

Ὅπως ἀναφέρθηκε προηγουμένως ἡ προσπάθεια δημιουργίας «δικῶν μας» ναυτικῶν περνάει μέσα ἀπὸ τὴν προσέγγισή του τοῦ ἀνθρώπου - ναυτικοῦ.

Καί ἐδῶ ἀρχίζει ἡ πρακτική πλευρὰ τῆς ἐπίδειξης τοῦ ἐνδιαφέροντος ἀπὸ πλευρᾶς πλοιοκτήτου. Χωρὶς ἀμφιβολία ὁ χώρος εἶναι τεράστιος γι' αὐτὸ καί χρειάζεται ἡ ἐφαρμογή κάποιων μεθοδολογιᾶς γιὰ τὴν καταγραφή καί ἱεράρχηση τῶν θεμάτων τὰ ὁποῖα μποροῦν νὰ ἀποτελέσουν ἐρεθίσματα. Καί ἐρεθίσματα ἀποτελοῦν πολλὰ θέματα σχετιζόμενα μὲ τὸν ἴδιο τὸν ναυτικό ὅπως εἶναι οἱ ἀτομικές του ἀνάγκες (τὴν οἰκογένεια τὴν ἐξετάζουμε στὴν παράγραφο 4) οἱ στόχοι, οἱ φιλοδοξίες του, ἡ ποιοτική του ἐπαγγελματική βελτίωση). Ἀκόμη στὰ ἐρεθίσματα ὑπάγονται ἔστω καί σέ διαφορετικές κατηγορίες ἀπλὰ πράγματα τῆς καθημερινῆς οἰκογενειακῆς καί κοινωνικῆς ζωῆς πού ὅμως συνδέονται μὲ τὰ πιστεύω, τὴν ἀντιλήψεις καί τὴν δοξασίαν του καί ἡ προσέγγισή τους μπορεῖ νὰ ἐκτιμηθεῖ ἰδιαίτερα.

Μέσα στὰ παραπάνω πλαίσια χωρὶς ἀμφιβολία ἐντάσσονται ἐνδεικτικά καί

οἱ παρακάτω περιπτώσεις ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἔνα ἐπίδομα λόγω πολυετίας στὰ πλοῖα τῆς ἐταιρίας ἀποτελεῖ μιά πολύ θεμιτὴ νόμιμη καί δίκαιη ἀναγνώριση τῆς προσφοράς τοῦ ναυτικοῦ πρὸς τὴν ἐταιρία.

Πληροφορεῖστε ἀπὸ τὸν ἴδιο καί τὸν πλοίαρχο τοῦ ἡ ἀπὸ ὁποῖα ἄλλη πηγή ὅτι ὁ «δικὸς σας» ναυτικός ἔχει ἔνα πρόβλημα. Μὴν ἀδιαφορεῖτε, τηλεφωνήστε του, γράψτε του, καλέσατε ἔνα τῆς οἰκογενείας του καί ἐνδιαφερεθεῖτε τι τοῦ συμβαίνει, τί πρόβλημα ἔχει καί πῶς μπορεῖτε νὰ βοηθήσετε.

Ἡ βοήθειά σας μπορεῖ νὰ εἶναι μόνο ἠθική, συμβουλευτική καί διαμεσολαβητική. Τὸ ἔαν ἀκόμη χρειαστεῖ μιά οἰκονομική βοήθεια γιὰ νὰ ξεπεράσει τὸ πρόβλημα σκεφθεῖτε, σταθμίστε ὅλες τὶς παραμέτρους δεῖτε το μὲ εὐρεία σκέψη ὅχι μόνο ἀνθρωπιστική ἀλλὰ καί οἰκονομική μὲ τὴν ἐννοια αὐτὴ ἡ διευκόλυνση μπορεῖ ὅταν ἀπαιτηθεῖ νὰ ἀντισταθμιστεῖ μὲ δική σας διευκόλυνση καί αὐτὰ συμβαίνουν γιατί καί μόνο τὸ γεγονός ὅτι θὰ δεῖξει κατανόηση σέ μιά περίπτωση ἀκαιρίας ἢ ἀσύμφορης γιὰ τὸ πλοῖο ἀντικατάστασης σέ μακρινὰ λιμάνια τὸ ἀντίκρουσμα ἔχει ἀποπληρωθεῖ.

Σέ ἄλλη περίπτωση ἔχει μιά συγκεκριμένη ἀνάγκη π.χ. νὰ ἀγοράσει ἔνα κτῆμα, ἔνα αὐτοκίνητο ἢ καί σπῆτι καί δέν τοῦ ἐπαρκοῦν τὰ χρήματα.

Μὴν ἀδιαφορεῖτε, ρωτήστε τον, ἐνδιαφερεθεῖτε πῶς θὰ μπορούσατε νὰ τὸν διευκολύνετε σύμφωνα καί μὲ τὴν δική σας δυνατότητα, δεῖξατέ του ἐμπιστοσύνη ὅτι τὸν θεωρεῖτε συνεργάτη σας καί δικό σας ἀνθρώπο. Νὰ εἰσαστε βέβαιος ὅτι θὰ τὸ ἐκτιμήσει ἰδιαίτερα τὸ ἐνδιαφέρον σας, θὰ συγκινηθεῖ. Ἀς μὴν ξεχνᾶμε ὅτι γιὰ τὸν Ἕλληνα ἡ λέξη «φιλότιμο» πού οὔτε σάν λέξη οὔτε σάν ἐννοια ὑπάρχει καί λειτουργεῖ σέ ἄλλη γλῶσσα καί χώρα, σημαίνει πολλά.

Στὸ πλοῖο μὴν ἀδιαφορήσετε γιὰ ὁρισμένα προσωπικά του ὅπως εἶναι τὰ

γενέθλιά του ἢ ὀνομαστική του ἑορτὴ ἢ καί κάτι ἄλλο πού ἰδιαίτερα τὸν συγκινεῖ.

Ἀλλὰ ἂς προσεγγίσουμε καί τὸ θέμα τῶν φιλοδοξιών του καί τῆς ποιότητος του βελτίωσης. Θὰ πρέπει ἰδιαίτερα νὰ ἐνδιαφερεθεῖ ὁ πλοιοκτήτης ἀφοῦ ἐμμέσως πλήν σαφῶς πρόκειται γιὰ δική του ἐπένδυση.

Μέ ἄλλα λόγια γνωρίσατε πολὺ καλά τί περισσότερο θὰ τὸν ἐνδιέφερε ἀλλὰ καί ἐσεῖς ἀπὸ τὴν πλευρά σας σάν στρατηγική τῆς ἐταιρίας γιὰ τὴν βελτίωση τοῦ ἐμψυχου ὑλικοῦ θὰ πρέπει νὰ ἔχετε «πιὰ συνεχῶς ὑπόψη» πῶς τὰ στελέχη θὰ τὰ ἐπιμορφώσετε καί σέ ποιά σχολεῖα δημόσιων ἢ ἰδιωτικῶν φορέων θὰ μπορούσαν νὰ φοιτήσουν.

Θὰ μπορούσε δηλαδή ἡ ἐταιρία σέ συνεννόηση μὲ τὸν ναυτικό νὰ ρυθμίσει κατὰ τὸν χρόνο πού ἀκόμη ὑπηρετεῖ στὸ πλοῖο ποιά σχολεῖα θὰ ἦταν χρήσιμα.

Αὐτὸ τὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν ἐπιμόρφωσή του νὰ εἴστε βέβαιος ὅτι ἰδιαίτερα θὰ ἐκτιμηθεῖ. Τέτοια σχολεῖα λειτουργοῦν συνεχῶς ὅπως εἶναι θέματα Διοίκησης, θέματα προσωπικοῦ, κομπιούτερ (χειριστῆς), συναλλάγματος, λογιστικά, ναυτικῆς ἐργασίας, ἀνάλυσης συλλογικῶν συμβάσεων καθὼς καί ὅλα τὰ ἐξειδικευμένα τεχνικά θέματα τῆς εἰδικότητος πού ἐνδιαφέρουν τὸν καθένα.

Δεῖξτε του ὅτι ὁ ἐπαγγελματικὸς του χώρος ἐξελίσσεται τεχνολογικά καί λειτουργικά καί γι' αὐτὸ τὸ λόγο θὰ πρέπει προκειμένου νὰ μὴν ὑστερήσει εἶναι ἀνάγκη νὰ φοιτήσῃ στὰ ἀνάλογα σχολεῖα γιὰ τὴν ἐνημέρωσή του.

Ἐμφυσήσατε τὴν ἀνάγκη τῆς συνεχοῦς ἐνημερώσεώς του ἀκόμη καί μέσα στὸ πλοῖο. Ἐνα πολὺ ἐνδιαφέρον γιὰ τὴν δουλειά του βιβλίο μὴν διστάσετε νὰ τοῦ τὸ στείλετε ὅταν ταξιδεύει. Καί ἀκόμη μέσα στὸ πλοῖο δώσατέ του νὰ ἀντιληφθεῖ ὅτι ὑπολογίζετε στὴν γνώσεις του καί στὴν μετάδοσή τους σέ

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: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

άλλους. Μήν ξεχνάτε ότι ο καθένας μας σέρνει μέσα του ένα λανθάνοντα «δάσκαλο» που θέλει να μαθαίνει τους άλλους. Έτσι είναι άφου ή μετάδοση των γνώσεων πρώτον επιβεβαιώνει ότι εμείς τίς κατέχουμε τίς γνώσεις αυτές και δεύτερον ικανοποιεί ότι οι άλλοι μαθαίνουν κάτι από μας που δεν τό κατέχουν (και έτσι μας «παραδέχονται»).

Όμως υπάρχει για τό ναυτικό και ή περίοδος της ανάπαυσης του στην ξηρά για νά ζήση και αυτός κοντά στην οικογένειά του και τά αγαπημένα του πρόσωπα.

Μήν τόν ξεχνάτε μήν άδιαφορεϊτε για τήν ύπαρξή του δέν είναι μηχανή που ένόσω λειτουργεί τήν φροντίζεις και μετά τήν παραπετās για νά τήν ξαναφροντίσεις όταν πάλι θά τήν χρειαστείς νά ξαναλειτουργήσεί.

Δείξατε και τότε τό ένδιαφέρον σας δείξατε και τήν περίοδο αυτή ότι είναι ο δικός σας άνθρωπος και κάνετε αίσθητή τήν παρουσία σας και σέ αυτήν τήν περίοδο. Στην γιορτή του ή άλλο σημαντικό γεγονός της ζωής τους και τότε νά μήν τόν ξεχνάμε. Ακόμη ή πρόσκλησή του σέ μία γιορτή, ένα επίσημο δείπνο ή μία δεξίωση τιμήσατέ τον. Προσκαλέσατέ τον νά περνά κατά διαστήματα από τό γραφείο, δείξατέ του τήν εμπιστοσύνη σας και ακόμη ζητήσατέ του τήν γνώμη του για διάφορα θέματα. Ακόμη θά λέγαμε εφόσον έχει χρόνο αναθέσατέ του κάποια άποστολή για λογαριασμό της εταιρίας. Θά τόν κολακεύσετε. Θά τό θεωρήσει ότι τόν περιβάλλετε με εμπιστοσύνη και ότι πράγματι είναι και αυτός ικανός και στό έπιτελείο της εταιρίας αν χρειαστεί νά βοηθήσει. Μαθαίνει έτσι νά λειτουργεί σαν «γραφειοκράτης» και αυτός, νά «άνοίγει

πόρτες» και νά μαθαίνει τόν μηχανισμό της εταιρίας.

Όμως και κάτι άλλο. Νά τόν επιβάλλετε μέσα στους «μηχανισμούς» του γραφείου νά δεθεί λειτουργικά με αυτούς νά γνωρίσει πρόσωπα και διαδικασίες. Αληθινά τότε νά είσατε βέβαιος ότι ο δικός σας άνθρωπος που γνωρίζει τό κύκλωμα όλόκληρο της εταιρίας πώς λειτουργεί αυτός «δένει» μαζί της περισσότερο αλλά και περισσότερο κατανόηση θά δείξει για τά προβλήματα της εταιρίας.

Ακόμη είναι γνωστό ότι ή παραμονή του ναυτικού στην στεριά σημαίνει έξανέμιση των «δεδουλευμένων» πολύ γρήγορα και έτσι τό άγχος της ναυτολόγησης έμφανίζεται πολύ νωρίτερα από ότι συνήθως ύπολογίζει νά παραμείνει για ξεκούραση.

Μέ αυτό τό σκεπτικό ή εταιρία δέν θά πρέπει νά άπορρίψει για τους «δικούς της ανθρώπους» κάποια μορφή άμοιβόμενης άνάπαυσης «για νά μήν τρώει ο ναυτικός από τά έτοιμα». Κατά τό διάστημα αυτό και εφόσον ο «δικός μας» ναυτικός θά ήθελε νά παραμείνει για όποιοδήποτε λόγο στην στεριά πέρα π.χ. από τό δίμηνο τότε ή άμοιβόμενη αυτή άνάπαυση θά μπορούσε νά συνδιαστεί και με κάποια μορφή άπασχόλησης των σχολείων για τά όποια άναφερθήκαμε παραπάνω των δικών μας ναυτικών και τόν χώρο των ήθικών άμοιβών για ιδιαίτερη προσφορά του ναυτικού.

Όπως έχουμε άναφερθεί σέ προηγούμενα άρθρα ή ήθική άμοιβή συγκινεί και εκτιμάται βαθύτατα γιατί άγγίζει έσωτερικά τόν άνθρωπο και τόν καταξιώνει στην κοινωνία. Κατά συνέπεια εάν κατά τόν χρόνο της ύπηρεσίας του στό πλοίο έγινε ο ναυτικός πρωταγωνιστής πράξεων που τίς χαρακτηρίζει τό ριψοκίνδυνον ή ανθρω-

πινη άλληλεγγύη και ή άνιδιοτελής προσφορά για τήν διάσωση ανθρωπίνων ύπάρξεων θά πρέπει νά συγκεντρωθούν όλα τά στοιχεία και νά προωθηθούν στό Έπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας για τήν άπονομή Ναυτικού Μεταλλίου. Ακόμη δέ ή εταιρία θά πρέπει νά δίνει στις περιπτώσεις αυτές μεγάλη δημοσιότητα και προβολή.

Αλλά και άλλες ακόμη καθημερινές περιπτώσεις δέν θά πρέπει νά διστάζει ή εταιρία νά προβάλλει από τόν τόπο και τά μέσα μαζικής ένημέρωσης τέτοιες πράξεις που τίς χαρακτηρίζει ο κίνδυνος και ή προσφορά. Όμως ή εταιρία δέν πρέπει νά είναι φειδωλή σέ έπαίνους και γιαυτήν ακόμη τήν έξαιρετική προσφορά έργασίας πέρα από κάθε έννοια του καθήκοντος άνεξαρτήτως από τίς οικονομικές ρυθμίσεις.

Και ο παράγοντας αυτός θά πρέπει νά ληφθεί σοβαρά ύπόψη στό κτίσιμο αυτού του οικοδομήματος που λέγεται «τό δικό μας πλήρωμα».

Η προσέγγιση της οικογένειας του ναυτικού

Είναι γνωστό ότι για τόν ναυτικό λόγω των συνθηκών του επαγγέλματος ή οικογένειά του — γυναίκα και παιδιά — αποτελούν τό πιά εύαίσθητο αλλά και ότι ιερότερο γιαυτόν.

Στό νού και τήν καρδιά του τά πρόσωπα αυτά παίρνουν πολύ μεγαλύτερες διαστάσεις και σημαίνουν γιαυτόν πολλά περισσότερα.

Στό σπίτι του ναυτικού, για τά χρονικά διαστήματα που λείπει ο πατέρας ταξιδεύοντας, ή γυναίκα του συγκεντρώνει τίς ευθύνες της μάνας και του πατέρα μαζί.

Αυτόν λοιπόν τόν άνθρωπο, στον όποιο «άκουμπάει» ο ναυτικός και που στά χέρια του «κράτάει τήν εύτυχία

International

TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

Phones: 45-0127, 45-0128

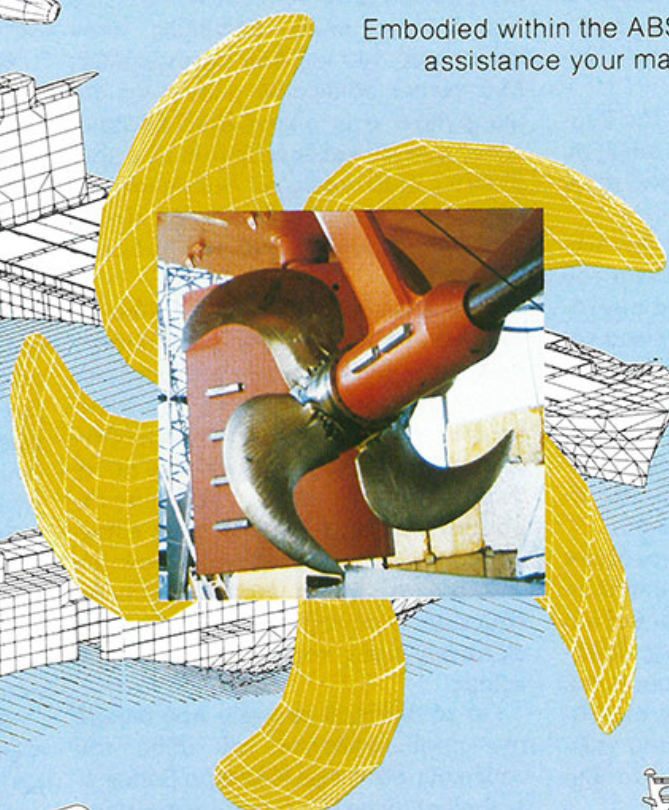
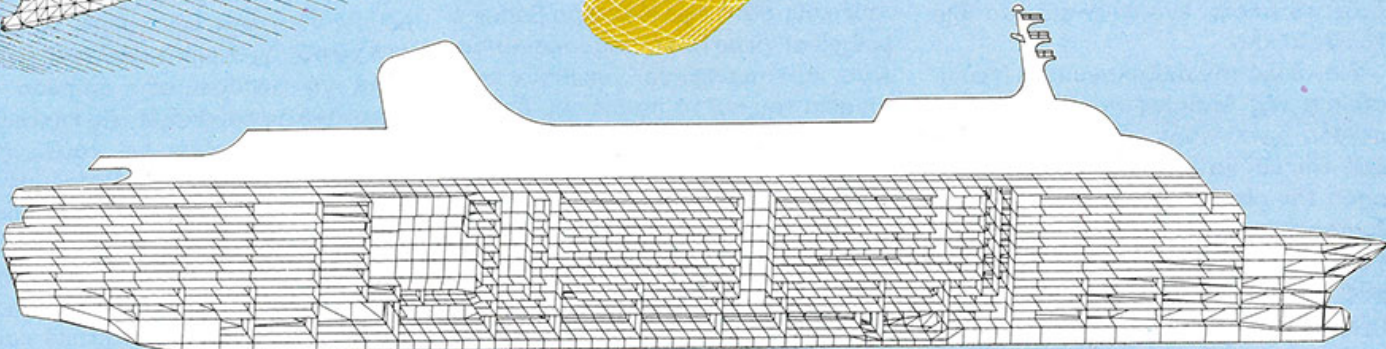
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Classification by the AMERICAN BUREAU OF SHIPPING Signifies Sound Maritime Judgment

In having your vessel classified by ABS your capital investment is protected by integrity and technical excellence. From design review to in-service surveys, this single source of technical background reinforces your judgment. ABS' sound research and development translates to excellence in rules, guidance and practice. 127 years of superior shipbuilding experience assembled to protect your interest and the security of life and property at sea.

Embodied within the ABS Group is all the technical assistance your marine enterprise will require.

- Classification and Certification
- Design Analysis and Specification
- Offshore Services
- Advisory Services
- Governmental Services
- Port Development
- Statutory Certification
- Intermodal Transportation Services
- Industrial Services
- Oil Testing Services



ABS GROUP
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 164 Major Ports

World Headquarters: 45 Eisenhower Drive, Paramus, New Jersey, USA 07653-0910
Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099 Telex: MCI 620353 FAX: 201-365-0255

PIRAEUS

Akti Miaouli and Filellinon St., No. 1-3 P.O. Box 80139 GR185 10 Piraeus, Greece
Tel: (30-1) 453-7611 / 12 / 13 / 15 Cable: Record Telex: 212494 Fax: (30-1) 453-7614

του και τη ζωή του ακόμη» όφειλουμε να τον βοηθήσουμε και να του συμπαράσταθούμε περισσότερο ώστε ο ναυτικός περισσότερο ήρεμος να αφιερωθεί στα ναυτικά του καθήκοντα.

Σάν βασικά σημεία στα όποια θα μπορούσε ο άνθρωπος αυτός να υποστηριχθεί και να ενθαρρυνθεί περισσότερο ώστε να αντιμετωπίσει καλύτερα τις πολλές ευθύνες της μεταξύ άλλων θα μπορούσαν να θεωρηθούν και:

— 'Η συνεχής πληροφόρησής της για την ασφάλεια και υγεία του συζύγου της ναυτικού.

— 'Η ικανοποίησή της να μαθαίνει και να ακούει επαινετικά λόγια για τον χαρακτήρα και τις επαγγελματικές ικανότητες του συζύγου της.

— 'Η ικανοποίησή της από την αναγνώριση της προσφοράς του συζύγου της στο πλοίο, στην εταιρία και στην ναυτιλία γενικότερα.

Γιά τό πρώτο στοιχείο πού συνδέεται με την ασφάλεια και την υγεία του ναυτικού είναι φανερό ότι όσο συχνότερα μαθαίνει νέα του ή οικογένεια τόσο πιο ανακούφιση, ήρεμία και σιγουριά αισθάνεται.

Σ' αυτό τό σημείο πρέπει να επισημαίνουμε γιατί αποτελεί και τό βαρόμετρο αυτής της ήρεμίας και της ασφάλειας στο σπίτι του ναυτικού.

Σάν παράγοντες πού επηρεάζουν και διαταράσσουν αυτήν την ένπιθυμητή κατάσταση μπορεί να θεωρηθούν ή μή κανονική διεκπεραίωση της αλληλογραφίας, ή αλλαγή προορισμού του πλοίου, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες στην ευρύτερη περιοχή πού ταξιδεύει τό πλοίο, ένα ατύχημα στο ίδιο τό πλοίο κλπ.

Ειδικά για την αλληλογραφία ή ευαισθησία της εταιρίας πρέπει να είναι μεγάλη άφου πραγματικά ή κανονική ροή της και κατά συνέπεια πληροφόρηση της οικογένειας του ναυτικού εξασφαλίζει αυτήν την ήρεμία. "Όμως εάν για οποιοδήποτε λόγο διαταραχθεί αυτή ή ίσορροπία όπως είναι άπεργίες, ή αλλαγή προορισμού του πλοίου ή και ακόμη λόγω μή επάρκειας χρόνου μή αποστολής της αλληλογραφίας τότε είναι ανάγκη να υπάρξει ένας μηχανισμός πληροφόρησης της οικογένειας και για ένδεχόμενες εξηγήσεις για την άνωμαλία αλλά και την

διαβεβαίωση ότι όλα έχουν καλώς στο πλοίο.

'Η επίδειξη αυτού του ένδιαφέροντος έστω και γιαυτή τη λεπτομέρεια, για την οικογένεια σημαίνει πολλά και εκτιμάται ιδιαίτερα.

Σέ περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών στην περιοχή του πλοίου και ιδιαίτερα όταν συνέβη κάποιο ατύχημα σέ άλλο πλοίο λόγω της ταχύτητας πληροφόρησης της κοινής γνώμης από τά μέσα μαζικής έννημέρωσης, είναι φανερό ότι ή εταιρία πρέπει να θέσει σέ λειτουργία τους δικούς της μηχανισμούς ώστε από την ίδια να πληροφορηθούν υπεύθυνα ότι τό πλοίο τους πλέει ασφαλώς στον προορισμό του και όλα έχουν καλώς. Μιά τέτοια άδιαφορία μπορεί να δημιουργήσει στις οικογένειες άβεβαιότητα, άγωνία και ένκνευρισμό μέ άπρόβλεπτες διαστάσεις και έκδηλώσεις άκόμη πού άποδυναμώνουν την εικόνα της αξιοπιστίας της και του ένδιαφέροντός της.

'Εάν συνέβη ατύχημα στο ίδιο τό πλοίο τότε πραγματικά βρισκόμαστε πρό μιας θλιβερής πραγματικότητας στην όποια ασφαλώς αυτό πού προέχει από πλευράς εταιρίας είναι ή εξάντληση όλων των μέσων και των δυνατοτήτων για την παροχή βοήθειας πέρα από αυτή πού παρέχεται σέ επίπεδο κρατικών ύπηρεσιών. Πέραν αυτού, αυτό τό όποιο μπορεί να είπωθεί έδώ είναι ή συνεχής ροή των θετικών είδήσεων προς τους άγωνιούντες οικείους.

Γιά τό δεύτερο στοιχείο πού άφορά την προσωπικότητα του ίδιου του ναυτικού, αυτή έχει ιδιαίτερο βάρος άφου είναι γνωστό τό πόσο ικανοποιημένοι και υπερήφανοι νοιώθουν και ή γυναίκα του και τά παιδιά του όταν ακούσουν για αυτόν επαινετικά λόγια πού άφορούν και τον χαρακτήρα του και την επαγγελματική του επάρκεια.

Χωρίς άμφιβολία αυτή ή διαδικασία δένει την οικογένεια του ναυτικού μέ την εταιρία άφου από τά πράγματα ό επαγγελματικός του περίγυρος περιρίζεται ουσιαστικά μόνο στην ναυτική εταιρία του πλοίου.

Και ό τρίτος παράγοντας παραμένει ή έμπρακτη έκφραση της αναγνώρισης της προσφοράς του ναυτικού, μέσω της οικογένειάς του. Αυτό ιδιαίτε-

ρα εκτιμάται από την οικογένεια και συγκινεί ακόμη περισσότερο γιατί γίνεται για χάρη εκείνου πού ταξιδεύει.

Κατά συνέπεια ή προσφορά ή τό δώρο της εταιρίας δέν έχει μόνο την άντικειμενική της άξία αλλά την «εκ διαθέσεως άξία» και αυτό είναι τό σημαντικό.

Μπορεί να είναι λόγου χάρη τρία είσιτήρια για την γυναίκα του και τά παιδιά του σέ ένα καλό θεατρικό έργο, ή ένα άλλο δώρο στην γιορτή του παιδιού του ή ένα άπλό τηλεφώνημα στην επέτειο των γάμων τους.

"Όμως μπορεί και να είναι κάποια χρήματα πού τά έχει ή οικογένεια άπόλυτη ανάγκη επειγόντως.

Θά ήταν ή μεγαλύτερη άπογοήτευση της οικογένειας ή όποια όταν για την ανάγκη αυτή άποτεινόμενη στην εταιρία εύρισκε έρμητικά τις πόρτες κλειστές.

Γιά τον επίλογο

Οί παραπάνω άπλές σκέψεις δέν είσάγουν κάτι τό κενοφανές αλλά θίγουν γνωστά από παλιά θέματα. 'Εμείς αυτό πού θεωρήσαμε καθήκον μας είναι ή συγκέντρωσή τους και ή χωροθέτησή τους στην σημερινή ναυτική και έλληνική πραγματικότητα.

Συγκεντρώνοντας σέ ώρισμένα κείμενα όλα αυτά τά έρεθίσματα πού τά είχαμε και υποβαθμίσει και παραμελήσει θέλαμε να έλπίζουμε ότι μέ την δημοσίευσή τους ίσως να υπάρξει κάποιος βαθμός άναπόκρισης.

'Εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι ή επαναφορά στις ρίζες μας για τό χώρο της ναυτιλίας δέν πρέπει να μείνει στο χώρο της θεωρητικής αναζήτησης αλλά να περάσει στο επίπεδο της στρατηγικής και ακόμη της τακτικής.

Σήμερα πού κάνουμε τόσες προσπάθειες για να προσελκύσουμε νέους στη ναυτική σταδιοδρομία πρέπει να γίνει περισσότερο από όλους αντιληπτό ότι οι προσπάθειές αυτές πρέπει να κατατείνουν στο να προσεγγίσουν τον άνθρωπο — ναυτικό και να τον καταξιώσουν και πάλι μέσα στην έλληνική κοινωνία ώστε ό ίδιος και ή οικογένειά του να νοιώθουν πραγματικά υπερήφανοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL. 01-4522 267 / 4511 929 · TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Τό Έλληνικό ναυτεργατικό δυναμικό

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ, Προέδρου της Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Μέχρι σήμερα, δέν έχει συγκεντρωθεί τό ύλικό καί δέν έχει γίνει έπεξεργασία τών στοιχείων τής τελευταίας — (Σεπτέμβριος 1990) απογραφής του Έλληνικού ναυτεργατικού δυναμικού.

Από τά στατιστικά όμως, στοιχεία τά όποια από άλλες πηγές (προσέλευση σπουδαστών τής ΑΔΣΕΝ, έκδοση νέων φυλλαδίων, συνταξιοδότηση, ζήτησης ναυτικής έργασίας κ.λ.π.) έρχονται σέ γνώση μας, μπορούμε δέ νά πούμε, μέ απόλυτη βεβαιότητα, ότι τό κυρίαρχο, τό ουσιαστικότερο συμπέρασμα τής έπεξεργασίας του ύλικού τής απογραφής θά είναι ή **Συνέχιση τής συρρίκνωσης** του ναυτεργατικού μας δυναμικού καί όχι μόνο τών πληρωμάτων άλλα καί τών αξιωματικών.

Αλλά ακόμα παραπέρα μέ τήν ίδια βεβαιότητα μπορούμε νά προσδιορίσουμε τίς δυνάμεις οι όποιες οδηγούν σ' αυτή τή συρρίκνωση.

Από τό ένα μέρος, συνεχίζεται μέ άμείωτο ρυθμό ή μαζική «φυγή» από το ναυτικό έπάγγελμα, είτε πρós τήν κατεύθυνση τής συνταξιοδότησης, είτε πρós τήν κατεύθυνση τής αλλαγής επαγγέλματος.

Από τό άλλο μέρος, έκδηλώνεται σέ διαρκώς έντεινόμενο βαθμό, άπροθυμία προσέλευσης νέων στό έπάγγελμα.

Αυτό καθεαυτό τό φαινόμενο τής συνεχιζόμενης συρρίκνωσης του ναυτεργατικού μας δυναμικού καί μάλιστα από τήν κατεύθυνση τής «άπροθυμίας» προσέλευσης νέων στό έπάγγελμα, πού είναι βέβαιο πώς θά καταγραφεί στήν έπεξεργασία του ύλικού τής απογραφής είναι όπωσδήποτε άνησυχητικό.

Δέν είναι όμως τό καθοριστικό γιά τήν ύπαρξη του ναυτεργατικού μας δυναμικού, στοιχείο. Τό στοιχείο πού καθιστά τήν συρρίκνωση «δρόμο χωρίς έπιστροφή», είναι ή **Οικονομική συγκυρία**, μέσα στήν όποια έκδηλώνεται ή «άπροθυμία» όχι μόνο προσέλευσης νέων στό έπάγγελμα, άλλα καί ή «φυγή» από τό έπάγγελμα.

Η οικονομική συγκυρία συντίθεται από μία μακρά περίοδο ύφεσης διεθνώς καί δεινής κρίσης γιά τήν χώρα μας, καί παράλληλα από μία άλματώ-



δη ανάκαμψη τής ναυτιλίας μας.

Η οικονομική ύφεση διεθνώς καί ή δεινή οικονομική κρίση γιά τή χώρα μας μεταφράζεται μακροπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα καί βραχυπρόθεσμα σέ άνεργία γιά τό σύνολο του εργατικού δυναμικού καί έλλειψη κάθε προοπτικής γιά τούς νέους.

Η παραπάνω εικόνα γίνεται ακόμη πιά τραγική γιά τό ναυτεργατικό δυναμικό σέ περιπτώσεις κρίσης στή ναυτιλία, άφού ή παρεχόμενη μέχρι καί σήμερα έκπαίδευση δέν δίνει παντελώς έναλλακτικές λύσεις καί προοπτικές.

Γιά τή χώρα μας ή πορεία πρós τή μετανάστευση καί ή είσοδος στό ναυτικό έπάγγελμα αποτέλεσαν πάντα γιά τό εργατικό δυναμικό τήν έναλλακτική έξοδο από τήν άνεργία καί τήν έστω καταναγκαστική προοπτική γιά τούς νέους.

Στή σημερινή οικονομική κρίση τής χώρα μας ή λύση τής μετανάστευσης γιά τό εργατικό μας δυναμικό είναι ά ν ύ π α ρ κ τ η, είτε έξ αίτίας τής παγκόσμιας κρίσης τής οικονομικής ύφεσης, είτε γιά τόσους άλλους λόγους.

Αντίθετα, είναι πάντα άνοιχτή ή έξοδος καί ή προοπτική πρós τή ναυτιλία, ή όποια κανείς δέν μπορεί νά πεί ότι βρίσκεται σέ περίοδο ύφεσης ή κρίσης.

Δυστυχώς, όμως, όπως καί ή έπεξεργασία τών στοιχείων τής απογραφής θά καταδείξει μέ σαφήνεια, όχι μόνο τό εργατικό μας δυναμικό καί κύρια οι νέοι, δέν προσφεύγουν στήν έ-

ξοδο καί τήν προοπτική πού προσφέρει ή ναυτιλία μας, άλλα καί τό ύπάρχον ναυτεργατικό δυναμικό συνεχίζει τή φυγή του από τήν ίδια ναυτιλία.

Δέν νομίζω μέ τά όσα πιά πάνω άνεφερα — μέ όση γινόταν συντομία καί μέ τούς κινδύνους αυτής τής άπλούστευσης — μπορεί νά ύπάρχει άμφιβολία γιά τό ότι ή συρρίκνωση του ναυτεργατικού μας δυναμικού είναι «δρόμος δίχως έπιστροφή».

Πολύ φοβάμαι ότι ή ίδια έπεξεργασία του ύλικού τής απογραφής μέ τήν ίδια σαφήνεια θά καταδείξει ότι προτού φθάσουμε στό όρόσημο του 2000, ή συρρίκνωση θά έχει φθάσει στά όρια ίσως τής πλήρους άνυπαρξίας.

Έπειδή, όμως, τά χρόνια πού ζούμε μάς έκαναν συνείδηση τή δυνατότητα επαναστατικών, στήν κυριολεξία, αλλαγών καί ανατροπών, σέ όλα, ακόμα καί εκείνα πού θεωρούσαμε σταθερά καί άμετάβλητα, δέν μπορώ νά θεωρήσω σάν σταθερό καί άμετάβλητο «τό δρόμο χωρίς έπιστροφή του ναυτεργατικού μας δυναμικού».

Καί αυτός ό «δίχως γυρισμό δρόμος» ν' αλλάξει καί ή πορεία πρós τή συρρίκνωση νά ανατραπεί καί νά γίνει πορεία πρós τήν ανάπτυξη.

Μιά τέτοια όμως ανατροπή πρωταρχική προϋπόθεσή της έχει τήν καλλιέργεια καί τήν συνειδητοποίηση άπ' όλους καί κύρια, πάνω άπ' όλα τούς κοινωνικούς έταίρους, ότι ή Έλληνική Ναυτιλία στέκεται καί μπορεί νά άναπυχθεί μόνο πάνω στά «δύο της ποδάρια».

Πάνω σ' αυτήν τήν θεμελιακή προϋπόθεση μπορεί νά δημιουργηθούν οι άναγκαίες συνθήκες πού θά κάνουν έλκυστική, κυρίως γιά τούς νέους τήν έξοδο καί προοπτική πρós τήν ναυτιλία.

Δυστυχώς, όμως, έχει χαθεί πολύς καί πολύτιμος χρόνος.

Τά χρονικά περιθώρια είναι σχεδόν άνύπαρκτα.

Νά έλπίζουμε, ότι έστω καί τήν ύστατη ώρα θά συνειδητοποιήσουν όλοι ότι Έλληνική Ναυτιλία δέν μπορεί νά ύπάρξει χωρίς έλληνικό ναυτεργατικό δυναμικό;

AVLIS SHIPYARD S.A. GREECE

Your Yard in the Mediterranean



- EXCELLENT DELIVERY TIME
- COMPETITIVE PRICES
- HIGH QUALITY WORK

WE OFFER YOU:

- FULL SERVICE DOCKING
AND ALL TYPES OF SHIPREPAIRSD
- CONVERSIONS
- CONSTRUCTION OF SMALLER
AND SPECIAL VESSELS,
(FISHING TRAWLERS, TUGBOATS,
SPECIAL CRAFT, BARGES,
FLOATING OFFSHORE,
CONSTRUCTIONS ETC.)
- INDUSTRIAL CONSTRUCTIONS

CAPACITIES:

- 2 FLOATING DOCKS CAPACITY 48.000 DWT
AND 20.000 DWT RESPECTIVELY
- FLOATING CRANE 100T
- 2 PIER CRANES 50T EACH
- MOBILE CRANES, SMALLER PIER CRANES
- 2 TUGBOATS
- 600 MAN POWER
- MACHINE SHOP, PLATE SHOP, PIPE SHOP,
ELECTRICAL SHOP AND A BALANCED
COMBINATION OF OTHER WELL EQUIPPED
WORKSHIPS
- TOTAL PIERLENGTH 660 METRES

**AVLIS
SHIPYARD S.A.**

EXTENSIVE SKILL AND EFFICIENCY

P.O. BOX 18-AVLIS-GREECE

TEL: (0221) 31502-31512 TELEX: 272143-272180 NAXA GR.

PIRAEUS OFFICE: 51, AKTI MIAOULI STR. TEL: (01) 411.1011

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'N' and 'K' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' is formed by two vertical bars and a diagonal bar. The 'K' is formed by a vertical bar and two diagonal bars. The letters are set against a solid blue background.

35 years shipping & shipbroking experience

Head office: 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece
TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098
TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

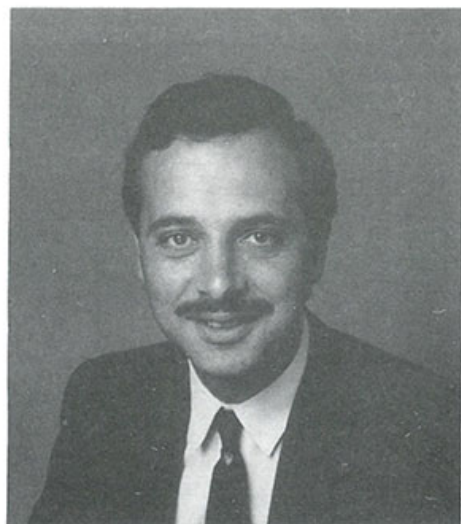
SOME REFLECTIONS ON SHIPPING

By Dr NIKOS EMM. MIKELIS

I thank «Naftika Chronika» for giving me yet another opportunity to express some general and personal reflections on the status of our industry today.

Although it is recognised beyond doubt that shipping is a particularly cyclic industry, we sometimes lose sight of the fact that the ups and downs of the market are also accompanied by a slow change in the patterns of ownership. In periods of political schisms and trade protectionism the ownership of merchant fleets gravitates towards the powerful political players. On the other hand, in periods when political tensions are easing and when international trade becomes more liberal then there is little resistance in the longer term for shipping not to gravitate towards emerging cheaper maritime centres. Each period of crisis fuels and encourages such structural changes.

Let me be a little more specific. A «traditional owner» from a «traditional maritime nation» when faced with a crisis, and therefore with low returns or losses on his investment, might very reasonably try to reduce costs by flagging out of the «traditional national flag» and by employing low cost third world crews. I do not possess statistics on the nationalities



of crews employed on EEC and Greek owned ships, but as an example I can quote that today 49% of the EEC owned fleet and 57% of the Greek owned fleet fly flags of convenience.

Needless to stress, many of the new maritime flags do not possess experienced and effective maritime administrations, while at the same time most of the traditional flags, having been stripped down of a lot of their tonnage, have had to economise by reducing the staff and the breadth of expertise of their maritime administrations.

As a result of the increasing em-

ployment of crews from developing nations, the pools of experienced seafarers in the traditional maritime nations are shrinking and their accumulated expertise is being eroded. Many shipping companies today in the traditional maritime nations, do not only have the problem of selecting suitable crews with at least the basics of a common language, but they also have problems in manning certain key shore-based positions which require the experience of ex seagoing personnel.

One other tangible development from the crisis of the eighties has been the growth of independent third party shipmanagement, where the owner of the asset (ship) subcontracts some or all of the activities relevant to running the ship to an independent manager, who may be based in another country or in another continent. Whereas there are many people in Europe who believe that this is a natural development for an industry which is becoming more sophisticated, there are also a lot of people who see it as a sign of decline. It can be argued that shipowning divorced from operating ships implies a certain lack of commitment and furthermore it encourages the attitude of asset playing. Whereas speculation is a nat-



GOTAPOWER

SHIPSPARES AND REPAIRS

7-9, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS

TEL.: 4128702 - 4115973

FAX: 4129559

TLX: 212041 GOPS GR.

**SPARE PARTS FOR
JAPANESE AND EUROPEAN:**

MAIN ENGINES
DIESEL GENERATORS
TURBOCHARGERS
AIR COMPRESSORS
REFRIG. COMPRESSORS

PURIFIERS
PUMPS
SIMPLEX
ANCHORS
CHAINS

THE POWER YOU NEED

REPAIRS:

— OVERHAULING AND
MAINTENANCE
— RECONDITIONING

**MOST COMPETITIVE PRICES AND IMMEDIATE SERVICE AT
THE SUITABLE POSITION OF YOUR VESSEL**

ural element in the business of shipowning, I doubt whether the same can be said about asset playing.

I suggest to the reader that it is only natural that some of the new blood from the developing nations will grab the opportunities offered by the employment on ships of the traditional maritime nations over the last two (?) decades, to graduate, within a generation or two, from seaman to officer, from officer to manager and then, why not, to shipowner. In other words, the necessary, and maybe inevitable, cost cutting measures do not only impoverish the traditional maritime nations (in human infrastructure and expertise) but they also enrich the newly emerging low cost maritime nations.

At this stage I wish to point out an apparent paradox. We have seen the spectacular growth of Norwegian shipowning in the second half of the eighties. I think that it's commonly agreed that this growth has been based on a purposely designed offshore flag, on a freedom to select the nationality of the crews, on the support (for K/S companies) of a thriving third party shipmanagement industry, and with injections of good measures of asset playing motivated capital. The paradox I am referring to is that the above elements, which assisted the growth of Norwegian shipping, are, at least according to the personal views I expressed earlier, all signs of a declining industry. We must not forget two facts however. The first is that the growth of the Norwegian

fleet has been assisted by generous tax provisions, which however are going to be withdrawn apparently within the year. The second fact is that the growth has taken place only during the last half cycle of the market. The next half cycle might well resolve the paradox.

Looking now at the Greek shipping industry, on the debit side I would point out two things. First, the massive flagging out in the eighties (although so far there are no apparent signs that the infrastructure of the Greek maritime administration has suffered). The second, but more important, is the substantial reduction in the number of active Greek seafarers. They have not only been a backbone of the modern Greek miracle but also the Greek shipowning circle has been enriched in the past with many capable mariners.

On the credit side I would point out that there has been very little asset playing in recent times when it was in vogue in other maritime centres, and also that there has been very little separation between shipowning and ship management.

On balance I would suggest that Greek shipping today is at a crossroad with its most pressing problem being that of manning with capable new blood dedicated to a vision of Greek shipping.

I expect there will be opportunities in the reasonably near future, but if one is dedicated to greater goals then opportunities should also be viewed as greater responsibilities. There will

also be challenges in the near future and without going to any detail here I am simply referring to:

- the liability aspects of the US Pollution Act;

- the technical and commercial implications arising from the hurried adoption of double skins for new tankers;

- the hardening of the Hull & Machinery insurance market;

- the inevitable increase in P & I calls;

- the prospects of a deepening recession and the effect this will have on freight income;

- the minimal volume of ship demolitions;

- the problems facing the banking industry and their implications on shipping loans;

- the quality (or otherwise) of the second hand vessels which will be coming to the market;

Some of these challenges will hopefully also offer opportunities.

The above simple and general thoughts are offered together with my own best wishes to the readers of «Naftika Chronika» for a happy and prosperous 1991. To Naftika Chronika I wish a happy 60th «birthday» and the continuation of its valuable work. Let us hope that we shall be here to also celebrate its 75th birthday with a strong and productive Greek merchant fleet.

NIKOS EMM. MIKELIS

I n J a p a n

A. DERTILIS

**CONSULTANT MARINE ENGINEER
NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING**

**AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR**

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEFAX: YOKOHAMA (045) 842-4211
TELEX: 47800 A/B J47800 YOKINBTH
(PLEASE ALWAYS QUOTE: REG. NO. YOK - 406/A. DERTILIS)

1-24-16, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ

ΚΑΙ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ

Του κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΟΛΛΑΡΟΥ

Ευχαριστώ πού μου δίνετε την ευκαιρία μέσω του εγκριτου περιοδικού σας να εκφράσω τις απόψεις μου για τις προοπτικές της Έλληνικής Ναυτιλίας. Επί τη ευκαιρία θα ήθελα να σας συγχαρώ για τα 60 χρόνια έκδοσης (εκ των οποίων τα 35 είχα την τύχη να είμαι αναγνώστης ή λαθραναγνώστης) του περιοδικού σας και να σας εύχηθώ άπειρα χρόνια ευημερίας.

Πιστεύω ότι η φετεινή σας πρόσκληση θα φέρει σε δύσκολη θέση πολλούς από τους αποδέκτες της. Κατά την άποψή μου υπάρχουν τόσες πολλές εκκρεμότητες στις αρχές του 1991 πού εμποδίζουν τον παρατηρητή των ναυτιλιακών γεγονότων να έχει κάποια καθαρή εικόνα για τις εξελίξεις του παρόντος αλλά και του επόμενου χρόνου. Γνωρίζουμε ότι υπάρχει η τελεσίδικη απόφαση του ΟΗΕ πού λήγει στις 15 Ιανουαρίου σχετικά με την εισβολή του Ιράκ. Οποιοσδήποτε και αν είναι οι εξελίξεις, αναμφίβολα θα παίξουν σημαίνοντα ρόλο στην πορεία της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και θετικά ή αρνητικά θα επηρεάσουν την Ναυτιλία. Έκκρεμεί τό θέμα ΓΚΑΤΤ μαζί με την έντονη διαφωνία μεταξύ ΗΠΑ και ΕΟΚ σχετικά με τα ποσοστά μειώσεως των επιδοτήσεων στα αγροτικά προϊόντα. Επίσης υπάρχει η έντονη διαμαρτυρία των χωρών του Τρίτου Κόσμου για την ασυνήθιστη παράβλεψη των ισχυρών κρατών απέναντι στα προβλήματα τους. Υπάρχει θέμα Σοβιετικής Ένώσεως, οικονομικό και πολιτικό, τό οποίο ειδικά μετά τις δηλώσεις Σεβερντνάντζε γίνεται όξύτερο και φαντάζομαι ότι θα προβληματίσει έντονα τους υποψήφιους ξένους επενδυτές. Θέμα υπάρχει και με την ύφεση



της Αμερικανικής οικονομίας παρ' όλο πού αυτή χαρακτηρίστηκε σαν προσωρινή. Τό νηολόγιο EUROS καυτό θέμα επίσης πού θα πρέπει να μελετηθεί πολύ προσεκτικά από τους Έλληνες Έφοπλιστές. Και βεβαίως οι εκτιμήσεις των Διεθνών Οργανισμών πού προβλέπουν ότι θα συνεχισθεί έστω και με ελαφρώς χαμηλότερους ρυθμούς η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και τό εμπόριο.

Όσον αναφορά τά καθαρώς ναυτιλιακής μορφής θέματα πού ό ελληνικός έφοπλιστικός κόσμος παρακολουθεί πολύ στενά και θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενότερα μέσα στό 1991, αυτά είναι:

— Η ναυλαγορά ύγρων και ξηρών φορτίων.

— Οι άξίες των πλοίων.

— Οι προθέσεις των διαλυτηρίων αλλά και των πλοιοκτητών, έφ' όσον ή έξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης τοννάζ με τους πιό πρόχειρους ύπολογισμούς απαιτεί άμεση διάλυση

πλοίων.

— Οι διαθέσεις των Sales Managers των ναυπηγείων πού από τά τέλη του 1990 παρατηρούν πτωτική τάση στις νέες παραγγελίες.

— Τά όφέλη πού μπορούν να προκύψουν από τις επιχορηγήσεις της ΕΟΚ πρós τά Κοινοτικά Ναυπηγεία.

— Η απόφαση των ΗΠΑ για τά διπύθμενα δεξαμενόπλοια και ειδικά εάν θά γίνει νόμος του Κράτους ή θά προτιμηθεί ή λύση των 17 ή 34 cents.

— Οι Ισολογισμοί των P + I Clubs και ποιές θά είναι οι νέες συνεισφορές.

Θά περιορισθώ στα άνωτέρω δίχως να άναφερθώ σε θέμα χρηματοδοτήσεων, νέας τεχνολογίας και άλλα.

Διάχυτη είναι παγκοσμίως ή άισιοδοξία για τό μέλλον του παγκοσμίου έμπορίου και ειδικά μετά την λήξη του ψυχρού πολέμου. Άλλά έπειδή οι έπενδύσεις στη Ναυτιλία μελλοντικώς θά άναφέρονται σε υπέρογκα ποσά, πιστεύω ότι διάχυτη θά είναι και ή άγυνία των Έλλήνων Έφοπλιστών για τυχόν λάθος κίνηση.

Εάν τά άνωτέρω δέν άνταποκρίνονται στη θεματολογία σας και έπιμένετε σε προοπτικές, ή ταπεινή μου γνώμη είναι ότι ό ελληνόκτητος στόλος για να έπιβιώσει μελλοντικώς θά πρέπει να συρρικνωθεί σε αριθμό πλοίων, ενώ παράλληλα θά έχει την δυνατότητα να γιγαντωθεί σε χωρητικότητα. Μή ξεχνάμε ότι βαδίζουμε στό 2000 και θά χρειασθούν ύψηλής τεχνολογίας εύελικτα πλοία για τή φθηνότερη και άσφαλή μεταφορά των φορτίων, αλλά πού να άνταποκρίνονται και στους νόμους προστασίας του περιβάλλοντος.

Σας εύχομαι εύτυχισμένο τόν καινούργιο χρόνο.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

A.N.
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

"Όταν..., καί... "Όταν ο Υπουργός της Ναυτιλίας είναι φυσικός!!

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ, Μέλους τῆς ομάδας Διοικήσεως τῆς Thenamaris Shipmanagement Inc.

— "Όταν ἡ κυβέρνηση εἶναι φιλελεύθερη καί πιστεύει στίς δυνάμεις τῆς ἀγορᾶς καί τοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

— "Όταν προεκλογικά ἔχει διατυπώσει τήν βούληση καί ἔχει δεσμευθεῖ πῶς θά πάρει ὅλα ἐκεῖνα τά ἱκανά μέτρα πού ξανά θά προσελκύσουν τά Ἑλληνόκτητα πλοῖα στό δικό μας Ἐθνικό Νηολόγιο.

— "Όταν ὁ ἴδιος ὁ Πρωθυπουργός καί οἱ συνεργάτες του ἐπαναδιατυπώνουν τήν βούληση καί τήν δέσμευση σέ κάθε εὐκαιρία.

— "Όταν πιά τό κλίμα τῆς ἐμπιστοσύνης ἔχει ἀποκατασταθεῖ καί ἡ θέληση γιά δημιουργική συνεργασία εἶναι μεγάλη καί εἰλικρινής.

— "Όταν οἱ λόγοι πού ὀδήγησαν στήν φυγή τῶν πλοίων ἔχουν πιά κατανοηθεῖ καί ἀφομοιωθεῖ ἀπό ὅλους ὁσους ἐμπλέκονται.

— "Όταν, ὅσο καί ἂν αὐτό δέν λέγεται, ἡ συναίνεση, εἶναι ὄχι μόνον ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ μοiraία ἀπαίτηση, ἀλλά ἔχει πιά ὠριμάσει.

— "Όταν ἡ Ναυτιλία βρίσκεται σέ περίοδο κρίσιμη καί ἀνησυχίας μέ μιά καινούργια κρίση μπροστά της πιθανή.

Καί πιά πολύ,...

— "Όταν ὁ Υπουργός Ναυτιλίας



στά χρόνια τῶν σπουδῶν του ἀκουγε τόν δάσκαλό μας Καίσαρα Ἀλεξόπουλο νά μιλά γιά... τά μπιζέλια πού δέν θά βγοῦν ἀπό τό πιάτο ἂν αὐτό δέν γείρει ἀρκετά...

ΤΟΤΕ, ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΙΝΑΙ ΙΔΑΝΙΚΕΣ!!

Εἶναι ἰδανικές γιατί αὐτός ὁ Υπουργός περισσότερο ἀπό κάθε συναδελφό του ἔχει σταλαγμένη μέσα του τήν ἐννοια τῆς ἐνέργειας κατωφλίου.

Καί μπορεῖ, ἀπό τόν καθένα πιά πολύ νά κατανοήσει πῶς τά μέτρα τά μερικά, τά χλιαρά, τά μή ὁλοκληρωμένα, τά μή ταυτόχρονα, τά μή ἱκανά νά ξεπεράσουν τό φράγμα τοῦ ἀνταγωνι-

σμοῦ, ἀπλῶς θά ἀποτύχουν.

Καί πῶς τά βαπόρια δέν θά γυρίσουν, ἡ ἀπασχόληση δέν θά αὐξηθεῖ, τό Ν.Α.Τ. δέν θά ἐξυγιανθεῖ, τό νηολόγιο ἂν δέν συρρικνωθεῖ, θά παραμένει στάσιμο.

Πῶς τό ζητούμενο κύμα ἐπιστροφῆς, μέ τό πλῆθος τῶν γνωστῶν καί ὠφέλιμων καρπῶν του, δέν θά γεννηθεῖ.

Ἐνῶ ταυτόχρονα, ἡ Κύπρος καί ἡ Μάλτα, τό Βανουάτου καί ἄλλοι πολλοί θά χαίρονται καί θά συνεχίζουν νά εἰσπράττουν ἀπό Ἑλληνες πλοιοκτῆτες.

Βέβαια, ὁ οὔτε καν χρόνος, τῆς σημερινῆς Κυβέρνησης ἦταν ἀρκετός γιά νά ὠριμάσουν τά μέτρα μέ φαντασία καί θάρρος πού ἀπαιτοῦνται γιά τήν μεγάλη μεταστροφή.

Τό 1991 ὅμως, ἄς ἐλπίσουμε καί ἄς εὐχηθοῦμε πῶς θά ἀξιοποιήσει τίς παραπάνω ὠφέλιμες συγκυρίες, καί ὁ Υπουργός πιά, φυσικός καί γνώστης τῶν δυναμικῶν πεδίων πού ἀνταγωνίζονται γιά τήν προσέλκυση τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, θά πείσει τήν Κυβέρνησή του καί θά ἐφαρμόσει τίς ΙΚΑΝΕΣ καί τίς ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ συνθήκες πού θά σημάνουν τήν ἀναθέρμανση τοῦ Ἑλληνικοῦ χώρου τῆς Ναυτιλίας.



TROODOS

SHIPPING Co. LTD.

LOUCAS HAJI-IOANNOU HOUSE
DEFTERAS MERARCHIAS No 12 - 185 35 PIRAEUS, GREECE

ESTIMATORS

OUR COMPANY INVITES APPLICATIONS FROM EXPERIENCED ESTIMATORS WITH PREVIOUS SERVICE AT SHIPYARDS OR SHIPPING COMPANIES. IF EMPLOYED YOU WILL JOIN A SUCCESSFUL TEAM OF COMPETENT ESTIMATORS TO ASSIST WITH THE WORKLOAD DUE TO INCREASED SHIP REPAIRS. DUE TO THE NATURE OF WORK, PERSONAL CHARACTER REFERENCE WOULD BE VERY USEFUL.

PLS APPLY IN CONFIDENCE WITH FULL CV AND PHOTO TO THE CHIEF EXECUTIVE QUOTING REF. 50

Ανατέλλοντας τό 1991

Τοῦ κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΛΕΞ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Στόν τόπο αὐτόν φαίνεται ὅτι μερικά πράγματα πρέπει νά ἐπαναληφθοῦν πάρα πολλές φορές — ὄχι βεβαίως γιά νά κατανοηθοῦν, γιατί εἶναι αὐταπόδεικτα — ἀλλά γιά νά ἀρχίσει κάποια στιγμή ἡ ὑλοποίησή τους.

Εἶναι ἀσφαλῶς ἐλάττωμα τῆς φυλῆς μας ὅτι μᾶς ἀρέσουν τά πολλά λόγια, εἰδικά ὅμως γιά τήν Ναυτιλία πρέπει ἐπιτέλους νά ἀφήσουμε τά λόγια καί νά προχωρήσουμε στά ἔργα πού ἐπιβάλλουν οἱ καιροί καί ἡ διεθνής συγκυρία, πού γιά μιά ἀκόμη φορά ἀποδεικνύει τήν ὀρθότητα τῆς ἐπαναλαμβανομένης συνεχῶς ἀπό τά «Ναυτικά Χρονικά» διαπιστώσεως, σύμφωνα μέ τήν ὁποία ἡ διατήρηση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ἐξαρτᾶται ἀπό τήν ἐξασφάλιση, πρῶτον, ἐπαρκῶν καί πολύ καλῶς κατηρτισμένων Ἑλλήνων ναυτικῶν καί, δεύτερον, ἀνταγωνιστικοῦ κόστους λειτουργίας τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοίου.

Τόν προηγούμενο χρόνο, αὐτή τήν ἐποχή καί ἀπό τήν ἴδια ἐπαλξη τῶν ἀγαπητῶν μας «Ναυτικῶν Χρονικῶν», εἶχα ὑπογραμμίσει ὅτι ἦταν πλέον καιρός νά ἀφήσουμε τά λόγια καί νά βροῦμε τήν χρυσή τομή γιά νά ἐπανέλθουν στήν Ἑλληνική σημαία ὅλα τά ἐλληνόκτητα πλοῖα πού ταξιδεύουν στοὺς ὠκεανούς μέ τήν σημερινή πανσπερμία τῶν σημαίων, πού οὔτε κάν τίς γνωρίζουμε οἱ περισσότεροι. Καί εἶχα προτείνει ἐκεῖνα πού κατά τήν γνώμη μου ὀφείλαν νά κάνουν οἱ τρεῖς κύριοι παράγοντες τῆς Ναυτιλίας — τό Κράτος, ὁ Ἐφοπλισμός καί ἡ Ναυτεργασία — γιά τήν ἐπίτευξη τοῦ στόχου πού ἄμεσα τουλάχιστον ἐξυπηρετεῖ πρωτίστως τά συμφέροντα τοῦ τόπου καί ὄχι βεβαίως τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὁποῖος ἔχει στή διάθεσή του χίλιους τρόπους γιά νά ἀντιμετωπίζει στό ὁρατό μέλλον τίς δυσκολίες πού παρουσιάζονται στή διαχείριση τῶν πλοίων. Θά τά ἐπαναλάβω γιά μιά ἀκόμη φορά ἐν συντομία γιατί



μέ τήν εὐκαιρία πού μοῦ δίνουν τά «Ναυτικά Χρονικά» θέλω νά μιλήσω καί γιά ἕναν ἀκόμη τομέα, τήν Ἀκτοπλοῖα, στήν ὁποία δραστηριοποιήθηκαν τόν προηγούμενο χρόνο μέ μιά πολύ μεγάλη ἐπένδυση ἐξ ἰδίων καί μέ στόχο νά προσφερθοῦν σέ ἐκείνους πού διακινούνται μέ τά πλοῖα ὑπηρεσίες ὑψηλοῦ ἐπιπέδου καί ταξίδια σέ εὐπρεπεῖς καί ἀνέστες συνθήκες.

— Γιά τήν Πολιτεία, λοιπόν, εἶχα προτείνει πέρυσι, νά φτιάξει ἕνα θεσμικό πλαίσιο σάν αὐτό τοῦ διεθνoῦς Νορβηγικοῦ νηολογίου, νά ἐξασφαλίσει τήν χορήγηση τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν μας ἀπό τόν κρατικό προϋπολογισμό μέχρις ὅτου δημιουργηθεῖ ἕνα καινούργιο NAT, πού νά λειτουργεῖ ὅμως ὅπως μιά ἀσφαλιστική ἐταιρία, νά δημιουργήσει μιά σχολή διετοῦς φοιτήσεως γιά τοὺς μέλλοντες ἀξιωματικούς πού νά συνεχίζουν τήν ἐπιμόρφωσή τους μέ ταχύρρυθμα ὑποχρεωτικά σεμινάρια καί νά προχωρήσει στήν ἴδρυση Ναυτικοῦ Πανεπιστημίου, στό ὁποῖο νά φοιτοῦν μόνον οἱ προερχόμενοι ἀπό τίς ναυτικές σχολές.

— Γιά τόν ἐφοπλισμό εἶχα προτείνει νά συνεισφέρει γιά τήν ἴδρυση τῆς προαναφερθείσης σχολῆς καί τοῦ Ναυτικοῦ Πανεπιστημίου καί νά προχωρήσει στήν ἐκ βάθρων ἀναθεώρηση τοῦ συστήματος τῶν συλλογικῶν συμβά-

σεων καί τῶν ἀμοιβῶν τῶν ναυτικῶν μας.

— Τέλος, γιά τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν ναυτικῶν μας τόνισα ὅτι ἔπρεπε, ὀφείλαν δηλαδή, νά δοῦν ἐπιτέλους κατάματα τήν πραγματικότητα γιά νά καταστεί δυνατόν νά συνεχισθεῖ ἡ ἀνοδική πορεία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μέ Ἑλληνες ἀξιωματικούς καί ἐλληνικά κατώτερα πληρώματα, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν, καί μέ ἄλλες συντάξεις — διπλές καί τριπλές σέ σχέση μέ τίς καταβαλλόμενες σήμερα στοὺς συνταξιούχους.

Αὐτά γιά τήν ποντοπόρο ναυτιλία, πού ἐξακολουθοῦν νά ἰσχύουν.

Γιά τήν Ἀκτοπλοῖα θά πῶ μόνο ὅτι σέ μιά κατ' ἐξοχήν ναυτιλιακή χώρα ὅπως εἶναι ἡ Ἑλλάδα, ἡ ναυτιλία τῆς ὁποίας δραστηριοποιεῖται διεθνῶς στά πλαίσια τοῦ ὕγιους καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ὁ τομέας, ἡ Ἀκτοπλοῖα δηλαδή, πρέπει νά εἶναι ἀνοικτός σέ ὅσους ἐπιχειρηματίες θέλουν νά ἐπενδύσουν δικά τους χρήματα — σέ δραχμές καί σέ συνάλλαγμα — ὥστε μέ τόν ὕγιή ἀνταγωνισμό νά ἐπιτευχθεῖ ἡ ἀνανέωση τοῦ στόλου καί νά κρατηθεῖ τελικά ἡ Ἀκτοπλοῖα σέ Ἑλληνικά χέρια καί ὅταν ἀκόμη δέν θά ἔχῃ ὑπάρχει ἡ προστατευτική ὀμπρέλα τοῦ καμποτάζ.

Γιά τό νέο θέμα τῆς χρησιμοποίησεως τῶν σκαφῶν νέας τεχνολογίας στήν Ἀκτοπλοῖα, παρατηρῶ ὅτι βιαστήκαμε μέ ἀποτέλεσμα νά ὠφελοῦνται πάλι μόνον οἱ ξένοι καί συμφωνῶ μέ τήν ἀντίληψη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὅτι ἔπρεπε νά ἐπιδιώξουμε τήν κατασκευή τους στήν Ἑλλάδα ἀφοῦ ὑπάρχουν στή χώρα μας οἱ τεχνικές δυνατότητες καί ἡ ἀπαραίτητη ὑποδομή.

Μέ τίς καλύτερες μου εὐχές πρὸς ὅλους τοὺς ἀνθρώπους τῆς Ναυτιλίας καί πρὸς τά «Ναυτικά Χρονικά» νά συνεχίζουν μέ τό ἴδιο θάρρος καί τήν ἴδια συνέπεια τοὺς ἀγῶνες τους ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἀλλά καί τοῦ τόπου.



CHRIS MARINE SA

C. PAPATHEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piræus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

Ἡ ἀσφάλισις τῆς Ἑλληνοκτῆτου Ναυτιλίας (παθήματα καί μαθήματα)

Τοῦ κ. ΧΡΙΣΤΟΥ Γ. ΑΧΗ

Μετά μακροχρόνιον διακοπὴν, ἐπα-
νέρχομαι μέ μεγάλην εὐχαρίστησιν εἰς
τάς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρο-
νικῶν», τῶν ὁποίων οἱ παλαιότεροι ἀ-
ναγνῶσται θά μέ ἐνθυμοῦνται, ἴσως,
ὡς τακτικόν συνεργάτην, εἰς τά θέματα
τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ ἑλληνόκτητου
πλοίου.

Τό ἀσφαλιστικόν ἦτο ἀνέκαθεν καί ἐ-
ξακολουθεῖ νά ὑφίσταται ὡς θέμα καί
αἷτημα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ
πρός τάς ἐκάστοτε κυβερνήσεις.

Ὁ συντάκτης τοῦ παρόντος, εἶχε ἀ-
μέσως μετά τό τέλος τοῦ πολέμου ἀ-
σχοληθεῖ μέ τό πρόβλημα, ὡς Διευθυν-
τῆς τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ
Κινδύνων Πολέμου καί ἐν συνεχείᾳ ὡς
ἐλεύθερος ἐπαγγελματίας ἀσφαλιστής,
τόσον ἀπό ἐρευνητικῆς ὁσον καί ἀπό
πρακτικῆς πλευρᾶς καί ἔχει ἀποκομίσει
ὀρισμένας ἐμπειρίας, σύνοψιν τῶν ὁ-
ποίων θά ἤθελε νά παρουσιάσῃ εἰς τό
κείμενον τοῦ παρόντος.

Ἡ μικρά αὐτή εἰσαγωγή εἶναι χρήσι-
μος διότι κατὰ τήν γνώμη μας θά πρέ-
πει νά ἀνατρέξωμεν ἱστορικῶς εἰς τά ὁ-
σα ἐπράχθησαν ἀπό τότε ἕως σήμερον,
διά νά συναγάγωμεν τά ὀρθά συμπερά-
σματα ὥστε νά ἀποτραπῇ τυχόν ἐπα-
νάληψις τῶν σφαλμάτων τοῦ παρελ-
θόντος, καί διά νά τεθεῖ κάθε νέος προ-
γραμματισμός εἰς τήν σωστήν του τρο-
χιάν.

Θά πρέπει χαρακτηριστικῶς νά ση-
μειωθεῖ ὅτι αἱ σχετικαί κατὰ τό παρελ-
θόν πρωτοβουλίαι πρὸς δημιουργίαν
ἐθνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς σκαφῶν,
προήρχοντο κατὰ κανόνα, ἀπό τά συλ-
λογικά ὄργανα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπι-

σμοῦ, καί ὄχι ἀπό τήν ὑπάρχουσαν, καί
λίαν ἐπιτυχῶς λειτουργοῦσαν ἐπιτό-
πιον ἀγοράν γενικῶν ἀσφαλίσεων.

Φυσικόν, ὡς ἐκ τούτου ἦτο αἱ σχετι-
καί εἰσηγήσεις νά φέρουν τήν σφραγί-
δα μιᾶς ἐφοπλιστικῆς φιλοσοφίας ἡ ὁ-
ποία προσήγγιζε τό πρόβλημα μέ πνεῦ-
μα εὐκαιριακόν καί ἀτεχνον καί συνε-
πῶς λίαν ἐπικίνδυνον δι' ἀσφαλιστικὴν
ἐπιχείρησιν αἱ προεκτάσεις καί ἡ ἐκβα-
σις τῆς ὁποίας βασίζονται εἰς μακρο-
προθέσμους προοπτικὰς καί στατιστι-
κάς, ἐν ἀντιθέσει μέ τάς βραχυπροθέ-
σους περιστάσιακάς μεταπτώσεις αἱ ὁ-
ποῖαι κατὰ κανόνα διέπουν τήν ἑλληνι-
κὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν.

Τό ἐφοπλιστικόν αὐτό σύνδρομον ἐ-
δωκε τὸν τόνον εἰς τάς σχετικὰς τότε
συζητήσεις, καί μέ ἐπιχείρημα τήν φε-
ρομένην ὡς λίαν ἐπαχθὴ ἐπιβάρυνσιν
τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τήν ἀσφαλι-
στικὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου ἀπέβλε-
πεν ὡς τελικόν προϊόν τῆς ἰδρυθησο-
μένης ἀγορᾶς τήν ἄμεσον, εἰ δυνατόν
μείωσιν τοῦ ἀσφαλιστροῦ, παραλεί-
ποντας τρόπους καί διαδικασίας αἱ ὁ-
ποῖαι θά ἔπρεπε νά προηγηθοῦν διά νά
ἐπιτευχθῇ ὁ στόχος, διαδικασίας μέσω
τῶν ὁποίων θά ἡλέγχοντο εἰς πρῶτον
στάδιον τά στατιστικά στοιχεῖα ἐπὶ τῇ
βάσει τῶν ὁποίων οἱ ἄγγλοι ἀσφαλι-
σταὶ ἐδικαιολόγουν τά φερόμενα ὡς ἐ-
παχθὴ διά τό ἑλληνικόν πλοῖον ἀσφά-
λιστρα.

Διά νά ἀποδείξωμεν τοῦ λόγου τό ἀ-
ληθές, θά ἔπρεπε κατὰ συνέπειαν, νά
ἀνατρέψωμεν τά στατιστικά στοιχεῖα
τῶν ἄγγλων ἀσφαλιστῶν, ἰσχυρίζομε-
νοι ὅτι ταῦτα κατηρτίσθησαν κατὰ τήν

μέθοδον τοῦ γνωστοῦ βοηθήματος
«how to lie with statistics».

Διά νά ἐπιτύχωμεν ὁμῶς τοῦτο θά ἔ-
πρεπε νά παρουσιάσωμεν τά ἰδικά μας
στατιστικά στοιχεῖα τά ὁποῖα θά ἡμπο-
ρούσαμε νά ἀποκτήσουμε μόνον ἐάν
εἴχομεν ἰδίαν συμμετοχὴν εἰς τάς ἀ-
σφαλίσεις τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καί
δι' αὐτόν τὸν λόγον μία ἐθνικὴ ἀγορά
ἦτο ἀπαραίτητος. Δημιουργοῦντες ἰδι-
κὴν μας ἀγοράν ἔστω καί δειγματολη-
πτικὴν, θά εἴχομεν ἄμεσον πρόσβασιν
εἰς τά τεχνικά ἀποτελέσματα τῆς ἀσκή-
σεως τοῦ κλάδου, ἐκτός τῶν ὀλικῶν ἀ-
πωλειῶν, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τα-
ξιδίων, ζημιῶν, διαχειρίσεως, ἀσφαλί-
στρου, κ.α., ἐπὶ τῶν ὁποίων αἱ ἀγγλικαί
στατιστικαί ἦσαν συνήθως ἐλλειπεῖς
καί ἐπιδέχοντο συζητήσεις.

Μέ ἄλλους λόγους ἐχρειάζομεθα
μῖαν ἀγορά «πλότον λειτουργοῦσαν ἐ-
πὶ τῇ βάσει τεχνικῶν δεδομένων καί
know-how καί ὄχι μῖαν ἀγοράν «αἰχ-
μὴν δόρατος» ἀνταγωνιστικῶς κινου-
μένην ἐναντι τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς, δε-
δομένου μάλιστα ὅτι οὔτε τήν οἰκονο-
μικὴν ὑποδομὴν, οὔτε τό εὖρος, οὔτε
τούς ἀπαραίτητους μηχανισμούς θά ἡμ-
πορούσε νά διαθέτῃ διά νά ἀσκήσῃ
μῖαν τοιαύτην ἐπιθετικὴν πολιτικὴν.

Μέ τάς παραπάνω σκέψεις, ὅταν ἡ
φορὰ τῶν πραγμάτων, ἔφερε τὸν γρά-
φοντα εἰς ὑπευθύνους κυβερνητικὰς
θέσεις, ἀπεφασίσθη ἀπὸ κοινοῦ μέ τὸν
ἀείμνηστον Δημήτριον Κωττάκην τό
δραμα τῆς δημιουργίας ἑλληνικῆς ναυ-
τασφαλιστικῆς ἀγορᾶς νά γίνῃ πραγμα-
τικότης.

Ἐτσι ἐγεννήθη τό Ν.Δ. 551/1970

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

«περί ιδιωτικής ασφάλισης πλοίων και αεροσκαφών» με σκοπόν τήν δημιουργίαν «πυρήνος» ελληνικής αγοράς ασφάλισης σκαφών.

Μετά τήν δημοσίευσιν τοῦ Νόμου 551/1970, ἡ ἐγχώριος ασφαλιστική αγορά γενικῶν ασφάλσεων ἀνταπεκρίθη μέ τόν ἐνθουσιασμόν τοῦ νεοφωτίστου εἰς τήν πρόκλησιν τῆς πολιτείας καί διά νά ἐνισχύσει τήν ὑπό ἐκκόλαψιν ναυτασφαλιστικήν ἀγοράν, ἔθεσε εἰς τήν πλάστιγγα τῶν ἀντασφαλιστικῶν τῆς συμβάσεων τά πολύ καλὰ ἀποτελέσματα τῶν γενικῶν κλάδων (πυρός, ἀτυχημάτων, κλπ.) διά τὰ πέραν δέ τῆς ἰδίας αὐτῆς κρατήσεως ποσά, ἐπέτυχεν ἀντασφαλιστικήν προστασίαν, οὐσιαστικῆς ἀναλογικῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τήν ἀσφάλισιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἀπό τῆς ἰδικῆς των δυστυχῶς πλευρᾶς οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί ἀντί νά βοηθήσουν τήν νεογέννητον ἐλληνικήν ἀγοράν νά σταθῇ εἰς τὰ πόδια τῆς διά τῆς δημιουργίας τῶν ἀπαραιτήτων πρὸς τοῦτο ἀποθεματικῶν, ἐπὶ τῇ βάσει ἐνός σωστοῦ ἀσφαλιστροῦ, τό ὁποῖον εἰς τὰ πρῶτα τουλάχιστον στάδια θά ἔπρεπε κατά τεκμήριον νά ἦτο τό ἀσφάλιστρον τῆς ἀγορᾶς Λονδίνου, μέ μίαν κοντόφθαλμον πολιτικήν μιᾶς προσκαίρου καί ἀσημάντου ὠφελείας, συνήργον καί συνέβαλλον εἰς τήν πλειονότητά των, μέ τοὺς ξένους μεσίτας (οἱ ὅποιοι εἶχον κάθε λόγον νά ὑπονομεύσουν τήν σχετικήν προσπάθειαν) ὥστε νά δίδουν συμμετοχὴν εἰς τήν ἐλληνικήν ἀγοράν με τό «χαμηλότερον δυνατόν ἀσφάλιστρον» οὐσιαστικῶς μικρότερον τοῦ ἀσφαλιστροῦ τῆς ἀγορᾶς Λονδίνου.

Ἡ πρακτικὴ ὁμῶς αὕτη συνιστᾷ ἔμμεσον ἐπιχορήγησιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς βάρος τῆς ἐλληνικῆς ασφαλιστικῆς ἀγορᾶς γενικῶν ασφάλσεων

καί ὁδῇγει μαθηματικῶς εἰς χρεωκοπίαν, πράγμα πού τελικῶς συνέβη. Ἐν ὅψει αὐτῆς τῆς καταστάσεως ὅσαι ἐκ τῶν ἐλληνικῶν ασφαλιστικῶν ἐταιριῶν ἡσκουν τόν κλάδον καί εἶχον νοῦν καί φρόνησιν ἐγκαίρως ἀπεσύρθησαν καί ἐτίμησαν εἰς τό ἀκέραιον τὰς ὑποχρεώσεις των. Ὅσαι ἠθέλησαν νά συνεχίσουν ὑπὸ τοὺς ἀνωτέρου ὁρους, τελικῶς ἔκαυσαν τὰς χεῖρας τους καί ὑπέστησαν σοβαρωτάτας ζημίας (βλ. περίπτωση Φοίνικος, κ.α.) ἡ ἐπτώχευσαν (Ἑλληνικὴ Ἐταιρία Ἀσφαλίσεων Πλοίων καί Ἀεροσκαφῶν), μέ ἀνοίγματα δεκάδων ἐκατομμυρίων δολларίων.

Αὐτό ὑπῆρξεν καί τό δραματικόν τέλος τῆς μόνης σοβαρᾶς προσπάθειας πού ἐγινε ποτέ εἰς τόν τόπον μας διά τὴν δημιουργίαν ἐλληνικῆς ἀγορᾶς ασφάλσεων σκαφῶν.

Τὰ παραπάνω ἱστορηθέντα θά πρέπει νά ἀποτελέσουν διδάγματα καί προϋποθέσεις διά κάθε περαιτέρω νέαν συζητήσιν σχετικὴν μέ τήν ἐπανεξέτασιν τοῦ θέματος τῆς ασφάλισης τοῦ ἐλλήνοκτητου πλοίου.

Τό ἐπιμύθιον ὅλης αὐτῆς τῆς ἱστορίας θά πρέπει νά συνοψισθῇ εἰς τὰ ἑξῆς:

Πρῶτον: Θά πρέπει νά ἀπορριφθῇ ἐκ προοιμίου κάθε σκέψις περὶ δημιουργίας νέας ἐλληνικῆς «ἀνταγωνιστικῆς» ἀγορᾶς.

Δεύτερον: Ἡ ἐλληνικὴ πλοιοκτησία νά ἀντιληφθῇ ὅτι δέν εἶναι δυνατόν νά μεταφυτευθῇ εἰς τήν ασφαλιστικὴν ἐπιχείρησιν ἡ βραχυπρόθεσμος, περιστασιακὴ, κερδοσκοπικὴ (ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ Gambling) φιλοσοφία ὑπὸ τὴν ὁποίαν, ἐκτός ἐξαίρέσεων, ἀσκεῖται ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις, ἡ ὁμῆ τῆς ὁποίας βασίζεται κατὰ πρῶτον λόγον εἰς ἐκμετάλλευσιν τῶν περιοδικῶς ἐμφανιζομένων εὐκαιριῶν τῆς ἀ-

γορᾶς καί πολύ ὀλιγώτερον εἰς μακροχρόνιον προγραμματισμόν.

Οἱ φερόμενοι ὡς εἰδικοί περὶ τήν ἀσφάλισιν σκαφῶν ἐκφρασταί τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόψεων, πολλοὶ τῶν ὁποίων συνήθως προέρχονται ἀπὸ τὰ claims departments τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων, θά πρέπει νά γνωρίζουν ὅτι ὁ χειρισμὸς τῶν claims, ἐλαχίστην ἔχει σχέσιν μέ τήν ἰδιότυπον τεχνικὴν τοῦ underwriting, εἰμὴ μόνον διά λόγους στατιστικούς.

Ἄς παύσουμε νά παριστάνουμε τὰς «μωρὰς παρθένους» καί ἄς ἀντιπαρέλθουμε τὰς ἐμπειρίας τῆς «Ἀκτῆς Μιαούλη».

Τρίτον: Κάθε κατὰ τὴν γνώμην μας προσπάθεια ἀνασυστάσεως ναυτασφαλιστικοῦ σχήματος, διά νά ἔχει πιθανότητα ἐπιτυχίας, θά πρέπει αὐτὴν τὴν φορά νά προέρχεται ἀπὸ τοὺς ἰδίους τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστάς (ἰδίως τῆς νεωτέρας γενεᾶς) μέ βάσιν τίς ὑπάρχουσες πραγματικότητες καί ἐν συνεργασίᾳ μέ τίς ξένες ἀγορές, ὑπὸ συγχρόνους οἰκονομικὰς ἀντιλήψεις, ἀπηλλαγμένas ἀπὸ ἐπιχειρησιακά «κλισέ», ξεπερασμένα.

Στελέχη ἱκανὰ ὑπάρχουν διά νά ἐπανδρώσουν ἐνδεχομένως μίαν νέαν ἐλληνικὴν ασφαλιστικὴν ἐταιρίαν σκαφῶν συσταθησομένην μέ ἐφοπλιστικά κεφάλαια καί μέ διεύθυνσιν εἰς τὴν ὁποίαν τὰ παθήματα τοῦ παρελθόντος θά ἔχουν γίνῃ μαθήματα.

Τοῦτου μή γενομένου ἡ ἐπομένη ἐναλλακτικὴ λύσις εἶναι νά ἐπαναλάβουν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστὲς συνεταιρικῶς τὴν μέθοδον πού ἐφήρμοσαν εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῶν κινδύνων πολέμου ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ὁποίας καί ὀρισμένοι ἄγγλοι underwriters κατέστησαν πλουσιώτεροι καί οἱ συνεργαζόμενοι Ἕλληνες ἐφοπλιστὲς εὐτυχέστεροι.

ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ

«ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟ 1991»



PARALIA CORPORATION

Steamship Agents & Brokers

Phone (617) 527-5880 Telex: 940050 Fax: 617-527 8219

At: Boston — Portsmouth — Providence — Portland (USA)

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:

Χθές, Σήμερα, Αύριο

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΚΑΤΣΙΚΑΔΑΚΟΥ

Η ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Αγοράς στις χώρες της ΕΟΚ τό 1992 και η ελεύθερη κυκλοφορία των καταναλωτικών αγαθών, των προσώπων και των κεφαλαίων πέρα των άλλων επιπτώσεων που θα έχει, θα επιτείνει την πολιτικο-οικονομική ένωση των δυτικοευρωπαϊκών κρατών, έτσι ώστε τό 2000 νά είναι ορατή πλέον ή μελλοντική διαμόρφωση ενός ομοσπονδιακού δυτικοευρωπαϊκού πολιτικού σχηματισμού. Οι δυσκολίες βέβαια λόγω των εθνικών, γλωσσικών, θρησκευτικών και κοινωνικοοικονομικών διαφορών ασφαλώς θα εξακολουθήσουν νά παραμένουν ως πρόβλημα.

Τά κοινά όμως συμφέροντα που θα δημιουργηθούν στά πλαίσια των νέων συνασπισμών θα αποδειχθούν ισχυρότερα των δυσκολιών. Θα δημιουργηθεί τότε σίγουρα μιά ισχυρότατη δυτικοευρωπαϊκή πολιτική, οικονομική και στρατιωτική δύναμη που θα προκαλέσει σοβαρές ανακατατάξεις σέ παγκόσμιο επίπεδο.

Η μετακίνηση της βιομηχανικής παραγωγής από τή Δύση στην Ανατολή, μέ εξαίρεση τήν Ιαπωνία, ή μεταφορά αγαθών από τήν Ανατολή στη Δύση θα επηρεάσουν τό είδος, τήν ποσότητα και ποιότητα της απασχόλησης τόσο της χερσαίας όσο και της ναυτιλιακής μεταφοράς σέ παγκόσμιο και ειδικότερα και στό ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου ανήκει και ή χώρα μας.

Σέ πιό βαθμό λοιπόν ή ελληνική ναυτιλία θα επωφεληθεί και για πόσο θα μπορέσει νά είναι ανταγωνιστική και κερδοφόρα; Τό 2000 μ.Χ., σέ τί επιχειρησιακή υγεία θα είναι ή ελληνική ναυτιλία; Ποιές θα είναι οι ανάγκες της χώρας στό ναυτικό επάγγελμα τό 2000 και μετά;

Γιά νά δοθεί απάντηση σ' αυτά τά ερωτήματα, πρέπει νά ξέρουμε τήν γενική εικόνα της ναυτιλίας του 2000. Όμως είναι δυνατόν νά προφητεύσουμε τό μέλλον;

Ο κυριώτερος αστάθμητος παράγοντας για νά γίνει εκτίμηση είναι οι πολιτικές τάσεις που θα διέπουν τήν τότε κοινωνία μας.

Τί μπορούμε νά προβλέψουμε για τή ναυτιλία του 2000 και μέσα στά πλαίσια μιάς περιορισμένης προοπτικής;

Ο κ. Νίκος Κατσικαδάκος είναι Αρχιμηχανικός Ε.Ν., διετέλεσε Διευθυντής Σπουδών ΑΔΣΕΝ Νέας Μηχανιώνας και είναι τακτικός καθηγητής ΑΔΣΕΝ.

Τό μόνο που μπορούμε νά επισημάνουμε είναι ορισμένα βασικά «δομικά πλαίσια» που εξελίσσονται μέ βάση κάποιες διεθνώς διαμορφωμένες παραδοχές.

α) Τό προσωπικό που θα επανδρώνει τά πλοία, σύμφωνα μέ τά ναυτολόγια.

β) Αν ή μεταφορά υγρών και στερεών αγαθών σέ φυσική κατάσταση έχει διαρκώς αυξητικές τάσεις.

γ) Η προβλεπόμενη αύξηση σχεδόν στό διπλάσιο της σημερινής τιμής του πετρελαίου θα οδηγήσει στην έρευνα για βελτίωση ή αλλαγή των μεθόδων εκμετάλλευσης των πλοίων (ιδίως των μηχανών).

δ) Γίνεται ολοένα και περισσότερο αποδεκτό ότι ή δημογραφική τάση για όλη τήν Εύρωπη είναι ή μηδενική αύξηση του πληθυσμού της

ε) Όλοένα και λιγότεροι νέοι ακολουθούν τό ναυτικό επάγγελμα

στ) Τό ποσοστό νεολαίας στον πληθυσμό και στό ναυτικό επάγγελμα μειώνεται συνεχώς σέ σχέση προς τό παρελθόν.

Είναι παραδεκτό από τούς ειδικούς ότι ή τρίτη τεχνολογική επανάσταση θα έχει ολοκληρωθεί έως τό τέλος του 2010. Οι ειδικοί έχουν υποστηρίξει ότι τό 60% περίπου της τεχνολογίας που θα χρησιμοποιηθεί τό έτος 2010 δέν έχει ακόμη επινοηθεί. Η τηλεματική πρόσβαση σέ τράπεζες γνώσεως και ή ρομποτική σύμφωνα μέ τούς μελλοντολόγους θα οδηγήσει στην αποδέσμευση της εργασιακής δομής που σήμερα γνωρίζουμε. Αυτή ασφαλώς θα περάσει μέσα από τήν εκπαίδευση των νέων και μετεκπαίδευση των παλαιών. Ο αντίκτυπος αυτών των αναμενόμενων μεταβολών της κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας στη δομή, στην οργάνωση και στό περιεχόμενο της εκπαίδευσης, θα είναι σημαντικός. Η εκπαίδευση σίγουρα είναι ένας από τούς σημαντικότερους μηχανισμούς μέσω των οποίων θα επιδιωχθεί ή οικονομική πολιτιστική και ιδεολογική προσέγγιση και ένότητα των ευρωπαϊκών χωρών για τήν δημιουργία των πολιτών της Νέας Εύρωπης. Πολιτών μέ ευρωπαϊκή συνείδηση. (Τά προγράμματα Erasmus, Commet, Retra κλπ. είναι ήδη ή αρχή).

Οι επιπτώσεις που θα έχει ή νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα στην χώρα μας από τό 1992 είναι καθοριστικής σημασίας. Στό Παρίσι στις 19.11.1990 οι ήγέτες των χωρών μελών του NATO και του Συμφώνου της Βαρσοβίας συνυπέγραψαν τήν μείωση των συμβατικών όπλων και τήν Χάρτα της Νέας Εύρωπης).

Η εκπαίδευση είναι εκείνη που θα ετοιμάσει και θα προσφέρει στην αγορά εργασίας ικανό τεχνικό δυναμικό, έτοιμο ν' ανταγωνιστεί τούς άλλους εταίρους της Εύρωπης.

Η εκπαίδευση είναι αυτή που θα κληθεί νά συμβάλει στην αναβάθμιση ή και εξάλειψη συνθηκών καθιέρωσης ναυχρονοστικών νοοτροπιών.

Η δημογραφική εικόνα της Ελλάδος τήν πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα, δέν είναι καθόλου ενθαρρυντική. Και τό έρώτημα τίθεται από μόνο του. Ποιές λοιπόν θα είναι οι αντίστοιχες ροές της νεολαίας στά επαγγέλματα του 2000 και ειδικότερα σ' αυτά της ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ;

— Ποιές κοινωνικές αξίες θα έχουν προτεραιότητα για τή νεολαία του αύριο και πώς αυτές θα επηρεάζουν τις επαγγελματικές επιλογές των νέων μας;

— Τί θα τούς κάνει μέ λίγα λόγια νά πάνε στη θάλασσα;

— Είναι σήμερα σέ θέση ή Ελληνική Ναυτική Τεχνική Εκπαίδευση νά ανταποκριθεί στις νέες αυξημένες ανάγκες που θα δημιουργηθούν στά πλαίσια της Νέας Εύρωπης;

Αν όχι, όπως πιστεύω, τότε πρέπει άμεσα νά γίνει διάγνωση για τις όποιες δυσκολίες υπάρχουν ή θα βρεθούν μπροστά μας και νά ανακαλυφθούν άμέσως τρόποι ώστε νά ξεπεραστούν. Δεδομένου ότι οι Ευρωπαίοι έταίροι μας έχουν πολύ ισχυρή βιομηχανία και κυρίως πολλά και μεγάλα

κέντρα έρευνών, κρατούν ήδη και θα κρατήσουν στα χέρια τους, για έκμετάλλευση τήν οποιαδήποτε νέα τεχνολογία και θα επιτρέπουν να φτάνει σε έμας τεχνική δραστηριότητα και γνώση (know how) πού εκείνους δέν θα τους βλάψει. Ίσως τελικά ή χώρα μας να επιλεγεί σαν παραθεριστικό κέντρο της Εύρώπης (βλ. αναφορά του Υπουργού Τουρισμού κ. Κεφαλογιάννη όταν μίλησε τελευταία στην Θεσσαλονίκη).

Μιά τέτοια εξέλιξη, θα είχε ίσως ευεργετικό αντίκτυπο στην επιβατηγό μας ναυτιλία (βλ. ενδιαφέρον πλοιοκτητών άκτοπλοίας για διευθέτηση του Καμποτάζ). Ίσως πάλι να υπάρξει μία άνθιση των μεταποιητικών εργασιών, ένα ένδεχομένο πού θα είναι ίσως αντίβαρο στις πιέσεις από ανάλογη δραστηριότητα της αγοράς του Far East, όπου από καιρό πριν, έχουν επενδυθεί από τις πολυεθνικές εταιρίες τεράστια κεφάλαια για να ισορροπήσουν ή να ανατρέψουν τη ροή των πραγμάτων προς τα εκεί.

Τρανά παραδείγματα ή Ν. Κορέα, Ταϊουάν, Χόγκ Κόγκ, χώρες τις οποίες επισκέφθηκε ο Πρωθυπουργός μας και μās έφερε και ειδήσεις για συνεργασία. Ένόψει δέ του έμφανισθέντος ανταγωνισμού από τις κοσμογονικές μεταβολές πού ακόμη βρίσκονται σε εξέλιξη, ιδίως στα Βαλκάνια, έχουν ήδη αναγγελθεί από τις διοικήσεις των «μεγάλων» εταιριών συγχωνεύσεις πού τις μεταβάλουν σε «κολοσσούς» του είδους τους και όλα αυτά για να ανταποκριθούν στα δεδομένα του αύριο.

Έμεϊς πώς ετοιμάζουμε τό αύριο;

Μιά έλπίδα όπου συγκριτικά υπερέχει ή ελληνική τεχνική έναντι πολλών αν όχι όλων των Εύρωπαίων είναι ο τομέας της ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ. Αυτόν πρέπει να διαφυλάξουμε και αυτόν να προβάλλουμε.

Δέν θα ήταν άπιαστο όνειρο αν λέγαμε ότι ή εύρωπαϊκή ναυτιλία της ΕΟΚ πρέπει να επανδρωθεί με Έλληνες αξιωματικούς και πληρώματα και να την διαχειρίζονται οι Έλληνες ναυτιλιακοί managers (έφοπλιστές). Είναι ή ναυτιλία μας, ο μόνος τεχνικός τομέας της χώρας πού έχει ρίζες και ύποδομή, έτοιμος να αναλάβει ένα τέτοιο ρόλο μέσα στην ΕΟΚ.

Ακόμη, με μιά σοβαρή οικονομική επιχορήγηση θα μπορούσε να αναδειχθεί και ή ναυπηγοεπισκευαστική μας βιομηχανία σαν μεγάλο κέντρο δραστηριότητας της ΕΟΚ. Πέραν των άλλων συνηγορούν και οι μεγάλης διάρκειας ήμέρες καλοκαιρίας πράγμα πού συνεπάγεται μικρότερο κόστος και ολιγότερη παραμονή του πλοίου για κατασκευαστικές ή επισκευαστικές εργασίες, άφου λόγου χάρη (πολύ απλά) τό στέγνωμα των επιφανειών του πλοίου πού θα μπει στη δεξαμενή για παλάμισμα θα είναι γρήγορο και άνετο.

Μέ τις σκέψεις αυτές ενώπιόν μου, θα κάνω μιά αναδρομή για τον άναγνώστη του παρόντος, στο σοβαρότατο πρόβλημα της Ναυτικής Έκπαίδευσης με δεδομένη την διαπίστωση ότι αυτή ΔΕΝ είναι ξεκάθαρα δοσμένη και πλήρως κατανοητή στο εύρύ κοινό αλλά συχνά ακόμη και για τους άμεσα ενδιαφερομένους.

Πρώτα, για λόγους συγκριτικούς, θα επιχειρήσω μιά σύντομη αναφορά στις προσπάθειες πού έγιναν από την πολιτεία για την Τεχνική και Έπαγγελματική Έκπαίδευση, γενικά.

α. Από την δεκαετία του 1950 άρχισαν με τον σημερινό Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Κ. Καραμανλή τά πρώτα ουσιαστικά βήματα και με τον νόμο 3971/59 έγινε τό πρώτο σοβαρό βήμα. Δυστυχώς αυτός ο νόμος άρνησε να τεθεί σε έφαρμογή και με την αλλαγή της κυβέρνησης τό 1964 πριν

προφτάσει να έκτιμηθεί ή αποτελεσματικότητά του ανατράπηκε, χωρίς να προωθηθεί άλλο σχετικό νομοσχέδιο.

Αργότερα, ο άείμνηστος άκαδημαϊκός Ε. Παπανούτσος μπροστά στο δίλημμα «άνθρωπιστικές σπουδές ή τεχνική παιδεία», έδωσε ώθηση και προτεραιότητα στην ανάπτυξη της τεχνικής και επαγγελματικής παιδείας.

Η τότε κυβέρνηση ύστερα και από προτάσεις του Όργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (Ο.Ε.Κ.Δ.) και με την πολύ μεγάλη βοήθεια πού παρέσχε ή Διεθνής Τράπεζα πού διοικείτο από τον McNamee, με τον αναγκαστικό νόμο 652/70 προχώρησε στην ίδρυση, στις αρχές της δεκαετίας του 70, των ΚΑΤΕ Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Λάρισας, Πάτρας, Ηρακλείου.

Μέ τό νόμο 576/77 τά ΚΑΤΕ αντικαταστάθηκαν από τά Κέντρα Τεχνικής και Έπαγγελματικής Έκπαίδευσης (ΚΑΤΕΕ), για να αντικατασταθούν και αυτά εν όνόματι της αναδιοργάνωσης της τεχνικής εκπαίδευσης με τον θεσμικό νόμο 1404/83 με τον οποίο ιδρύθηκαν τά Τεχνολογικά Έκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ), έντάσσοντας αυτά στην ενιαία πολιτική για την τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Ο κ. Γεώργιος Α. Παπανδρέου, ως Υπουργός Παιδείας, λίγο πριν από τις εκλογές του Ιουνίου 1989, τόνιζε ότι: «... θα δώσει την εύκαιρία στους πτυχιούχους ΚΑΤΕ να αποκτήσουν μέσα από άξιοκρατικές διαδικασίες όλα τά πλεονεκτήματα και τις προοπτικές πού παρέχει ο άκαδημαϊκός τίτλος των ΤΕΙ».

Τελικά οι απόφοιτοι των ΑΔΣΕΝ, ως Ισότιμοι των ΚΑΤΕΕ, έμειναν έξω και από αυτήν τη ρύθμιση.

β. Μιά σύντομη αναφορά στην Ιστορία της ναυτικής εκπαίδευσης θα βοηθήσει τον άναγνώστη στην κατανόη-



金林貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR FAST RELIABLE 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.

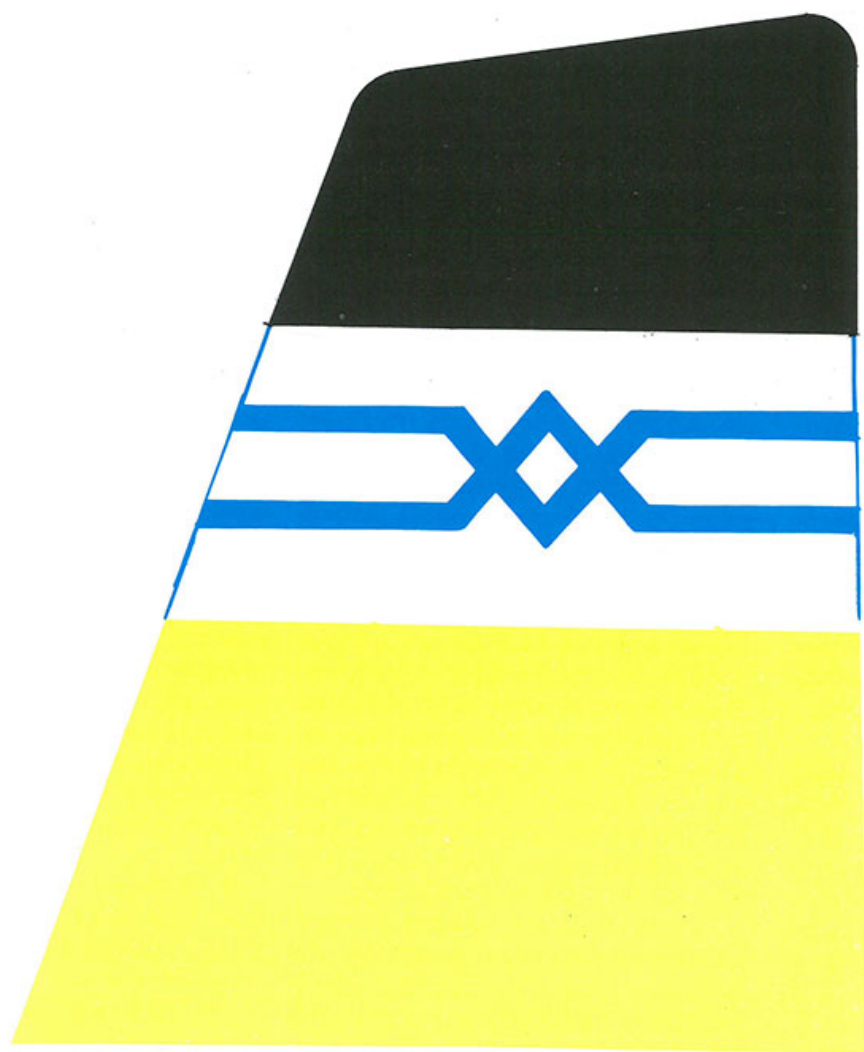
1, CH. TRIKOUPI STR.

185 36 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

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



Εὐχόμαστε
ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ,
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ
Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

ση του προβλήματος «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ».

Αυτή άρχισε τό 1828 στην Αίγινα από τόν Καποδίστρια. Υπάρχουν αναφορές ότι προϋπήρχε και στην Ύδρα. Τό 1842 Έλληνες από τά ξένα και ό Βαυαρός λοχαγός του μηχανικού Von Zentner ίδρυσαν μέ έντολή της τότε κυβερνήσεως τό «Κυριακόν Σχολείον τών Τεχνών».

Τό 1865 λειτούργησε ή πρώτη Δημόσια Σχολή στην Έρμούπολη της Σύρου.

Τό 1910 μέ τό νόμο ΓΨΚΒ (3722) αρχίζει ή διά νόμου καθιέρωση τών τεχνικών ναυτικών σχολών.

Μεταξύ 1892 και 1900 ιδρύονται στόν Πειραιά οι σχολές μηχανικών «Πειραικός Σύνδεσμος», «Προμηθέας» κ.λ.π. (Από αυτές τίς σχολές έχουν επανδρωθεί μέ ανώτατα τεχνικά στελέχη όλες οι κρατικές μεγάλες βιομηχανίες της χώρας π.χ. ΟΥΛΕΝ — ΠΑΟΥΡΕΡ — ΣΕΚ και κάθε ιδιωτική τεχνική επιχείρηση).

Τό 1931 μέ τό νόμο 5197 ιδρύονται και λειτουργούν νέες τεχνικές σχολές πού σχεδόν ήταν συνέχεια τών προηγούμενων.

Τό 1973 ή πολιτεία θεώρησε ότι ήταν πιά ώριμο το θέμα του καθορισμού της στάθμης της ναυτικής εκπαίδευσης και μέ τό νόμο 99/73 άρθρο 7 όρισε ότι «οί Δημόσιες Σχολές Έμπορικού Ναυτικού πού χορηγούν διπλώματα Δόκιμου Άξιωματικού είναι ΑΝΩΤΕΡΕΣ».

Άργότερα τό 1977 μέ τό νόμο 576/77 περί ΚΑΤΕΕ ψηφίστηκε ότι μέ προεδρικά διατάγματα θά τακτοποιηθεί ή στάθμη τών Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού. Αυτό είχε προκαλέσει τότε έρωτηματικά, διότι θά μπορούσε νά είχε τακτοποιηθεί ή στάθμη τών σχολών κατευθείαν μέ τό νόμο περί ΚΑΤΕΕ, αφού έν τώ μεταξύ είχε άγνοηθεί ό προηγούμενος νόμος 99/73.

Μέ τό Π.Δ. 9/79 υλοποιήθηκε ή τυπική τακτοποίηση της στάθμης τών σχολών και τίς έκανε Ισότιμες μέ τά ΚΑΤΕΕ. Όταν όμως άργότερα έν όνόματι της αναδιοργάνωσης της έθνικής τεχνικής εκπαίδευσης ψηφίστηκε ό θεσμικός νόμος 1403/83 μέ τόν όποιον ιδρύθηκαν τά Τεχνολογικά Έκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ) οι ΑΔΣΕΝ έμειναν «έσκεμμένα» (;) έξω από αυτόν τό νόμο, ένώ τά πτυχία τών αποφοίτων ΑΔΣΕΝ δέν γίνονται δεκτά ως Ισότιμα - Ισάξια και Ισοδύναμα μέ αυτά τών ΤΕΙ και άς εκδίδουν πιστοποιητικά οι ΑΔΣΕΝ ότι ανήκουν στην «Τριτοβάθμια

εκπαίδευση».

Στό ΦΕΚ 153 της 10.4.86 στην ύπουργική απόφαση του κ. Άλεξανδρή 80014/240/86 στο άρθρο 1 παρ. 8 γράφονται τά εξής:

«Ό παρών κανονισμός εκπαίδευσης είναι μεταβατικός και θά ισχύσει μέχρι της προσαρμογής της νομοθεσίας της ναυτικής εκπαίδευσης μέ εκείνη της **τριτοβάθμιας εκπαίδευσης**.

Άλλά στο ΦΕΚ 749 της 14.10.88 ό τότε ΥΕΝ κ. Γιαννόπουλος άλλαξε και πάλι τόν κανονισμό εκπαίδευσης μέ την απόφαση του Μ2121/1/1/88 στην όποία δέν γίνεται καμμία αναφορά στην **τριτοβάθμια εκπαίδευση**.

Κανονισμούς άλλαξαν και οι ΥΕΝ κ. Σαραντίτης και κ. Ντεντιδάκης. Τό Ιδιο και επί Οίκουμενικής και τώρα ό κ. Παυλίδης. Καμμία αναφορά όμως γιά την **τριτοβάθμια εκπαίδευση** τών ΑΔΣΕΝ δέν γίνεται πλέον.

Ένα άλλο όργανο όμως του κράτους τό Β' Πολιτικό Τμήμα του Άρείου Πάγου μέ την απόφαση του 887/1989 δικαίωσε τούς αποφοίτους τών ΑΔΣΕΝ και υποχρέωσε τόν Πρόεδρο και τόν Γενικό Διευθυντή της ΔΕΗ νά βγάλουν την απόφαση μέ αριθμό 36/1990 μέ την όποία μετατάσουν τούς αποφοίτους τών ΑΔΣΕΝ στην κατηγορία Τ3, **δηλαδή εξίσωσε αυτούς μέ τούς αποφοίτους τών ΤΕΙ**.

Άπό καιρό τό Συμβούλιο της Εύρως έχει αποφασίσει ότι οι σχολές πού δέχονται σπουδαστές μετά τό Λύκειο και παρέχουν τριετή τουλάχιστον εκπαίδευση, τότε τά πτυχία αυτών τών σχολών ανήκουν στην **τριτοβάθμια εκπαίδευση** και έχουν όλα τά επαγγελματικά δικαιώματα πού άπορρέουν από αυτή τη στάθμη εκπαίδευσης.

Τελευταία μέ την εφαρμογή της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης και την εκπόνηση πτυχιακής εργασίας, σάν άπαραίτητη προϋπόθεση γιά την απόκτηση του πτυχίου τών ΑΔΣΕΝ, καθλώνει τούς σπουδαστές γιά τέσσερα τουλάχιστον όλόκληρα χρόνια πάνω στά βιβλία, και στην εκμάθηση της ναυτικής τέχνης.

Θέσαμε προηγουμένως τό έρώτημα: Τί θά παρακινήσει τούς νέους νά πάνε στη θάλασσα; Άς προσπαθήσουμε λοιπόν νά τό δούμε λίγο πιό αναλυτικά.

1. Έχουν αποφοιτήσει από τό Λύκειο.

2. Θά έχουν τετραετή φοίτηση (μαζί μέ την άσκηση σέ πλοίο).

3. Μαθαίνουν ή γνωρίζουν άμέσως από γονείς και φίλους τό είδος της ναυτικής ζωής.

4. Μαθαίνουν ή γνωρίζουν τό είδος της Ιατροφαρμακευτικής περίθαλψής τους ως αύριανοί ναυτικοί.

5. Μαθαίνουν ή γνωρίζουν ότι οι άξιωματικοί πλοίαρχοι — μηχανικοί Α' τάξεως μαζί μέ την εργοδοτική εισφορά καταβάλουν σήμερα πάνω από 200.000 μηνιαίως, ένώ ή σύνταξή τους δέν υπερβαίνει τίς 125.000 μηνιαίως.

6. Μαθαίνουν ή γνωρίζουν ότι ένας συνάδελφός τους μέ τά ίδια προσόντα πού δέν ακολούθησε όμως τό ναυτικό επάγγελμα και εργάζεται σήμερα σέ άλλη επιχείρηση, ΔΕΗ, ΟΤΕ, Τράπεζες, ΟΛΠ κλπ. παίρνει μέσο έτήσιο εισόδημα μεγαλύτερο από τό μέσο έτήσιο εισόδημα του άξιωματικού ΕΝ, αλλά έχει επιπλέον και πλούσιες κοινωνικές παροχές, πέρα του ότι καθημερινά είναι στην άγκαλιά της οικογένειάς του, δίπλα στους γιατρούς και στη διασκέδαση.

7. Μαθαίνουν ότι όποιος μπει στη θάλασσα θά βρεί μύρια όσα έμπόδια γιά νά φύγει από αυτή, π.χ. ένας μηχανικός ΕΝ πού λειτουργεί, συντηρεί και επισκευάζει λέβητες και μηχανές εκπληκτικής τεχνολογίας, δέν έχει τό δικαίωμα νά συντηρήσει τόν λέβητα μίας πολυκατοικίας ή νά άνοίξει ένα συνεργείο έξωλέμβιων μηχανών κλπ.

8. Βλέπουν πώς μέσα στίς σχολές, ποδοπατείται ή αξιοπρέπεια τών πλοιάρχων — μηχανικών καθηγητών τους, μέ τίς τόσο υποβαθμισμένες άποδοχές τους πού είναι κατά πολύ χαμηλότερες και από τόν μισθό τών απλών λιμενοφυλάκων πού κατά σύμπτωση μπορεί νά είναι και μαθητές τους.

9. Βλέπουν νά μειώνεται ή στάθμη τών σχολών μέ την πρόσληψη καθηγητών πού δέν έχουν τά ίδια προσόντα μέ αυτούς τών ΤΕΙ.

10. Βλέπουν νά μήν λειτουργούν τά εργαστήρια όπως ό νόμος όρίζει.

11. Βλέπουν νά ακολουθούνται μέθοδοι διδασκαλίας όμοιες μέ αυτές τών λυκείων.

12. Βλέπουν νά αϊφνιδιάζονται μέ την ποιότητα της έσώκλειστης εναλλασσόμενης εκπαίδευσης... και λένε:

«Ναί, έσώκλειστοι, τουλάχιστον όμως μέ τούς όρους διαβίωσης τών στρατιωτικών άκαδημιών, μέ παράληλη όμως άπαλλαγή από στρατιωτική θητεία».

... και λένε...:

«Ναί, εναλλασσόμενη εκπαίδευση όπως όμως δίνεται αυτή στά άλλα κράτη μέλη της Εύρώπης, χωρίς άπώλειες έξεταστικών περιόδων όπως έγι-

νε φέτος πού έχασαν τήν εξεταστική περίοδο του Σεπτεμβρίου και δέν τούς δόθηκε ή εύκαιρία νά μπουν ούτε στήν έμβόλιμη του 'Οκτωβρίου κ.λ.π. χάνοντας έτσι ένα όλόκληρο έτος.

13. "Όταν σέ εφαρμογή τής πρώτης περιόδου τής έναλλασσόμενης εκπαίδευσης (Μάρτιος — 'Οκτώβριος 1990) οι σπουδαστές έλαβαν τīs μηναιες αποδοχές τους διαπίστωσαν ότι έγιναν αντικείμενο άγριας ένσυνείδητης εκμετάλλευσης από μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών, λαμβάνοντας τό άστείο ποσό των 50.000 δραχμών μηνιαίως (330 δολ.). Μισθό χαμηλότερο και από του πλέον άνίδεου 'Ασιάτη ή 'Αφρικάνου ναυτικού. ('Η ΠΕΜΕΝ αντίθετη στον θεσμό τής έναλλασσόμενης εκπαίδευσης πρόβαλε σαν κύριο επιχείρημά της ότι οι σπουδαστές θά αποτελούν ομάδες εργαζομένων με τιποτένιες άμοιβές στά χέρια των... άδίστακτων έφοπλιστών... Μήπως ή ΠΕΜΕΝ είχε δίκιο τελικά;)

14. Βλέπουν πώς ή σύνθεση του πληρώματος γέφυρας και μηχανοστασίου με τήν τελευταία απόφαση του YEN μειώνεται, είναι φυσικό νά διερωτώνται: "Όσες εργασίες έκανε ο μεγαλύτερος αριθμός πληρώματος θά γίνεται μόνο από έμδς; Θά έχουμε τό κουράγιο; Θά είμαστε ασφαλείς;

15. Βλέπουν ότι από τήν μείωση τής σύνθεσης του πληρώματος θά προκύψει και αντίστοιχη μείωση των έσόδων του NAT. "Αρα: ... μαύρη περιθαλψη ... μαύρα γηρατιά!

16. Βλέπουν ότι οι διμερείς συμβάσεις πού είχε υπογράψει τό ΠΑΣΟΚ για χρήση ξένων ναυτικών σέ ποσοστό μέχρι 40% τής οργανικής σύνθεσης του πλοίου μαζί με τήν άτυπη ναυτολόγηση «έλλείπει προσοντούχων», δημιουργούν εύλογη άνησυχία για τήν διαδοχή και τή συνέχεια του ναυτικού επαγγέλματος.

"Όλοι οι ύπουργοί EN παρότρυναν και παροτρύνουν τούς νέους νά είσα-

χθούν στις σχολές EN δίνοντας έμφαση ότι οι σχολές ανήκουν στήν τριτοβάθμια εκπαίδευση. Μερικοί μάλιστα YEN ανάφεραν παραδείγματα άλλων χωρών πού ή ναυτική τους εκπαίδευση ανήκει στην ΑΝΩΤΑΤΗ στάθμη εκπαίδευσης ΑΕΙ.

'Η ελληνική κοινωνία και ειδικότερα οι 'Ελληνες πού ζουν στά νησιά και τά παράλια, αναγνωρίζουν άνεπιφύλακτα τīs πιό πάνω αλήθειες. 'Αλλά και ή Βουλή των 'Ελλήνων επανειλημμένα και με ένθουσιασμό από όλες τīs πτέρυγες έχει αναγνωρίσει τόν πολυσήμαντο έντικό ρόλο πού παίζουν οι ναυτικοί και ή ναυτιλία μας γενικότερα.

Σέ όλους πλέον έχει γίνει γνωστό ότι στή Ναυτιλία είναι τέτοιο τό μέγεθος και ή ταχύτητα των τεχνικών εξελίξεων σέ σχέση με τήν ύλη διδασκαλίας, κάθε βαθμίδας, πού οι απόφοιτοι αλλά και οι τεχνικοί πού εργάζονται ήδη στις χερσαίες επιχειρήσεις, μόνο στα είδικά περιοδικά μπορούν νά τīs πληροφορηθούν. 'Ενώ οι ναυτάνθρωποι πού κινούν τά σύγχρονα, κολοσσιαίου μερικές φορές μεγέθους και καταπληκτικής τεχνολογικής τελειότητας πλοία, με τήν προσωπική τους προσπάθεια και αυτογνωσία, τά εκμεταλλεύονται με μεγάλη τεχνική και έμπορική επιτυχία προκαλώντας τόν παγκόσμιο θαυμασμό για τήν Ικανότητά τους αυτή.

Είναι λοιπόν άπαράδεκτο νά μήν θεωρούνται οι απόφοιτοι των ΑΔΣΕΝ, τουλάχιστον Ισότιμοι πρós άλλους επαγγελματίες άνωτάτης εκπαίδευσης (λογιστές — ταμιακούς — έφοριακούς, εργασίες τīs όποιες εκτελεί καθημερινά ένας πλοίαρχος) οι όποιοι μπήκαν βέβαια στο επάγγελμα με περισσότερες θεωρητικές γνώσεις από αυτούς, αλλά παρέμειναν με αυτές χωρίς νά τīs ανανεώσουν ή βελτιώσουν σέ σχολές, όπως γίνεται με τούς αξιωματικούς EN με τήν επαναφοίτη-

σή τους στα ΚΕΣΕΝ για 14 μήνες με δικά τους έξοδα διαμονής - διατροφής κ.λπ.

"Ας σπεύσουν λοιπόν όλοι οι φορείς νά διεγείρουν τīs συνειδήσεις των υπεύθυνων φορέων. "Ας καταλάβουν οι υπεύθυνοι φορείς τήν άγωνία για τό μέλλον αυτών των παιδιών, για νά δοθεϊ λύση με ένα μικρό άρθρο μέσα στο υπό ψηφίση πολυνομοσχέδιο τής παιδείας. "Ετσι θά δοθεϊ ή δυνατότητα στους ήδη αποφοιτήσαντες και στους σημερινούς αλλά και μελλοντικούς σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ νά συμμετέχουν και αυτοί με τούς ίδιους όρους, με τīs ίδιες άξιοκρατικές και διαφανείς διαδικασίες, στα ίδια επαγγελματικά δικαιώματα και προοπτικές πού θά δοθούν στους σπουδαστές των σημερινών ΤΕΙ. "Ας τούς δοθούν επαγγελματικά δικαιώματα, ώστε άφοϋ θά λάβουν τό δίπλωμα Α' τάξης πλοίαρχου ή μηχανικού και κάνουν 3ετή τουλάχιστον ύπηρεσία με αυτόν τόν βαθμό, νά μπορούν νά εργασθούν στή στεριά για νά ζήσουν κοντά στις οικογένειές τους.

Φυσικά δέν πρέπει νά εγκαταλειφθεϊ τό χρόνιο αίτημα των ΝΑΥΤΑΝΘΡΩΠΩΝ για δημιουργία ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ. "Ηδη ο νεοεκλεγείς δήμαρχος Πειραιά έχει αναγγείλει τήν πρόθεσή του νά δημιουργήσει στο Δήμο του τό Piraeus Maritime University κατά τά πρότυπα άλλων ναυτικών πανεπιστημίων.

Οι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ για πρώτη φορά έχουν δείξει σύνεση και αυτοσυγκράτηση και δέν έχουν παρασυρθεϊ σέ καταλήψεις, άποχές κλπ. πού αυτές τīs μέρες γίνεται σέ Πανελλήνιο πανσπουδαστικό εύρος.

Πρός Θεού, άς μή τούς έξωθούμε σέ απομάκρυνση από τή ναυτιλία. 'Αγκαλιάστε τους και λύστε τά γενικότερα προβλήματα τής ναυτικής παιδείας.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΤΣΙΚΑΔΑΚΟΣ

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
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 7810611

SHIP AGENTS
BUNKER SUPPLIER
SHIPBROKERAGE
CREW & SPARES



TROODOS

Headquarters

MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.
1 RUE DES CITRONNIER
ANNEXE DU METROPOLE
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

Agents

PLEASE NOTE
OUR NEW
LONDON
ADDRESS

GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST
PIRAEUS 185 35
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD
DEXTER HOUSE
ROYAL MINT COURT
LONDON
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880 THIRD AVENUE
14TH FLOOR
NEW YORK
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

PHILIPPINES

INTERTRD MARITIME INC
SPACE 19
MANILA MIDTOWN ARCADE
M. ADRIATICO
ERMITA
PHILIPPINES
TLX: 40259
TEL: -63-2-5218302
FAX: -63-2-504976

CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD
64 MAKARIOU 111 APT 30
PO BOX 202
LARNACA
CYPRUS
TLX: 3656
TEL: -041-64834
FAX: -041-635746

INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD
DOCK VIEW BUILDING
RED GATE
BOMBAY 40038
INDIA
TLX: 1175678
TEL: -91-22-261068

APRIL 1990

FUEL COSTS UP UP \$

KEEP THEM DOWN DOWN \$

**WITH ✓ UNDERWATER HULL CLEANING
AND ✓ PROPELLER POLISHING**

PICCARD DIVERS



Can help lower your fuel bills

**and do Cathodic Protection Refittings — Inspections
Hull Apertures Blank offs and Repairs**

IN: ALEXANDRIA	BOSTON	CARACAS	HAMBURG
ANCHORAGE	BREST	DURBAN	HONG KONG
BALTIMORE	BRISBANE	DUBAI	HOUSTON
BARCELONA	BUENOS AIRES	GENOA	ISTANBUL
BERGEN	CALLAO	GUAM	KOBE
BOMBAY	CAPETOWN	HALIFAX	LOS ANGELES

and 35 M O R E locations around the world!

**WHY ENTRUST YOUR FUEL SAVINGS FROM HULL MAINTENANCE TO PEOPLE
YOU DO NOT KNOW — DO NOT CONTROL?**

**PICCARD DIVERS IS NEAR YOU — SPEAKS YOUR LANGUAGE
UNDERSTANDS YOUR NEEDS — WANTS YOU AS A CLIENT
OUR CONTINUOUS GROWTH IS BASED ON HAPPY CLIENTS**

PICCARD DIVERS CLIENT SERVICE

**Tel : 30-1-451 4208/418 0277. A.O.H. 30-1-983 5152/765 3930/984 2737
Fax: 30-1-451 8528 — Tlx: 213073 PICA GR. Address enquiries to Alex Andrikopoulos**

For Quality Work Underwater

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

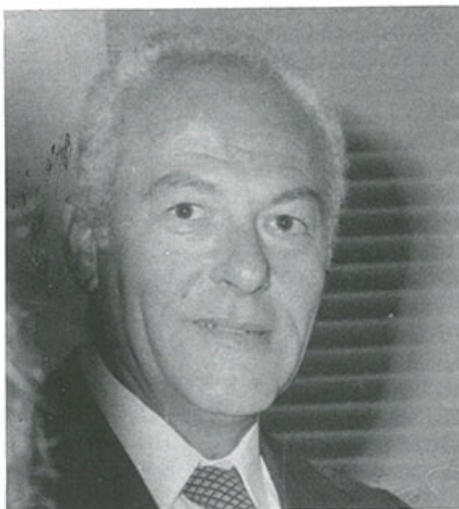
Τοῦ κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ, Γεν. Διευθυντή τῆς HELMEPA

Οἱ Διεθνεῖς Συμβάσεις γιὰ τὴ Ναυτιλία, πού προέρχονται ἀπὸ τὶς διακρατικές συνεργασίες στὸ Διεθνή Ναυτιλιακό Ὁργανισμό (IMO), ἀποτελοῦν δεσμευτικές ὑποχρεώσεις τῶν χωρῶν πού τὶς κυρώνουν. Στὴ συνέχεια, οἱ Ἰδιες αὐτές χώρες ἐναρμονίζουν τὴν ἐθνική τους νομοθεσία μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τῶν Συμβάσεων μὲ τελικό ἀποδέκτη τούς παράγοντες τῆς ναυτιλίας πού καλοῦνται νὰ συμμορφωθοῦν.

Ἔτσι, κάθε ἀλλαγὴ τῶν ἀπαιτήσεων καὶ κανονισμῶν ἀποτελεῖ ἕνα νέο «πονοκέφαλο» γι' αὐτοὺς πού ἄμεσα ἐπηρεάζονται. Ναυτιλιακές ἐταιρίες καὶ στελέχη ἐπιφορτισμένα μὲ τὸν ἔλεγχο καὶ τὴ διαχείριση ἐμπορικῶν στόλων, πρέπει νὰ ἀντιδράσουν ἄμεσα γιὰ τὴν ἀποφυγὴ ἐπιπτώσεων σὲ περιπτώσεις παράβασης. Οἱ διάφοροι τομεῖς πού ἐμπλέκονται στὸν ἔλεγχο τῆς δραστηριότητας τῆς ναυτιλίας, τόσο σὲ ἐθνικό ὅσο καὶ σὲ διεθνές ἐπίπεδο, φροντίζουν συγχρόνως καὶ τὴν εἰκόνα τους πρὸς τὴν πλευρὰ τῆς κοινῆς γνώμης.

Διαπιστώνεται λοιπὸν μία τεράστια διαφορὰ μεταξὺ τῆς πραγματικότητας καὶ τῆς εἰκόνας πού οἱ ἀπλοὶ πολῖτες ἔχουν διαμορφώσει γιὰ τὸ τί συμβαίνει γύρω ἀπὸ τὰ πλοῖα καὶ εἰδικὰ τὰ θέματα πού τούς ἀφοροῦν, ὅπως τῆς ρύπανσης τῶν θαλασσῶν. Τὸ εἶδος τῆς ἀντίδρασης τῆς κοινῆς γνώμης ἐξαρτᾶται πάντοτε ἀπὸ τὸ πὼς ἔχει διαμορφωθεῖ ἡ πληροφόρηση στὸ συγκεκριμένο τόπο ἀλλὰ καὶ χρόνο.

Σὰν παράδειγμα μπορεῖ νὰ ἀναφερθεῖ ἡ μακρόχρονη ἐπαφὴ τῆς HELMEPA μὲ τὸ κοινὸ στὴν Ἑλλάδα ἀλλὰ καὶ ἀκόμη ἔξω ἀπὸ τὰ γεωγραφικά ἑλληνικά ὅρια. Στὶς ἀρχικὲς τῆς προσπάθειες γιὰ τὸ ξεκίνημα μιᾶς συντονισμένης ἐκστρατείας πληροφόρησης καὶ εὐαι-



σθητοποίησης τοῦ ἑλληνικοῦ κοινοῦ πᾶνω στὴ ρύπανση τῶν ἀκτῶν καὶ θαλασσῶν μας, ἡ HELMEPA ἀντιμετώπισε δυσπιστία, ἀγνοία καὶ σὲ πολλές περιπτώσεις ἐντονὴ ἀδιαφορία. Ἀκόμη σημαντικότερη ἀντίδραση ἦταν τὸ ἐπιχείρημα ὅτι μία ναυτιλιακὴ ὁργάνωση θὰ ἔπρεπε νὰ κοιτάζει πρῶτα τὴ καταστροφικὴ ρύπανση πού τὰ πλοῖα προκαλοῦν.

Χρειάστηκε μακρὰ, ἐπίπονη καὶ συλλογικὴ προσπάθεια γιὰ νὰ διευκρινισθοῦν στὴν πράξη οἱ διαστάσεις τῆς συμμετοχῆς τῶν πλοίων στὴ ρύπανση τῶν ἀκτῶν τῆς χώρας μας. Στούς ἐθελοντικούς καθαρισμούς τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀττικῆς καὶ τῆς Σύρου, πού ἐπαναλήφθηκαν πολλές φορές ἀπὸ τὸ 1989 καὶ ὅλο τὸ 1990, τὰ στοιχεῖα πού συγκεντρώθηκαν ἐντόπισαν τὶς πηγές καὶ τὸν ὄγκο αὐτῆς τῆς ρύπανσης. Καὶ δὲν βαρύνονται τὰ πλοῖα σὰν πρῶτοι ἔνοχοι.

Ἀκόμη, ἐρευνες ἀνάμεσα σὲ ἕνα πλῆθος περίπου 150.000 παιδιῶν - μαθητῶν μεταξὺ 1983 καὶ 1990, ἀπέδειξαν τὴν ἔλλειψη περιβαλλοντικῆς ἐνημέρωσης ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπιθυμία

τῶν παιδιῶν γιὰ πρακτικὰ μέτρα περιορισμοῦ τῆς ρύπανσης. Ὅσο γιὰ τοὺς ἐνήλικες, ἕνα μεγάλο πλῆθος φαίνεται νὰ μὴν ἀποδέχεται σχεδὸν κανένα ποσοστὸ προσωπικῆς εὐθύνης. Ἀντίθετα, πάντοτε ἡ ρύπανση προκαλεῖται ἀπὸ «ἄλλους» καὶ ἀνάλογα μὲ τὴν περιοχὴ, κατὰ μεγάλο ποσοστὸ ἀπὸ τὰ πλοῖα.

Ἐχοντας καλύψει ἡ HELMEPA ὀκτὼ χρόνια ἀπασχόλησης στὸ χωρὸ τῆς ρύπανσης τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος, μπορεῖ νὰ ἐκφράσει ἕνα ἄρκετὰ ἐνδιαφέρον ἴσως συμπέρασμα. Σχεδὸν κανεὶς δὲν γνωρίζει ὅτι ὑπάρχει καὶ ἐφαρμόζεται μία αὐστηρὴ ναυτιλιακὴ νομοθεσία. Καὶ φυσικὰ ἀκόμη πιὸ ἐνδιαφέρον εἶναι τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἂν καὶ πολλές χώρες ὑπερθεματίζουν γιὰ τὴν ἀνάγκη ἀκόμη αὐστηροτέρων κανονισμῶν γιὰ τὴν λειτουργία τῶν πλοίων, δυστυχῶς στὴν πράξη ξεχνοῦν καὶ τὶς δικές τους ὑποχρεώσεις.

Κραυγαλέο παράδειγμα εἶναι ἡ «Εἰδικὴ Περιοχὴ» τῆς Μεσογείου, στὴν ὁποία σύμφωνα μὲ τὸ Παράρτημα V τῆς Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78, κανένα πλοῖο δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἀπορρίψει ἀπορρίμματα. Τὸ Παράρτημα αὐτὸ ὅμως πού ὑπογράφηκε ἀπὸ ὅσες χώρες τὸ ἀποδέχθηκαν ἀπαγορεύει τὶς ἀπορρίψεις στὰ πλοῖα, ἀλλὰ ἐπιβάλλει συγχρόνως καὶ στὶς Κυβερνήσεις πού τὸ ἐπικύρωσαν νὰ διαθέτουν ἐγκαταστάσεις ὑποδοχῆς ἀπορριμμάτων τῶν πλοίων στὰ λιμάνια τους.

Αὐτὸ πού βλέπουμε στὴν πράξη εἶναι τὰ μὲν πλοῖα νὰ διώκονται, ἂν συλληφθοῦν νὰ παραβιάζουν τὸ Παράρτημα V, ἀλλὰ Σταθμοὶ Ὑποδοχῆς νὰ μὴ διατίθενται ἀκόμη στὰ λιμάνια. Καὶ τὸ ἐκπληκτικὸ μέρος αὐτῆς τῆς πρακτικῆς εἶναι ἡ Μεσόγειος νὰ θεωρεῖται «Εἰδικὴ Περιοχὴ», ἀλλὰ μόνο ὅπως λέμε «στὰ χαρτιά».

Ὁ Διεθνὴς Ναυτιλιακὸς Ὁργανισμός (IMO) σαφῶς διευκρινίζει ὅτι γιὰ νὰ ἰσχύσουν οἱ δεσμευτικὲς καὶ αὐστηρὲς ἀπαγορεύσεις τῆς «Εἰδικῆς Περιοχῆς», οἱ χώρες πού ἀποδέχθηκαν τὸ Παράρτημα V πρέπει νὰ δηλώσουν καὶ νὰ ἀποδείξουν τὴν ὑπαρξὴ καὶ τὴ λειτουργία Σταθμῶν Ὑποδοχῆς στὰ λιμάνια τους. Καὶ γιὰ ὅσο χρόνο τέ-

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ

ΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΑΡΠΑΓΕΣ (GRABS) —

ΕΛΛΑΔΑ/ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

2m3 — 3m3 — 4m3 καὶ 5m3

FOR DERRICKS/CRANES—SELF DISCHARGING

OPERATION

ΤΗΛ.: 4180544

τοιοι Σταθμοί δέν θά διατίθενται δέν θά Ισχύουν οί προστατευτικές διατάξεις τής «Ειδικής Περιοχής» γιά τή Μεσόγειο.

Δέν μπορεί βέβαια κανείς νά διακηρύξει τήν άθωότητα τών πλοίων στό θέμα τής ρύπανσης. "Αλλωστε, τά πλοία κινούνται από ανθρώπους καί ξέρουμε όλοι μας πόσο διαφέρει ή συμπεριφορά από άνθρωπο σέ άνθρωπο. "Αλλά εύλογη είναι ή άπορία, γιατί νά αφήνουν οί Πολιτείες στους «άσυνειδητους» τό επιχείρημα του «πού νά δώσω τά άπορρίμματα του πλοίου μου;». Καί πιδ μεγάλη είναι ή άπορία γιά τό πώς βλέπουν οί υπεύθυνοι τό μέλλον τής Μεσογείου, γιά τή ρύπανση τής όποία τελικά μόνο πολύ μελάνι χύνεται.

Έπανελημμένα ή HELMEPA, μετά από προτροπή διεθνών οργανισμών μέ τους όποιους συνεργάζεται, όργάνωσε διεθνής έκδηλώσεις μέ στόχο τήν κινητοποίηση τών άρμοδίων ώστε νά έφαρμοσθεί πλήρως καί δίκαια τό Παράρτημα V τής MARPOL 73/78, αλλά καί τό άκόμη παλαιότερο, Παράρτημα I στή Μεσόγειο.

Γιά νά μπορέσει νά βοηθήσει ή HELMEPA τά μέλη της 'Αξιωματικούς Ε.Ν. καί έταιρίες στή σωστή έφαρμογή τών πολλών απαιτήσεων τής διεθνούς νομοθεσίας, χρειάστηκε νά αναλάβει μία προσπάθεια άπλούστευσής τους. 'Από τό 1983, όποτε ξεκίνησε τά έθελοντικά εκπαιδευτικά της προγράμματα στόν Πειραιά γιά τά μέλη της, πού μέχρι σήμερα τά παρακολούθησαν 4.329 άξιωματικοί, ή HELMEPA άσχολήθηκε βασικά μέ τή MARPOL 73/78 καί τή SOLAS.

Γιά νά δώσει μάλιστα έμφαση στόν ανθρώπινο παράγοντα γιά τή σωστή έφαρμογή τους, οί τίτλοι τών εκδόσεων της ήταν «MARPOL καί ΝΑΥΤΙΚΟΙ» καί «SOLAS καί ΝΑΥΤΙΚΟΙ». 'Ακόμη, γιά νά ανταποκριθεί στό αίτημα τών 'Αξιωματικών καί 'Εταιριών μελών της γιά κάποια κωδικοποιημένη άπλή μορφή τών νομικών καί συχνά πολύπλοκων κειμένων τών κανονισμών, χώρισε τίς απαιτήσεις τής SOLAS στους κύριους τύπους πλοίων: Δεξαμενόπλοια, φορτηγά καί έπιβατικά.

Καί ενώ στήν ξηρά δέν υπάρχει άνάλογη άυστηρότητας καί σχολαστικότητας νομοθεσία γιά τίς ανθρώπινες δραστηριότητες σέ σχέση μέ τήν προστασία του ανθρώπου καί του περιβάλλοντος, οί απαιτήσεις στή θάλασσα αυξάνονται σέ τέτοιο βαθμό πού νά είναι άδύνατο πιά ή μνήμη νά τίς άφομοιώσει καί νά τίς άποθηκεύσει. "Ε-

τσι ή HELMEPA έφτιαξε τό ηλεκτρονικό πρόγραμμα INDEX πού περιέχει, σέ πρώτη φάση γιά τό 1991, τίς Διεθνείς 'Απαιτήσεις MARPOL καί SOLAS κατά τύπο πλοίου καθώς καί τίς διαδικασίες πετρέλευσης.

Είναι ένα πρόγραμμα έκφρασμένο 'Ελληνικά ή 'Αγγλικά ή καί στίς δύο γλώσσες, άνάλογα μέ τήν άπαίτηση του χρήστη. Μπορεί νά χρησιμεύσει γιά εκπαίδευση πάνω στό πλοίο, ταχεία ενημέρωση, άτομική εκπαίδευση τών 'Αξιωματικών, αλλά καί στή βαθμολόγηση από τόν ύπολογιστή του έπιπέδου γνώσεων του χρήστη.

Οί έταιρίες μέλη τής HELMEPA πού θά θελήσουν νά χρησιμοποιήσουν τό πρόγραμμα χρειάζονται σέ κάθε πλοίο τους έναν ύπολογιστή PC, XT, AT, PS/2 ή συμβατό πρός τους πιδ πάνω τύπους, ενώ ή HELMEPA θά τους έφοδιάζει μέ δισκέττες του προγράμματος καί τίς οδηγίες χρήσης του. Στό τέλος του 1992 θά διανεμηθούν νέες δισκέττες πού θά περιλαμβάνουν τήν STCW καί ίσως τή νομοθεσία τής USCG γιά τά πλοία ξένης σημαίας στά χωρικά τών ΗΠΑ. 'Ο σημερινός 'Αρχηγός τής 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής, Adm. W. Kimb, είχε συμφωνήσει τό 1987 παρουσία εκπροσώπων τών μελών τής HELMEPA στόν Πειραιά γιά τήν άνάγκη άπλούστευσης καί κωδικοποίησης τής 'Αμερικανικής ναυτικής νομοθεσίας (CFR). 'Η HELMEPA τώρα ύπενθυμίζει στήν USCG, στά πλαίσια τής συνεργασίας τους, ότι ήρθε ή ώρα γιά μία τέτοια έφαρμογή.

Τό 1993 τό πρόγραμμα INDEX, εκτός τών άλλων, θά περιέχει καί ενημερωτικό κωδικοποιημένο κατάλογο τών Σταθμών 'Υποδοχής καταλοίπων πετρελαίου, χημικών καί άπορριμμάτων στό λιμάνια του πανήγτη. Αυτό τό πρόγραμμα INDEX θά δοθεί από τήν ΕΟΚ σάν πρότυπο καί σέ άλλες χώρες μέλη, μέ τή προτροπή νά τό συστήσουν στίς ναυτιλίες τους.

"Ετσι δημιουργείται μία Τράπεζα πληροφοριών, ή όπως ή μοντέρνα τεχνολογική γλώσσα διεθνώς τήν άποκαλεί Data Bank, πάνω στό έλληνικά πλοία, γιά τους "Ελληνες ναυτιλλόμενους. "Αν βοηθήσει ή πρωτοβουλία αυτή τής HELMEPA τά μέλη της γιά τή βελτίωση τής περιβαλλοντικής συμπεριφοράς του ελληνικού πλοίου, τότε θά έχουν γιά μία άκόμη φορά δικαιωθεί οί στόχοι καί τά όράματα τών Ιδρυτών της τό 1982.

Τό πρόγραμμα INDEX ήδη παρουσιάζεται από τόν 'Οκτώβριο 1990 στό Σεμινάρια τής HELMEPA στόν Πειραιά

καί οί άξιωματικοί του Λ.Σ. καί του Υ.Ε.Ν. έχουν επίσης εκφράσει τήν έπιθυμία τους νά άποκτήσουν τό πρόγραμμα αυτό.

"Όλα τά παραπάνω άποδεικνύουν τήν ευαισθησία ενός κομματιού τής 'Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας γιά τήν άνάγκη περιορισμού τής ρύπανσης πού τά πλοία μπορούν νά προκαλέσουν μέ τή λειτουργία τους.

Καί στήν ξηρά τί γίνεται; Θά έπρεπε νά είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη ή θέση τής 'Ελληνικής Πολιτείας στό θέμα τών Σταθμών 'Υποδοχής, άφού είναι παραδοσιακά ή Ισχυρότερη ναυτιλιακή χώρα στή λεκάνη τής Μεσογείου.

Οί "Ελληνες ναυτιλλόμενοι, πού καλούνται όπως όλοι νά έφαρμόσουν τή διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία στίς θαλάσσιες περιοχές τής Γής όπου ταξιδεύουν, εύλογα διερωτώνται γιά τό τί γίνεται στή δική μας περιοχή. Στήν καθημερινά έντονα ρυπαίνόμενη Μεσόγειο Θάλασσα. Στό μεταξύ άπ' τήν άλλη πλευρά, οί στεριανοί συνεχίζουν νά θεωρούν υπεύθυνη τή ναυτιλία γιά τή ρύπανση τών άκτών, οί διεθνείς οργανισμοί πιέζουν τίς Κυβερνήσεις, ή ναυτιλιακή νομοθεσία αυξάνει τίς απαιτήσεις της, καί έτσι ή ζωή... συνεχίζεται.

'Η HELMEPA, συνεργαζόμενη μέ τήν ΕΟΚ στό Κοινοτικό Πρόγραμμα MEDSPA πού χρηματοδοτείται έξ ήμισείας, έχει αναλάβει γιά τήν Ζεττα 1991-93 ειδική δραστηριότητα γιά τήν προστασία τής Μεσογείου. 'Η κοινή προσπάθεια ξεκίνησε μέ τήν Παν-Μεσογειακή Συνάντηση πού όργανώθηκε στήν 'Αθήνα από τήν HELMEPA καί τήν ΕΟΚ τόν 'Ιούλιο 1989. Στόχος ήταν καί είναι νά επιτευχθεί ή ίδρυση όμόσπονδου δικτύου περιβαλλοντικών όργανώσεων στίς παράκτιες χώρες τής Μεσογείου καί μέσα άπ' αυτό νά ξεκινήσει μία όμοιογενής περιβαλλοντική ενημέρωση τών ανθρώπων πού ζούν στίς Μεσογειακές αυτές περιοχές.

Οί διαφορές, πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές καί άλλες πού υπάρχουν στή λεκάνη τής Μεσογείου δέν μπορούν έπ' άπειρον νά επιτρέπουν τή συνέχιση τής πορείας του Μεσογειακού Περιβάλλοντος πρός τήν καταστροφή του. Τουτο καταδείχθηκε στή συνάντηση εκείνη του 'Ιουνίου 1989, όταν ή ανθρώπινη άνησυχία ειδικών από τίς χώρες τής Β. 'Αφρικής ταυτίστηκε μέ εκείνη τών συναδέλφων τους από τίς Μεσογειακές Εύρωπαϊκές 'Ακτές.

'Η 'Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα

καί οι φορείς της έχουν σημαντικές δυνατότητες να βοηθήσουν για να επιτύχει αυτή η προσπάθεια. Από τις πρώτες επαφές διαπιστώθηκε η έμπιστοσύνη προς αυτήν την Έλληνική πρωτοβουλία για τη Μεσόγειο.

Βέβαια δεν μπορεί κανείς να πιστέψει, αλλά και δεν επικρατεί ή αυταπάτη, πως η HELMEPA θα κατορθώσει τό ανέφικτο. Αλλά, αν ξεκινήσει μία συνεργασία για αλληλοενημέρωση και ευαισθητοποίηση όλων όσων ζούμε στα παράλια της Μεσογείου για τους κοινούς κινδύνους που περιβαλλοντικά απειλούν εμάς και τα παιδιά μας, αναμφίβολα αυτό και μόνο θα αποτελέσει ένα θετικό βήμα. Η ενημέρωση των κοινωνιών και η ευαισθητοποίηση των ανθρώπων για τα προβλήματα της περιβαλλοντικής ρύπανσης και του βαθμού της συμμετοχής του καθενός μας, θα αφαιρέσει σταδιακά εκείνα τα εμπόδια που ανακόπτουν την πρόοδο. Οι μεμονωμένες προσπάθειες, ακόμη και αν είναι στη σωστή κατεύθυνση, δεν μπορούν να επιτύχουν τα ίδια αποτελέσματα μιας συντονισμένης και ευρύτερα αποδεκτής κοινής δραστηριότητας.

Στη χώρα μας η περιβαλλοντική ενημέρωσή μας ήταν κάτι τό άγνωστο πριν μερικά μόνο χρόνια. Ακόμη και τώρα, οι τελευταίες έρευνες που η HELMEPA έκανε μέσα σ' όλο τό 1990 απέδειξαν πως η άγνοια εξακολουθεί να υπάρχει, όπως επικρατεί και κάποιος δισταγμός να αναγνωρισθεί τό πρόβλημα σ' όλη του τη διάσταση. Στη Σύρο, για παράδειγμα, πολύ γρήγορα η διαχείριση των αστικών στερεών απορριμμάτων (σκουπίδια) θα φθάσει σ' αδιέξοδο. Και τό ίδιο πρόβλημα υπάρχει σε πολλές νησιωτικές περιοχές.

Φορείς της Τ. Αυτοδιοίκησης καταβάλλουν προσπάθειες για την εφαρμογή λύσεων σε περιβαλλοντικά προβλήματα αλλά, είτε έλλειψει πόρων, είτε λόγω ανταγωνισμού δυστυχώς σε προσωπικό επίπεδο, οι λύσεις αυτές δεν μπορούν εύκολα να εφαρμοσθούν. Η HELMEPA ξεκίνησε με τους μαθητές της Σύρου ένα πείραμα ανακύκλωσης αλουμινίου, που προχώρησε με αρκετή επιτυχία. Στη προσπάθεια αυτή αναμίχθηκε ενεργά και η Τ.Α. Αλλά τώρα που τελείωσε τό

πρόγραμμα αυτό στη Σύρο, πλανάται τό μόνιμο για την ελληνική πραγματικότητα έρώτημα, αν η προσπάθεια θα συνεχιστεί.

Τά αποτελέσματα της έρευνας στά πλαίσια του προγράμματος HELMEPA-MEDSPA για τό 1990 θα δοθούν μέσα στον Ιανουάριο στην Ε.Ο.Κ. Επίσης θα είναι στη διάθεση των φορέων της Ελληνικής Πολιτείας αλλά και ξένων οργανισμών με τους οποίους η HELMEPA συνεργάζεται. Υπάρχει η δυνατότητα φορείς της Τ.Α., χρησιμοποιώντας τά στοιχεία και συμπεράσματα αυτού του προγράμματος, να προχωρήσουν προς την κατεύθυνση της υποβολής επίσημων προτάσεων προς τά διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας. Προτάσεων όμως που θα στοχεύουν στην αντιμετώπιση τοπικών περιβαλλοντικών προβλημάτων με την εξασφάλιση κατάλληλης υποδομής.

Σε συσκέψεις που έγιναν τό 1990 η HELMEPA δέχθηκε προτάσεις για υποβοήθηση τοπικών έργων που είχαν στόχο την οργάνωση π.χ. ακτών κολύμβησης για να επιτευχθεί τουριστική ανάπτυξη ακτών και να βοηθήσει τά έσοδα της ή Τ.Α. από την έμπορικé εκμετάλλευσή τους. Αυτό για να δοθεί μία εικόνα της αντίληψης που δυστυχώς συχνά επικρατεί όσον αφορά τη συνδρομή κοινοτικών πόρων για «περιβαλλοντικά έργα».

Σ' όλες τις παράκτιες περιοχές της λεκάνης της Μεσογείου κατοικούν 130.000.000 κατοίκων που κάθε χρόνο αυξάνονται κατά ακόμη 100.000.000 τουριστών. Αστικά λύματα 90 παράκτιων μεγάλων πόλεων χωρίς κανένα βιολογικό καθαρισμό πέφτουν κάθε μέρα στη θάλασσα. Μόνο στη χώρα μας παράγονται 3.000.000 τόνοι αστικών απορριμμάτων (σκουπιδιών) τό χρόνο. Τό χαρτί που καταναλώνουμε και που τελικά χάνεται είναι 900.000.000 τόνοι σέ έτήσια βάση. Για την παραγωγή όμως ενός τόννου χαρτιού χρειάζονται 38-53 στρέμματα δάσους. Και για να είναι σαφέστερη ή εικόνα του κινδύνου, 300.000.000 τόνοι γόνιμου γεωργικού εδάφους χάνονται κάθε χρόνο στη Μεσόγειο λόγω διάβρωσης, πυρκαϊών και εγκατάλειψης.

Αν τά παραπάνω δεν είναι περι-

βαλλοντικοί κίνδυνοι για τόν ευρύτερο χώρο που ζούμε, τότε πιά είναι τό μέγεθος του πραγματικού κινδύνου; Κάθε χρόνο χύνονται στη Μεσόγειο 635.000 τόνοι πετρελαίου απ' όλες τις πηγές. Δηλαδή 17 φορές περισσότερο πετρέλαιο από αυτό που χρεώθηκε τό EXXON VALDEZ για την οικολογική καταστροφή στην Αλάσκα. Η έτήσια ναυτιλιακή πετρελαϊκή ρύπανση στη Μεσόγειο από τά περίπου 1.000 έμπορικά πλοία που κάθε μέρα πλέουν σ' αυτήν είναι περίπου 300.000 τόνοι.

Οι αριθμοί εκφράζουν την πραγματική εικόνα από μόνοι τους και ό καθένας μπορεί να βγάλει τά συμπεράσματά του. Και είναι γνωστά αυτά τά στοιχεία σ' όλους τους έπίσημους και υπεύθυνους φορείς σ' όλες τις Μεσογειακές χώρες. Είναι στοιχεία που εκδίδει ή UNEP αλλά και ή Αμερικανική Ακαδημία Επιστημών. Γύρω απ' αυτήν την εικόνα πολλές συσκέψεις και πολλά προγράμματα συζητούνται κάθε μέρα, αλλά ή κατάσταση δέ βελτιώνεται. Και ή ευθύνη μετατοπίζεται διαρκώς από τόν ένα στον άλλο και τελικά πολλοί την αποδίδουν στο πλοίο. Δηλαδή σ' αυτόν που άστυνομεύεται πολύ άσπερότερα από κάθε άλλον και που λόγω συνθηκών δεν μπορεί εύκολα να αντικρούσει την κατηγορία.

Ίσως κάποτε ή έφευριστικότητα και τό πρακτικό πνεύμα της Ναυτιλίας να βρεί τη λύση για την άφύπνιση που απαιτείται και για τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων πριν είναι πολύ άργά. Ίσως να έπαληθευθεί και σ' αυτήν την περίπτωση ή φράση του Ξενοφώνος «έκ της θαλάσσης άπασα ήμίν ήρηται σωτηρία».

Τό 1991 ξεκίνησε σέ μία βαρεία άτμόσφαιρα όπως αναμένονται οι έξι έξις στη Μ. Ανατολή και δεν θά ήταν ίσως σκόπιμο οι γραμμές αυτές να προσθέσουν ακόμη πιά δυσάρεστες σκέψεις. Όμως τό περιβαλλοντικό πρόβλημα είναι αποτέλεσμα ανθρώπινης άδυναμίας που αν δεν έλεγχθεί έγκαιρα τά αποτελέσματα δεν θά ναι καλά. Και δυστυχώς όλες οι ανθρώπινες πράξεις περικλείουν ένα ποσοστό αυτοκαταστροφικής διάθεσης.

Ας ευχηθούμε λοιπόν τώρα να επικρατήσει ή ειρήνη ώστε να μάς επιτρέψει να διορθώσουμε ό,τι μπορούμε, για να εξασφαλίσουμε ανθρώπινη ζωή σ' αυτούς που θά μάς διαδεχθούν στον ταλαιπωρημένο μας αλλά και μοναδικό πλανήτη Γή.

ΔΗΜ. ΜΗΤΣΑΤΣΟΣ

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

Τ Ο Π Ρ Ο Β Λ Η Μ Α

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Πολλά γράφονται και ακόμη περισσότερα λέγονται στις ημέρες μας περί των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία (ΕΕΝ). Και οι γράφων είναι ασφαλώς ο τελευταίος που θα αμφισβητήσει την ύπαρξη και τη σοβαρότητά τους. Έν τούτοις, όσο και αν τα εν λόγω προβλήματα είναι δυνατό να αξιολογηθούν ως μείζονα ή ελάσσονα, όσο και αν διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τη φύση και τη μορφή τους, ένα είναι για τόν γράφοντα βέβαιο:

«Ότι, ακολουθώντας μία από τις προσφιλείς μεθόδους της κλασικής ελληνικής σκέψης, είναι δυνατόν να ενσωματωθούν και να συστήσουν τό ένα, μεγάλο και, κατά κάποιο τρόπο, μοναδικό πρόβλημα. Την άρνηση ή την αδυναμία μας, είτε σαν έθνικό σύνολο είτε σαν επί μέρους κοινωνικές ομάδες, να αντιληφθούμε και να δεχθούμε τό πραγματικό νόημα της Ναυτιλίας μας, τη φύση και τη θέση της τόσο στον έθνικό όσο και στον παγκόσμιο χώρο.

Είναι πράγματα που τόσο ο γράφων όσο και άλλοι έχουν επανειλημμένως τονίσει σε διάφορες ευκαιρίες, ο καθένας ασφαλώς με τον τρόπο του. Δέν θά αφήσω όμως την ευκαιρία μιας επανάληψης σ' αυτό τό πανηγυρικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών», όπου μπορώ από τώρα να μαντέψω πόσα και πόσα προβλήματα θά θιγούν από ένα μεγάλο αριθμό καταξιωμένων μελετητών των ναυτιλιακών μας πραγμάτων — και επίσης των χειλέων (ή, μάλλον, γραφίδων) περιλαμβανομένων.

Πράγματι, ή άπροθυμία ή και ή αδυναμία έπαρκούς σύλληψης των παραμέτρων που συνιστούν τό «φαινόμενο» (διότι σαφώς περί φαινομένου πρόκειται) που λέγεται ΕΕΝ οδήγησαν μεγάλο μέρος του λαού μας σε πλήρη άγνοια ενώ, αντίθετως, επί μέρους έρμηνείες που, ήθελημένα, ή μή, άγνωστώς σειρά ούσιωδών δεδομένων έφεραν σε τελικά συμπεράσματα που, για τό μελετητή του θέματος, βρίσκονται σε προφανή διάσταση με την αλήθεια, μή δυνάμενα ως εκ τούτου να χρησιμεύσουν σά βάση για σχεδιασμό και δράση.

Δέ νομίζω ότι ο χώρος και ή περι-



σταση εύνοούν την πλήρη ανάπτυξη των επιχειρημάτων που στηρίζουν την παραπάνω πρόταση. Πρός άποφυγή όμως εύκολου αντίλογου που θά έσπευδε νά τη χαρακτηρίσει άβάσιμη, σκόπιμο είναι, νομίζω, νά παραθέσω όλίγα τινα, σταχυολογήματα μάλλον, που αναφέρονται στις πιό βασικές πτυχές του θέματος.

Θά άρχισω από τη γνωστή θέση ότι «ή σύγχρονη ΕΕΝ γεννήθηκε, άνδρώθηκε και έμεγαλούργησε παλεύοντας ένάντια σε μύριους έχθρους της, αντιπάλους, ανταγωνιστές από τις τάξεις του παγκόσμιου «κατεστημένου», που έκανε και εξακολουθεί ακόμη νά κάνει τό πάλν για νά την καταστρέψει». Μέ όλο τό σεβασμό προς τους κόπους και τις άγωνίες των Έλλήνων караβοκύρηδων έδώ και μερικές γενιές, όμολογώ αδυναμία στό νά έννοήσω πώς τά παγκόσμια «κατεστημένα» (έδώ προφανώς ύπονοούνται οι μεγάλες οικονομικές δυνάμεις — κράτη ή μή — της Δύσεως και, στά πιό πρόσφατα χρόνια ίσως, της Άνατολής) απέβλεψαν και ακόμη αποβλέπουν στην καταστροφή της Ναυτιλίας μας όταν αυτά άκριβώς και σχεδόν μόνον αυτά μάς πούλησαν τά βαπόρια τους ή ναυπήγησαν για λογαριασμό μας, μάς έκαναν πιστώσεις, μάς ναύλωσαν, ασφάλισαν, μάς εκάλυψαν τεχνικώς και νομικώς, όταν, κοντολογής, άπετέλεσαν τό γεννήτορα και τό λόγο ύπάρξεως της ΕΕΝ, μιας ναυτιλίας που ελάχιστα ή ούδόλως στηρίζεται σε έθνικές μεταφορές. Πολύ φοβούμαι ότι, πέρα ά-

πό τό νά καλλιεργεί μία επικίνδυνη αὐταρέσκεια, ή θέση αυτή τείνει νά στηρίξει μιάν υπό εύρεία έννοια «ίδεολογία», άκομμάτιστη μέν, πλήν αποβλέπουσα σε έξωπραγματική διόγκωση των άρετών και των δυνάμεων του Έθνους, και, σαν τέτοια, όλως άκατάλληλη σά βάση διατύπωσης και επίλυσης των άναφυομένων προβλημάτων.

Μία παραλλαγή της παραπάνω «θέσης» είναι ή αντίληψη ότι μόνον ο Έφοπλισμός έπαιξε σημαντικό ρόλο στην όλη άνέλιξη της ΕΕΝ. Η παραλλαγή αυτή προφανώς άγνοεί ή (ήθελημένα ή μή) μειώνει τη σημασία του ναυτεργατικού παράγοντος, τόν όποιο θέλει νά τοποθετεί σε ρόλο ούσιαστικά παθητικό, χωρίς ίδιο δυναμισμό και ίκανότητες. Σέ αντίκρουση, άς θυμηθούμε μόνο ότι ο κύριος όγκος του Έλληνικού Έφοπλισμού ξεπήδησε από τις τάξεις των Ναυτιλλομένων, που ήταν και ίσως εξακολουθεί νά είναι ή κύρια πηγή ανανέωσης της Πλοιοκτησίας. Και ότι, ακόμη, ο ναυτεργάτης άπετέλεσε τη γενεσιουργό αίτία της δημιουργίας της σύγχρονης ΕΕΝ και τό βασικό κρίκο της ελληνικότητάς της, όπως πολύ σύντομα θά άναπτύξω στη συνέχεια.

Η εκ διαμέτρου αντίθετη άποψη, εκείνη που συχνά διατυπώνουν εκπρόσωποι του ναυτεργατικού κόσμου, ιδίως έξ εκείνων που ύπάρχουν χάρις και ένεργοούν κάτω από την αὐστηρή καθοδήγηση κομματικών μηχανισμών, συνίσταται στην άποκλειστική προβολή του Έλληνα Ναυτιλλομένου σά μοναδικού δημιουργού της ΕΕΝ. Η ίδια άποψη συνήθως θέλει τόν πλοιοκτήτη κάτι σαν άνθρωπόμορφο τέρας, πλάσμα άδηφάγο που κινεί άποκλειστικώς «σαπιοκάραβα» τά όποια και συνεχώς βουλιάζει πνίγοντας τόν κόσμο, που εκμεταλλεύεται τόν έργάτη και — κυρίως — κερδίζει πολλά, πάρα πολλά χρήματα, άνεξάρτητα από τό άν βρισκόμαστε σε κρίση ή boom!

Έδώ θά μου έπιτραπεί νά μήν καταδεχθώ καν νά παραθέσω άντεπειρήματα, θά σημειώσω όμως, όχι χωρίς θλίψη και άνησυχία, ότι αυτή ή άποψη, έστω κάπως διαφοροποιημένη και με μειωμένη ένταση, φαίνεται ότι διακατέχει μεγάλο μέρος του Έλληνικού λαού αλλά και μερίδα του δημοσιο-

γραφικού κόσμου πού, από άγνοια, εμπάθεια ή σκοπιμότητα, ένστερνίζε-ται καί διαδίδει τέτοιες ιδέες, μέ άμεσο αποτέλεσμα τήν παραπληροφόρηση του εύρέως άναγνωστικού κοινού, πράγμα κοινωνικά άδικο καί έθνικά επικίνδυνο.

Καί ένώ αυτή είναι ή κατάσταση μέ τή μεγάλη πλειονότητα του Λαού, ή έπίσημη έκφρασή του, τό Κράτος, διά των έκάστοτε Κυβερνήσεων, άδυνατεί νά συλλάβει τό φαινόμενο στήν πληρότητά του καί, φυσικά, νά τό τοποθετήσει άρμονικά στόν έθνικό χώρο. Δέ μπορεί έτσι νά κατανοήσει τήν «παγκοσμιότητα» του, νά τό ιδεί καί νά τό αντιμετώπισει σάν έθνική οικονομική έκφανση έκτεινόμενη πέραν των έθνικών συνόρων καί, επομένως, πέραν τής δυνατότητας του έξαναγκασμού πού, σάν «έξουσία», έχει συνηθίσει νά επιβάλλει. Από μία ματιά στήν κατά τόν τρόπο αυτό «δυναστευομένη» επιβατηγό άκτοπλοία, τό παιχνίδι πού χρόνια τώρα παίζεται μέ τίς λεγόμενες «άδειες σκοπιμότητας», τίς διακρίσεις, άπαγορεύσεις, δάνεια, έπιδότησεις, άνακλησεις αποφάσεων, πείσματα, μικροπολιτική, αυθαιρεσίες, κλπ., άς φαντασθούμε τί περίμενε τήν ποντοπόρο ναυτιλία μας, άν βρισκόταν σέ άμεση έξάρτηση από τό Κράτος!

Μία άκόμη πεπλανημένη ιδέα είναι εκείνη πού θέλει νά βλέπει τήν EEN σέ μία συνεχή Ιστορική παρουσία στόν έλληνικό χώρο, από των άρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τίς ήμέρες μας. Κατά κάποια άκατανόητη προκρούστεια μέθοδο, οι Άθηναϊκές τριήρεις, τά Βυζαντινά μπάρκα καί ο σύγχρονος έμπορικός μας στόλος δίνουν τά χέρια σέ μία ιδεατή όσο καί άνυπόστατη Ιστορική άλυσίδα καί άμωσ! Η Ιστορική αλήθεια είναι ότι ο Έλλαδικός χώρος έζησε επί μεγάλα χρονικά διαστήματα χωρίς ναυτιλία, σέ μεγάλα Ιστορικά διαλείμματα, τό τελευταίο των όποιων πρακτικά λήγει μόλις στά 1738, όταν αγοράζεται τό πρώτο μεγάλο καράβι καί προστίθεται σέ ένα «στόλο» του όποιου τό μεγαλύτερο μέχρι τότε πλοίο ήταν μόλις 15 έτών! Όπως κάθε τι άναληθές, είναι καί τοίτο επικίνδυνο διότι προκαλεί έφησυχασμό ά-

φοϋ, έμμεσα αλλά άσφαλώς, καλλιεργεί τήν ιδέα ότι, έτσι κι αλλιώς, ή ύπαρξη τής EEN δέν άπειλείται σάν Ιστορικά αυτόνοχη!

Συχνά άγανακτούμε διότι μέρος του έλληνόκτητου έμπορικού στόλου βρίσκεται κάτω από ξένες σημαίες. Καί άγνοούμε ότι, Ιστορικά, πάντοτε ή Ναυτιλία κατέφευγε εκεί όπου μπορούσε άσφαλέστερα καί καλύτερα νά ζήσει καί νά άναπτυχθεί. Όταν βλέπουμε βαπόρι νά εγκαταλείπει τήν Κυανόλευκο, άς μή ψάχνουμε γιά τό λάθος του πλοιοκτήτη.

Γιά τά δικά μας λάθη νά ψάχνουμε πού τό έδιωξαν. Καί, έν τέλει, όσο επιθυμητό άν είναι σέ όλα τά έλληνόκτητα πλοία νά κυματίζει ή Έλληνική σημαία, τό πρόβλημα δέν είναι αυτό, αλλά τό πώς λυσιτελέστερα θά συνδέσουμε τό πλοίο, όπου κι άν βρίσκεται, μέ τήν Ελλάδα, τόν Έλληνα Ναυτικό, μέ τό NAT, τή διαχείριση από τήν Ελλάδα, τήν άγοραπωλησία, τή ναύλωση, τά έφόδια, κοντολογής, μέ τήν Έλληνική Οικονομία, γιά νά του προσφέρουμε έμείς τίς ύπηρεσίες πού έκ των πραγμάτων μπορούμε καί πού χρειάζεται καί νά άντλήσουμε από αυτό όποιο όφελος είναι δυνατό καί θεμιτό νά άντλήσουμε, χωρίς νά τό βλάψουμε.

Καί έδώ άκριβώς αισθάνομαι τήν άνάγκη νά συγκεφαλαιώσω, νά ύπενθυμίσω τή δική μου θέση, όσο πιό σύντομα καί γλαφυρά μπορώ:

Πιστεύω λοιπόν, ότι ή EEN είναι δημιουργήμα του διεθνούς οικονομικού συστήματος, προϊόν έπιλογής των δυτικών οικονομικών κέντρων, έπιλογής πού στηρίχθηκε στήν όρθή αξιολόγηση ένών Έλληνικών άρετών, όπως: 1) Η πλούσια ναυτική παράδοση, 2) τό Έλληνικό επιχειρηματικό πνεύμα, τό «δαιμόνιον», 3) Η μεγάλη προσφορά αξίων καί σχετικά φθηνών ναυτεργατών όλων των βαθμίδων.

Άς μήν πάει ο νοϋς σέ μυστικά συμβούλια καί «σκοτεινούς» κύκλους. Η «έπιλογή» πού άνέφερα είναι μέρος των αυτόματων μηχανισμών τής διεθνούς αγοράς πού άκούει σέ ιδιαίτερους φυσικούς νόμους. Οι ίδιοι μηχανισμοί άνέθεσαν στήν EEN άυστηρά συγκεκριμένο ρόλο. Εκείνου του με-

ταφορέως πρώτων ύλών καί, γενικώς, άκατεργάστων προϊόντων μεγάλου όγκου ή βάρους καί σχετικά χαμηλής αξίας στά όποια μεταγενεστέρως προσετέθη καί τό πετρέλαιο. Οι λίγες παρεκκλίσεις επιβεβαιώνουν μάλλον παρά άμφισβητούν τόν κανόνα.

Αυτά πρό δεκαετιών... Στίς ήμέρες μας άσφαλώς κάτι έχει αλλάξει. Η Ελλάδα δέν είναι πιά ή φτωχή εκείνη χώρα των άρχών του αιώνα ούτε, έστω, τής άμέσως μεταπολεμικής περιόδου. Όπως καί άν ήχει αυτό κάτω από τή σημερινή «κρίση των έλλειμμάτων του δημοσίου τομέως», τό βιωτικό επίπεδο έχει άνέλθει σημαντικά καί δέν ύπάρχει πιά άθρόα προσφορά φθηνών ναυτεργατών. Υπό μίαν έννοια, δέν ύπάρχει καν προσφορά...

Κάτι πρέπει, επομένως, νά αλλάξει καί στήν πολιτική μας, τή ναυτιλιακή έννοιά. Καί χωρίς αυτή νά είναι ή κατάλληλη στιγμή γιά άνάπτυξη του θέματος, προσωπικά πιστεύω ότι ή ύπάρχουσα προσφορά μόλις πού θά έκάλυπτε πλήρως τίς έσωτερικές μεταφορές (κυρίως επιβατηγό ναυτιλία) καί τίς άνάγκες σέ αξιωματικούς μόνον τής ποντοπόρου ναυτιλίας. Καί αυτό μέ όρισμένες προϋποθέσεις — κίνητρα, όπως ή προσαρμογή τής συνθέσεως στίς νέες συνθήκες καί ή όργάνωση τής ναυτικής εκπαίδευσης σέ συνδυασμό μέ σειρά εύεργετικών γιά τούς ναυτικούς μέτρων, πού, μεταξύ άλλων, νά επιτρέπουν μία σχετικώς ένωρίς έξοδο από τό ναυτικό έπάγγελμα, μέ άντίστοιχη προσφορά έργασίας σέ κατάλληλες θέσεις του δημοσίου ή καί ιδιωτικού τομέα.

Σκοπός όμως του παρόντος άρθρου δέν είναι νά υποδείξει συγκεκριμένες λύσεις σέ είδικά ναυτιλιακά θέματα αλλά, γιά μία άκόμα φορά, νά θυμίσει τήν άνάγκη μιάς θεωρητικής έπεξεργασίας πού θά όδηγούσε στήν κατανόηση τής ούσίας των προβλημάτων, μακριά από πολιτικολογίες, στείρο φανατισμό, συντεχνιακές σκοπιμότητες καί ώραιολογίες. Άν κάτι τέτοιο γινόταν πραγματικότητα, δέν θά λύνονταν τά προβλήματα. Άπλως, δέν θά ύπήρχαν προβλήματα...

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΟΣΑ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΚΛΗΦΘΟΥΝ ΣΕ ΚΑΜΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΑΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΝΑ ΣΥΝΟΨΙΣΘΟΥΝ ΟΛΑ ΕΚΕΙΝΑ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ ΤΩΝ ΕΠΩΝΥΜΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΦΟΡΑ ΜΑΣ ΕΚΑΝΑΝ ΤΗΝ ΤΙΜΗ ΝΑ ΕΚΦΡΑΣΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΤΗΛΕΣ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΕΩΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ, ΤΟΥΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΥΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΓΩΝΙΕΣ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ 'ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΒΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΓΡΑΦΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΔΙΑΛΕΙΠΤΗ ΕΠΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΔΕ ΣΥΜΠΤΩΣΗ ΑΝ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ Η ΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΠΙΠΤΟΥΝ ΜΕ ΑΝΑΛΟΓΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΕΩΣ.

Η ΠΡΟΣΟΧΗ ΘΛΩΝ ΕΙΝΑΙ ΣΤΡΑΜΜΕΝΗ ΤΙΣ ΗΜΕΡΕΣ ΑΥΤΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΘΠΟΥ ΟΙ ΑΝΤΙΠΑΛΟΙ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΔΑΚΤΥΛΟ ΣΤΗ ΣΚΑΝΔΑΛΗ ΚΑΘΩΣ ΕΚΠΝΕΕΙ Η ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΤΟ 'ΙΡΑΚ ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΑΠΟ ΤΟ ΚΟΥΒΕΪΤ. ΤΟ ΥΕΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΕΝ ΘΨΕΙ ΠΙΘΑΝΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΣΚΟ, ΘΠΩΣ ΔΗΛΩΣΕ Ο 'ΥΠΟΥΡΓΟΣ Κ. 'ΑΡΙΣΤ. ΠΑΥΛΙΔΗΣ, Ο ΘΠΟΙΟΣ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ ΜΕ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΩΣ ΕΠΕΪΓΟΝ ΣΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΩΣΕΙΣ ΖΗΤΗΣΕ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΘΕΙ ΤΟ 'ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ (ΜΕ 'ΕΛΛΗΝΙΚΗ Η ΆΛΛΕΣ ΣΗΜΑΪΕΣ) ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ, ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΗΣ 'ΑΚΑΜΠΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ Η ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΟΥΝ Η ΝΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΘΟΥΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΥΤΕΣ — ΚΑΛΗ Η ΚΙΝΗΣΗ ΑΥΤΗ ΔΕΔΟΜΕΝΟΥ ΘΤΙ ΜΟΝΟΝ ΕΤΣΙ ΘΑ ΚΑΤΑΣΤΕΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΝΑ ΠΑΡΑΣΧΕΘΕΙ ΒΟΗΘΕΙΑ, ΑΝ ΒΕΒΑΙΩΣ ΧΡΕΙΑΣΘΕΙ.

ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟ ΘΤΙ ΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΣΤΕΝΑ ΚΑΙ Θ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΥΠΗΡΞΑΝ ΗΔΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΥΠΑΡΞΟΥΝ ΕΑΝ ΤΕΛΙΚΑ ΔΕΝ ΕΠΙΚΡΑΤΗΣΕΙ Η ΣΥΝΕΣΗ ΚΑΙ Η ΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΞΕΣΠΑΣΟΥΝ ΟΙ ΑΝΕΜΟΙ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ. 'ΗΔΗ ΟΙ ΛΟΨΔΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΕΡΑΣΜΕΝΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΘΤΙ ΘΑ ΕΠΙΒΑΛ-

ΛΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΨΞΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΟΚΨΡΙΑΚΑ, ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΞΕΣΠΑΣΕΙ ΠΟΛΕΜΟΣ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ.

Ο ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΩΝ ΛΟΨΔΣ Κ. 'ΑΛΑΝ ΛΟΡΝΤ ΔΗΛΩΣΕ ΣΕ ΣΥΝΕΝΤΕΨΞΗ ΤΨΠΟΥ ΘΤΙ Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΟ ΛΟΝΔΨΝ ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ, ΚΑΙ ΤΙΣ ΚΨΡΙΑΚΕΣ ΓΙΑ ΠΕΛΑΤΕΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΕΠΙΘΥΜΟΥΝ ΝΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥΣ ΚΑΛΨΨΗ. ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΘΑ ΑΨΞΗΘΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ, ΕΪΠΕ, ΕΑΝ ΚΤΨΠΗΘΟΥΝ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΪΗΣΕ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΨΝΔΥΝΟ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΕΝΑΝΤΨΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

ΠΑΓΩΣΕ ΚΨΡΙΟΛΕΚΤΙΚΑ, Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΑ ΘΣΑ ΙΔΙΑΪΤΕΡΑ ΔΨΣΑΡΕΣΤΑ ΣΥΝΕΒΗΣΑΝ ΤΙΣ ΤΕΛΕΨΤΑΪΕΣ ΗΜΕΡΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΚΑΙ ΤΑ ΘΠΟΙΑ ΒΕΒΑΪΩΣ ΔΕΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟ ΚΛΪΜΑ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΨΛΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΨΣΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΨΦΕΛΗΣΟΥΝ ΤΗ ΧΨΩΡΑ. ΓΪ ΑΥΤΟ ΚΑΙ Η ΕΨΧΗ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΝΟΥΝ ΟΙ ΕΧΕΨΦΡΟΝΕΣ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΒΡΕΘΟΥΝ ΟΙ ΛΨΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΝΑ ΠΕΣΕΙ Θ ΤΟΝΟΣ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΑΝΕΛΘΕΙ Η ΗΡΕΜΙΑ ΚΑΙ Η ΝΗΦΑΛΙΟΤΗΤΑ.

ΕΠΕΙΔΗ ΚΑΘΕ ΤΟΣΟ ΜΑΣ ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΔΪΕΨΚΡΙΝΪΣΕΙΣ, ΕΠΑΝΕΡΧΟΜΑΣΤΕ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΔΪΑ ΤΟΥ ΝΑΤ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΪΩΝ ΤΑ ΘΠΟΙΑ ΓΙΑ ΠΟΛΛΟΥΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ — ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΑΡΟΝ — ΝΑ ΨΨΨΟΥΝ ΤΗΝ 'ΕΛΛΗΝΙΚΗ. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΑΥΤΟ, ΤΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΘΠΟΙΑΣ ΔΕΝ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΑΝΤΙΛΗΦΘΟΥΝ (Η, ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΩΣ, ΚΑΝΟΥΝ ΠΨΣ ΔΕΝ ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ) ΜΕΡΙΚΟΪ ΠΑΡΑΣΨΡΟΝΤΑΣ ΣΕ ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΚΑΛΟΠΡΟΑΪΡΕΤΟΥΣ ΑΝΘΡΨΠΟΥΣ, ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΟ ΝΑΤ ΘΚΤΨ 'ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΠΛΟΪΟ — ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, ΨΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΑΝΘΨΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, Α', Β' ΚΑΙ Γ' ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΟΚΪΜΩΝ ΤΗΣ ΓΕΨΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ — ΨΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΨΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΪΑΣ (ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΠΩΝΟΜΑΣΘΕΙ «ΕΪΣΦΟΡΑ») ΤΟΥ Ν. 29/75 ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΪΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΤΗΣ ΕΞΟΜΟΪΨΣΗΣ ΤΩΝ ΕΪΣΦΟΡΩΝ ΨΠΕΡ ΤΟΥ ΝΑΤ ΚΑΙ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΤΑΜΕΪΩΝ ΚΑΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΤΪΣΤΟΙΧΕΣ ΕΪΣΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΪΩΝ

ΜΕ 'ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΪΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΨΠΟΛΟΓΪΣΜΟΥ ΤΗΣ ΨΠΗΡΕΣΪΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΪΑ ΑΥΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΪΠΛΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΤΥΧΪΩΝ, ΓΙΑ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΜΕ, ΕΠΪ ΤΕΛΟΥΣ, ΝΑ ΤΪΜΩΡΟΨΜΕ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ ΠΟΥ ΕΛΛΕΪΨΕΙ ΕΠΑΡΚΩΝ ΠΛΟΪΩΝ ΜΕ 'ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΪΑ ΑΝΑΓΚΑΖΟΝΤΑΙ ΝΑ ΕΡΓΑΣΘΟΥΝ ΣΕ ΠΛΟΪΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΪΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΚΑΜΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΟ ΝΑΤ ΚΑΙ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΧΑΝΟΥΝ ΤΗΝ ΨΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥΣ ΑΥΤΗ ΔΕΔΟΜΕΝΟΥ ΘΤΙ ΚΑΙ ΑΝ ΑΚΟΜΗ ΤΗΝ ΕΞΑΓΟΡΑΣΟΥΝ ΜΕ ΠΡΟΣΑΨΞΗΜΕΝΕΣ ΕΪΣΦΟΡΕΣ ΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΨΠ' ΘΨΕΙ ΜΟΝΟΝ ΓΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ.

ΜΕ ΤΗΝ ΨΠΟΔΕΙΚΝΨΟΜΕΝΗ ΡΨΘΜΪΣΗ ΔΕΝ ΘΑ ΨΦΕΛΗΘΟΥΝ ΜΟΝΟΝ ΤΟ ΝΑΤ, ΤΑ ΑΛΛΑ ΤΑΜΕΪΑ ΚΑΙ ΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΪ ΠΡΟΣ ΤΑ ΘΠΟΙΑ ΘΑ ΑΡΧΪΣΕΙ ΝΑ ΕΪΣΡΕΕΙ ΖΕΣΤΟ ΧΡΪΜΑ ΣΕ ΜΙΑ ΤΟΣΟ ΔΨΣΚΟΛΗ ΕΠΟΧΗ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ 'ΕΚΠΑΙΔΕΨΣΕΩΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΕΣ 'ΕΝΨΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΑΪΡΝΟΥΝ ΚΑΠΟΪΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΪΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΝΕ ΚΑΙ ΕΠΪ ΠΛΕΟΝ ΘΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΙΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΨΣΕΩΣ ΠΛΟΪΑ ΤΑ ΘΠΟΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΕΠΑΪΡΝΑΝ — ΚΑΙ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΑΚΟΜΗ ΝΑ ΠΑΪΡΝΟΥΝ — ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΙΔΕΙΑ ΤΩΝ ΘΠΟΪΩΝ ΟΨΔΕΝ Η ΕΛΑΧΪΣΤΑ ΕΧΟΥΝ ΕΪΣΦΕΡΕΙ.

'ΥΠΕΝΘΨΜΪΖΟΜΕ ΘΤΙ Θ ΠΡΨΩΝ 'ΥΠΟΥΡΓΟΣ 'ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΪΚΟΝΟΜΪΑΣ — ΚΑΙ ΝΨΝ ΠΑΙΔΕΪΑΣ — Κ. ΓΕΨΡΓ. ΣΨΦΛΪΔΣ ΕΪΧΕ ΠΕΪ, ΠΡΙΝ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ ΑΠΟ ΤΟ 'ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΪΚΟΝΟΜΪΑΣ, ΘΤΙ Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ΘΑ ΕΠΑΪΡΝΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΤΗΣ ΨΛΟΠΟΪΗΣΕΩΣ ΑΦΟΨ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΣ ΓΪΝΟΝΤΑΝ ΕΚΤΪΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΕΪΧΑΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΨΣΗ ΠΛΟΪΩΝ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΪΟ (ΣΨΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΜΕΪΨΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΪΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΪΩΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΧΨΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ).

ΛΕΓΕΤΑΙ — ΘΡΚΟ ΒΕΒΑΪΩΣ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΨΜΕ ΝΑ ΠΑΡΟΨΜΕ — ΘΤΙ ΣΤΗ ΡΨΘΜΪΣΗ ΑΥΤΗ ΠΟΥ ΘΑ ΦΕΡΕΙ ΚΑΤΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ ΤΑ ΠΛΟΪΑ ΣΤΟ ΝΑΤ ΑΝΤΪΤΪΘΕΝΤΑΙ ΘΡΙΣΜΕΝΟΙ ΣΤΟ ΥΕΝ ΟΙ ΘΠΟΪΟΙ «ΦΟΒΟΨΝΤΑΙ» ΘΤΙ ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕΙ ΣΑΝ ΑΝΤΪΚΪΝΗΤΡΟ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΠΡΟΣΕΛΚΨΣΕΩΣ ΠΛΟΪΩΝ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΪΟ ΑΓΝΩΩΝΤΑΣ ΕΤΣΙ ΠΡΟΚΛΗΤΙΚΑ ΤΟ ΠΡΟΨΦΑΤΟ ΠΡΟΗΓΟΨΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΪΣΤΡΟΦΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΪΩΝ ΜΕΨΩ ΤΟΥ ΝΑΤ — ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗ ΓΪΓΑΝΤΨΨΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΪΟΥ ΤΑ ΠΕΡΙΣΨΟΤΕΡΑ ΠΛΟΪΑ ΕΪΧΑΝ ΑΣΦΑΛΪΣΕΙ ΤΑ ΠΛΗΡΨΜΑΤΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΝΑΤ ΚΑΙ ΘΤΑΝ

ἀποκαταστάθηκε πλήρως ή έμπιστοσύνη καί ύπήρξαν καί οί επιβαλλόμενες ρυθμίσεις τά πλοία εκείνα πέρασαν εύκολα καί χωρίς προβλήματα στό έθνικό νηολόγιο καί λησμονώντας εκείνο πού λέει ό λαός μας σέ παρόμοιες περιπτώσεις αλλά καί τόσο επίκαιρο σήμερα, ότι «ἀπό τό όλότελα, καλή εἶν' καί ή Παναγιώτανα».

Δέν εἶναι όμως μόνον οικονομικό τό όφελος πού θά προκύψει ἀπό τήν ύλοποίηση τής προτάσεως τών «Ναυτικών Χρονικών» — υπάρχουν καί άλλες παράμετροι πού δυστυχώς δέν κατόρθωσαν νά τίς ἀντιληφθοῦν εκείνοι πού έχουν ἀντιταχθεῖ στή ρύθμιση μέ τό έπιχείρημα ότι θά ἀποτελέσει έμπόδιο στήν προσέλκυση τών πλοίων στό έθνικό νηολόγιο, ενώ τό μέτρο θά λειτουργήσει — σέ εύλογο, βεβαίως, χρόνο — όσο τίποτε άλλο υπέρ τής προσπάθειας γιά τήν προσέλκυση όλων τών έλληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο, πού εἶναι άλλωστε καί ό μόνιμος καί έπίμονος στόχος τών «Ναυτικών Χρονικών».

ΕΝΤΟΝΟΣ προβληματισμός επικρατεῖ στήν Ἀκτή Μιαούλη αλλά καί στό Λονδίνο γύρω ἀπό τά θέματα πού έχουν ἀνακύψει ἀναφορικά μέ τήν έκλογή νέας διοικήσεως στήν Ἑνωσὴ Ἑλλήνων Ἑφοπλιστῶν. Ἡ επικρατοῦσα ἀντίληψη εἶναι ότι γιά τό θέμα κυρίως τής ύποδείξεως τοῦ προσώπου πού θά καταλάβει τή θέση τοῦ Προέδρου στή νέα διοίκηση πρέπει νά ἀκολουθεῖ ή παγία τακτική πού έχει έφαρμοσθεῖ μέ έπιτυχία μέχρι τώρα, λόγω δέ τών κρίσιμων προβλημάτων πού ἀντιμετωπίζει ή Ναυτιλία πρέπει νά ὑπάρξει στράτευση εκείνων πού δύνανται νά προσφέρουν τά περισσότερα. Ἀπό πάρα πολλούς πάντως, καί στήν Ἀκτή Μιαούλη, καί στό Λονδίνο, ύπογραμμίζεται ότι ή Ἑνωσὴ δέν εἶναι κανένα μαγαζάκι γιά νά μπορεῖ ό οίσοσδήποτε — όποιος καί ἂν εἶναι αὐτός — νά κάνει ό,τι θέλει έπειδή αὐτό ή εκείνο εξυπηρετεῖ τά προσωπικά του συμφέροντα ή καί τήν έγωπάθειά του. Ὅπως εἶναι γνωστό, οί ἀρχαιρεσίες γιά τήν έκλογή νέας διοικήσεως θά γίνουν στίς 6 Φεβρουαρίου, ἀκριβῶς μετά τή γενική συνέλευση τών μελῶν πού θά πραγματοποιηθεῖ τήν ἴδια μέρα.

Η ΣΤΥΓΕΡΗ δολοφονία τοῦ ἀρχιμηχανικοῦ τής εταιρίας Τσάκου Κων. Πετυχάκη ἀπό ἀξιωματικούς τής Βραζιλιανῆς ἀστυνομίας στό ἀεροδρόμιο τοῦ Ρίο έδειξε ἀκόμη μία πλευρά τής δύσκολης καί επικίνδυνης ζωῆς τών

ναυτικῶν μας οί όποιοι δέν έχουν νά ἀντιμετωπίσουν μόνον τά στοιχεῖα τής φύσεως όταν ταξιδεύουν, αλλά καί πλείστους άλλους κινδύνους σέ ἀέρα καί στεριά. Τί νά πρωτοθυμηθοῦμε, τούς ναυτικούς μας πού χάθηκαν σέ ἀεροπορικά δυστυχήματα, εκείνους πού σκοτώθηκαν σέ ἀεροπειρατείες, όσους δολοφονήθηκαν καί ληστεύθηκαν ἀπό κακοποιούς σέ διάφορα λιμάνια τοῦ κόσμου ή ἀκόμη καί ἀπό ἀστυνομικούς όπως ό ἀτυχος Πετυχάκης, εκείνους πού υπέκυψαν σέ λοιμώδεις ἀσθένειες ἀπό τίς όποιες προσβλήθηκαν σέ περιοχές όπου ένδημοῦν, όσους φυλακίσθηκαν καί βασανίσθηκαν ἀκόμη χωρίς νά φέρουν τήν παραμικρή ευθύνη καί ὑπαιτιότητα καί εκείνους πού κρατήθηκαν όμηροι ἐδῶ καί ἐκεῖ, όπως πρόσφατα στό Ἰράκ αὐτοί πού είχαν τήν ἀτυχία νά βρεθοῦν μέ τά πλοία τους στό Κουβέιτ κατά τήν εἰσβολή τών Ἰρακινῶν.

ΔΕΟΣ έχει προκαλέσει στή διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα καί κατ' ἀκολουθίαν καί στήν έλληνική ό ἀμερικανικός νέος νόμος - τέρας, όπως έχει ἀποκληθεῖ, γιά τήν προστασία ἀπό τή ρύπανση μέ πετρελαιοειδή πού δημιουργεῖ πλῆθος προβλημάτων καί ἀπειλεῖ νά τινάξει στόν ἀέρα ἀκόμη καί τίς ἱσχυρότερες ναυτιλιακές εταιρίες πού θά είχαν τήν ἀτυχία κάποιο πλοίο τους νά προκαλέσει ρύπανση στίς ἀκτές τών Ἑνωμένων Πολιτειῶν. Τά έρωτηματικά πού υπάρχουν καί ἀναζητοῦν ἀγωνιώδη ἀπάντηση εἶναι πῶς θά ἐφαρμοσθεῖ ή νέα αὐτή νομοθεσία καί σέ ποίό ὕψος θά φθάνουν τά ἀσφάλιστρα γιά τά πλοία πού θά προσεγγίζουν ἐφεξῆς στά ἀμερικανικά λιμάνια.

ΚΑΙ ΝΕΑ ΘΕΣΗ σέ διοικητικό συμβούλιο — αὐτή τή φορά έμπορικῆς εταιρίας — κατέλαβε ό κ. Στάθης Γουρδομιχάλης. Μετά τόν διορισμό του τόν Νοέμβριο στό Δ.Σ. τής Ὀλυμπιακῆς, διορισμό πού είχε προκαλέσει τήν ἀντίθεση πολλῶν ἀνθρώπων τής Ναυτιλίας διότι είχε γίνει γιά τή συμπλήρωση τοῦ Συμβουλίου μετά τήν παραίτηση όκτώ συμβούλων (μεταξύ τών όποίων περιλαμβανόταν καί ό κ. Νίκος Βερνίκος) γιά τίς ἀδιαφανείς διαδικασίες πού είχαν ἀκολουθηθεῖ στίς ἀγοραπωλησίες ἀεροσκαφῶν τής εταιρίας, ό κ. Γουρδομιχάλης ἀνακινώθηκε ότι ἐξελέγη Ἀντιπρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τής γνωστῆς εταιρίας Ἀδελφοί Λαμπρόπουλοι.

Οί ἀντιταχθέντες τότε στόν διορισμό τοῦ κ. Γουρδομιχάλη στό Δ.Σ. τής Ὀλυμπιακῆς ὑποστήριζαν ότι ἐφ' ό-

σον κατεῖχε τήν θέση τοῦ Προέδρου τής Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἑφοπλιστῶν ό κ. Γουρδομιχάλης δέν έπρεπε νά ἀποδεχθεῖ τόν διορισμό εκείνον, ἔστω καί ἂν δέν όφειλόταν στήν ιδιότητά του αὐτή, μόνον καί μόνον γιά νά ἀποφευχθοῦν οί συνυρμοί πού ήταν ένδεχόμενο νά ὑπάρξουν λόγω καί τοῦ θορύβου πού είχε δημιουργηθεῖ γύρω ἀπό τά θέματα καί τίς ὑποθέσεις τής Ὀλυμπιακῆς.

ΜΑΤΑΙΑ οί ναυτιλιακές έπιχειρήσεις περιμένουν τό ξεκαθάρισμα τών λογαριασμῶν τους μέ τό ΝΑΤ, τό όποιο όχλοῦν κάθε λίγο αλλά ἀπάντηση δέν παίρνουν, γιατί, ἀπλούστατα, δέν υπάρχουν γιά νά έπιστραφοῦν τά πιστωτικά ὑπόλοιπα πού προκύπτουν υπέρ τών ναυτιλιακῶν επιχειρήσεων. Καί σ' αὐτόν μόνον τόν λόγο πρέπει νά ἀναζητηθεῖ ή σημειομένη καθυστέρηση στήν ἐκκαθάριση τών ναυτολογίων καί τήν έκδοση τών οριστικῶν φύλλων ἐκκαθάρσεως.

Ἄν, λοιπόν, σᾶς χρωστάει τό ΝΑΤ μήν εύελπιστεῖτε ότι θά πάρετε τά χρήματα πού σᾶς όφείλονται ή ότι θά μπορέσετε νά τά συμψηφίσετε μέ τυχόν υπάρχουσες όφειλές σας καί τό καλύτερο πού έχετε νά κάνετε σέ μία τέτοια περίπτωση εἶναι νά σπεύσετε νά ἐξοφλήσετε τήν όφειλή σας

ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ έπισημάνουν τίς διαφορές πού υπάρχουν στά στοιχεῖα τοῦ Ὑπουργείου καί τίς στατιστικές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά τή δύναμη τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλου σπεύδουμε νά διευκρινίσουμε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» καταμετροῦν καί καταγράφουν τά πλοία ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου (φορτηγά, μικτά καί δεξαμενόπλοια) ἄνω τών 1.000 τόννων γκρός, ενώ ή Στατιστική Ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου συνυπολογίζει τά πλοία όλων τών κατηγοριῶν, δηλαδή καί τά έπιβατηγά, ἀλιευτικά, ρυμουλκά κλπ. ἄνω τών 100 τόννων γκρός.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ πού δίνει κάθε έβδομάδα στή δημοσιότητα τά σχετικά στοιχεῖα πρέπει νά ἀντιληφθεῖ ότι δέν μπορεῖς νά μιλάς γιά ἀνεργία όταν οί ἐμφανιζόμενοι σάν ἀνεργοί αποτελοῦν ποσοστό 1% τοῦ συνόλου τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καί οί περισσότεροι ἀπό αὐτούς ἀνήκουν στήν κατηγορία τοῦ λεγομένου ξενοδοχειακοῦ προσωπικοῦ τών έπιβατηγῶν πλοίων (ἀρχιθαλαμηπόλοι, θαλαμηπόλοι, ἐπίκουροι, ἀρχιμάγειροι, μάγειροι καί βοηθοί μαγείρων) τά όποια εἶναι «δεμένα» αὐτήν τήν ἐποχή.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

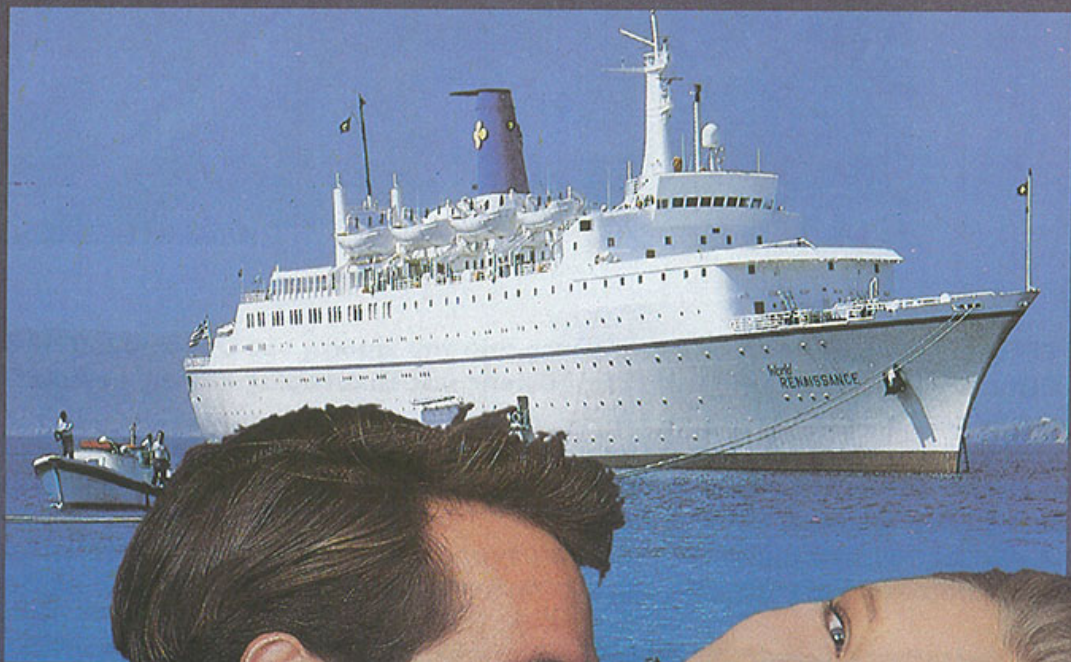
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

←EPIROTIKI LINES→

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302 212741 212575





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

— 1930 - 1990 —



Εξήντα χρόνια συμπληρώθηκαν φέτος από την ίδρυση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Εξήντα χρόνια στην υπηρεσία της Εθνικής μας Οικονομίας και της μεγάλης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Στη χρονική αυτή περίοδο ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς εξελίχθηκε σε ένα σύγχρονο διοικητικό φορέα και σε μία αυτόνομη οικονομική μονάδα, που συνέβαλε στην αλματώδη ανάπτυξη του λιμανιού και της πόλης.

Ανέδειξε τον Πειραιά σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου και σε σπουδαίο διαμετακομιστικό κέντρο, που σήμερα παίζει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί τη νότια πύλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και χάρις στην πλεονεκτική γεωγραφική του θέση και στη σπουδαία υποδομή του συγκεντρώνει ολοένα και μεγαλύτερο το ενδιαφέρον σοβαρών ξένων θαλασσιών μεταφορικών εταιριών για τη χρησιμοποίησή του οι οποίες και τον εντάσσουν στα επιχειρηματικά τους προγράμματα.

Η υποδομή του λιμανιού αναμένεται να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο στα αμέσως επόμενα δύο χρόνια, όταν θα έχουν ολοκληρωθεί ο προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο, ο μεγάλος προβλήτας γενικού φορτίου στο λιμάνι Κερατσινίου, η επέκταση του επιβατικού λιμανιού και μία σειρά άλλα έργα ανωδομής και κυκλοφοριακά.

Σήμερα περισσότερες από 50 διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες εκτελούν, μέσω του Πειραιά, πυκνά δρομολόγια σε τακτικές γραμμές, που συνδέουν τη χώρα μας με λιμάνια της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

2.442 ποντοπόρα πλοία 49.133.808 τόν. γκρός

Η Έλληνική Ναυτιλία μέ καταγεγραμμένη από τά «Ναυτικά Χρονικά» χωρητικότητα 49.133.808 τόν. γκρός καί 2.442 πλοία έξακολουθεί νά διατηρεί τά πρωτεία στό διεθνές θαλάσσιο έμπόριο καί γιά πρώτη φορά έδώ καί άρκετά χρόνια σημειώθηκε αύξηση καί στόν άριθμό τών πλοίων αλλά καί στήν συνολική χωρητικότητα του Έλληνόκτητου στόλου, ένώ συγχρόνως εύνοϊκές διαγράφονται καί οι προοπτικές στό έθνικό νηολόγιο πού παρουσίασε αύξηση στή συνολική χωρητικότητα κατά 1,5 έκατ. τόν. γκρός καί ή συμμετοχή του στήν Έλληνόκτητη Ναυτιλία αύξήθηκε στό 42,25%.

Ειδικότερα, στό σύνολό της, ή Έλληνόκτητη Ναυτιλία παρουσίασε κατά τό 1990 αύξηση στή δύναμη τών πλοίων της κατά έννέα μονάδες καί στήν συνολική χωρητικότητα κατά 1.298.220 τόν. γκρός, ένώ ό υπό Έλληνική σημαία στόλος τών ποντοπόρων πλοίων μειώθηκε κατά έπτά μονάδες αλλά αύξησε τήν χωρητικότητά του κατά 1.527.665 τόν. γκρός.

Υπενθυμίζουμε ότι από τό 1985 καθιερώθηκε μία καινοτομία στή στατιστική διακρίβωση τής δυνάμεως τής Έλληνόκτητης Ναυτιλίας: Υπολογίζονται μόνο τά πλοία ξηρού καί ύγρου φορτίου (φορτηγά, μπάλκερς καί δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω τών 1.000 τόν. γκρός καί παραλείπονται τά πλοία τών ίδιων κατηγοριών 100 — 1.000 τόν. γκρός καθώς καί τά έπιβατηγά καί τά λοιπά (ρυμουλκά, άλιευτικά κλπ.), άνεξαρτήτως χωρητικότητας. Καί έπαναλαμβάνομε ότι ή καινοτομία αύτή κρίθηκε άναγκαία, άφ' ενός γιά νά αποφεύγονται οι συγχύσεις πού άναπόφευκτα προκαλεί ό συνυπολογισμός στή δύναμη τής Έλληνόκτητης Ναυτιλίας καί τών μικρών πλοίων καθώς καί τών πλοίων ειδικών κατηγοριών όπως είναι τά έπιβατηγά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, άλιευτικά κλπ. καί άφ' έτέρου γιά νά γνωρίζουμε κάθε στιγμή τήν πορεία τής ποντοπόρου Ναυτιλίας.

Καί κατά τήν έφετεινή στατιστική διακρίβωση τών μεγεθών τής Έλληνικής Ναυτιλίας καί τών μεταβολών πού έπήλθαν κατά τή διάρκεια του 1990 κατεβλήθη, όπως πάντα ή ίδια έπίμονη προσπάθεια. Δέν άποκρύπτομε όμως ότι λόγω τής μυστικότητας πού επικράτησε σέ όρισμένες περιπτώσεις άγοράς πλοίων τά όποια διατηρήθηκαν υπό τίς ξένες σημαίες τίς όποιες έφεραν ή έπανανηολογήθηκαν σέ νεοϊδρυθέντα νηολόγια καί άκόμη διετήρησαν τό παλαιό όνομά τους, είναι πιθανό έννας άριθμός πλοίων έλληνικής πλοιοκτησίας νά μάς διαφεύγει.

Ειδικότερα κατά τό 1990 προστέθηκαν στόν Έλλη-

νόκτητο στόλο μόνο όκτώ νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 163.927 τόν. γκρός καί άγοράσθηκαν από άλλοδαπούς πλοιοκτήτες 160 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τόν. γκρός.

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα πουλήθηκαν σέ άλλοδαπούς 147 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.824.777 τόν. γκρός ένώ όδηγήθηκαν στή διάλυση 19 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 234.194 τόν. γκρός καί τέλος χαρακτηρίστηκαν όλικές άπώλειες μόνο τρία σκάφη συνολικής χωρητικότητας 44.438 τόν. γκρός.

Από τό σύνολο τών 160 πλοίων πού άγοράσθηκαν από άλλοδαπούς τό 1990, μόνο τά 35 (ποσοστό 21,88%) γράφηκαν στό Έλληνικό νηολόγιο, πέρυσι τό αντίστοιχο ποσοστό ήταν 29,65%), τό 1988 ήταν 26,6%, τό 1987 ήταν 22%, τό 1986 ήταν 28,7%, τό 1985 32,5% καί τό 1984 είχε φθάσει τό 50%.

Από τά υπόλοιπα, 42 πλοία συνολικής χωρητικότητας 696.838 τόν. γκρός νηολογήθηκαν στό κυπριακό νηολόγιο, 41 πλοία, 783.284 τόν. γκρός νηολογήθηκαν στό Παναμαϊκό νηολόγιο, 12 πλοία συνολικής χωρητικότητας 824.399 τόν. γκρός στή Λιβερία, 19 πλοία 294.113 τόν. γκρός στό νηολόγιο τής Μάλτας καί έπτά πλοία συνολικής χωρητικότητας 401.972 τόν. γκρός στό νηολόγιο τών Μπαχάμας.

Τέλος στό νηολόγιο τής Όνδούρας έγγράφηκαν δύο δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 27.726 τόν. γκρός καί από ένα φορτηγό στό νηολόγιο του Άγίου Βικεντίου καί του Βανουάτου.

Από τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν στή δύναμη τών άλλων σημαιών πού καλύπτουν τά έλληνικά συμφέροντα άξίζει νά σημειωθεί ή συνεχιζόμενη μείωση πού παρατηρείται στή δύναμη τών παραδοσιακών σημαιών εύκαιρίας πού χρησιμοποιούνται από τήν Έλληνική Ναυτιλία. Έτσι ή Παναμαϊκή αύξηση μέν τόν άριθμό τών Έλληνόκτητων πλοίων κατά έννέα μονάδες αλλά υπέστη μείωση στήν Έλληνόκτητη χωρητικότητα κατά 303.951 τόν. γκρός καί ή Λιβεριανή υπέστη μείωση καί στόν άριθμό τών πλοίων κατά 24 μονάδες καί στή χωρητικότητα κατά 1.468.711 τόν. γκρός.

Ελάχιστη πλέον είναι ή άντιπροσώπευση τών νηολογίων του Λιβάνου, τών Φιλιππίνων, τής Κεϋλάνης καί τής Άγγλίας.

Αντίθετα, συνεχίστηκε ή προτίμηση τών Έλλήνων πλοιοκτητών πρς τίς «μικρές» σημαίες καί τά νεοϊδρυθέντα νηολόγια μέ τήν έγγραφή 33 πλοίων 633.922 τόν. γκρός στή Μάλτα, 11 πλοίων 243.431 τόν. γκρός

στό νηολόγιο τών Μπαχάμας, τεσσάρων πλοίων 41.843 τον. γκρός στο νηολόγιο του Βανουάτου και έξι μεγάλων δεξαμενοπλοίων συνολικής χωρητικότητας 1.057.133 τον. γκρός στο νεοϊδρυθέν νηολόγιο τών Νήσων Μάρσαλλ.

Κάμψη όμως παρουσιάστηκε κατά τό 1990 στην άνοδική πορεία του Κυπριακού νηολογίου καθώς κατά την υπό εξέταση περίοδο έχασε 12 μονάδες και 258.079 τον. γκρός και καλύπτει πλέον ποσοστό 27,7% της συνολικής Έλληνόκτητης χωρητικότητας (πέρυσι τό ποσοστό αυτό ήταν 28,99%).

Η δύναμη του υπό την κυανόλευκο στόλου μειώθηκε τό δωδεκάμηνο που πέρασε κατά έπτά πλοία αλλά ή συνολική έγγεγραμμένη χωρητικότητα αύξήθηκε κατά 1.527.665 τον. γκρός, κυρίως λόγω της νηολόγησης μεγάλων δεξαμενοπλοίων από τον Οίκο Έμπειρικού. Υ-

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σέ όκτώ μόλις πλοία, συνολικής χωρητικότητας 163.927 τον. γκρός, ανήλθαν τά νεότευκτα σκάφη (που παραδόθηκαν στους πλοιοκτήτες κατά τό 1990) έναντι έννέα πλοίων, 262.041 τον. γκρός τό 1989, όκτώ πλοίων, 121.294 τον. γκρός τό 1988, 15 σκαφών, 330.305 τον. γκρός τό 1987, 15 σκαφών, 319.375 τον. γκρός τό 1986, 34 σκαφών, 781.354 τον. γκρός τό 1985, 43 σκαφών, 942.672 τον. γκρός τό 1984, 54 σκαφών, 1.320.671 τον. γκρός τό 1983, 43 σκαφών, 977.815 τον. γκρός τό 1982, 48 σκαφών, 955.325 τον. γκρός τό 1981 και 28 σκαφών, 524.214 τον. γκρός τό 1980.

Συνεχίζονται δηλαδή τά χαμηλά επίπεδα στον αριθμό των παραγγελιών νέων σκαφών, καθώς οι πλοιοκτήτες στρέφονται προς την γορά μεταχειρισμένων σκαφών και στην επέκταση της χρήσης ζωής των πλοίων τους.

Από τά σκάφη που ναυπηγήθηκαν τό 1990, πέντε ήταν φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 31.341 τον. γκρός και τρία ήταν δεξαμενόπλοια μέ συνολική χωρητικότητα 132.586 τον. γκρός — δέν υπήρξαν δηλαδή φέτος νεότευκτα μπάλκερς.

Από τά σκάφη αυτά έγγράφησαν στό Έλληνικό νηολόγιο μόνο τρία δηλαδή ποσοστό 37% ενώ οι αντίστοιχοι αριθμοί για τά έτη 1989 έως 1980 είναι 66%, 75%, 40%, 86,87%, 100%, 95%, 83,3%, 79,8%, 84,7% και 94,6%.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	—	—	3	132.586
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	3	20.769	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	2	10.572	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	—	—	5	31.341	3	132.586

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά αγορασθέντα από την άλλοδαπή μεταχειρισμένα πλοία, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά και δεξαμενόπλοια, ανήλθαν κατά τό 1990 σέ 160 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τον. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδή μείωση στον αριθμό των πλοίων που αγοράσθηκαν από Έλληνες αλλά αύξηση στην συνολική χωρητικότητα, καθώς τό 1989 είχαν αγορασθεί από άλλοδαπούς 172 μεταχειρισμένα πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.324.101 τον. γκρός, τό 1988, 251 σκάφη, 5.655.510 τον. γκρός και τό 1987 είχαν αγορασθεί 290 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 6.932.173 τον. γκρός.

Αναλυτικά παρατηρήθηκε αύξηση στον αριθμό των μπάλκερς

πενθυμίζουμε ότι τό 1985 ό Έλληνικός στόλος είχε μειωθεί κατά 369 πλοία, 4.846.075 τον. γκρός, τό 1986 κατά 339 πλοία, 3.582.040 τον. γκρός, τό 1987 κατά 199 πλοία, 3.176.630 τον. γκρός, τό 1988 κατά 75 πλοία, 1.247.698 τον. γκρός και τό 1989 κατά 53 πλοία, 525.344 τον. γκρός.

Ο υπό Έλληνική σημαία στόλος (πλοία άνω των 1.000 τον. γκρός) περιελάμβανε στά τέλη Δεκεμβρίου 875 σκάφη, φορτηγά, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 20.761.374 τον. γκρός.

Μέ τις μεταβολές που έπήλθαν στη διάρκεια του 1990 ή δύναμη της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας (υπολογιζόμενων μόνον των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρός) άνέρχεται σέ 2.442 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 49.233.808 τον. γκρός.

που αγοράσθηκαν τό 1990 σέ σύγκριση μέ αυτά του 1989 (54 πλοία, 1.263.281 τον. γκρός), μείωση στις αγορές φορτηγών (66 πλοία, 453.553 τον. γκρός) και αύξηση στις αγορές δεξαμενοπλοίων (52 πλοία, 1.607.267 τον. γκρός).

Τό 1988 είχαν αγοράσθεί από άλλοδαπούς 105 μπάλκερς, συνολικής χωρητικότητας 2.820.008 τον. γκρός, 88 φορτηγά, 772.305 τον. γκρός και 58 δεξαμενόπλοια, 2.063.197 τον. γκρός ενώ τό 1987 είχαν αγορασθεί 137 μπάλκερς, 3.731.974 τον. γκρός, 106 φορτηγά, 814.845 τον. γκρός και 47 δεξαμενόπλοια, 2.385.354 τον. γκρός.

Η αναλυτική κατανομή των αγορασθέντων πλοίων κατ' είδος και σημαία έχει ως έξής:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	15	471.021	9	56.067	11	1.031.376
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	22	562.716	18	116.676	2	17.446
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	7	100.094	8	30.825	26	652.365
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	3	99.545	3	26.164	6	698.690
ΜΑΛΤΑΣ	8	171.779	5	32.299	6	90.035
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	4	173.502	2	39.836	1	188.634
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	—	—	2	27.726
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ-ΤΙΟΥ	—	—	1	2.824	—	—
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	—	—	1	9.247	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	591.578.657	47	313.938	54	2.706.272	

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σέ άλλοδαπούς, ελληνικής πλοιοκτησίας σκάφη, ανήλθαν κατά τό 1990 σέ 147, συνολικής χωρητικότητας 3.824.777 τον. γκρός. Αντιστράφηκε δηλαδή ή τάση αύξησης του αριθμού των πωληθέντων πλοίων καθώς τό 1989 είχαν πωληθεί στην άλλοδαπή 261 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.417.852 τον. γκρός, τό 1988 221 πλοία, 4.133.059 τον. γκρός, τό 1987 έπωλήθησαν 178 πλοία, 3.009.668 τον. γκρός, τό 1986 287 πλοία, 4.584.104 τον. γκρός και τό 1985 276 πλοία, 4.570.356 τον. γκρός.

Αναλυτικά τά πωληθέντα πλοία καταχωρούνται κατ' είδος και σημαία προέλευσης ως ακολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	15	388.888	14	86.494	18	684.698
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	15	243.548	17	133.788	9	525.558

ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	4	86.335	10	48.182	5	39.753
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	4	105.363	1	9.542	13	1.169.825
ΜΑΛΤΑΣ	7	129.859	5	22.681	4	96.987
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	15.491	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	1	9.677	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	—	—	1	1.147	—	—
ΑΓΓΛΙΚΗ	1	9.777	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	—	—	1	7.557	—	—
ΚΕΎΛΑΝΗΣ	—	—	1	9.627	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	47	979.261	51	328.695	49	2.516.821

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Μικρή αύξηση παρουσίασε η αγορά των διαλύσεων της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας κατά το 1990 καθώς επωλήθησαν προς διάλυση 19 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 234.194 τον. γκρός ενώ το 1989 είχαν πωληθεί μόνο έννέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 223.648 τον. γκρός. Παραμένουν όμως σε χαμηλά επίπεδα εν συγκρίσει με αυτά των περασμένων ετών (59 σκάφη, 1.075.010 τον. γκρός το 1988, 131 πλοία, 2.295.814 τον. γκρός το 1987 και 264 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 5.239.074 τον. γκρός το 1986). *Ας σημειωθεί όμως ότι πολλά από τα σκάφη που επωλήθησαν αρχικά σε άλλοδαπούς κατέληξαν αργότερα σε διαλυτήρια. Τα σκάφη αυτά περιλαμβάνονται στα μεγέθη των πωλήσεων σε άλλοδαπούς:

*Ακολουθεί η αναλυτική κατάσταση των διαλυθέντων πλοίων:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	11.940	3	17.804	2	71.840
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	4	27.535	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	1	2.163	—	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	37.722	—	—	—	—
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	—	—	1	22.046
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	3	27.778	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	1	6.246	2	9.120	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	3	55.908	13	84.400	3	93.886

*Η πορεία των διαλύσεων από το 1970 και έντευθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970...	διελύθησαν	33'	σκάφη	543.499	τ.γκρός
»	1971...	»	105	»	688.406	»
»	1972...	»	125	»	923.768	»
»	1973...	»	112	»	734.820	»
»	1974...	»	112	»	845.532	»
»	1975...	»	107	»	1.515.179	»
»	1976...	»	114	»	2.042.554	»
»	1977...	»	136	»	2.047.458	»
»	1978...	»	212	»	3.196.860	»
»	1979...	»	215	»	2.187.353	»
»	1980...	»	154	»	1.922.029	»
»	1981...	»	126	»	2.247.009	»
»	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	»
»	1989...	»	9	»	273.360	»
»	1990...	»	19	»	234.194	»

*Η πορεία των διαλύσεων από το 1970 και έντευθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970...	διελύθησαν	33	σκάφη	543.499	τ.γκρός
»	1971...	»	105	»	688.406	»
»	1972...	»	125	»	923.768	»
»	1973...	»	112	»	734.820	»
»	1974...	»	112	»	845.532	»

»	1975...	»	107	»	1.515.179	»
»	1976...	»	114	»	2.042.554	»
»	1977...	»	136	»	2.047.458	»
»	1978...	»	212	»	3.196.860	»
»	1979...	»	215	»	2.187.353	»
»	1980...	»	154	»	1.922.029	»
»	1981...	»	126	»	2.247.009	»
»	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	»
»	1989...	»	9	»	273.360	»
»	1990...	»	19	»	234.194	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά το υπό εξέταση διάστημα τα σκάφη που διεγράφησαν από την δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας λόγω βύθισης ή όλικης απώλειας ανήλθαν σε 3, συνολικής χωρητικότητας 44.438 τον. γκρός. Παρατηρήθηκε δηλαδή σημαντική μείωση και στον αριθμό των πλοίων αλλά και στην απωλεσθείσα όλικη χωρητικότητα καθώς πέρυσι είχαν διαγραφεί 18 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 273.260 τον. γκρός, το 1988 15 πλοία συνολικής χωρητικότητας 357.845 τον. γκρός και το 1987 είχαν διαγραφεί επίσης 15 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 288.359 τον. γκρός.

*Η κατανομή των απωλεσθέντων πλοίων κατ' είδος και σημαία ακολουθεί στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	1	2.818	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	1	9.112	—	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	32.508	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	1	32.508	2	11.930		

*Η πορεία των απολεσθέντων από διάφορα ατυχήματα σκαφών, από το 1970 και έντευθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970...	σκάφη	33	τον. γκρός	181.990
»	1971...	»	40	»	234.228
»	1972...	»	35	»	316.512
»	1973...	»	32	»	230.440
»	1974...	»	28	»	160.661
»	1975...	»	23	»	236.473
»	1976...	»	35	»	417.039
»	1977...	»	32	»	242.584
»	1978...	»	80	»	729.322
»	1979...	»	56	»	713.533
»	1980...	»	33	»	339.744
»	1981...	»	52	»	417.472
»	1982...	»	59	»	449.153
»	1983...	»	39	»	424.472
»	1984...	»	20	»	228.833
»	1985...	»	21	»	311.336
»	1986...	»	26	»	808.134
»	1987...	»	15	»	288.359
»	1988...	»	15	»	357.845
»	1989...	»	18	»	273.360
»	1990...	»	3	»	44.438

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι αυξομειώσεις εξάλλου κατά σημαίες κατά το λήξαν έτος εν συγκρίσει με το 1989, στην ελληνόκτητη δύναμη εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1990 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1989 Τ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	- 7	+ 1.527.665
ΚΥΠΡΙΑΚΗ.....	- 12	- 258.079
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ.....	+ 9	- 303.951
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ.....	- 24	- 1.468.711
ΜΑΛΤΑΣ.....	+ 33	+ 633.922
ΜΠΑΧΑΜΑΣ.....	+ 11	+ 243.431
ΟΝΔΟΥΡΑΣ.....	- 1	1 25.893
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ.....	- 2	- 5.636
ΑΓΓΛΙΚΗ.....	- 1	- 23.368
ΛΙΒΑΝΟΥ.....	- 4	- 54.742
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ.....	+ 4	+ 41.843
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	- 2	- 55.767
ΝΗΣΩΝ ΜΑΡΣΑΛΛ.....	+ 6	+ 1.057.133
ΚΕ΄Υ΄ΛΑΝΗΣ.....	- 1	- 9.627
ΣΥΝΟΛΟ.....	+ 9	+ 1.298.220

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων των 16 σημαιών στο τέλος του 1990:

ΣΗΜΑΙΑ	Αριθμός Πλοίων	Τον. Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	875	20.761.374
ΚΥΠΡΙΑΚΗ.....	775	13.612.664
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ.....	409	4.010.467
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ.....	142	5.956.426
ΜΑΛΤΑΣ.....	135	1.788.303
ΜΠΑΧΑΜΑΣ.....	47	1.480.345
ΟΝΔΟΥΡΑΣ.....	16	61.364
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ.....	6	26.435
ΑΓΓΛΙΚΗ.....	5	87.893
ΛΙΒΑΝΟΥ.....	9	135.795
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ.....	7	64.663
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	3	39.224
ΝΗΣΩΝ ΜΑΡΣΑΛΛ.....	6	1.057.133
ΚΕ΄Υ΄ΛΑΝΗΣ.....	4	17.928
ΜΑΛΑΝΤΙΒΩΝ.....	1	1.354
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ.....	2	32.440
ΣΥΝΟΛΟ.....	2.442	49.133.808

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 42,25% της χωρητικότητας της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας, υπό τις σημαίες τις οποίες ανασκοπούμε καλύπτει η κυανόλευκος. Η συμμετοχή των υπόλοιπων σημαιών είναι 27,7% για την Κυπριακή, 12,12% για την Λιβεριανή, 8,16% για την Παναμαϊκή, της Μάλτας 3,63%, των Μπαχάμας 3,01% των Νήσων Μάρσαλλ 2,15% του Λιβάνου 0,27% και της Άγγλιας 0,17% ενώ των υπόλοιπων κυμαίνεται σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα.

Με βάση τον αριθμό των πλοίων η Έλληνική σημαία καλύπτει τό 35% και ακολουθεί η Κυπριακή με 31%, η Παναμαϊκή με 16,36%, η Λιβεριανή με 5,68%, η Μάλτα με 5,4% και των Μπαχάμας με 1,88% ενώ οι υπόλοιπες καλύπτουν ποσοστά χαμηλότερα του 1%.

Τα ποσοστά αυτά αναφέρονται σε ποντοπόρα πλοία, ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρός.

Αναλυτικότερα οι μεταβολές στην κυανόλευκο έχουν ως κατωτέρω:

Ενεγράφησαν κατά τό υπό ανασκόπηση έτος 106 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 3.817.297 τον. γκρός με την κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	14	τ.γκρός	406.096
Μπάκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	31	»	1.097.863
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	4	»	49.536
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	23	»	197.051
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	4	»	16.828
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	3	»	132.586
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979-89...	4	»	113.996
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	23	»	1.803.341

Σύνολο σκάφη..... 106 » 3.817.297

Διεγράφησαν εξάλλου κατά τό αυτό χρονικό διάστημα 113 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 2.289.632 τον. γκρός, με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	12	τ.γκρός	242.087
Μπάκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78	29	»	763.397
Μπάκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967..	2	»	22.323
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	4	»	41.629
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	31	»	250.709
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	8	»	45.030
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979-89...	5	»	141.265
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	18	»	664.024
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1967...	4	»	119.168

Σύνολο σκάφη..... 113 » 2.289.632

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών στο ελληνικό νηολόγιο:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλάντικ Σόβερειν.....	35.954	πρ. «Southern Wealth»
Άτλάντικ Σπλέντορ.....	31.654	πρ. «Pacific Brilliance»
Μάστερ Τ.....	20.432	πρ. «Libextrade»
Έλπις.....	37.472	πρ. «Arrow Pride»
Καρδάμυλα.....	32.078	πρ. «Co-op Express II»
Σωτήρας.....	31.323	πρ. «Co-op Express I»
Λουϊζιάνα Ρέινμποου.....	36.600	πρ. «Νόρθ Κάουντες»
Λήντερ.....	20.494	πρ. «Άρκαδία»
Πάλ Μαρίνος.....	14.397	πρ. «Μαρίνος II»
Άμαντέους.....	36.958	υπέστειλε παναμαϊκή
ΧΣΚ Γκλόρυ.....	36.438	υπέστ. σημ. Φιλιππίνων
Άραμπέλλα.....	13.508	υπέστειλε λιβεριανή
Δάφνη.....	35.746	πρ. «Maritime Challenge»
Σουβρέττα.....	22.342	πρ. «Moleson»
Σκάφη 14.....	406.096	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγία Τριάς.....	16.819	πρ. «Iron Kestrel»
Φλάγκ Μαρίνα.....	14.885	πρ. «Nortner Explorer»
Φλάγκ Πάολα.....	18.570	πρ. «Dagomys»
Όκεανίς.....	9.753	πρ. «Ακράτα»
Γαρμής.....	41.164	υπέστειλε λιβεριανή
Λεβάντ Σπίριτ.....	18.799	πρ. «Shirogane»
Σή Τάιγκερ.....	13.631	υπέστειλε κυπριακή
Κόνκαρ Άλπιν.....	114.543	πρ. «Κόνκαρ Ντίνο»
Παρασκευή.....	20.797	πρ. «Παρασκευή Μ.Υ.»
Σάμος.....	13.633	πρ. «Ρούμπι Στάρ»
Φιντίας.....	55.842	πρ. «Σάν Μάπλε»
Δημήτρης Ν.....	45.502	πρ. «Caucasus Maru»
Ήρώ.....	17.129	υπέστειλε λιβεριανή
Θάλεια.....	16.873	υπέστειλε παναμαϊκή
Λέων.....	70.931	πρ. «Norman Hunter»
Μαρκέσα.....	33.509	υπέστειλε λιβεριανή
Σάρλα.....	15.533	υπέστειλε κυπριακή

Ση Γιούνιον.....	38.514	πρ. «Arrow Pennant»
Τάντα.....	16.997	υπέστειλε κυπριακή
Μπουκαδούρα.....	52.831	υπέστειλε λιβεριανή
Όρλάντο.....	37.784	υπέστειλε λιβεριανή
Άγια Δύναμις.....	32.508	πρ. «Άγια Δύναμις»
Ακρίτας.....	13.889	υπέστ. σημ. Μπαχάμας
Ακμή.....	14.998	υπέστειλε λιβεριανή
Γουόρλντ Ρικάβερν.....	114.933	υπέστειλε λιβεριανή
Ζέφυρος II.....	18.838	υπέστειλε λιβεριανή
Κυμώ.....	65.685	υπέστειλε λιβεριανή
Λεβάντες.....	65.874	υπέστειλε λιβεριανή
Σπηλιάδα.....	12.517	υπέστειλε λιβεριανή
Ακοή.....	55.783	υπέστειλε λιβεριανή
Λεβάντ Σπίριτ.....	18.799	υπέστ. σημ. Μπαχάμας

Σκάφη 31..... 1.097.863

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμαλία.....	14.103	πρ. «Χοέγκχ Άμαλία»
Δαναός.....	14.103	πρ. «Χοέγκχ Δαναός»
Ταυγετος.....	8.957	πρ. «Υαπαη»
Φάρο.....	12.373	πρ. «Γιούαλ Μόντρεαλ»
Σκάφη 4.....	49.536	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τροβατόρε.....	5.595	πρ. «Φανέλι»
Άλιν II.....	10.650	πρ. «Caroline»
Λάνκα Ρουάν.....	14.374	πρ. «Κόμετ»
Μίνι Μέρτσαντ.....	1.594	πρ. «Μίνι Λώ»
Δήλος Ρήφερ.....	4.773	πρ. «Δήλος Βίκτορ»
Ναυσικά.....	1.653	πρ. «Ryogo Maru No. 11»
ΤΣΚ Μέλοντυ.....	12.688	πρ. «Κορέαν Σενάτορ»
Δήμητρα.....	3.909	πρ. «Earl Harold»
Ίόνιαν Άϊλαντ.....	9.547	πρ. «Albireo»
Σαρωνικός.....	8.901	υπέστειλε παναμαϊκή
Μάρκ Τσάλλεντζερ.....	1.599	υπέστειλε κυπριακή
MSC Λάουρα.....	12.688	πρ. «Ζίμ Γκουάμ»
Βαλπαραΐζο Ρήφερ.....	5.882	πρ. «Στάρλαντ»
Αιόλικ Ρήφερ.....	6.933	πρ. «Reefer Nangka»
Βένους.....	14.540	υπέστειλε κυπριακή
Γουώτερμολεν.....	12.840	πρ. «Χόλκαν Ρέιν»
Γουώτερτορεν.....	12.373	πρ. «Φάρο»
Έξπρες.....	12.688	πρ. «MSC Λάουρα»
Ίονικ Ρήφερ.....	6.933	πρ. «Reefer Manggis»
Κόμετ.....	14.374	πρ. «Λάνκα Τέρρυ»
Λασίθι.....	4.965	πρ. «Λαίδη Τέρρυ»
Λιμών Τρέιντερ.....	9.505	πρ. «Κορφού Ρήφερ»
Μοντεβιδέο Ρήφερ.....	8.047	πρ. «Χίος Γκρέϊς»
Σκάφη 23.....	197.051	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φαίαρ Μιλού.....	2.910	πρ. «Konkad»
Μινδάν Ρήφερ.....	4.575	πρ. «Salines»
Άρτέμιων.....	8.344	πρ. «Μαριέττα»
Τρίαινα.....	999	πρ. «Κέϊτ»
Σκάφη 4.....	16.828	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σχοινούσα.....	27.500	υπό ναυπήγηση
Όλύμπικ Σπίριτ.....	53.000	ναυπηγ. Ίαπωνία
Όλύμπικ Σύμφωνο.....	52.086	ναυπηγ. Ίαπωνία
Σκάφη 3.....	132.586	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νικόπολις.....	30.684	υπέστειλε λιβεριανή
Φλαμίνια.....	38.626	υπέστειλε λιβεριανή
Γουόρλντ Κοΰδος.....	40.650	υπέστειλε λιβεριανή
Σάν Άντόνιο.....	4.036	πρ. «Dominica»
Σκάφη 4.....	113.996	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άργκοσυ.....	19.016	πρ. «Far Sea»
Πρεστίζ.....	40.632	υπέστειλε λιβεριανή
Άλφα Σάν.....	52.440	πρ. «Norman Merchant»
Άγιος Νικόλαος I.....	999	πρ. «Ammersbek»
Καπετάν Γιάννης.....	247.160	πρ. «Esso Atlantic»
Καπετάν Γιώργης.....	218.447	πρ. «Esso Caribbean»
Καπετάν Μιχάλης.....	247.160	πρ. «Esso Pacific»
Καπετάν Παναγιώτης.....	218.447	πρ. «Esso Mediterranean»
Σοπέν.....	20.495	πρ. «Annet II»
Γέρος.....	30.067	υπέστειλε κυπριακή
Κορινθία.....	1.579	πρ. «Humbertgate»
Προμηθέας.....	60.929	παραμένει στη δύναμη
Φιλίκον Λ.....	41.330	παραμένει στη δύναμη
Ήουρόρα Αυστραλίας.....	101.439	υπέστειλε λιβεριανή
Αούρόρα Μπορεάλις.....	116.150	υπέστειλε λιβεριανή
Ζαρνάτα.....	69.338	υπέστειλε λιβεριανή
Λαβαντάρα.....	60.250	υπέστειλε λιβεριανή
Πλακούρας.....	43.681	υπέστειλε λιβεριανή
Σκύρων.....	67.239	υπέστειλε λιβεριανή
Άντιμήλος.....	17.355	πρ. «Αλόνησος»
Νότος.....	67.239	υπέστειλε λιβεριανή
Πέρκο.....	1.597	πρ. «Selma»
Φάσσα.....	60.352	υπέστειλε λιβεριανή
Σκάφη 23.....	1.803.341	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άναγγελ Άτλας.....	10.000	μετ. «Κολόμβος Σιγκαπούρη» (Br.)
Άραμπέλλα.....	13.800	σημαία Μπαχάμας
Χοέγκχ Άμαλία.....	14.103	μετ. «Άμαλία» (ε.)
Χόεγκχ Δαναός.....	14.103	μετ. «Δαναός» (ε.)
Νόρθ Κάουντες.....	36.600	μετ. «Λουϊζιάνα Ρέινμπου» (ε.)
Τράιντεντ Βέντσιουρ.....	17.210	έπωληθη άλλοδαπούς
Έλλεσποντ Βάλορ.....	22.315	έπωληθη άλλοδαπούς
Έλλεσποντ Βάνγκουαρντ.....	22.315	έπωληθη άλλοδαπούς
Άρκαδία.....	20.494	μετ. «Λήντερ» (ε.)
Αλφα Φλέϊμ.....	32.320	έπωληθη άλλοδαπούς
Μπρήμ.....	25.227	έπωληθη άλλοδαπούς

Αρχιμήδης.....	13.600	μετ. «Κ.Τοπίς» (π.)
Σκάφη 12.....	242.087	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αυλίσ.....	16.402	μετ. «Perla» (κ.)
Γουέστερν Τριάς.....	23.010	έπωλήθη Νορβηγούς
Έσπερος.....	31.329	έπωλήθη Νορβηγούς
Ση Τάϊγκερ.....	13.630	σημαία Κύπρου
Φλάγκ Μαρίνα.....	14.885	έπωλήθη Νορβηγούς
Ανδρομάχη.....	40.316	έπωλήθη Τούρκους
Ανθίπη Λ.....	16.646	έπωλήθη Τούρκους
Ευάγγελος Λ.....	16.844	έπωλήθη Τούρκους
Ίόνιαν Αμπόσιον.....	14.569	μετ. «Ερατίνι» (μ.)
Κορέαν Σενάτορ.....	13.941	μετ. «ΤΣΚ Μελοντι» (ε.)
Σταλώ 2.....	22.118	μετ. «Μαρίτσα» (κ.)
Αίγαϊον.....	14.274	μετ. «Σημάτζικ ΙΙ.» (κ.)
Ακταία.....	23.785	μετ. «Τρέιντ Βίτζιον» (κ.)
Αλθαία.....	23.757	μετ. «Τρέιντ Γουίλ» (κ.)
Αλίντα.....	23.218	μετ. «Έλούντα Νταίη» (π.)
Γιουροσκάυ.....	19.702	μετ. «Σηντιούτ ΙΙ» (μ.)
Ζηνοβία.....	15.841	μετ. «Ίωνία» (μ.)
Κόνκαρ Ντίνος.....	114.543	μετ. «Κόνκαρ Άλπιν» (ε.)
Πάν Μάπλε.....	64.355	μετ. «Φιντίας» (ε.)
Παρασκευή Μ.Υ.....	20.797	μετ. «Παρασκευή» (ε.)
Ρούμπι Στάρ.....	13.633	μετ. «Στάμος» (ε.)
Ακρίτας.....	13.889	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Λατώ.....	18.737	ύψωσε παναμαϊκή
Λεβάντ Σπίριτ.....	18.799	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Παλόμα.....	29.491	ύψωσε κυπριακή
Φλάγκ Μαρία.....	14.786	μετ. «Λεβάντ Πράϊντ» (π.)
Γκόλντεν Ντόλφιν.....	16.275	μετ. «Romane» (λ.)
Ποντοπορεία.....	80.194	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αναγγελ Χάπινες.....	13.631	μετ. «Όσσαν Τρέιντερ» (κ.)
Σκάφη 29.....	763.397	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλινε.....	10.383	μετ. «Άλις» (ΑΒ)
Μεντσήμεντ Κάρριερ.....	11.940	διάλυση Τουρκία
Σκάφη 2.....	22.323	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τουκουρούι.....	9.100	έπωλήθη Νορβηγούς
Φλώρα.....	8.831	μετ. «Φλώρα V» (π.)
Ίόνιαν Έξπρες.....	11.849	σημαία Βανουάτου
Ίστριαν Έξπρες.....	11.849	σημαία Βανουάτου
Σκάφη 4.....	41.629	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρκ Μίνως.....	5.999	μετ. «Τρόδος» (κ.)
Ζάντε Ρήφερ.....	8.035	μετ. «Φρόζεν Λούλης» (Όνδ.)
Κόμετ.....	14.374	μετ. «Λάνκα Ρουάν» (ε.)
Μίνι Λω.....	1.594	μετ. «Μίνι Μέρτσαντ» (ε.)

Νικόλαος Λ.....	11.159	έπωλήθη Ίρανούς
Νίνα.....	9.213	μετ. «Telemachos» (μ.)
Όσσαν Βίκτορ.....	999	σημαία Αντίγκουας
Ση Κάστλ.....	4.839	μετ. «Hokkai» (μ.)
Δήλος Βίκτορ.....	4.787	μετ. «Δήλος Ρήφερ» (ε.)
Φλάγκ Θεοφανώ.....	2.818	βυθίσθηκε 29/1
Μίνι Λάνς.....	1.569	μετ. «Sea Sabah» (Όνδ.)
Όλύμπιαν Ρήφερ.....	9.709	μετ. «Μπουένος Άϊρες» (κ.)
Σκάπουϊντ.....	9.077	μετ. «Μαρίνερ» (κ.)
Μίνι Μέρτσαντ.....	1.594	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νατάσσα ΙΙ.....	9.862	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τάνκνα ΙΙΙ.....	14.568	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αϊβαλί.....	8.898	μετ. «Αργυρόκαστρο» (Βα.)
Γιούαλ Μόντρεαλ.....	12.836	μετ. «Φάρο» (ε.)
Ζίμ Γκουάμ.....	13.941	μετ. «MSC Λάουρα» (ε.)
Μπαλμάρ.....	6.680	μετ. «Πασίφικο» (Μπχ.)
Άλβοράδα.....	5.868	έπωλήθη Κινέζους
Παναγία.....	4.400	μετ. «Μακάρις» (μ.)
Παρμενίων.....	11.783	μετ. «Κλέλια» (π.)
Πελλήνη.....	1.476	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λάνκα Ρουάν.....	14.374	μετ. «Κόμετ» (ε.)
MSC Λάουρα.....	12.688	μετ. «Έξπρες» (ε.)
Φάρο.....	12.373	μετ. «Γουώτερτορεν» (ε.)
Χόλκαν Ρέιν.....	12.840	μετ. «Γουώτερμολεν» (ε.)
Κέα Ρήφερ.....	4.787	μετ. «Νέτγουρκ Σπάρροου» (Μπχ.)
Κορφού Ρήφερ.....	9.505	μετ. «Λιμών Τρέιντερ» (ε.)
Χίος Γκρέϊς.....	8.064	μετ. «Μοντεβιδεο Ρήφερ» (ε.)
Σκάφη 31.....	250.709	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λάζαρος.....	7.062	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάνγουντ.....	998	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έμπρες.....	8.187	έπωλήθη Σουηδούς
Άλεξάντερ.....	4.365	διάλυση Τουρκία
Βάλη Πέρο.....	8.406	διάλυση Ίνδία
Ποσειδωνία.....	5.033	διάλυση Ίνδία
Κότυ Ι.....	2.635	σημαία Παναμά
Μαριέττα.....	8.344	μετ. «Αρτέμων» (ε.)
Σκάφη 8.....	45.030	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπουένα Βεντούρα.....	29.910	έπωλήθη
Μπουένα Έμπρέσα.....	34.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αναγγελ Ίντέλιντζενς.....	24.655	έπωλήθη Νορβηγούς
Χίος.....	23.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νεάπολις.....	29.700	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 5.....	141.265	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καλλιόπη.....	939	μετ. «Petro Star» (μ.)
Μπονίτο.....	63.357	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μυστράς.....	51.705	έπωλήθη Ίταλούς

Προμηθέας.....	60.929	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φιλίκον Λ.....	41.330	έπωλήθη 'Ιταλούς
Λόιντα.....	24.408	έπωλήθη Σκανδιναυούς
Έλούντα.....	41.478	μετ. «Λούντα» (μ.)
Ντῶφιν.....	999	ὑψωσε σημαία Μάλτας
Προσπέριτ.....	124.724	έπωλήθη Μ. 'Ανατολή
Φαΐδρα.....	73.503	μετ. «Σίλβερ Ένερτζυ» (μ.)
Σηγκλόρυ.....	17.724	έπωλήθη Μάλτα
Σίμος.....	1.523	έπωλήθη Νιγηρία
Άλφα Σή.....	35.450	έπωλήθη 'Ιταλούς
Ίόνιαν Τσάλλεντζερ.....	16.861	ὑψωσε παναμαϊκή
Κύδιων.....	15.522	ὑψωσε παναμαϊκή
Λέων.....	7.286	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όλυμπιάδα.....	68.931	μετ. «Λυμπρία» (λ.)
Άλόννησος.....	17.355	μετ. «Άντίμηλος» (ε.)
Σκάφη 18.....	664.024	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέντσιουρ.....	39.580	διάλυση 'Ινδία
Τάκης Ε.....	32.260	έπωλήθη διάλυση
Πασαδένα.....	45.127	έπωλ. 'Απω 'Ανατολή
Ντόρα.....	2.201	μετ. «Κώστας Κ.» ('Ον.)
Σκάφη 4.....	119.168	

*Από τις άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση κατά έπτά πλοία αλλά αύξηση στην έγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 1.527.665 τον. γκρός, ή όποία μās δίνει τή σημερινή δύναμη υπό τήν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σέ φορτηγά, μπάλκ κάρριερς καί δεξαμενόπλοια άνω των 1.000 τον. γκρός, άπό:

875 σκάφη, 20.761.374 τον. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τά έγγραφέντα στό κυπριακό νηολόγιο, πλοία έλληνικών συμφέροντων άνήλθαν τό 1990 σέ 85, συνολικής χωρητικότητας 1.388.567 τον. γκρός καί τά διαγραφέντα τήν ίδια περίοδο ήταν 97 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.646.646 τον. γκρός.

Τά έγγραφέντα πλοία αναλύονται ως κατωτέρω:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	5	τ.γκρός	128.618
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	44	»	980.438
Φορτηγά νεότευκτα.....	3	»	20.769
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	8	»	73.728
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	23	»	167.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	2	»	17.446
Σύνολο σκάφη.....	85	»	1.388.567

Τά διαγραφέντα τήν ίδια περίοδο ήταν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	5	τ.γκρός	94.646
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	38	»	662.480
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967..	1	»	13.540
Φορτηγά νεότευκτα.....	1	»	10.197
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	7	»	60.914
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	33	»	242.396
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	2	»	6.848
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979-89...	1	»	26.959
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	9	»	528.66
Σύνολο σκάφη.....	97	»	1.646.646

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίολκός Γκάρνερ.....	16.472	πρ. «Ocean Garnet»
Άννίκα Ν.....	26.132	πρ. «Lucky Victory»
Νίκος Ν.....	23.186	πρ. «Sea Monica»
Πιπίτσα Πετράκη.....	20.866	πρ. «Haknsan»
Ίολκός Γκλόρυ.....	41.962	πρ. «Shoshin Maru»
Σκάφη 5.....	128.618	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άστόρια.....	18.829	πρ. «Πάρνας»
Ίππόλυτος.....	23.230	πρ. «Μείλου»
Κωνσταντίνος Μ.....	14.757	πρ. «Τζίμιλτα»
Στραβίνσκυ.....	6.172	πρ. «Valle De Lujua»
Βασίπ.....	12.578	πρ. «Σείλορ II»
Γκλόμπαλ Ντρήμ.....	31.935	πρ. «Aida»
Γκλόμπαλ Σάν.....	14.756	πρ. «Prosperity»
Γκλόμπαλ Τζαίην.....	15.438	πρ. «Goodkid»
Κερνία.....	8.976	πρ. «Λαμπούσα Καραβάς»
Μπραΐτ Έβελύν.....	14.969	παραμένει στό νηολόγιο
Ναταλία.....	14.760	πρ. «Puggi»
Νίκι.....	65.459	πρ. «Nikki»
Πέρλα.....	16.402	πρ. «Αυλίσ»
Σή Τάιγκερ.....	13.631	ὑπέστειλε έλληνική
Καμόρι.....	57.345	πρ. «Barock»
Μαρία Μ.....	17.327	πρ. «Νίκας»
Πατρία Έλλάς.....	26.301	πρ. «Maryli»
Φλέαρ.....	16.398	πρ. «Φλέϊμ»
Κέϊπ Νόρθ.....	41.565	άγορά άπό Κύπρο
Μαρίτσα.....	21.228	πρ. «Σταλώ 2»
Τάντα.....	16.997	πρ. «Άξιον Έστίν»
Χίος Φόρτσιουν.....	13.437	πρ. «Unitas»
Κάραβος Έξπλόρερ.....	18.073	πρ. «Hansa Explorer»
Κρέϊν.....	20.355	πρ. «Άντιγόνη Σ.Β.»
Πυθία.....	65.885	πρ. «Tomar»
Άζάλεα.....	15.954	πρ. «Crown Azalea»
Άκράτα.....	9.753	ναυπηγήθ. 'Ιαπωνία
ΔΣ. Παϊονήρ.....	16.885	πρ. «Φόρουμ Πάδνέρ»
Καπετάν Π.....	26.290	πρ. «Καπετάν Σή»
Κερύνια ΚΥ.....	8.976	πρ. «Κερνία»
Ριζάλ.....	39.562	ὑπέστ. σημ. Φιλιπίνων
Σημάτζικ II.....	14.275	πρ. «Αίγαϊον»
Τρέιντ Γουίλ.....	23.757	πρ. «Άλθαία»
Τρέιντ Βίζιον.....	23.785	πρ. «Άκταία»
Αικατερίνη Β.....	9.066	πρ. «Elton»
Άϊρον Άδωνις.....	50.817	πρ. «Sea Hawk»
Βάκι Τ.....	25.232	πρ. «Ea»
Γεώργιος.....	14.915	πρ. «Έλούντα Μπαίη»
Παλόμα.....	29.547	ὑπέστειλε έλληνική
Χίος Ντέστιν.....	10.194	πρ. «Φιντούσια»
Ίσις.....	11.248	πρ. «Όδυσσεύς Η.»
Ίωάννης Π.....	35.944	πρ. «San Miguel Bay»
Κοράλι.....	10.804	πρ. «Σκαυρέϊντζερ»
Όσεαν Τρέιντερ.....	13.631	πρ. «Άναγγελ Χάπι-νες»
Σκάφη 44.....	980.438	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Πασίφικ.....	5.286	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Χίος Ντέστιν.....	10.197	νέα άγορά
Φρίο Ίόνιαν.....	5.286	ναυπηγ. 'Ιαπωνία
Σκάφη 3.....	20.769	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρίτσα Ν.Π.....	5.717	πρ. «Travemar Africa»
Άγιος Πορφύριος.....	5.386	πρ. «Simao Mansur»
Λευκοθέα Λ.....	10.354	πρ. «Unique C.»
Ρούμπυ.....	8.352	πρ. «Νινή Πατέρας»
Ρομπινς.....	8.352	πρ. «Ρούμπυ»
Κλίππερ Ματζέστικ.....	10.322	πρ. «Ματζέστικ»
Κουάγκσι.....	12.470	πρ. «Πατραϊκός II»
Άλμας.....	12.775	πρ. «Tanhenbels»
Σκάφη 8.....	73.728	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέρντι.....	6.620	πρ. «Alange»
Λαίδη Τέρρυ.....	4.965	πρ. «Shouen Funekyo-kai 21»
Άλτάνα.....	9.824	πρ. «Comet»
Απολλωνία Φέιθ.....	6.522	πρ. «Falcon»
Κάππα Μαίρη.....	9.112	πρ. «Lux Lilly»
MSC Φρεντερίτσια.....	14.834	πρ. «Κασσιάκος»
Ξενούλα Μ.....	2.491	πρ. «Απολλωνία Έξ-πλόρερ»
Πελάινερ.....	4.095	πρ. «Rhodri Mawr»
Πελτέινερ.....	4.098	πρ. «Brian Boroime»
Τρόδος.....	5.999	πρ. «Αρκ Μίνως»
Αύρηλία.....	14.446	πρ. «Ανατολία»
Ίόνια Ση.....	3.489	πρ. «Alhena»
Μαρίνερ.....	9.077	πρ. «Σκάπγουιντ»
Μπουένος Άϊρες.....	9.603	πρ. «Όλύμπιαν Ρήφερ»
Τσαϊκόφσκυ.....	6.057	πρ. «Valle de Carranza»
Θερμαϊκός II.....	15.086	πρ. «Όακμπανκ»
Στάρλαντ.....	5.881	πρ. «Geestland»
Νίκος Α.....	8.269	πρ. «Dimi»
Όνυξ.....	9.824	πρ. «Σφίνξ»
Μυστράς.....	1.480	πρ. «Elron»
Νισίμα.....	6.646	πρ. «Canis Major»
Χρυσόνη Σ.....	5.386	πρ. «Tulip»
Νόρθ Μπρήζ.....	3.764	πρ. «Ση Όαθ»

Σκάφη 23..... 167.568

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλεάνα.....	1.976	πρ. «Mar Cristina»
Μπάι Σάν.....	15.470	πρ. «W.M. Leonard»
Σκάφη 2.....	17.446	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλπις.....	7.363	έπωλήθη Ά. Άνατολή
Στάρ Κίγκ.....	20.494	έπωλήθη Νορβηγούς
Θέμης Πετράκης.....	34.447	έπωλήθη Φορμόζα
Κοράλ.....	15.178	έπωλήθη Νορβηγούς
Μίς Άλίκη.....	17.164	έπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 5.....	94.646	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάρνας.....	18.829	μετ. «Άστώρια» (κ.)

Τζίμπιλτα.....	16.275	έπωλήθη Έλληνες
Άλθέα.....	20.045	έπωλήθη Νορβηγούς
Λαμπούσα Καραβάς.....	8.976	μετ. «Κερίνια» (κ.)
Νίκκι.....	65.459	μετ. «Νίκι» (κ.)
Όμέρικ Ντόουν.....	16.815	μετ. «Γκλόμπαλ Ση-χόρς» (π.)
Σέϊλορ II.....	12.578	μετ. «Άλεξάντερσ Κα-ρέϊτς» (μ.)
Σέϊλορ II.....	12.578	μετ. «Βασίπ» (κ.)
Άμόλυντος.....	42.243	έπωλήθη Νορβηγούς
Γκαλλ.....	15.302	μετ. «Caroline» (κ.)
Καπετάν Σταμάτης.....	10.650	μετ. «Μαρία Μ.» (κ.)
Νίκας.....	20.329	μετ. «Φλέαρ» (κ.)
Φλέϊμ.....	16.398	μετ. «Χαράλαμπος» (μ.)
Χαράλαμπος Β.....	15.498	μετ. «Γκλόμπαλ Μακά-τσα» (λ.)
Άδελεφ Στάρ.....	30.450	μετ. «Τάντα» (κ.)
Άξιον Έστίν.....	16.997	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κάπταιν Τζώρτζ.....	17.135	μετ. «Κρέϊν» (κ.)
Άντιγόνη Σ.Β.....	23.715	έπωλήθη Κινέζους
Άρχων.....	16.349	έπωλήθη Κινέζους
Ση Τάϊγκερ.....	13.631	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τόξον.....	16.822	μετ. «Κερίνια ΚΥ.» (κ.)
Άγιος Χαράλαμπος.....	15.478	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ανδρέας Π.....	17.001	μετ. «ΔΣ Πάϊονήρ» (κ.)
Κερίνια.....	8.976	μετ. «Άλεξάντερς Ό-αθ» (μ.)
Τζών Λ.....	16.023	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φόρουμ Πάϊονήρ.....	16.885	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άνθια.....	14.634	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάρκος Ν.....	10.708	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σάρλα.....	17.772	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ση Κίγκ.....	16.018	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τάντα.....	16.997	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άκράτα.....	9.753	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκλόμπαλ Τζαίην.....	15.438	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έβερχοουπ.....	10.625	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κέλλα.....	15.229	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ση Πρόγκρες.....	12.142	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φιντούσια.....	10.194	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάυ Ρέιντσερ.....	10.804	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 38.....	662.480	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σούνιον.....	13.540	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	13.540	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

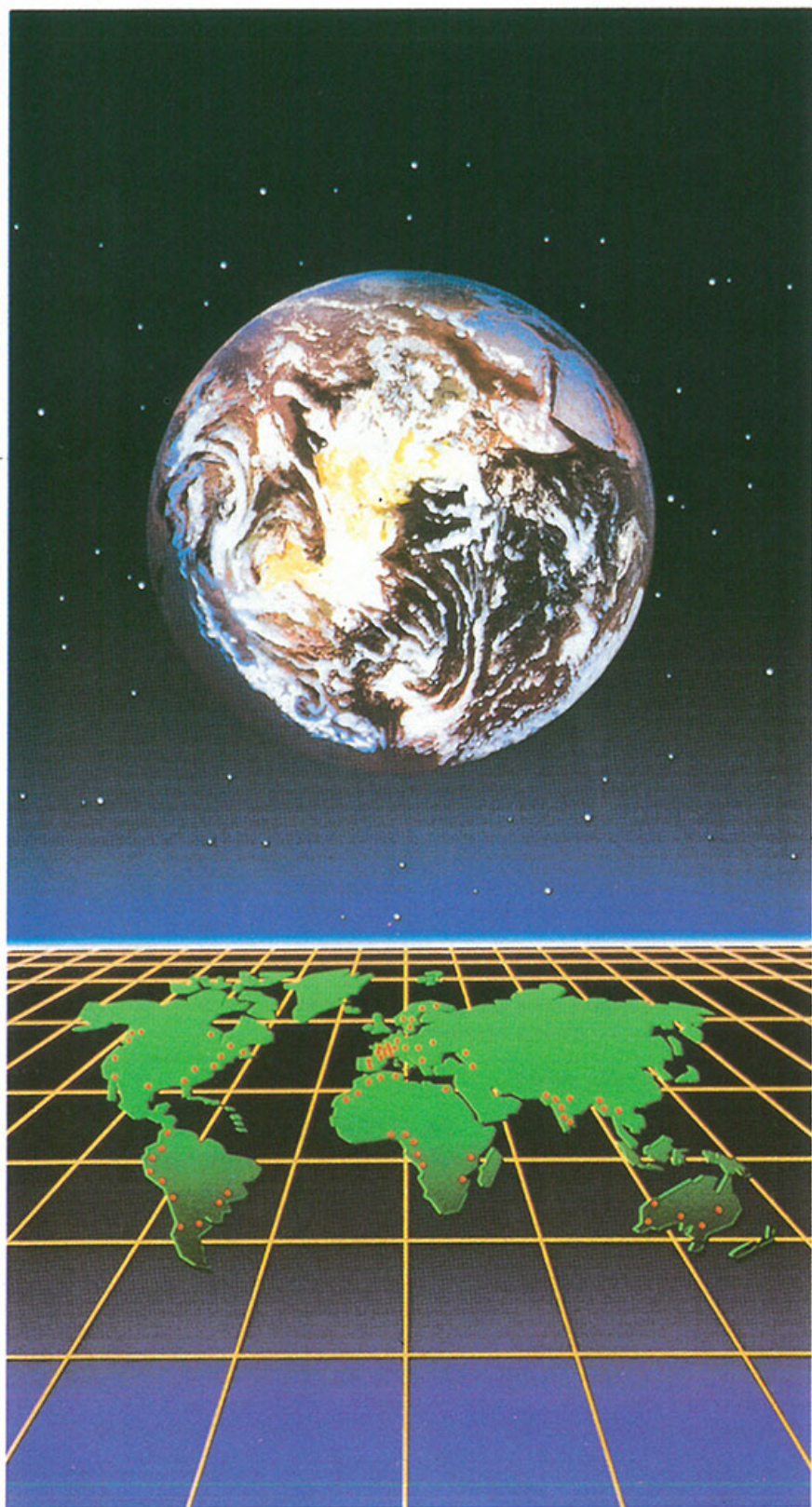
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χίος Ντέστιν.....	10.197	διαγράφεται
Σκάφος 1.....	10.197	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νινή Πατέρας.....	9.206	μετ. «Ρούμπυ» (κ.)
Ρούμπυ.....	8.352	μετ. «Ρούμπινς» (κ.)
Φρίο Ίόνια.....	5.045	διαγράφεται
Ματζέστικ.....	10.991	μετ. «Κλίππερ Ματζέ-στικ» (κ.)
Ρενουάρ.....	8.352	μετ. «Ζέρβος» (π.)
Πατραϊκός II.....	13.251	μετ. «Κουάγκσι» (κ.)
Μαρίτσα Ν.Π.....	5.717	μετ. «Long Binh» (π.)
Σκάφη 7.....	60.914	

BUREAU VERITAS GROUP

Together to prevent risks



Bureau Veritas Group

Your partner
worldwide

Head office:

Cedex 44

92077 Paris La Défense - France

Tel: (1) 42.91.52.91

Telex: 615370 F BVADM

PIRAEUS

Adrs.: 85, Akti Miaouli, 185 38 PIRAEUS
Telf.: (1) 413.8302/12/24/34/46/56 (8llg.)
Tymnet: VER. LPR
Telex: 212599 BVGR & 241071 BVGR GR
Fax: (1) 451.7124

THESSALONIKI

Adrs.: 13, Kountouriotou Str.
546 25 THESSALONIKI
Telf.: (31) 544.704
Telex: 410656 BVTH
Fax: (31) 543.435

LIMASSOL

Adrs.: 107, Miltonos Str.
ZAKAKI, P.O. Box 3421
LIMASSOL - CYPRUS
Telf.: (5) 393.425-393.146 - A.O.H. 376.505
Telex: 4874 DANOS CY
Fax: (5) 394.511

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαϊντ Άντρέας.....	8.987	έπωλήθη άλλοδαπούς
Στάρ Ση.....	8.925	έπωλήθη
Άπολλωνία Έξπλόρερ.....	2.491	μετ. «Ξενούλα Μ.» (κ.)
Παναγία Μάλεβη.....	5.215	έπωλήθη Κινέζους
Φανέλι.....	5.595	μετ. «Τροβατόρε» (ε.)
Άνατολία.....	14.446	μετ. «Αύρηλίας» (κ.)
Κάππα Βέντρουρ.....	10.430	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λαμπραντόρ.....	9.448	μετ. «Ρασε» (κ.)
Τζίνα Σ.....	22.294	μετ. «Water Gina» (κ.)
Νικόλαος Μ.ΙΙ.....	1.473	μετ. «Ευδοκία ΙΙ» (ΑΒ)
Φρίο Σκανδινάβια.....	8.279	έπωλήθη ΕΣΣΔ
Άντζέλικα.....	3.201	μετ. «Vailuck» (μ.)
Μάρκ Τσάλλεντσερ.....	1.599	ὠψωσε Έλληνική
Όακμπανκ.....	16.893	μετ. «Θερμαϊκός ΙΙ» (κ.)
Ευαγγελία Πετράκη.....	11.850	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρόδος.....	5.999	μετ. «Olympus» (κ.)
Γουϊντσφωλ.....	3.971	ὠψωσε σημαία Μάλτας
Θεοσκέπαστη ΙΙ.....	1.467	έπωλήθη διάλυση
Κυκλάδες.....	10.313	διάλυση 'Ινδία
Σφίνξ.....	9.822	μετ. «Όνουξ» (κ.)
Φρί Μπραζιλ.....	5.871	διαγράφεται
Άλόη.....	1.599	μετ. «Angelina» ('Ονδ.)
Βέρντι.....	6.620	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γεώργιος Χ.....	1.599	μετ. «Hotama»
Λαίδη Τέρρυ.....	4.965	μετ. «Λασίθι» (ε.)
Φρίο Έκουαντόρ.....	9.264	μετ. «Devon»
Γουίτλε Μπαίη.....	9.907	διάλυση 'Ινδία
Μέλοντυ.....	9.059	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όλύμπικ.....	4.229	μετ. «Bilker I» (κ.)
Όντυάννα Η.....	9.868	μετ. «Eleni» (μ.)
Πίτζεον.....	9.072	μετ. «Susan Sea» (κ.)
Σή Όαθ.....	3.764	μετ. «Νόρθ Μπρήζ» (κ.)
Στάρλαντ.....	5.881	ὠψωσε ελληνική
Σκάφη 33.....	242.396	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θωμάς Γ.....	1.000	μετ. «Νατάσα Ι.» ('Ονδ.)
Πρίamos.....	5.848	έπωλήθη διάλυση
Σκάφη 2.....	6.848	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαξέζς.....	26.959	έπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφος 1.....	26.959	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καλλιόπη.....	17.485	έπωλήθη 'Ιταλούς
Ντόναλντ.....	1.209	μετ. «Navichem Arc-turus» (κ.)
Όσσαν Μείντ.....	51.227	έπωλήθη
Ραντουάν Γ.....	164.062	έπωλήθη Νορβηγούς
Πλάτινουμ.....	105.553	έπωλήθη Νορβηγούς
Κλειώ.....	40.626	μετ. «Domira» (κ.)
Μόντετσυ.....	8.870	έπωλήθη Τούρκους

Άκτίνια.....	109.567	έπωλήθη Νορβηγούς
Γέρος.....	30.067	ὠψωσε Έλληνική

Σκάφη 9.....	528.666	
--------------	---------	--

Από τις άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση στο κυπριακό νηολόγιο κατά 12 πλοία και στή χωρητικότητα κατά 258.079 τον. γκρός, ή όποια προστιθέμενη στην ύπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1990, δύναμη, μάς δίνει τή σημερινή δύναμη τών ελληνικών πλοίων υπό ΚΥ-ΠΡΙΑΚΗ σημαία από:

775 πλοία, 13.612.664 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Σέ παρόμοια επίπεδα μέ αυτήν του 1989 παρουσιάζεται ή κίνηση του 1990 στο Παναμαϊκό νηολόγιο.

Οι έγγραφές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ήταν 62, συνολικής χωρητικότητας 1.064.774 τον. γκρός (62, 830.604 τον. γκρός τό 1989 και 64 πλοία, 802.522 τον. γκρός τό 1988) και οι διαγραφές 53, συνολικής χωρητικότητας 1.368.725 τον. γκρός, έναντι 58 πλοίων, 819.126 τον. γκρός που είχαν διαγραφεί τό 1989 και 68 πλοίων, 1.207.015 τον. γκρός τό 1988.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	1	τ.γκρός	24.681
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	10	»	152.983
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967...	2	»	23.693
Φορτηγά νεότευκτα.....	2	»	10.572
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	3	»	29.673
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	11	»	63.865
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	3	»	14.534
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979-89...	14	»	77.171
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	12	»	607.133
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1967...	4	»	60.469
Σύνολο σκάφη.....	62	»	1.064.774

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	3	τ.γκρός	74.620
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	13	»	397.070
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967...	4	»	55.267
Φορτηγά νεότευκτα.....	1	»	5.286
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	2	»	21.356
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	15	»	102.271
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	3	»	11.384
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979-89...	3	»	15.427
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	9	»	686.044
Σύνολο σκάφη.....	53	»	1.368.725

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίόνιαν Πρίνς.....	24.681	πρ. «Dandy I.»
Σκάφος 1.....	24.681	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκλόμπαλ Σήχορς.....	16.815	πρ. «Όμέρικ Ντόουν»
Κέν Κόνφιντενς.....	18.124	αγορά από 'Ιάπωνες
Δημήτρης Ν.....	6.614	πρ. «Orient Fisher»
Πήγασος.....	15.798	ὠψέστ. σημ. Φιλιππίνων

Χίος Τσάρμ.....	14.780	πρ. «Northern Cherry»
Βητασκάυ.....	12.222	πρ. «Pacific Lady»
Έλούντα Νταίη.....	20.913	πρ. «Άλιντα»
Πόλλουξ Ι.....	14.741	υπέστειλε κυπριακή
Λατώ.....	18.210	υπέστειλε ελληνική
Λεβάντ Πράιντ.....	14.786	πρ. «Φλάγκ Μαρία»

Σκάφη 10..... 152.983

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίσσος.....	13.881	πρ. «Yashove»
Σημπάλκ Ι.....	9.812	πρ. «Alkazar»

Σκάφη 2..... 23.693

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Πασίφικ.....	5.286	ναυπηγ. 'Ιαπωνία
Φρίο Μαραθών.....	5.286	ναυπ. 'Ιαπωνία

Σκάφη 2..... 10.572

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πηνελόπη V.....	11.633	πρ. «Χολσάτια»
Ζέρβος.....	9.123	πρ. «Ρενουάρ»
Φλώρα V.....	8.917	πρ. «Φλώρα»

Σκάφη 3..... 29.673

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος Ι.....	3.056	πρ. «Fæder Gulf»
Πράιμ Βίκτορυ.....	1.596	πρ. «Dera Seconda»
Φρίο Άρκτικ.....	1.971	πρ. «Almirante»
Άλέγκρε.....	8.896	υπέστειλε λιβεριανή
N. Μάρμαρα.....	8.915	πρ. «Cleopatra»
Σητεία Μπαίη.....	11.069	πρ. «Άγγελική Κ.»
Κλέλια.....	10.982	πρ. «Παρμενίων»
Άγιος Νικόλαος.....	5.997	πρ. «Νικόλας Κ.»
Γαλάζιο Κύμα.....	4.085	πρ. «Altair I.»
Πράιμ Βίξιον.....	1.599	πρ. «Lancasterbrook»
Σημπάλκ ΙΙΙ.....	5.699	πρ. «Sun World»

Σκάφη 11..... 63.865

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ίταζάι Ρήφερ.....	7.995	πρ. «Ρήφερ Ρίο»
Θανασάκης Σ.....	3.904	πρ. «Sac Santander»
Κότυ Ι.....	2.635	υπέστειλε ελληνική

Σκάφη 3..... 14.534

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνδρέας Ζ.....	4.509	πρ. «Shoun Jupiter»
Γκάζ Κοράλ.....	5.640	πρ. «Prince Yamamoto»

Γκάζ Πασίφικ.....	4.784	αγορά από Γάλλους
Γκόλντεν Ναβιγκέιτορ ΙΙ.....	3.221	πρ. «Sunny Emblem»
Στέινλες Λήντερ.....	4.711	πρ. «Shoun Venus»
Στέινλες Μάστερ.....	7.145	πρ. «Shoun Tenacity»
Στέινλες Σαμπόρτερ.....	3.627	πρ. «Shoko Maru»
Στέινλες Φάιτερ.....	7.145	πρ. «Shoun Telstar»
Κόμπε Τζ.....	4.433	πρ. «Shoun Ambassa- dor»

Στέινλες Γκόβερνορ.....	4.710	πρ. «Shoun Victoria»
Στέινλες Μαρίνερ.....	4.711	πρ. «Shoun Venture»
Στέινλες Σείλορ.....	4.710	πρ. «Shoun Vanguard»
Πασίφικ Πρίνς.....	4.085	πρ. «Stephanie»
Γκάζ Μείτσορ.....	13.780	πρ. «Celsius»

Σκάφη 14..... 77.171

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Αιτζιάν.....	6.482	πρ. «Gas Mariner»
Έλλεσποντ Όρφέουμ.....	146.263	πρ. «Orpheum»
Έλλεσποντ Παραμάουντ.....	173.086	πρ. «Paramount»
Έλλεσποντ Παραντάιζ.....	146.263	πρ. «Paradise»
Στέινλες Κομμάντερ.....	4.656	πρ. «Golden Yon»
Στέινλες Λαίδη.....	999	πρ. «Ametist»
Θήτα Μινέρβα.....	4.937	πρ. «Thapa Mandakini»
Ίονιαν Τσάλετζερ.....	17.697	υπέστειλε ελληνική
Κύδων.....	15.522	υπέστειλε ελληνική
Καρνία.....	15.028	πρ. «Laurotank Carnia»
Θήτα Άτλας.....	20.322	πρ. «Shanta Shibani»
Κίγκ Μίνως.....	55.878	πρ. «Σιμπέλιους»

Σκάφη 12..... 607.133

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
ΓΚάζ Γιβραλτάρ.....	3.311	αγορά από Έλληνες
Γκάζ Σαππλάϊερ.....	24.696	αγορά από 'Ισπανούς
Γκάζ Κασπίαν.....	3.476	πρ. «Keguma»
Μαριμπράς.....	28.986	πρ. «Da Quing 250»

Σκάφη 4..... 60.469

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Φάλκον.....	24.843	μετ. «Γκόλντεν Φάλ- κον» (λ.)
Μαρίνος ΙΙ.....	14.397	μετ. «Πάλ Μαρίνος» (ε.)
Πάνθηρ.....	35.380	μετ. «Parago» (βρ.)

Σκάφη 3..... 74.620

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊντήαλ Πρόγκρες.....	43.479	μετ. «Ίντεάλ Πρόγ- κρες» (ε.)
Φλάγκ Ρολάκο.....	6.585	υψωσε ελληνική
Φάγκ Τόμ.....	20.513	υψωσε ελληνική
Φλάγκ Χίος.....	18.973	υψωσε ελληνική
Μερκιούρ.....	10.490	μετ. «Όδυσσεάς Η.» (μ.)
Άραμης.....	15.907	μετ. «Tsoupa» (κ.)
Γκόλντεν Στάρ.....	13.036	υψωσε λιβεριανή

Κυμώ.....	65.885	ψψωσε λιβεριανή
Θάλια.....	16.873	ψψωσε ελληνική
Σάουθ Στάρ.....	43.867	ψψωσε σημ. Μάλτας
Έλούντα Μπαίη.....	15.119	μετ. «Γεώργιος» (κ.)
Μέριτ 1.....	112.308	μετ. «Άτλας Πράϊντ» (λ.)
Σειρήνα.....	16.267	έπωλήθη Τούρκους
Σκάφη 13.....	397.070	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλάγκ Δέσποινα.....	15.621	ψψωσε ελληνική
Φλάγκ Μέρτσαντ.....	13.870	ψψωσε ελληνική
Τζιοβάννα Σ.....	18.781	άλλοδαπή πλοιοκτησία
Κίμωλος III.....	6.995	ψψωσε σημαία Μάλτας
Σκάφη 4.....	55.267	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Πασίφικ.....	5.286	ψψωσε κυπριακή
Σκάφος 1.....	5.286	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χολσάτια.....	12.074	μετ. «Πηνελόπη V» (π.)
Άτλάντικ III.....	9.282	μετ. «Ivory K.» (κ.)
Σκάφη 2.....	21.356	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλέγκρε.....	8.896	ψψωσε λιβεριανή
Έβελύν.....	9.112	έγκαταλείφθηκε
Έσκόρπιο.....	6.042	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άγιος Νικόλαος.....	1.985	μετ. «Olga M.» (π.)
Έλούντα Κόαστ.....	9.030	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σαρωνικός.....	8.901	ψψωσε ελληνική
Φρατζέσκα.....	10.586	διαγράφεται
Φρίο Πασίφικ.....	1.261	έπωλήθη Κορέα
Μίνι Λίντ.....	1.557	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άγγελική Κ.....	11.069	μετ. «Σητεία Μπαίη» (π.)
Φρίο Ποσειδών.....	2.662	μετ. «Seafrost» (π.)
Άντζέλικα.....	10.036	ψψωσε σημ. Μάλτας
Νικόλας Κ.....	5.997	μετ. «Άγιος Νικόλαος» (π.)
Άγία Σκέπη.....	9.031	μετ. «Gigi F.» (Π.)
Λητώ II.....	6.106	μετ. «NGS Ranger»
Σκάφη 15.....	102.271	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρήφερ Ρίο.....	7.995	μετ. «Ιταζάι Ρήφερ» (π.)
Δημήτρης Μ.....	1.226	μετ. «Dima» (π.)
Νίκος Α.....	2.163	έπωλήθη διάλυση
Σκάφη 3.....	11.384	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Λουκάς III.....	4.397	μετ. «Chempetrol Safina I.» (π.)
Άνδρέας Ζ.....	4.509	έπωλήθη Νορβηγούς
Χέμ Ένερτζυ.....	6.521	έπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 3.....	15.427	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριχριστίνα.....	72.336	μετ. «Μαριχριστίνα» (ε.)
Κοσμάς Α.....	15.994	ψψωσε σημ. Μάλτας
Ροδόση.....	17.805	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σέντσιουρ Ντόουν.....	51.898	ψψωσε σημ. Μπαχάμας
Έλλεσποντ Όρφέουμ.....	146.263	σημαία Νήσων Μάρσαλλ
Έλλεσποντ Παραμάουντ.....	173.086	σημαία Νήσων Μάρσαλλ
Έλλεσποντ Παρανταίτς.....	146.263	σημαία Νήσων Μάρσαλλ
Σιμπέλιους.....	55.878	έπωλήθη Έλληνες
Χέμ Πάϊονήρ.....	6.521	έπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 9.....	686.044	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις, προέκυψε αύξηση στη δύναμη, κατά έννέα σκάφη, και μείωση της χωρητικότητας κατά 303.951 τον. γκρός. Έτσι η σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό την ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία είναι:

409 σκάφη, 4.010.467 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Οι έγγραφές ανήλθαν τό 1990 σέ 20 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.186.070 τον. γκρός, μέ την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	2	τ.γκρός	37.808
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	6	»	307.312
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	1	»	11.929
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	3	»	23.131
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	8	»	805.890

Σύνολο σκάφη..... 20 » 1.186.070

Οι διαγραφές εξάλλου ανήλθαν σέ 44 σκάφη, 2.654.781 τον. γκρός μέ την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78	15	τ.γκρός	495.485
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967..	1	»	37.722
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	4	»	32.753
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1979-89...	5	»	236.917
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	19	»	1.851.904

Σύνολο σκάφη..... 44 » 2.654.781

Ο όνομαστικός κατάλογος των μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Φάλκον.....	24.843	υπέστειλε παναμαϊκή
Κέν Σπάνκερ.....	12.965	πρ. «Pacific Spanker»
Σκάφη 2.....	37.808	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκλόμπαλ Λίνγκ.....	54.996	πρ. «Morning Cloud»
Καπετάν Γιωργής.....	31.584	πρ. «Amazon»
Γκλόμπαλ Μακάτσα.....	30.450	πρ. «Αδελφή Στάρ»
Γκόλντεν Στάρ.....	12.291	υπέστειλε παναμαϊκή
Κυμώ.....	65.685	υπέστειλε παναμαϊκή
Άτλας Πράιντ.....	112.306	πρ. «Μέριτ 1.»
Σκάφη 6.....	307.312	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέν Γκέιλ.....	11.929	πρ. «Handy Gaul»
Σκάφος 1.....	11.929	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλέγκρε.....	8.896	υπέστειλε παναμαϊκή
Νικόλας Κ.....	5.447	πρ. «Gloria»
Έλινα.....	8.788	πρ. «Semiramis»
Σκάφη 3.....	23.131	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Γκράντ.....	183.099	πρ. «Grand»
Έλλεσποντ Έμπασου.....	209.788	πρ. «Embassy»
Έλλεσποντ Ντίγκνιτ.....	44.589	πρ. «Ourania»
Έκουέιτορ.....	58.336	πρ. «Chevron Equator»
Κοννέκτικατ.....	101.438	πρ. «Diamond Queen»
Ωρόρα Αυστράλις.....	101.440	πρ. «Diamond Orbis»
Πλακούρας.....	43.681	παραμένει στη δύναμη
Τρέιντ Στάρ.....	63.519	πρ. «Λάμπερχορν»
Σκάφη 8.....	805.890	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρίνα.....	34.103	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρέιντ Μπάννερ.....	18.953	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άελλώ.....	36.548	έπωλήθη Νορβηγούς
Φέιθ.....	15.216	μετ. «Σή Φέιθ» (μ.)
Βομάρ.....	15.759	μετ. «Mayflower» (λ.)
Γαρμπής.....	41.164	υψωσε ελληνική
Ήρώ.....	17.129	υψωσε ελληνική
Μαρκέσα.....	33.509	υψωσε ελληνική
Μπουκαδούρα.....	50.273	υψωσε ελληνική
Όρλάντο.....	37.784	υψωσε ελληνική
Σίλιμνα.....	31.508	βυθίσθηκε 27/8
Άκτι.....	14.998	υψωσε ελληνική
Ζαρνάτα.....	69.338	υψωσε ελληνική
Κυμώ.....	65.685	υψωσε ελληνική
Σπηλιάδα.....	12.518	υψωσε ελληνική
Σκάφη 15.....	495.485	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέντσιουρ.....	37.722	διάλυση Ίνδια
Σκάφος 1.....	37.722	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλέγκρε.....	8.896	υψωσε σημ. Παναμά
Κέιπ Ρίον.....	9.542	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γεώργιος Μ.....	8.868	υψωσε σημαία Μάλτας
Νικόλας Κ.....	5.447	υψωσε σημαία Μάλτας
Σκάφη 4.....	32.753	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρντ Σκόλαρ.....	128.260	έπωλήθη Νορβηγούς
Άράμπιαν Τρέιντερ.....	21.164	έπωλήθη Νορβηγούς
Άράμπιαν Τσάλλεντζερ.....	21.164	έπωλήθη Νορβηγούς
Νικόπολις.....	29.700	υψωσε ελληνική
Φλαμίνια.....	38.629	υψωσε Έλληνική
Σκάφη 5.....	236.917	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρίνα.....	34.103	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρέιντ Μπάννερ.....	18.953	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άελλώ.....	36.548	έπωλήθη Νορβηγούς
Φέιθ.....	15.216	μετ. «Σή Φέιθ» (μ.)
Βομάρ.....	15.759	μετ. «Mayflower» (λ.)
Γαρμπής.....	41.164	υψωσε ελληνική
Ήρώ.....	17.129	υψωσε ελληνική
Μαρκέσα.....	33.509	υψωσε ελληνική
Μπουκαδούρα.....	50.273	υψωσε ελληνική
Όρλάντο.....	37.784	υψωσε ελληνική
Σίλιμνα.....	31.508	βυθίσθηκε 27/8
Άκτι.....	14.998	υψωσε ελληνική
Ζαρνάτα.....	69.338	υψωσε ελληνική
Κυμώ.....	65.685	υψωσε ελληνική
Σπηλιάδα.....	12.518	υψωσε ελληνική
Σκάφη 15.....	495.485	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βέντσιουρ.....	37.722	διάλυση Ίνδια
Σκάφος 1.....	37.722	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλέγκρε.....	8.896	υψωσε σημ. Παναμά
Κέιπ Ρίον.....	9.542	έπωλήθη άλλοδαπούς

Γεώργιος Μ.....	8.888	ΰψωσε σημαία Μάλτας
Νικόλαος Κ.....	5.447	ΰψωσε σημαία Μάλτας

Σκάφη 4..... 32.753

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρντ Σκόλαρ.....	126.260	έπωλήθη Νορβηγούς
Άράμπιαν Τρέιντερ.....	21.164	έπωλήθη Νορβηγούς
Άράμπιαν Τσάλλεντζερ....	21.164	έπωλήθη Νορβηγούς
Νικόπολις.....	29.700	ΰψωσε ελληνική
Φλαμίνια.....	38.629	ΰψωσε Έλληνική
Σκάφη 5.....	236.917	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρεστίζ.....	40.632	ΰψωσε ελληνική
Φιλία Στάρ.....	18.583	έπωλήθη αλλοδαπούς
Ίλινδός.....	137.854	έπωλ. "Απω Άνατολή
Πλακούρας.....	44.489	έπωλήθη Νορβηγούς
Άλέξανδρος Σ. Ώνάσης...	126.621	έπωλήθη αλλοδαπούς
Άργος.....	98.905	έπωλ. "Απω Άνατολή
Άριστοτέλης Σ. Ώνάσης...	125.485	έπωλήθη αλλοδαπούς
Γουόρντ Σκόρ.....	126.261	έπωλήθη Νορβηγούς
Όλύμπικ Μπάννερ.....	128.561	έπωλήθη αλλοδαπούς
Όλύμπικ Μρίλλιανς.....	128.561	έπωλήθη αλλοδαπούς
Λάμπερχορν.....	63.519	μετ. «Τρέιντ Στάρ» (λ.)
Γαρδένια.....	17.309	ΰψωσε σημ. Μάλτας
Βασιλικός.....	65.917	έπωλήθη αλλοδαπούς
Έλλεσποντ Γκράντ.....	183.099	σημαία Νήσων Μάρσαλλ
Έλλεσποντ Έμπασσυ.....	209.788	σημαία νήσων Μάρσαλλ
Πλακούρας.....	43.881	ΰψωσε ελληνική
Σκύρων.....	75.049	ΰψωσε ελληνική
Όρδρα Αυστραλίας.....	101.440	ΰψωσε ελληνική
Όρδρα Μπορεάλις.....	116.150	ΰψωσε ελληνική
Σκάφη 19.....	1.851.904	

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε και νέα μείωση στον αριθμό των σκαφών κατά 24 μονάδες (- 17 μονάδες τό 1989), καθώς και στην εγγεγραμμένη ελληνόκτητη χωρητικότητα κατά 1.468.711 τον. γκρός (- 410.121 τον. γκρός τό 1989), με αποτέλεσμα η σημερινή δύναμη του υπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ελληνόκτητου στόλου να διαμορφώνεται σε:

142 σκάφη, 5.956.426 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τά εγγραφέντα τό 1990 ανήλθαν σέ 60, συνολικής χωρητικότητας 1.068.414 ένω τό 1989 είχαν εγγραφεί 31 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 355.830 τον. γκρός και κατανέμονται κατά κατηγορία και ηλικία ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	1	τ.γκρός	15.397
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	30	»	602.417
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967...	3	»	40.707
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	11	»	67.458
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	10	»	257.059
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1967...	5	»	85.376
Σύνολο σκάφη.....	60	»	1.068.414

Τά διαγραφέντα κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 27 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 434.492 τον. γκρός έναντι 15

πλοίων, 162.655 τον. γκρός πού είχαν διαγραφεί τό 1989 και καταχωρούνται ως ακόλουθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	11	τ.γκρός	220.136
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967...	1	»	30.823
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1979-89.....	1	»	30.877
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	2	»	2.578
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	»	1.051	
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	6	»	126.981
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1967...	1	»	22.046
Σύνολο σκάφη.....	27	»	434.492

Ακολουθεί ό όνομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κοράλ.....	15.397	υπέστειλε κυπριακή

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλ Ταϊφ.....	24.956	πρ. «Meridian»
Άλ Ταλούδι.....	24.956	πρ. «Σίτυ όφ Σαλόνικα»
Άλεξάντερς Καρέιτς.....	12.578	πρ. «Σέιλορ Ι.»
Όδυσσεάς Η.....	11.248	πρ. «Μερκιούρ»
Ση Φέιθ.....	15.215	πρ. «Φέιθ»
Άμόλυντος.....	42.243	υπέστειλε κυπριακή
Έρατίνι.....	14.569	πρ. «Ίόνιαν Άμπίσιον»
Πέλαγος.....	15.874	πρ. «Άρχιπέλαγο»
Χαράλαμπος.....	14.986	πρ. «Χαράλαμπος Β.»
Άστρον.....	14.691	πρ. «Νικόλαος Α.»
Λυκαβητός.....	9.247	πρ. «Atlantic Hero»
Ταμάρα.....	18.907	πρ. «Mare Halico»
Άρχων.....	16.349	υπέστειλε κυπριακή
Έρατώ.....	16.978	πρ. «Γκαλιντσεντ»
Λίναρος.....	51.072	πρ. «Norman Trader»
Υπάνεμα.....	21.880	πρ. «Feng Moon»
Άγιος Χαράλαμπος.....	15.478	υπέστειλε κυπριακή
Τσουνα.....	15.907	πρ. «Άραμης»
Άλεξάντερς Όαθ.....	14.364	πρ. «Άνθία»
Ίωνία.....	14.808	πρ. «Ζηνοβία»
Σάουθ Στάρ.....	43.867	υπέστειλε παναμαϊκή
Ση Κίγκ.....	16.018	υπέστειλε κυπριακή
Σηντιούτυ ΙΙ.....	18.383	πρ. «Γιουροσκάυ»
Τζοάννα Π.....	12.005	πρ. «Wείρα Μαυ»
Φρή Πάουερ.....	15.809	πρ. «Κροίσο»
Φρή Πίλς.....	15.688	πρ. «Σίτυ όφ Μπεϊρούτ»
Φρή Πρόγκρες.....	15.688	πρ. «Σίτυ όφ Έλμίν»
Γκλόμπαλ Τζαίην.....	15.438	υπέστειλε κυπριακή
Λινάρδος.....	51.072	πρ. «Λίναρος»
Ση Πρόγκρες.....	12.142	υπέστειλε κυπριακή

Σκάφη 30..... 602.417

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σκύρος.....	19.920	πρ. «Ding»
Φαίργουιντ.....	13.792	πρ. «Vast Pioneer»
Κίμωλος ΙΙΙ.....	6.995	υπέστειλε Παναμαϊκή
Σκάφη 3.....	40.707	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τηλέμαχος.....	9.213	πρ. «Inna Wakili»
Μπράιντ Πάιονιρ.....	6.789	πρ. «Albright Pioneer»

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊλας Γκαλαπάγκος.....	1.051	έπωλήθη ΕΣΣΔ
Σκάφος 1.....	1.051	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουϊντφορστ.....	1.982	μετ. «Praslin Reefer» (π.)
Αθλος Στάρ.....	1.400	έπωλήθη Κινέζους
Ιόνιαν Χόουπ.....	9.333	μετ. «Argo Hope» (μ.)
Κλεοπάτρα.....	8.915	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νήσος Κεφαλλονιά.....	9.247	διαγράφεται
Σκάφη 5.....	30.877	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεόδωρος Γ.....	1.579	σημαία Όνδούρας
Κέϊτ.....	999	μετ. «Τρίαινα» (ε.)
Σκάφη 2.....	2.578	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θανάσης Α.....	19.855	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σηέμπρες.....	40.558	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σαέττα.....	14.925	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σαίντ Τζών ΙΙ.....	21.619	έπωλήθη Νορβηγούς
Σηγουίτ 2.....	28.025	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Τάνκ Τζούνιορ.....	1.999	μετ. «Μπλούτανκ Τζούνιορ» (κ.)
Σκάφη 6.....	126.981	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λαγκαβίστα.....	22.046	διάλυση Αλάγκ
Σκάφος 1.....	22.046	

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε νέα αύξηση στην ελληνόκτητη δύναμη, κατά 33 πλοία και 633.922 τον. γκρός, ή ό-ποια προστιθέμενη στην υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1989 δύναμη (102 σκάφη, 1.154.381 τον. γκρός), μās δίνει την ση-μερινή δύναμη υπό την σημαία τής ΜΑΛΤΑΣ από:

135 πλοία, 1.788.303 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Οι έγγραφές στο νηολόγιο των νήσων τής Καραϊβικής, ανήλ-θαν τό 1990 σέ 19 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 593.020 τον. γκρός, πού κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1979-89...	1	τ.γκρός	13.598
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	5	»	192.650
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967..	1	»	13.540

Ουράνια.....	9.627	πρ. «Getaldic»
Απολλωνία Μπάννερ.....	1.520	πρ. «Platak»
Γεώργιος Μ.....	8.868	υπέστειλε λιβεριανή
Γουϊντφωλ.....	3.384	υπέστειλε κυπριακή
Ράνια.....	1.599	πρ. «Κύθηρα»
Αλκιστίς.....	5.150	πρ. «Virgo»
Αντζέλικα.....	11.461	υπέστειλε παναμαϊκή
Μακάρις.....	4.400	πρ. «Παναγία»
Νικόλας Κ.....	5.447	υπέστειλε λιβεριανή

Σκάφη 11..... 67.458

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κοσμάς Α.....	15.994	υπέστειλε παναμαϊκή
Τάνκ Τζούνιορ.....	1.999	πρ. «Don»
Λούντα.....	41.477	πρ. «Έλούντα»
Σίλβερ Ένερτζυ.....	80.824	πρ. «Φαίδρα»
Ντῶφιν.....	958	υπέστειλε ελληνική
Βάρκιζα.....	12.588	πρ. «Taisy»
Σήμπορν ΙΙ.....	17.798	πρ. «Seaglor»
Γαρδένια.....	17.309	υπέστειλε λιβεριανή
Μπλούτανκ Τζούνιορ.....	1.999	πρ. «Τάνκ Τζούνιορ»
Τάιγκερ.....	66.113	πρ. «Σή Λῶρελ»

Σκάφη 10..... 257.059

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τιτάνικ.....	15.090	πρ. «Daugavpils»
Τάκης.....	4.027	πρ. «Fair Lady»
Κούγκαρ Ι.....	38.533	πρ. «Bashayer»
Φλαμίγκο Ι.....	12.636	υπέστειλε Όνδουριανή
Φοίνιξ.....	15.090	υπέστειλε Όνδουριανή
Σκάφη 5.....	85.376	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χόμπιτ.....	15.922	μετ. «Handy Carriers» (μ.)
Αρχιπέλαγο.....	15.874	μετ. «Πέλαγος» (μ.)
Γκαϊήντοσχεντ.....	16.616	μετ. «Ερατώ» (μ.)
Καπετάν Σή.....	26.290	μετ. «Καπετάν Π.» (κ.)
Μάστερ Α.....	15.520	έπωλήθη Κινέζους
Λίναρος.....	51.072	σωστό όνομα «Λινάρ-δος»
Υπάνεμα.....	21.880	έπωλήθη Κινέζους
Όδυσσέας Η.....	11.248	μετ. «Ισις» (κ.)
Αντάλμα.....	14.671	μετ. «Adelia» (μ.)
Σή Πρόγκρες.....	12.142	μετ. «Arbu» (μ.)
Σημέριτ.....	18.901	έπωλήθη Κινέζους
Σκάφη 11.....	220.136	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μοντρώ Στάρ.....	30.823	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	30.823	

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	9	»	104.675
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	3	»	268.557
Σύνολο σκάφη.....	19	»	593.020

Οι διαγραφές κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ανήλθαν σέ όκτώ σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 349.589 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1968-78...	4	τ.γκρός	81.496
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	2	»	13.346
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	2	»	254.747
Σύνολο σκάφη.....	8	»	349.589

*Ακολουθεί ό όνομαστικός κατάλογος τών άνωτέρω μεταβολών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
*Αραμπέλλα.....	13.598	υπέστειλε ελληνική
Σκάφος 1.....	13.598	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μουράνο.....	65.579	πρ. «Obo King»
*Ακρίτας.....	13.889	υπέστειλε ελληνική
Λεβάντ Σπίριτ.....	18.799	υπέστειλε ελληνική
Παντάνασσα.....	79.422	πρ. «Yukona»
Χίος.....	14.961	πρ. «Zoe»
Σκάφη 5.....	192.650	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέντ Βικτόρια.....	13.540	πρ. «Sounion»
Σκάφος 1.....	13.540	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρόσω.....	26.409	πρ. «Kingston»
Βίλλ ντέ Ντουκέρκ.....	26.409	πρ. «Πρόσω»
Μαγνησία.....	13.427	πρ. «Minerva»
*Ατλάντικο.....	6.666	πρ. «*Ατζελμάρ»
*Εμανουέλ Β.....	6.981	υπέστειλε παναμαϊκή
Πασίφικο.....	6.666	πρ. «Μπαλμάρ»
Νέτγουορκ Σουάν.....	6.666	πρ. «Πασίφικο»
Ντέγουορκ Σπάροου.....	4.785	πρ. «Κέα Ρήφερ»
Νέτγουορκ Στόρκ.....	6.666	πρ. «Ατλάντικο»
Σκάφη 9.....	104.675	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
*Ελλεσποντ Κάπιτολ.....	188.634	πρ. «Capitol»
Σηγουίντ ΙΙ.....	28.025	υπέστειλε σημ. Μάλτας

Σέντσιουρ Ντόουν.....	51.898	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 3.....	268.557	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σίλβερ Σαξές.....	20.797	μετ. «Παρασκευή Μ.Υ.» (ε.)
Πρόσω.....	26.409	μετ. «Βίλλ ντέ Ντουκέρκ»
*Αθλοφόρος.....	15.491	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λεβάντ Σπίριτ.....	18.799	υψωσε ελληνική
Σκάφη 4.....	81.496	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
*Αντζελμάρ.....	6.680	μετ. «*Ατλάντικο» (Μπχ.)
Πασίφικο.....	6.666	μετ. «Νέτγουορκ Σουάν» (Μπχ.)
Σκάφη 2.....	13.346	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

*Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Λώρελ.....	66.113	μετ. «Τάϊγκερ» (μ.)
*Ελλεσποντ Κάπιτολ.....	188.634	σημαία Νήσων Μάρσαλλ
Σκάφη 2.....	254.747	

Μετά τίς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε νέα αύξηση στό νηολόγιο τών Μπαχάμας, κατά 11 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 243.431 τον. γκρός, από τήν όποία συνάγεται ότι ή σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό τήν σημαία τών ΜΠΑΧΑΜΑΣ είναι:

47 σκάφη, 1.480.345 τον. γκρός.

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Μικρή μείωση παρουσίασε στην έγγεγραμμένη ελληνόκτητη δύναμη τό νηολόγιο τής Όνδούρας καθώς τό 1990 οι έγγραφές ανήλθαν σέ έπτά σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 43.406 τον. γκρός.

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	2	τ.γκρός	10.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	2	»	2.579
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1967...	3	»	29.927
Σύνολο σκάφη.....	7	»	43.406

Τό ίδιο χρονικό διάστημα οι διαγραφές ανήλθαν σέ όκτώ σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 69.299 τον. γκρός.

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	2	τ.γκρός	17.753
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	3	»	21.299
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1968-78...	1	»	2.521
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1967...	2	»	27.726
Σύνολο σκάφη.....	8	»	69.299

*Ακολουθεί ό όνομαστικός κατάλογος τών μεταβολών αυτών:

CASCO
Marine Paints & Coatings
WORLDWIDE ORGANISATION

In association with KANSAI



*Even when man-made
it's still a Pearl!*

REPRESENTATIVE IN GREECE IMCO HELLAS TH. KASSELAKIS S.A.
12, AKTI POSIDONOS 185 31 PIRAEUS GREECE
TEL.: (01) 4173829 - 4118788 - 4127279 - 4178052 FAX: (01) 4176028 TLX: 212038 KASE GR

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρόξεν Λούλης.....	8.076	πρ. «Ζάντε Ρήφερ»
Άγγελική Κ.....	2.824	υπέστειλε σημ. Άγ. Βικεντίου
Σκάφη 2.....	10.900	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεόδωρος Γ.....	1.579	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Νατάσα Ι.....	1.000	πρ. «Θωμάς Γ.»
Σκάφη 2.....	2.579	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φοϊνίξ.....	15.090	πρ. «Rijeka»
Φλαμίγκο Ι.....	12.636	πρ. «Newcastle»
Κώστας Κ.....	2.201	πρ. «Ντόρα»
Σκάφη 3.....	29.927	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρώτος.....	9.677	έπωλήθη Κινέζους
Φρόξεν Λούλης.....	8.076	έπωλήθη διάλυση
Σκάφη 2.....	17.753	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λεφέμ.....	1.597	διαγράφεται
Μπράβο Τζώρτζ.....	9.085	διάλυση Άλνγκ
Ντόν.....	10.617	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 3.....	21.299	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμάλθεια.....	2.521	διαγράφεται
Σκάφος 1.....	2.521	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλαμίγκο Ι.....	12.636	υψωσε σημ. Μάλτας
Φοϊνίξ.....	15.090	υψωσε σημ. Μάλτας
Σκάφη 2.....	27.726	

Από τις μεταβολές αυτές προέκυψε νέα μείωση στην εγγεγραμμένη ελληνόκτητη χωρητικότητα κατά ένα σκάφος και 25.893 τον. γκρός (έναντι τεσσάρων σκαφών και 33.261 τον. γκρός τό 1989). Έτσι η ελληνόκτητη δύναμη του υπό σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ στόλου είναι:

16 σκάφη, 61.364 τον. γκρός

ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ

Έντονη σχετικά υπήρξε η κίνηση στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου καθώς εγγράφηκαν τέσσερα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 15.138 τον. γκρός και διαγράφηκαν έξι σκάφη συνολικής χωρητικότητας 20.774 τον. γκρός.

Μπάγκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967..	1	τ.γκρός	9.404
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	3	»	5.734
Σύνολο σκάφη.....	4	»	15.138

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως εξής:

Μπάγκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1967..	1	τ.γκρός	6.246
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1968-78.....	2	»	4.261
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1967.....	3	»	10.267
Σύνολο σκάφη.....	6	»	20.774

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλις.....	9.404	πρ. «Άλινε»
Σκάφος 1.....	9.404	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγγελική Κ.....	2.824	πρ. «Carmen del Mar»
Έλλη.....	1.437	πρ. «Πολικός»
Ευδοκία ΙΙ.....	1.473	πρ. «Νικόλαος Μ.ΙΙ.»
Σκάφη 3.....	5.734	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπίγκμπεν.....	6.246	διάλυση Ίνδια
Σκάφος 1.....	6.246	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πολικός.....	1.437	μετ. «Έλλη» (ΑΒ)

Άγγελική.....	2.824	ΰψωσε Όνδουριανή
Σκάφη 2.....	4.281	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιον Όρος.....	1.147	μετ. «First Feeder» (AB)
Γκόλντ.....	4.482	διάλυση Τσιταγκόγκ
Μήλος Ζ.....	4.638	διάλυση Άλλάγκ
Σκάφη 3.....	10.267	

Μέ τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται μείωση στη δύναμη κατά δύο σκάφη και στη χωρητικότητα κατά 5.636 τον. γκρός πού μας δίνει τη σημερινή δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό τη σημαία του ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ από:

6 σκάφη, 26.435 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Στό Άγγλικό νηολόγιο σημειώσαμε μόνο μία έγγραφη πλοίου ελληνικών συμφερόντων κατά τό 1990, χωρητικότητας 10.511 τον. γκρός και δύο διαγραφές συνολικής χωρητικότητας 33.879 τον. γκρός.

Οι μεταβολές στό Άγγλικό νηολόγιο καταχωρούνται ως κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κολόμβος Σιγκαπούρη.....	10.511	πρ. Άναγγελ Άτλας»
Σκάφος 1.....	10.511	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα	π	
Τούλιπ	9.777	μετ. «Sea Tradition» (AB)
Σίτυ όφ Σαλόνικα.....	24.102	μετ. «Άλ Ταλούδι» (μ.)
Σκάφη 2.....	33.879	

Μέ τις μεταβολές αυτές σημειώθηκε νέα μείωση στη δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό την Άγγλική σημαία, κατά ένα πλοίο και 23.368 τον. γκρός. Έτσι ή σημερινή δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό ΑΓΓΛΙΚΗ σημαία είναι:

5 σκάφη, 87.893 τον. γκρός

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ.

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Μόνο διαγραφές σημειώσαμε στο νηολόγιο του Λιβάνου. Κατά τό 1990 διαγράφηκαν τέσσερα πλοία συνολικής χωρητικότητας 54.742 τον. γκρός.

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κροΐσος.....	15.809	μετ. «Φρίο Πάουερ» (μ.)
Σίτυ όφ Έλμίνια.....	15.688	μετ. «Φρή Πρόγκρες» (μ.)
Σίτυ όφ Μπέϊρουτ.....	15.688	μετ. «Φρή Πίλς» (μ.)
Σκάφη 3.....	47.185	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κένταυρος Ουάν.....	7.557	μετ. «Ρεαρί Ον» (Μπχ.)
Σκάφος 1.....	7.557	

Με τίς μεταβολές αυτές, στις 31 Δεκεμβρίου 1990 ή ελληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ είναι:

9 σκάφη, 135.795 τον. γκρός

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Στό νηολόγιο του Βανουάτου σημειώσαμε τήν έγγραφή τεσσάρων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 41.843 τον. γκρός.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1979-89

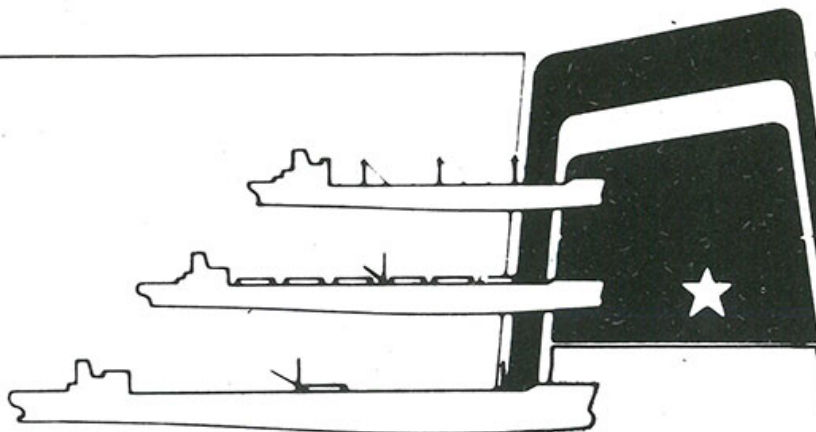
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάλ Ήγκλ.....	9.247	πρ. «Lux Eagle»
Ίόνιαν Έξπρες.....	11.849	υπέστειλε ελληνική
Ίστριαν Έξπρες.....	11.849	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 3.....	32.945	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άργυρόκαστρο.....	8.898	πρ. «Αϊβαλί»
Σκάφος 1.....	8.898	

Έτσι ή σημερινή δύναμη υπό τή σημαία του ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ είναι:

7 πλοία, 64.663 τον. γκρός

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Η ΚΕΎΛΑΝΗ

Κατά τό 1990 από τό νηολόγιο αυτό διαγράφηκε τό φορτηγό «Τοξότης», ναυπηγήσεως τοῦ 1968, 9.827 τον. γκρός πού μετονομάσθηκε σέ «Ronjay» ὑπό παναμαϊκή σημαία καί ἀνήκει πλέον σέ ἀλλοδαπούς.

Ἔτσι ἡ σημερινή δύναμη τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου ὑπό τήν σημαία ΚΕΎΛΑΝΗΣ εἶναι:

4 σκάφη, 17.928 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μόνο διαγραφές παρουσιάζει καί κατά τό 1990 ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων. Διαγράφηκαν δύο σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 55.767 τον. γκρός.

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πήγασος.....	16.205	ὑψωσε παναμαϊκή
Ριζάλ.....	39.562	ὑψωσε κυπριακή
Σκάφη 2.....	55.767	

Ἔτσι ἡ ἑλληνόκτητη δύναμη στό νηολόγιο τῶν ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ στίς 31 Δεκεμβρίου 1990 εἶναι:

3 σκάφη, 39.224 τον. γκρός

ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ

Τό 1990 ἐμφανίζεται μεταξύ τῶν νηολογίων πού χρησιμοποιοῦν οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες καί τό νηολόγιο τῶν Νήσων Μάρσαλλ, στό ὁποῖο ἐγγράφηκαν ἑξὶ δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητας 1.057.133 τον. γκρός.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1968-78

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἑλλεσποντ Γκράντ.....	183.09	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ἑλλεσποντ Ἑμπασού.....	209.788	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ἑλλεσποντ Κάπιτολ.....	188.634	ὑπέστειλε σημ. Μπαχά-μας
Ἑλλεσποντ Ὀρφέουμ.....	146.263	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Ἑλλεσποντ Παραμάουντ.....	173.086	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Ἑλλεσποντ Παρανταίξ.....	146.263	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 6.....	1.057.133	

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Χωρίς καμία μεταβολή ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν Μαλντίβων νήσων καί ἡ ἑλληνόκτητη δύναμη περιλαμβάνει μόνο τό φορτηγό «Ἀττική», ναυπηγήσεως τοῦ 1961, 1.354 τον. γκρός.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στό νηολόγιο τῆς Νέας Ζηλανδίας παραμένουν μόνο δύο σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 32.440 τον. γκρός, χωρίς νά σημειωθεῖ καμία μεταβολή κατά τό 1990.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Παραθέτομε κατωτέρω, τοὺς ἀριθμούς τῆς ἀνοδικῆς πορείας τῶν ἐλληνικῶν 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	"
"	1989....	2.433*	"	47.835.588	"
"	1990....	2.442*	"	49.233.808	"

* Ἀπό τό 1985 ὑπολογίζονται μόνο τά πλοῖα ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου (φορτηγά, μάλκερς καί δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας ἀνω τῶν 1.000 τον. γκρός καί παραλείπονται τά πλοῖα τῶν ἰδίων κατηγοριῶν 100 - 1.000 τον. γκρός, τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπὰ ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

EXPERIENCE COUNTS...



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

ASRY has built up an impressive record of experience in the Arabian Gulf since docking its first vessel in 1977.

ASRY's experience now includes work on jobs valued up to \$5 million, on major overhauls, Special Surveys, COW & IGS retro-fits, internal tank coatings, steel renewals, and initial applications of self polishing copolymers.

ASRY's satisfied customer list is a long one and the range of vessels repaired runs from

ULCC/VLCCs and medium sized tankers through bulk carriers, passenger liners, container vessels, LPG carriers, offshore rigs, general cargo vessels and dredgers.

ASRY can now claim to offer unrivalled expertise and experience in the Arabian Gulf—an increasingly important repair centre. For quotations or further information please contact your ASRY agent or ASRY/ASRYMAR at the address below:

ASRY

Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 671111 Cable: ASRY Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR

Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Telephone 071-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G

Australia:—Inula Pty.Ltd. Brazil:—Sonave S.A.— Comercio e Industria. China:—Wallem (Shanghai). Cyprus:—NMS Ltd. France:—CJP Naval.
Germany:—Wilhelm Schmidt, Ingenieur-Dock-Wettbüro Greece:—Bogdanos Marine Bureau. Hong Kong:—Wallem Shipping (H.K.) Ltd. India:— Interlinks Marine PVT Ltd.
Italy/Monte Carlo/Switzerland:—Banchero - Costa & Co.sp.a. Japan:— Aall & Col. Ltd. Norway:—Ebbe C. Astrup A.S. Pakistan:—Marine Services Ltd.
Portugal:— MF. Torres. Singapore:— Salen Agencies Singapore Pte. Ltd. Spain:—International Brokers S.A.(Interbrok.). Sweden/Finland/Denmark:—A.B. August Leffler & Son.
Turkey:—Cerrahgil A.S. UK/Benelux:—ASRYMAR. USA:—Marindustry Worldwide Inc. USA(Offshore Market):—James L. Taylor Ltd. USSR:—Norlar Services Ltd.



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1989

The first in a series of six new Reefers that have joined the Lavinia Fleet recently

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO.LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

Η ΕΤΑΙΡΙΑ

GUISE SHIPPING ENTERPRISES Co.

14, ΣΚΟΥΖΕ STREET, PIRAEUS

ΕΥΧΕΤΑΙ

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

**ΚΑΛΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ
ΚΑΙ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

'Ανασκόπηση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν 'Αγοραπωλησιῶν

Ἡ κατά χρονολογική σειρά παράθεση τῶν δεδομένων εἶναι ἄρκετά ἐναργής ὥστε νά παρέχει πλήρη εἰκόνα τῶν ἐξελίξεων στήν διεθνή ναυλαγορά κατά τό 1990. Ὡς ἐκ τούτου, ὁ παρῶν πρόλογος περιορίζεται σέ ὁρισμένα γενικά σχόλια, ἀπαύγασμα τῶν ἐμπειριῶν ἐνός ἔτους ἀπό τήν ἀγορά μᾶλλον παρά μελέτης τῶν ψυχρῶν ἀριθμῶν.

Τό 1990 ὑπῆρξε ἡ χρονιά πού γιά πρώτη φορά τόσο σοβαρά ἀμφισβητήθηκε ἡ ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ 1987 ἀνάκαμψη. Πού θύμιζε πόσο ἀσταθῆς παραμένει ἡ ἰσορροπία καί ὅτι ἡ κρίση ἐμφωλεῖται καί μπορεῖ νά κάνει τήν ἐμφάνισή της τήν πρώτη στιγμή πού οἱ συγκυρίες ἀφήνουν ἔστω καί ἓνα πλοῖο στήν ἀγκυρά χωρίς φορτίο.

Ἐξίσου, ὅμως, ἡ χρονιά πού πέρασε διέψευσε καί τίς Κασσάνδρες τῆς καταστροφῆς καί τοῦ ὀλέθρου πού, κατά τρόπο ὄντως παράδοξο, βρίσκουν τήν ἐκφρασή τους σέ σημαντικό ποσοστό ἀνάμεσα στόν Ἐφοπλιστικό κόσμο πού ἀδυνατεῖ ἴσως νά ἀντιληφθεῖ ὅτι παίζει ἔτσι τό παιχνίδι ἄλλων...

Τό σημαντικό γεγονός, πού βάρυνε μέ τή σκιά του τό δεύτερο μέρος τοῦ 1990, ὑπῆρξε ἡ πολιτική κρίση στόν Περσικό Κόλπο πού, τή στιγμή πού γράφονται αὐτές οἱ γραμμές, ἀκόμα κραταίει σέ ἀγωνία τόν κόσμο μέ τό δίλημμα «εἰρήνη ἢ πόλεμος». Ἐν τούτοις, μέ ἐξαίρεση τή ναυλαγορά τῶν πετρελαιοειδῶν ὅπου οἱ προοπτικές ὑποτιμῆσεως ἢ ἀνατιμῆσεως τοῦ προϊόντος σάν ἀποτέλεσμα ὕφεσης ἢ σκληρύνσεως τῆς πολιτικῆς τῶν ἀντιπάλων παρατάξεων ἐπαίξαν ἄμεσο καί ἀπολύτως ὁρατό ρόλο στή διαμόρφωση τῆς ζητήσεως καί τῶν ἐπιπέδων τῶν ναύλων, ἡ ἐπίδραση τῆς κρίσεως στή ναυλαγορά μόνο ἐμμέσως ἢ σέ τοπική μόνον ἔκταση ἦταν δυνατόν νά προσδιορισθεῖ.

Ἡ ἀνά πᾶσα στιγμή σύλληψη καί διατύπωση τῆς εἰκόνας τῆς ναυλαγορᾶς μέσω τῶν «δεικτῶν» τῶν ναύλων πραγματοποιήθηκε περαιτέρω πρόοδο κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους, πλὴν ὅμως πολύ ἀπέχει ἀπό τοῦ νά παρέχει ἐναργή εἰκόνα ὅλων τῶν τύπων καί κατηγοριῶν. Ἐτσι, σέ στιγμές ἀκόμη καί θεαματικῆς ἀνδρείας τῶν δεικτῶν, συνήθως ἦταν καί ἐξακολουθεῖ νά παραμένει ἡ διατύπωση παραπόνων ἐκ μέρους διαχειριστῶν, κυρίως μικροτέρων πλοίων.

Τό συναλλαγματικό πρόβλημα τῶν πρώην Ἀνατολικῶν Χωρῶν, ἰδίως τῆς ΕΣΣΔ, προκάλεσε σειρά προβλημάτων στήν προσπάθεια διατηρήσεως ἰσορροπίας στό χώρο τῶν σιτηρῶν. Μέ τό τέλος τοῦ ἔτους, τίποτε δέν ἔδειχνε ὅτι ἡ ἐν γένει «πολιτική εἰκόνα» βελτιώνεται καί τό πρόβλημα ἀπλῶς μετατίθεται πρὸς λύση σέ ἓνα ἀβέβαιο μέλλον.

Ἡ διακίνηση τοῦ γαιάνθρακος καί τῶν σιδηρομεταλλευμάτων ἀπτεται τῆς ἐν γένει καταστάσεως καί τῶν τάσεων τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας πού φαίνεται νά κλυδωνίζεται κάτω ἀπό τά νέφη τῆς ὕφεσης. Δέν εἶναι, ὅμως, λίγοι ἐκεῖνοι πού προβλέπουν ταχεῖα ἀνάρρωση, πράγμα πού συνεπάγεται διατήρηση μιᾶς ὑγιούς ναυ-

λαγορᾶς γιά πέμπτο κατά συνέπεια ἔτος, ἐπιβεβαιώνοντας ἔτσι προηγούμενες παρατηρήσεις μας περί ἐπιμηκύνσεως τῶν περιόδων κρίσεως καί ὑψηλῆς ἀγορᾶς.

Σάν γενικό συμπέρασμα, ὁ ναυτικός κόσμος δικαιούται, γιά μιᾶ ἀκόμα φορά, νά προσβλέπει σέ μιᾶ λίγο-πολύ εὐρυθμῆ ἀνέλιξη τῆς ναυλαγορᾶς μέ ἐπικερδῆ ἀπασχόληση.

Οἱ ἀγοραπωλησιές

Τό 1990 μᾶς ἐδίδαξε, μεταξύ ἄλλων, ὅτι σέ μιᾶ οἰκονομική ἐκφάνση πού διακρίνεται γιά τήν πλήρη σχεδόν ἐξάρτησή της ἀπό τοὺς νόμους τῆς ἀγορᾶς, δέν εἶναι δυνατό οὔτε ἀνεκτὴ ἡ αὐθαίρετη ὕψωση τῶν τιμῶν σέ ἐπίπεδο σαφῶς ἀναντίστοιχα πρὸς τήν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως προσδοκώμενη πρόσοδο.

Τό σχόλιο σαφῶς ἀφορᾷ στή Νορβηγική ἀγοραστική δραστηριότητα κατά τά προηγούμενα ἔτη καί ἐπισημαίνει τίς συνέπειες μιᾶς πρακτικῆς πού στηρίζεται σέ βάσεις ὀλως διάφορες ἐκείνων τῆς ἀγορᾶς. Τό φαινόμενο τῶν Κ/Σ ἐνεφανίσθη ἀκριβῶς τή στιγμή πού ἡ ἀγορά συνειδητοποιοῦσε τίς συνέπειες ἐπὶ τῶν ἀξιών τῶν πλοίων ἐκ τῆς μεγάλης αὐξήσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ἤλθε νά προστεθεῖ στό τελευταῖο καί νά δημιουργήσῃ ἔτσι τίς προϋποθέσεις εὐκόλου πλουτισμοῦ γιά ὅσους εἶχαν τήν πρόνοια ἢ τήν τύχη νά ἀγοράσουν πλοῖα κατά τήν περίοδο 1985-86.

Ἀπό τίς ἐμπειρίες καί τήν ἐξ αὐτῶν κτηθεῖσα πείρα κατά τό 1990, γίνεται πλέον φανερό ὅτι ἐπανερχόμεθα σέ μιᾶ πιό πιστή προσαρμογή στοὺς οἰκονομικούς κανόνες καί ὅτι, μετά τήν πτώση τῶν ἀξιών τοῦ θέρους τοῦ 1990, δέν πρέπει νά περιμένουμε ἐκρήξεις τοῦ εἴδους. Αὐτό δέν σημαίνει ὅτι τά σχετικῶς νέα καί καλῶν προδιαγραφῶν πλοῖα δέν θά διατηρήσουν τήν ἀξία τους, πρέπει, ὅμως, ἐδῶ νά ἐπισημανθοῦν οἱ νέες συνθήκες στήν ναυλαγορά πού λίγο-πολύ προδιαγράφουν τοὺς τύπους τῶν πλοίων καί τά ἰδιαιτέρα χαρακτηριστικά τους πού θά εἶναι σέ ζήτηση κατὰ τά λίγα ἐπόμενα ἔτη. Ἡ ἀναφορά σέ λεπτομέρειες ἐκφεύγει, βεβαίως, τῶν σκοπῶν τοῦ παρόντος, ἀξίζει ὅμως νά μνημονεύσουμε τήν «ἐπικράτηση» τοῦ πάναμαξ καί τοῦ handy max μέ γερανούς τῶν 25 τόννων στό ξηρό φορτίο, ἐνῶ, στήν κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων, διαμορφώνεται ἡ ζήτηση γύρω ἀπό τό suzmax καί τό afmax, στό ἀργό πετρέλαιο, ἐνῶ, στήν κατηγορία τῶν πλοίων μεταφοράς παραγῶγων, οἱ 40.000 τόν. d.w. φαίνεται ὅτι κερδίζουν ἔδαφος ἐναντί τῶν 30.000 τόν. d.w.

Μιά σύντομη ματιά στό χώρο τῶν ναυπηγήσεων, σά μιᾶ σημαντική παράμετρο στή διαμόρφωση ζητήσεως καί τιμῶν δείχνει ὅτι οἱ διαθέσιμες κλίνες ἔχουν ἱκανοποιητική ἀπασχόληση σέ βαθμό πού συνιστᾷ, γιά μιᾶ ἀκόμα φορά, ἀπειλή στήν ἰσορροπία τῆς ἀγορᾶς ἀφοῦ περί τά 80 ἑκατομμύρια τόννοι φέρονται ὑπὸ παραγγελία ἢ καί ναυπήγηση ἐκ τῶν ὁποίων οἱ 35 ἑκατομμύρια τόννοι ἀποτελοῦν παραγγελίες τοῦ 1990.

Ἄν ληφθεῖ ὑπ' ὄψη, ὅτι, κατά τό 1990, παρεδόθησαν περί τά 25 ἑκατομμύρια τόν. d.w. ἐναντί 3 μόνον ἑκατομμυρίων πού ὁδηγήθηκαν στά διαλυτήρια, εἶναι φανερό ὅτι ἀπαιτεῖται σημαντική αὐξηση τῆς ζητήσεως ἢ νέα στρόφῃ πρὸς τίς διαλύσεις.

Οι κατά μήνα εξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Σέ άνοδο ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου τόν πρώτο μήνα τοῦ 1990, μέ ὑψηλούς τόννους δραστηριότητας σέ ὅλες τίς βασικές κατηγορίες φορτίων. Οἱ νέες ἀνακοινώσεις ἀγορᾶς δημητριακῶν ἀπό Σοβιετική Ἐνωση καί Κίνα τόνωσαν τό κλίμα καί ὁδήγησαν τοὺς ναύλους στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 27,00 γιά τοὺς 50.000τον. ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ γιά Ἰαπωνία καί περὶ τὰ δολ. 15 — 17,00 ἀπὸ Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἄπω Ἀνατολή.

Ὑψηλοὶ οἱ ναῦλοι στά μεταλλεύματα καί τοὺς γαιάνθρακες, προοιῶνιζαν ἓνα καλὸ ξεκίνημα, ἐνῶ ἀντίθετα πρὸ δυσχερῆς ὑπῆρξε ἡ ἱκανοποιητικὴ ἀπασχόληση τῶν handy size μπάλκ κάρριερς στὴν Εὐρώπη καί τὴ Μεσόγειο.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ὑψηλά τὰ ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων στὴν πλευρά τοῦ Εἰρηνικοῦ μέ τὴν ἡμερήσια ἀποζημίωση τῶν πάλμαξ στά δολ. 13.750 — 14.850, ἐνῶ ἀξιοσημείωτη ἦταν ἡ ναύλωση μπάλκερ 60.900 τόν. d.w. (1975) ἀπὸ Μουσκάτ μέσω Ἰνδίας γιά Ἰαπωνία, στά δολ. 15.950 τὴν ἡμέρα.

Ἰδιαίτερη ἀνοδος τῶν μισθωμάτων παρατηρήθηκε καί στά μεγαλύτερα μπάλκερς συνέπεια τῆς ἀνόδου τῆς ζήτησης γιά μεταφορὲς μεταλλεύματος καί γαιάνθρακος καί τὴ στροφή ἀρκετῶν μικτῶν πλοίων στὴν ἀγορά τοῦ πετρελαίου.

Στά μικρότερα πλοῖα χαρακτηριστικὴ ἡ μίσθωση μπάλκερ 34.000 τόν. d.w. ἀπὸ Αὐστράλια γιά Ἄπω Ἀνατολή στά δολ. 10.750, πλέον ἀποζημίωσης δολ. 162.500 καί ἐνός μπάλκερ 27.900 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινεντ μέσω Κόλπου ΗΠΑ γιά Ἄπω Ἀνατολή, στά δολ. 10.500 τὴν ἡμέρα.

Τὰ δεξαμενόπλοια

Μέ ἰσχυρὲς αὐξομειώσεις οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενόπλοίων τόν πρώτο μήνα τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπηση ἔτους. Ἀπὸ τὴν ὑψηλὴ ζήτησι ἀργοῦ καί προϊόντων τοῦ πετρελαίου πού παρατηρήθηκε τίς πρῶτες ἐβδομάδες τοῦ Ἰανουαρίου, ἡ ἀγορά ὁδηγήθηκε σταδιακὰ σέ χαμηλότερους τόννους λόγω τῆς μείωσης ροῆς φορτίων πού παρατηρήθηκε στίς περισσότερες ἀγορές.

Χαρακτηριστικά, οἱ ναῦλοι στὸν Περσικὸ γιά τὰ VLCC ἀπὸ τὰ WS 60 μέ προορισμὸ Δυτικὲς ὁψιὸν κατέβηκαν στά WS 45, στὴν ἀγορά τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς στά WS 100 ἀπὸ τὰ WS 125 στίς ἀρχὲς τοῦ μήνα καί στὴ Μεσόγειο κυμάνθηκαν περὶ τὰ WS 155 γιά τὰ συνήθη φορτία τῶν 80.000 τόννων.

Οἱ ἀγοραπωλησιές

Σέ ὑψηλὰ ἐπίπεδα οἱ τιμές καί ζωηρὸ καί μὴ ἀποκρυπτόμενο τό ἀγοραστικὸ ἐνδιαφέρον γιά ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων, μέ προεξάρχοντες τοὺς Νορβηγοὺς καί τοὺς Ἰάπωνες, ἰδίως γιά μεγάλα δεξαμενόπλοια καί μπάλκ κάρριερς μεγέθους cape size.

Στὸ τομέα τῶν νέων ναυπηγήσεων κυριάρχησε ἡ παρὰγγελλία Νορβηγῶν στά ναυπηγεῖα Βερόλμε τῆς Βραζιλίας γιά ἔξι Ο.Β.Ο. τῶν 150.000 τόν. d.w. Στίς διαλύσεις μόνη οὐσιαστικὴ ἀγορά αὐτῆς τῆς Ἰνδίας, μέ τιμές πού κυ-

μαίνονται περὶ τὰ δολ. 255 γιά πλοῖα βάρους 4.500 τόννων.

Πλοῖα Γενικοῦ Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Catherine V	15.199	1977	\$ 4.050.000	Ἄπω Ἀνατ.
Carolina D	12.692 (596 TEU)	1978	\$ 10.600.000	—

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Solita	125.107	1973	\$ 13.500.000	Ἑλληνες
Arrow Precious	65.240	1981	\$ 17.250.000	Ἀμερικανοὶ
Oriental King	36.138	1982	\$ 14.000.000	Νορβηγοὶ
High Light	29.192	1984	\$ 13.850.000	Δανοὶ
Shirogane	26.847	1970	\$ 3.750.000	—

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Radwan G	357.023	1077	\$ 47.500.000	Ἰάπωνες
Stresa	241.200	1975	\$ 25.000.000	Νορβηγοὶ
Faldr	150.764	1971	\$ 11.700.000	Ἑλληνες
Eastern Plum (OBO)	70.681	1980	\$ 28.000.000	Νορβηγοὶ
Loida	39.960	1975	\$ 9.300.000	Σκανδιναβοὶ
Rodosea	29.682	1971	\$ 5.600.000	Ἰταλοὶ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Ὑποτονικὴ σέ γενικὲς γραμμές ἡ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου τόν περασμένο Φεβρουάριο, μέ οὐσιαστικὴ ἔλλειψη ἱκανοποιητικοῦ ἀριθμοῦ ἐντολῶν σέ ὅλες τίς βασικὲς ἀγορές, πλην τῆς περιοχῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ.

Οἱ ναῦλοι-κλειδιά στίς μεταφορὲς σιτηρῶν συγκρατήθηκαν στά ἐπίπεδα τῶν δολ. 25 καί δολ. 14,50 γιά τὰ πάλμαξ ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ πρὸς Ἰαπωνία καί ἀντίστοιχα πρὸς Κόντινεντ, ἐνῶ οἱ ναῦλοι καί τὰ μισθώματα τῶν μικρότερων μπάλκ κάρριερς παρουσίασαν κάμψη κατὰ 10-15%.

Στίς τιμές γαιανθράκων καί σιδηρομεταλλεύματος ἡ ἀγορά κινήθηκε στά σταθερά ἐπίπεδα τοῦ Ἰανουαρίου μέ τοὺς 130.000 τόν. μεταλλεύματος ἀπὸ Βραζιλία γιά Βέλγιο στά δολ. 7,85 καί τοὺς 100.000 τόν. γαιανθράκων ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ γιά Γκιζόν στά δολ. 8,30.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μέ ἐξαίρεση τὴν ἀγορά τοῦ Εἰρηνικοῦ ὅπου τὰ μισθώματα παρέμειναν σταθερά, σέ ὅλες τίς ἄλλες περιοχές σημειώθηκε πτώση ἡ ὁποία συγκρατήθηκε χάρις στὴ σθεναρὴ ἀντίσταση πού πρόβαλε ἡ πλοιοκτησία.

Ἀξιομνεῖας εἶναι τὸ γεγονός ὅτι, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ ἀγορά τοῦ Εἰρηνικοῦ ὑπερτεροῦσε σαφῶς ἐκείνης τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὅσα πλοῖα ναυλῶντονταν μέ ἐπαναπαράδοση στὸν Εἰρηνικὸ ζητοῦσαν καί ἐπιτύγχαναν ἔξτρα ἀμοιβὴ γιά νά βρεθοῦν ἀνοικτὰ σέ μιά καλύτερη ἀγορά.

Ἡ δύναμη τῆς συνηθείας ἀποδείχθηκε νά ὑπερνικᾷ τίς τρέχουσες ἐξελίξεις...

Τὰ δεξαμενόπλοια

Μειωμένη δραστηριότητα στὴν ἀγορά τοῦ πετρελαίου,

αίτια της ύπαρξης αρκετών αποθεμάτων σε συνδυασμό με τη συσσώρευση ανοικτών πλοίων σε αρκετές από τις βασικές περιοχές φορτώσεων.

Με εξαίρεση τον Περσικό Κόλπο όπου οι ναύλοι έδειξαν σταθερότητα και κυμάνθηκαν περί τα WS 57 για Δύση και περί τα WS 70 για Άπω Ανατολή, σε όλες τις άλλες περιοχές σημειώθηκε κάμψη, όπως χαρακτηριστικά στη Μεσόγειο και τη Δυτική Αφρική με τους ναύλους του ενός εκατομμυρίου βαρελιών στα απογοητευτικά επίπεδα των WS 70 αντίστοιχα.

Στά καθαρά φορτία οι 32.000 τον. από Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ πληρώθηκαν WS 220 και οι 28.000 τον. για ενδομεσογειακή μεταφορά WS 170.

Μόνο αξιο μνείας γεγονός ή απόφαση της Μπρίτις Πετρόλεουμ να διαπραγματευθεί χρονοναυλώσεις περιόδου νεότευκτων VLCC'S σε επίπεδα ναύλων που θα ξεκινούν από τα δολ. 35.000 την ημέρα και θα φθάνουν τα δολ. 43.000 τα τελευταία δύο χρόνια μιάς 10χρονης συμφωνίας.

Οι αγοραπωλησίες

Τό αγοραστικό ενδιαφέρον παρέμεινε ισχυρό, αν και άρχισε να διαφαίνεται μία επιφυλακτικότητα των εν δυνάμει αγοραστών για κάποια μείωση των αξιών, ιδιαίτερα στα παλαιότερα πλοία.

Στό τομέα των δεξαμενοπλοίων κυριάρχησαν οι Νορβηγοί με τη πρόσκτηση σύγχρονων πρόντακτ κάρριερς, ενώ στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου υπήρξε επανεμφάνιση αγοραστών από το χώρο της Άπω Ανατολής.

Η αγορά των διαλύσεων κινήθηκε σε συνθήκες σχεδόν απόλυτης ήρεμίας στα ήδη διαμορφωμένα επίπεδα των δολ. 250-260 για πλοία 4-5.000 τον. βάρους.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Crowna	18.577 (545 TEU)	1977	\$ 7.500.000	Έλληνες
Kappa Venture	18.433 (316 TEU)	1976	\$ 5.500.000	Πακιστανόι
Tucurui	14.800 (188 TEU)	1982	\$ 7.800.000	Νορβηγοί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Yukona	146.368	1973	\$ 15.600.000	Ιταλοί
Hadjin Hedland	106.000	1973	\$ 8.250.000	Κορέατες
Young Swan	62.343	1982	\$ 18.500.000	A. Ανατολή
Dagomys	31.500	1971	\$ 4.200.000	Έλληνες
Nicolaos A.	28.169	1968	\$ 2.800.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Chevron Equantor	110.964	1978	\$ 17.500.000	Έλληνες
Caucasus Maru (O/O)	76.928	1973	\$ 12.000.000	Έλληνες
Success (Chemical)	46.889	1985	\$ 25.500.000	Νορβηγοί
Gulf Current (P/C)	36.725	1984	\$ 21.250.000	Νορβηγοί
Far Sea	35.700	1976	\$ 8.500.000	Έλληνες

ΜΑΡΤΙΟΣ

Αντιστροφή των ροών στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου

με βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης στον Ατλαντικό, με την ιδιαίτερη κινητικότητα που έδειξε η αγορά της Νότιας Αμερικής, ενώ συνεχή πτώση της ζήτησης έδειξε η αγορά του Ειρηνικού.

Βασικό γνώρισμα του υπό εξέταση μήνα ή απουσία από την αγορά των μεγάλων ναυλωτικών οίκων και ή σποραδική εμφάνιση των Σοβιετικών.

Περισσότερο σταθερές από τα δημητριακά οι αγορές σιδηρομεταλλεύματος και γαιάνθρακα διατήρησαν τους ναύλους τους σε ικανοποιητικά επίπεδα και απασχόλησαν μεγάλο αριθμό μπάλκ κάρριερς.

Οι χρονοναυλώσεις

Παρά την έκδηλη απουσία των σημαντικών ναυλωτικών οίκων τό ενδιαφέρον για την εξασφάλιση τοννάζ για περιορισμένη διάρκεια υπήρξε εμφανές. Σταδιακά με τη πάροδο του Μαρτίου τα μισθώματα εξασθένησαν στις περιοχές του Ατλαντικού και του Ειρηνικού, ενώ ισχυροποιήθηκαν στη Νότιο Αφρική και παρέμειναν σε σταθερά επίπεδα στις περιοχές της Μεσογείου και του Κόντινεντ.

Τά δεξαμενόπλοια

Η άνοδος της ζήτησης πετρελαίου από την Ιαπωνία και ή πτωτική τάση των τιμών του μαύρου χρυσού αναζωπύρωσε τη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων, που στον Περσικό Κόλπο έφθασε τα WS 80 για VLCC με προορισμό την Άπω Ανατολή και τα WS 60-65 με Δυτικούς προορισμούς.

Δραστήρια υπήρξε και ή αγορά της Δυτικής Αφρικής με τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών στα WS 95-100, συμπαρασύροντας την αγορά της Μεσογείου για ίδια μεγέθη στα WS 117.

Τίποτε τό ιδιαίτερο δέν έδειξαν οι αγορές της Βορ. Ευρώπης και της Καραϊβικής και περιορισμένη υπήρξε και ή δραστηριότητα της αγοράς στα καθαρά φορτία.

Οι αγοραπωλησίες

Βασικό γνώρισμα της αγοράς αγοραπωλησιών του Μαρτίου, ή κινητικότητα για την εξασφάλιση των λίγων μεγάλων ναυπηγικών κλινών με δυνατότητες παραδόσεων μέχρι τό τέλος του 1992. Η εταιρία Seatankers του Όμιλου Φρέντρικσεν, επιβεβαίωσε τη παραγγελία του έβδομου VLCC των 280.000 τον. d.w. στη Χιουντάι σε τιμή περί των 85 εκατ. δολларίων, ενώ ό επίσης Νορβηγικός Όμιλος Μπέργκεσεν ολοκλήρωσε ένα ευρύτατο ναυπηγικό πρόγραμμα ύψους 540 εκατομ. δολларίων με τη παραγγελία δύο δεξαμενοπλοίων των 290.000 τον. d.w. στην Ιαπωνική NKK και ενός των 295.000 τον. d.w. στη Σουμιτόμο.

Τέλος, ό όμιλος Gotaas - Larsen παράγγειλε τέσσερα VLCC των 300.000 τον. d.w. στα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Daewoo, τα όποια θα φέρουν ενισχυμένα διπλά τοιχώματα, θα κοστίζουν περί τα 100 εκατομ. δολларια έκαστο και θα παραδοθούν τμηματικά τό 1992-93.

Αντίθετα από τους Νορβηγούς, οι Έλληνες προτίμησαν να προχωρήσουν στην απόκτηση των λίγων διατιθέμενων μεταχειρισμένων τάνκερς και άρκετων μπάλκ κάρριερς σε τιμές που έδειχναν σταθερότητα.

Στις διαλύσεις οι Ίνδοί συνέχισαν να πρωτοστατούν, πληρώνοντας δολ. 262 ανά τόνο βάρους για ένα μικτό σκάφος και δολ. 268 για ένα φορτηγό των 4.400 τον. βάρους.

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Elizabeth K.	15.241	1972	\$ 2.250.000	Έλληνες
Picton	15.150	1969	\$ 1.860.000	Έλληνες

Στά μικρότερα μεγέθη, δύο Trampco των 7.500 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1970, με δυνατότητα μεταφοράς βαρέων φορτίων πουλήθηκαν έναντι δολ. 1.800.000 έκαστο.

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Arrow Pride	63.500	1984	\$ 19.250.000	Έλληνες
Co-op Express I	53.522	1982	\$ 15.500.000	Έλληνες
Hakusan	35.500	1984	\$ 12.800.000	Έλληνες
Seapearl	25.879	1977	\$ 7.200.000	Τούρκοι
Northern Cherry	26.541	1976	\$ 6.100.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Illinois	290.767	1975	\$ 31.700.000	Κινέζοι
Diamond Orbis	227.440	1973	\$ 15.250.000	Έλληνες
Norman Trader (OBO)	103.332	1971	\$ 9.500.000	Έλληνες
Ocean Pride (OBO)	103.332	1973	\$ 14.750.000	Τούρκοι
Sea Empress	81.283	1977	\$ 21.000.000	Νορβηγοί
Lotte Danic (P/C)	32.000	1974	\$ 9.700.000	Ιταλοί

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Μία σειρά από διαφορετικούς παράγοντες, όπως παραδείγματος χάριν η αλλαγή στη μέθοδο προσέγγισης της αγοράς σιτηρών από τους Σοβιετικούς, τα προβλήματα φορτώσεων που παρουσιάστηκαν στη Βραζιλία, ο χαμηλός ρυθμός ροής φορτίων από τις Μεγ. Λίμνες και η υποτονικότητα στο χώρο της Άπω Ανατολής οδήγησε τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου του Απριλίου σε ηπιότερους τόνους και σε μείωση των ναύλων, σε όλες σχεδόν τις κατηγορίες των πλοίων, πλην των μπάλκερς μεγέθους Capesize.

Ο δείκτης BIFFEX έχασε μέσα στο μήνα 180 μονάδες και μόνη η ψυχραιμία από πλευράς πλοιοκτησίας βοήθησε στη μη κατάρρευση της αγοράς, η οποία ηλπιζε σε καλύτερες ημέρες ενόψει της συνάντησης των Προέδρων Μπούς και Γκορπατσώφ τον Μάιο.

Οι χρονοναυλώσεις

Περισσότερο προβληματική ή εξεύρεση συμφέρουσας μίσθωσης στην Άπω Ανατολή, τη Μεσόγειο και το Κόντινεντ με αποτέλεσμα πολλά πλοία, ιδιαίτερα τα μεγέθους handysize να υποβάλλονται σε μακρύ ταξίδι υπό ξρμα με προορισμό τη περιοχή της Νότιας Αμερικής ή οποία παρουσίαζε ζωρητότητα.

Για κυκλικά ταξίδια πλοίων μεγέθους 25-35.000 τον. d.w. στην περιοχή του Ατλαντικού οι ναύλοι κυμάνθηκαν περί τα δολ. 7.000 την ημέρα, ενώ στην περιοχή των Μεγ. Λιμνών τα μικρότερα φορτία των 10-15.000 τόνων πλήρωναν μισθώματα περί των δολ. 6.000 την ημέρα.

Στά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς, ένα πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Περσικό Κόλπο φημολογείται ότι πληρώθηκε τον όχι ευκαταφρόνητο ναύλο των δολ. 12.750 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 250.000 για πλοίο υπό ξρμα, ενώ ένα σύγχρονο μπάλκερ των 64.000 τον. d.w. από Νότιο

Κορέα, μέσω Αυστραλίας, για Κόντινεντ μετά βίας έπιασε τα δολ. 8.000 την ημέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Πτωτική τάση των τιμών πετρελαίου και αισθητή αποχή των εμπορών από την αγορά μέχρι τη διαμόρφωση νέων, πιθανών χαμηλότερων, επιπέδων τιμών.

Παρά τις ναυλώσεις Σαουδαράβων και Περσών οι ναύλοι των VLCC's μειώθηκαν περί τα WS 57 για τα μεγέθη των 250.000 τόνων, στα δέ μικρότερα πλοία, η μόνη αγορά που έδειξε κάποια δραστηριότητα υπήρξε εκείνη της Μεσογείου, όπου οι ναυλωτές αναγκάστηκαν να πληρώσουν περί τα WS 130-140 για πλοία των 80.000 τον. d.w. και περί τα WS 100 για μεγαλύτερα των 120-130.000 τον. d.w.

Καραϊβική και Βορ. Θάλασσα κινήθηκαν σε υποτονικά επίπεδα, χωρίς ο όγκος των φορτίων τους να μπορεί να καλύψει τα προσφερόμενα πλοία.

Οι αγοραπωλησίες

Στό επίκεντρο της παγκόσμιας σκηνής στην αγορά αγοραπωλησιών οι Έλληνες, μετά την αναγγελία της συμφωνίας μεταξύ του κ. Γιώργου Π. Λιβανού και της Εκκοπ για την αγορά τεσσάρων ULCC έναντι συνολικής τιμής 275 εκατ. δολларίων, καθώς και η απόφαση της Shell να αγοράσει τέσσερα στροβιλοκίνητα υπερδεξαμενόπλοια από το συγκρότημα Ώνάση.

Στις λοιπές κατηγορίες πλοίων εμφανής η παρουσία Ελλήνων και Νορβηγών με αρκετό ενδιαφέρον στα handy και handymax μπάλκ κάρριερς.

Στις νέες ναυπηγήσεις το ενδιαφέρον των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων στρέφεται και πάλι στα δεξαμενόπλοια, μετά από μακρά απασχόλησή τους σε ναυπηγήσεις κοντεϊνερπολίων, ενώ οι Ιάπωνες εμφανίζονται πολύ επιφυλακτικοί να συμφωνήσουν τιμές τώρα με παραδόσεις το 1993.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Aline	17.074	1063	\$ 1.050.000	Έλληνες
Lady Vicky	15.379	1970	\$ 1.700.000	Έλληνες
Cleopatra	15.241	1974	\$ 3.200.000	Τούρκοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Hunan	40.507	1981	\$ 15.250.000	Άπ. Ανατολ.
Zelande	38.290	1977	\$ 11.350.000	Έλληνες
Hellepont Valour	38.830	1984	\$ 16.250.000	Ιταλοί
Finnfalcon	32.813	1984	\$ 25.500.000	Σουηδοί
Southern Progress	32.427	1983	\$ 11.900.000	Χόγκ Κόγκ
Captain George	30.797	1974	\$ 8.400.000	Κινέζοι
Forum Pioneer	27.656	1978	\$ 9.000.000	Έλληνες
Norman Spirit	27.470	1977	\$ 7.900.000	Νορβηγοί
Melanie	26.600	1985	\$ 14.750.000	Δανοί
Flag Maria	25.299	1970	\$ 4.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Happy Pilot	275.500	1975	\$ 35.000.000	Νορβηγοί
Prosperity	267.801	1974	\$ 31.000.000	Άραβες

Diamond Orbis	227.440	1973	\$ 16.200.000	*Ελληνες
Happy Sitanl	128.300	1977	\$ 24.000.000	Νορβηγοί
Plakoura	92.130	1977	\$ 20.700.000	Νορβηγοί
Anangel Intelligence	48.574	1982	\$ 24.000.000	Νορβηγοί
Wind Sovereign	29.997	1984	\$ 24.500.000	Πορτογάλοι
Nidla	29.500	NB	\$ 23.500.000	*Ελληνες

ΜΑΪΟΣ

*Υποτονική σέ γενικές γραμμές και σέ όλες τις κατηγορίες πλοίων υπήρξε ή αγορά drycargo του περασμένου Μαΐου.

Στήν αγορά του *Ατλαντικού ο ναύλος δείκτης για 50.000 τον. σιτηρών προς *Ιαπωνία κυμάνθηκε περί τά δολ. 21 μέ τάσεις μείωσης, ενώ ο αντίστοιχος από Βορ. Ειρηνικό για Ταϊβάν στά δολ. 13.

*Ελάχιστες οι πράξεις που έγιναν γνωστές στη κατηγορία των σιδηρομεταλλευμάτων και του γαιάνθρακα, ενώ κάποια δραστηριότητα διαφάνηκε στη ζάχαρη και τά λιπάσματα, χωρίς όμως οι σχετικές πράξεις νά τονώσουν ιδιαίτερα τήν αγορά που ξπασχε από Ικανοποιητικό ρυθμό ροής φορτίων όλων των κατηγοριών.

Οι χρονοναυλώσεις

Στασιμότητα και έλαφρά πτώση των επιπέδων των μισθωμάτων στην αγορά των χρονοναυλώσεων σέ Δύση και *Ανατολή.

Στά πάναμαξ, ή αγορά της *Απω *Ανατολής διαμόρφωσε μισθώματα που κυμάνθηκαν περί τά δολ. 9-9.750 τήν ημέρα, ενώ στον χώρο του *Ατλαντικού περί τά δολ. 11.000, πλέον δολ. 200.000 για πλοή υπό έρμα και έπα-ναπαράδοση στην *Απω *Ανατολή.

Κάπως καλύτερες οι συνθήκες άπασχόλησης των μπάλκ κάρριερς μεγέθους handy και handymax, ενώ προβλήματα αντιμετώπισαν στην εξεύρεση άνεκτών μισθωμάτων οι διαχειριστές τουήντεκερς και συμβατικών φορτηγών.

Τά δεξαμενόπλοια

*Η πτωτική τάση των τιμών πετρελαίου συνεχίσθηκε και τον Μάιο, περιορίζοντας αισθητά τον αριθμό των μεγάλων φορτίων που διακινήθηκαν από τον Περσοαραβικό Κόλπο στά επίπεδα των WS 55 για σκάφη VLCC.

Ουσιαστική βελτίωση παρουσίασε ή αγορά των καθα-ρών προϊόντων πετρελαίου μέ τά συνήθη φορτία μεγέ-θους 30.000 τόννων στά WS 220-240.

Στίς λοιπές περιοχές, ή Δυτική *Αφρική χωρίς μεγάλο αριθμό φορτίων διατήρησε τους ναύλους στά επίπεδα των WS 95 για φορτία του ενός έκατομ. βαρελιών και παρά-ληλα ή Μεσόγειος πλήρωνε περί τά WS 120-125 για πλοή 80.000 τον. d.w.

*Όπως προαναφέραμε ή ύπαρξη άρκετών φορτίων φιοϋελ οίλ τόνωσε και τήν αγορά της Καραϊβικής πληρώ-νοντας ναύλους περί τά WS 200 για φορτία 55-70.000 τόννων.

Οι αγοραπωλησίες

Χωρίς οι ναυλαγορές ύγρου και ξηρού φορτίου νά προ-σφέρουν ουσιαστικό κίνητρο για αγορές πλοίων σέ ύψη-λές τιμές, ήταν φυσικό νά παρατηρηθεί μία κάποια συγ-κράτηση της δραστηριότητας στό τομέα των αγοραπωλη-σιών.

Μέ εξαίρεση όρισμένες πράξεις στά δεξαμενόπλοια, ό-πως ή πώληση δύο VLCC του 1978-79, του *Ομίλου Νιάρχου σέ Νορβηγούς, έναντι τιμής 112 έκατομ. δολλα-

ρίων, οι λοιπές πράξεις άφορούσαν κυρίως πρόντακτ κάρ-ριερς και όρισμένα μπάλκ κάρριερς που άγόρασαν Κινέζοι.

Στό τομέα των νέων ναυπηγήσεων, οι Σκανδιναυικές έ-ταιρίες Palmtyga και Ugland έπιβεβαίωσαν παραγγελίες ή μέν πρώτη για ένα δεξαμενόπλοιο μέ διπύθμενα των 95.000 τον. d.w. στά γιέν 7.8 δισεκ. μέ παράδοση στό τέλος του 1992, και ή δεύτερη για δύο δεξαμενόπλοια μέ διπλό πυθμένα, μεγέθους 106.000 τον. d.w., στά γιέν 8 δισεκ. περίπου, μέ παραδόσεις τό 1992.

Στό τομέα των διαλύσεων *Ινδοί διαλυτές πλήρωσαν δολ. 265 ανά τόννο βάρους για ένα φορτηγό 6.098 τον. βάρους.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	*Αγοραστής
Strathbora	21.000	1978	\$ 9.000.000	Κινέζοι
Atlantic Princess	15.762	1978	\$ 6.300.000	Αιγύπτιοι
Marina Sea	12.400	1973	\$ 3.450.000	Σιγκαπούρης

Μπάλκ κάρριερς:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	*Αγοραστής
Ocean Pioneer	123.043	1975	\$ 21.500.000	*Απω *Ανατολ.
Bulk Explorer	64.657	1978	\$ 13.750.000	Κινέζοι
Mega Star	39.813	1978	\$ 11.250.000	Κινέζοι
Navia	30.853	1976	\$ 7.250.000	Κινέζοι
Evangelos L.	26.814	1976	\$ 7.500.000	Κινέζοι
Toxon II	26.118	1975	\$ 6.750.000	Κινέζοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

*Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	*Αγοραστής
World Score	267.400	1978	\$ 56.000.000	Νορβηγοί
Ingerid Helene	266.169	1973	\$ 23.500.000	*Ελληνες
Argos	219.175	1974	\$ 19.200.000	*Ιάπωνες
Olympiad	131.633	1975	\$ 18.500.000	Αυστραλοί
Loida (P/C)	40.202	1975	\$ 8.750.000	*Ελληνες
W.M. Leonard (P/C)	25.163	1973	\$ 5.500.000	*Ελληνες

ΙΟΥΝΙΟΣ

Δικαιολογημένος προβληματισμός από τήν έλλειψη έμ-φανών φορτίων που όδήγησε σταθερά τήν ναυλαγορά ξη-ρού φορτίου σέ αστάθεια και πτώση των ναύλων.

*Η έπιμελημένη προσπάθεια πολλών μεγάλων ναυλωτι-κών οίκων νά δημιουργήσουν μία εικόνα άνυπαρξίας φορ-τίων έφερε άποτελέσματα και στη περιοχή του *Ατλαντι-κού γίναμε μάρτυρες καλύτερων ναύλων σέ μπάλκερς handy size από τά πάναμαξ!

Παρά τή σθεναρή αντίσταση της πλοιοκτησίας ό ναύλος- δείκτης στη διαδρομή Κόλπου ΗΠΑ προς *Ιαπω-νία σέ μέγεθος 50.000 τόννων έπεσε κάτω από τά δολ. 20 και στά μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς ή πτώση των ναύ-λων υπήρξε περισσότερο αισθητή στίς λίγες συμφωνίες που συνομολογήθηκαν για μεταφορές γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος

Οι χρονοναυλώσεις

Τά μισθώματα των πλοίων τον *Ιούνιο βρέθηκαν νά ύ-πολείπονται κατά 30% εκείνων του Μαρτίου 1990 και οι συνομολογηθείσες συμφωνίες μαρτυρούσαν μία άμφιλε-γόμενη αγορά χρονοναυλώσεων που έψαχνε νά βρεί στη-

ρίγματα.

Χαρακτηριστικά, μπάλκερ 54.300 τον. d.w. από Γιβραλτάρ μέσω Νοτ. Αμερικής για Σκώ πληρώθηκε δολ. 7.800 την ημέρα, ενώ ένα 27.500 τον. d.w. από Βραζιλία για Απώ Ανατολή πληρώθηκε δολ. 10.750 την ημέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Η σημαντική πτώση των τιμών του πετρελαίου οδήγησε στη σταδιακή αύξηση των ναυλώσεων δεξαμενόπλοια VLCC από τον Περσικό Κόλπο, αλλά η ύπαρξη αρκετών διαθέσιμων πλοίων συγκράτησε τους ναύλους περί τα WS 50.

Σε συνθήκες ήρεμίας κινήθηκαν οι περιοχές της Μεσογείου και της Δυτικής Αφρικής και ένας αριθμός ναυλώσεων VLCC από τη δεύτερη προς τις ΗΠΑ πληρώθηκαν περί τα WS 52-54.

Τά υψηλά επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί τον προηγούμενο μήνα στη Καραϊβική βοήθησαν στο να διατηρηθούν οι ναύλοι για τα φορτία των 50-55.000 τόννων στα WS 160 και των 80.000 τόννων στα WS 115.

Οι αγοραπωλησίες

Περιορισμένη και η δραστηριότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών, καθώς η πτωτική εξέλιξη της ναυλαγοράς δεν δημιουργεί κίνητρα και οι περισσότερες πράξεις που αναφέρθηκαν αφορούσαν είτε παλαιότερες συμφωνίες, ή αγορές με κάλυψη μακροχρόνιας χρονοναύλωσης, ενώ πρέπει να αναφερθεί και η πώληση ορισμένων πλοίων ειδικών κατηγοριών, όπως π.χ. χημικών προϊόντων κλπ.

Στό τομέα των διαλύσεων αξίζει να μνημονευθεί η αγορά από Τούρκους διαλυτές σειρές μικρών φορτηγών προς δολ. 105 ανά τόννο βάρους, καθώς και η επαναδιαπραγμάτευση αρκετών πλοίων που είχαν αγοράσει Ινδοί διαλυτές περί τα δολ. 270 ανά τόννο βάρους, συνεπεία της αδυναμίας τους να ανοίξουν τις σχετικές ανέκκλητες πιστώσεις.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Evang. Petrakis	18.000	1978	\$ 6.000.000	Ιρανοί
Cape Rion	15.144	1972	\$ 2.000.000	Αλλοδαποί
Unity	13.524	1976	\$ 4.300.000	Σιγκαπούρης

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Norman Merchant	104.749	1972	\$ 7.400.000	Έλληνες
Regel Carrier	64.172	1974	\$ 11.200.000	Τούρκοι
Bream	42.244	1985	\$ 18.500.000	Βερμούδων
Margarita M.	34.338	1973	\$ 6.000.000	Ιρανοί
Andreas P.	27.046	1977	\$ 7.150.000	Βρεταννοί
John L.	26.644	1976	\$ 7.250.000	Κινέζοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Georgia	83.700	1988	\$ 46.100.000	Φινλανδοί
Tenacity	76.100	1965	\$ 4.200.000	Έλληνες
Obo Buzzard (OBO)	54.500	1983	\$ 28.500.000	Ιταλοί
Arabian Trader (Ch.)	39.700	1981	\$ 27.500.000	Νορβηγοί
Modesty	14.000	1970	\$ 2.900.000	Τούρκοι

ΙΟΥΛΙΟΣ

Μετά τη σημαντική πτώση ναύλων και μισθωμάτων που παρατηρήθηκε τον Ιούνιο, από τα μέσα του Ιουλίου η ναυλαγορά ξηρού φορτίου έδειξε σημεία ανοδικής τάσης ιδίως στα μπάλκερ πάναμαξ και cape size.

Αρκετοί παρατηρητές της αγοράς σχολίαζαν με δυσπιστία τις εξελίξεις αυτές, ενόψει της γνωστής ραστώνης του Αυγούστου, ενώ κάποιοι άλλοι μιλούσαν για επανεμφάνιση των Σοβιετικών μετά τις διάφορες πληρωμές που πραγματοποιήσαν τον μήνα αυτό σε προμηθευτές τους.

Πάντως ο ναύλος - δείκτης των 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία σταθεροποιήθηκε περί τα δολ. 18,50 και ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ στα δολ. 10.

Σταθεροποίηση παρατηρήθηκε και στις μεταφορές γαιανθράκων με τους 130.000 τον. από ΗΠΑ και Νοτ. Αφρική για Ιαπωνία στα δολ. 14,25, ενώ οι λίγες γνωσθείσες πράξεις στα μεταλλεύματα και τα φωσφάτα δεν προσφέρθηκαν για σχολιασμό.

Οι χρονοναυλώσεις

Από τα μέσα του Ιουλίου διεφάνει βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης των μπάλκ κάρριερς μεγέθους πάναμαξ, ιδίως στον Ατλαντικό, όπου τα μισθώματα άρχισαν να κυμαίνονται περί τα δολ. 9.500 την ημέρα, ενώ στη περιοχή του Ειρηνικού η βελτίωση υπήρξε μικρότερη και τα μισθώματα εκεί κυμάνθηκαν περί τα δολ. 7.200 - 7.500 την ημέρα.

Στά μικρότερα μεγέθη, handy size μπάλκερ από τις Μεγ. Λιμένες για τον Αραβικό Κόλπο συμφωνήθηκε στα δολ. 8.500 την ημέρα και ένα σύγχρονο τουρντέκερ των 23.000 τον. d.w. από Σιγκαπούρη για Νοτ. Αμερική πληρώθηκε δολ. 7.000 την ημέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Ανοδική τάση των τιμών πετρελαίου καθώς η αγορά άρχισε να πιστεύει ότι τα παγκόσμια αποθέματα έχουν μειωθεί. Ενόψει όμως της συνόδου των υπουργών πετρελαίου του ΟΠΕΚ τις 25 Ιουλίου, η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων παρέμεινε σχεδόν στάσιμη, με φωτεινή εξαίρεση τις ναυλώσεις VLCC's από τον Περσικό σε επίπεδα περί τα WS 60, τα οποία μετά την απόφαση για άνοδο της τιμής του βαρελιού στα δολ. 21, διαμορφώθηκαν περί τα WS 75.

Στις λοιπές αγορές παρατηρήθηκαν συνθήκες νευρικότητας και άμχανίας και η κινητικότητα τους περιορίστηκε στις μεγάλες παρτίδες, σε όχι ιδιαίτερα αξιόλογους ναύλους.

Οι αγοραπωλησίες

Πτωχή ή συγκομιδή στο τομέα των αγοραπωλησιών του Ιουλίου, συνέπεια της πτωτικής τάσης της ναυλαγοράς αλλά κυρίως της αναμονής των εν δυνάμει αγοραστών να επιτύχουν χαμηλότερες τιμές στα λίγα προσφερόμενα προς πώληση πλοία με αξιόλογες προδιαγραφές.

Η αγορά των διαλύσεων σε υποτονική κατάσταση, με μόνη αξιόλογη πράξη τη πώληση ενός δεξαμενόπλοιου 20.000 τον. βάρους στο Πακιστάν σε επίπεδα περί των δολ. 200 ανά τόννο. Ινδοί διαλυτές εξακολούθησαν να προβαίνουν σε σποραδικές αγορές μικρών φορτηγών σε τιμές περί των δολ. 250 ανά τόννο.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Als Prosperity	19.764	1986	\$ 12.250.000	A. Ανατολής
Van Gogh	15.274	1976	\$ 2.250.000	—
Odyanna H.	15.174	1971	\$ 1.600.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Arrow Pennant	73.172	1977	\$ 9.250.000	Ελληνες
Sumiko	35.544	1984	\$ 13.500.000	Ιάπωνες
Korean Morning	30.898	1984	\$ 12.500.000	A. Ανατολής
Elounda Bay	23.811	1971	\$ 3.200.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Gulf Atlantic	132.478	1977	\$ 15.800.000	Ελληνες
Vendemiare	92.000	1977	\$ 15.000.000	Ιταλοί
Caucasus Maru (O/O)	76.923	1973	\$ 9.800.000	Ελληνες
Alpha Sea	73.993	1968	\$ 6.500.000	Ιταλοί
Saint John II (P/C)	38.371	1976	\$ 10.750.000	Νορβηγοί
Staland (P/C)	26.600	1987	\$ 25.000.000	Σουηδοί

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Κεραυνός εν αίθρία ή εισβολή του Σαντάμ Χουσεϊν στο Κουβέιτ στις αρχές Αυγούστου, δημιούργησε εύλογα έντονη ανησυχία στους ναυτιλιακούς κύκλους σ' όλο τον κόσμο, καθώς κανείς δεν μπορεί να προβλέψει με ακρίβεια τις επιπτώσεις του ακριβού πετρελαίου στη παγκόσμια οικονομία — και κατ' επέκταση στη ναυτιλία.

Στην αγορά ξηρού φορτίου, παρότι διανύαμε ένα κατ' εξαίρεση ήρεμο μήνα, η ύπαρξη αρκετών φορτίων δημητριακών συγκράτησε τους ναύλους σέ ικανοποιητικά επίπεδα με τους 52.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία στα επίπεδα των δολ. 19,50 — 21,00 και στα ίδια από ΗΠΑ για Κόντινεντ στα δολ. 11,25. Βεβαίως η θεαματική άνοδος του κόστους των καυσίμων επιβάρυνε την πλοιοκτησία, ενώ παράλληλα η κρίση στον Περσικό είχε μεγαλύτερη απήχηση στα μπάλκερ μεγέθους handy size, πολλά ά-

πό τα οποία ασχολούνται συνήθως στη μεταφορά σιτηρών και προϊόντων χάλυβα στο Ιράκ και την Ιορδανία καθώς και λιπασμάτων και φωσφάτων από το Ιράκ και το Κουβέιτ.

Οι χρονοναυλώσεις

Η αύξηση της τιμής των μπώνκερς επέφερε αναπόφευκτα μία πτώση στα επίπεδα των μισθωμάτων που είχαν διαμορφωθεί μέχρι τις 2 Αυγούστου, αν και το ενδιαφέρον όρισμένων ναυλωτών να εξασφαλίσουν μπάλκερς τύπου πάναμαξ για περίοδο 6, 8 ή και 12 μηνών διατήρησε τα μισθώματά τους στα επίπεδα των δολ. 7.250 — 8.500, με χαμηλότερο μίσθωμα στη περιοχή του Ειρηνικού.

Η κρίση του Περσικού όμως δημιούργησε και κάποιες ευκαιρίες απασχόλησης φορτηγών πλοίων του ημετέρου και ρό-ρό για τη μεταφορά στρατιωτικού υλικού με υψηλά μισθώματα, όπως χαρακτηριστικά πλοίου 21.300 τον. d.w., το οποίο για ταξίδι από Κόλπο ΗΠΑ για Περσικό πληρώθηκε δολ. 13.950 την ημέρα, πλέον αποζημίωσης δολ. 300.000 για πλοίο υπό έρμα.

Τά δεξαμενόπλοια

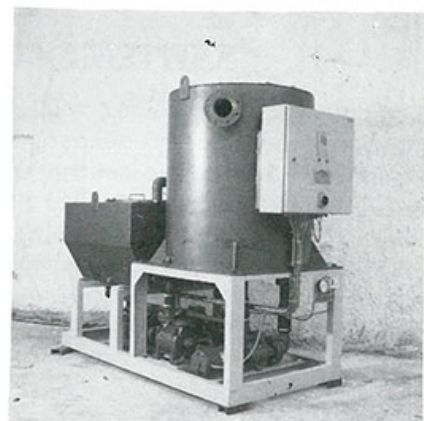
Σε στάση επιφυλακής ή αγορά του πετρελαίου τον μήνα αυτό, αν και η απόφαση των υπολοίπων κρατών - μελών του ΟΠΕΚ να παράγουν όσο πετρέλαιο χρειάζεται για να καλύψουν την έλλειψη που δημιούργησε η διακοπή των εξαγωγών από Ιράκ και Κουβέιτ, δημιούργησε πτωτικές τάσεις και οι αγοραστές ανέμεναν τη κατάλληλη στιγμή να αγοράσουν στη καλύτερη δυνατή τιμή.

Μετά την απόφαση των μεγάλων εταιριών πετρελαίου να αναλάβουν αυτές την απ' ευθείας πληρωμή των επασφαλιστρών για War Risks, οι ναύλοι των VLCC's παρέμειναν καθηλωμένοι περί τα WS 50 και μόνη ουσιαστικά δραστήρια αγορά εκείνη της Βορ. Θάλασσας με τα φορτία των 80.000 τον. στα WS 160, με δεύτερη την αγορά της Μεσογείου, η οποία για άμεσες φορτώσεις πλήρωνε μεταξύ WS 110-150 ανάλογα με το μέγεθος του φορτίου.

Στά καθαρά φορτία η αδυναμία εξαγωγής από τα διυλιστήρια του Κουβέιτ δημιούργησε αύξηση της ζήτησης από άλλες περιοχές και άνοδική εξέλιξη των ναύλων.

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 Polytechniou Str. 185 36 PIRAEUS, GREECE

Phones: (01) 4529 292 — (01) 4130 027,
Telex: 211363 POLY GR, Fax: 01 4532 800

Οι αγοραπωλησίες

Όπως ήταν φυσικό, η αγορά των αγοραπωλησιών του Αύγουστου υπήρξε ο άμεσος δέκτης του έντονου προβληματισμού σχετικά τις εξελίξεις μετά τη κρίση που ξέσπασε στον Περσoαραβικό Κόλπο.

Οι πραγματοποιηθείσες πράξεις τον Αύγουστο υπήρξαν ελάχιστες και οι περισσότερες απ' αυτές είτε αφορούσαν παλαιότερες συμφωνίες ή συμπεριελάμβαναν παράλληλες συμφωνίες χρονοναύλωσης περιόδου του πλοίου που άλλαξε ιδιοκτήτη.

Σχετικά με τις επιπτώσεις επί των τιμών των πετρελαιοφόρων, χαρακτηριστική υπήρξε η επαναδιαπραγμάτευση των τριών στροβιλοκινήτων VLCC's «Rosebay» (274.531/1976), «Primrose» (276.424/1976) και «World Dignity» (275.397/1975) στα 101 εκατομ. δολάρια en bloc, έναντι της αρχικής συμφωνίας των 105 εκατομ. δολларίων που είχαν αποδεχθεί πριν τις 2 Αυγούστου οι αγοραστές, εταιρία World Wide του Χόγκ Κόγκ.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Verdi	9.050	1978	\$ 3.900.000	Έλληνες
Arawa Bay	8.348	1975	\$ 3.100.000	Άλλοδαποι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Yukona	146.368	1973	\$ 12.000.000	Έλληνες
White Coral	64.438	1974	\$ 5.350.000	Έλληνες
San Miguel Bay	60.895	1978	\$ 10.000.000	Έλληνες
Montreux Star	53.000	1967	\$ 3.800.000	Κινέζοι
Bluebell	37.052	1984	\$ 14.000.000	Χόγκ Κόγκ

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Norman Hunter (OBO)	145.000	1973	\$ 7.400.000	Έλληνες
Pasadena	98.135	1967	\$ 7.750.000	Σιγκαπούρης
Amazon Venture	60.951	1974	\$ 13.000.000	Σιγκαπούρης
Perseverance (P/C)	39.980	1988	\$ 32.500.000	Έλβετοί

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Οι δραστικές αυξομειώσεις του κόστους των καυσίμων επηρέασαν αρνητικά τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, η οποία κατά τον Σεπτέμβριο συντηρήθηκε στην ουσία από όρισμένα φορτία δημητριακών από τις Ήνωμένες Πολιτείες προς την Άπω Ανατολή και από τις μεταφορές γαιάνθρακα από Αυστραλία και Κίνα προς την Ιαπωνία, στην προσπάθεια να υποκατασταθούν οι ανάγκες της τελευταίας σε καύσιμη ύλη εν όψει των μειωμένων εισαγωγών πετρελαίου.

Οι χρονοναυλώσεις

Με εξαίρεση τις μισθώσεις πλοίων με προορισμό την Άπω Ανατολή, η γενική εικόνα της αγοράς των χρονοναυλώσεων τον Σεπτέμβριο ήταν απογοητευτική και σε πολλές περιπτώσεις τα μισθώματα αγγίζαν τα επίπεδα «κρίσης».

Η αγορά του Ειρηνικού απασχόλησε έναν αριθμό πάνα-

μαξ στα επίπεδα των δολ. 8-8.250 την ημέρα, ενώ στις άλλες περιοχές και στα μικρότερα πλοία επικράτησαν σοβαρές ανισότητες και πληρώθηκαν οι χαμηλότεροι ναύλοι του 1990.

Τά δεξαμενόπλοια

Ανοδική τάση των τιμών πετρελαίων και παράλληλος εύρυθμος ρυθμός φορτώσεων από τον Περσoαραβικό Κόλπο, με αποτέλεσμα οι ναύλοι των VLCC's να επανέλθουν στα πρό της κρίσεως επίπεδα των WS 60 για Δυτικούς προορισμούς και άνω των WS 70 για την Άπω Ανατολή.

Τίποτε αξιο ιδιαίτερης μνείας στις άλλες βασικές περιοχές διακινήσεως φορτίων πετρελαίου, πλην της Καραϊβικής, όπου η έξαρση που σημειώθηκε στη κατηγορία των καθαρών προϊόντων ώθησε τους ναύλους των πρόντακτ κάρριερς στα επίπεδα των WS 380-420.

Οι αγοραπωλησίες

Παντελής έλλειψη πράξεων στη κατηγορία των U/VLCC συντήρησε μέν τις φήμες για πτώση των τιμών των μεγάλων δεξαμενοπλοίων αλλά καμμία πράξη δέν επιβεβαίωσε το λόγο το άληθές.

Η αγορά των αγοραπωλησιών του Σεπτεμβρίου συντηρήθηκε με τις λίγες πράξεις σε μικτά μπάλκ κάρριερς και πλοία χημικών προϊόντων και πρόντακτ κάρριερς, χωρίς να προσφέρει αντιπροσωπευτικές τιμές για περαιτέρω σχολιασμό. Στο τομέα των διαλύσεων υπήρξε εμφανής η πτωτική τάση των τιμών, καθώς το ακριβότερο πετρέλαιο έχει άμεση απήχηση στις οικονομίες των βασικών χωρών που απορροφούν το πρόσ διάλυση τονάζ, όπως η Ινδία, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Zuhel K. Mark	7.450	1972	\$ 2.300.000	Κινέζοι
	8.842	1968	διάλυση Μπαγκλαντές	\$ 230/τ. βάρ.

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Aramenon SB	49.898	1976	\$ 6.800.000	Έλληνες
Ipanema	38.711	1972	\$ 5.450.000	Κινέζοι
Darya Chand	27.494	1977	\$ 6.500.000	Τούρκοι
Myrthis	15.786	1981	\$ 5.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Pontoporis (O/O)	155.375	1975	\$ 7.000.000	Νορβηγοί
Vasilikos	141.178	1976	\$ 16.750.000	Νορβηγοί
Sibellus	117.910	1972	\$ 10.000.000	Έλληνες
Bright Oak	60.880	1983	\$ 24.500.000	Ιταλοί
Chios (P/C)	39.830	1982	\$ 25.000.000	Γάλλοι

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Με κύριο μοχλό ανέλιξης τα φορτία σιτηρών και τη πατηρηθείσα έλλειψη ανοικτών πλοίων στη περιοχή του Ατλαντικού, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του Οκτωβρίου

βελτιώθηκε ουσιαστικά, ιδίως αν ληφθεί υπόψη και η μείωση που σημειώθηκε στο κόστος των μπώνκερς.

Ο ναύλος των 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ίαπωνία σταθεροποιήθηκε περί τα δολ. 25, ενώ παρόμοια φορτία από τη Δυτική ακτή προς την Άπω Ανατολή πλήρωναν περί τα δολ. 12.

Εκτός από τα σιτηρά, τόνο στην αγορά προσέφεραν και οι συμφωνίες μεταφοράς γαιάνθρακα από Νότιο Αφρική και Αυστραλία στην Ίαπωνία, ενώ αρκετά handy size μπάλκ κάρριερς άπασχολήθηκαν με Σοβιετικά φορτία σιτηρών από Εύρωπη και Μεσόγειο προς Μαύρη θάλασσα.

Οι χρονοναυλώσεις

Βελτίωση των μισθωμάτων στα μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς και ικανοποιητική ή αποζημίωση που πληρώθηκε σε όσα συμφώνησαν να επαναπαραδοθούν στην Άπω Ανατολή, περιοχή η οποία διατηρήθηκε σε υποτονικότητα. Στα handy size και handy max μπάλκερς η βελτίωση των μισθωμάτων δεν ξεπέρασε το 20% σε σύγκριση με τον περασμένο Σεπτέμβριο, ενώ η άπασχολή τους στη περιοχή του Ειρηνικού παρέμεινε προβληματική.

Τά δεξαμενόπλοια

Παρά τις σημαντικές ποσότητες πετρελαίου που έζηχθηκαν από τον Περσικό Κόλπο οι ναύλοι των μεγάλων δεξαμενοπλοίων κυμάνθηκαν περί τα WS 50-53, σημειώνοντας κάμψη έναντι των ναύλων που πληρώθηκαν από την ίδια περιοχή τον Σεπτέμβριο.

Αντίθετα βελτίωση της ζήτησης σημειώθηκε στην αγορά της Δυτ. Αφρικής, η οποία εμφάνισε κινητικότητα και οδήγησε τους ναύλους για φορτία των 130.000 τόννων στα WS 80.

Συσσώρευση ανοικτών πλοίων στη περιοχή της Μεσογείου, οδήγησε σε πτώση των επιπέδων περί τα WS 115-120 για φορτία των 80.000 τόννων, ενώ αντίθετα, η αγορά της Καραϊβικής παρουσίασε συνεχή ζήτηση και οι ναύλοι παράλληλη ανοδική πορεία, όπως χαρακτηριστικά οι 80.000 τον. στα WS 130 και οι 50.000 τον. στα WS 180.

Μικρότερης έντασης η ζήτηση για μεταφορές προϊόντων του πετρελαίου, οδήγησε σε κάποια χαλάρωση των ναύλων στα πρόντακτ κάρριερς.

Οι αγοραπωλησίες

Μεγάλη επιφυλακτικότητας στην αγορά των αγοραπωλησιών και παρά τον μεγάλο αριθμό πλοίων που έπιθεωρήθηκαν, ο αριθμός εκείνων που άλλαξαν ιδιοκτήτες ήταν πολύ περιορισμένος και άφορούσε κατά το πλείστον πλοία ειδικών κατηγοριών, όπως φορτηγά-ψυγεία και πρόντακτ κάρριερς.

Η κρίση του Περσικού Κόλπου οδήγησε σχεδόν σε πλήρη άπραξία την αγορά των μεταχειρισμένων μεγάλων τάνκερς, ενώ άσκησε πίεση στις τιμές και των παλαιότερων μπάλκ κάρριερς.

Στις διαλύσεις λίγες οι σχετικές πράξεις, με τους διαλυτές του Μπαγκλαντές να πληρώνουν δολ. 238 ανά τόννο για ένα φορτηγό 3.450 τον. βάρους.

Σε ήρεμία και η αγορά των νέων ναυπηγήσεων, με μόνο γεγονός αξιο λόγου την αδυναμία της Ιρανικής Εθνικής Εταιρείας Πετρελαίου να καταβάλει την αναλογούσα πρώτη δόση στη Νοτιοκορεατική Daewoo για τα τέσσερα VLCC που έχει παραγγείλει!

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Ifni (ψυγείο)	9.635	1975	\$ 3.300.000	Έλληνες
Arctic C(ψυγείο)	8.965	1971	\$ 2.500.000	Έλληνες
Zephunter	7.838	1975	\$ 3.000.000	Γερμανοί
Chios Grace (ψυγείο)	6.600	1969	\$ 2.200.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Tayabas Bay	61.900	1979	\$ 10.000.000	Ιταλοί
Ever Harmony	34.438	1977	\$ 6.000.000	Έλληνες
Donuzlav	34.291	1971	\$ 2.800.000	Έλληνες
Maria C	31.889	1971	\$ 3.500.000	Έλληνες
Athloforos	27.100	1975	\$ 5.100.000	Κινέζοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Vic Bilh	95.536	1981	\$ 29.000.000	Ιταλοί
Wind Splendor (P/C)	32.900	1978	\$ 13.500.000	Έλληνες
Leon (P/C)	10.187	1970	\$ 3.900.000	Γάλλοι

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Χωρίς ουσιαστική διαφοροποίηση των επιπέδων των ναύλων από εκείνα του Οκτωβρίου, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του υπό ανασκόπηση μήνα ήταν σταθερή και οι ναύλοι που πληρώθηκαν ικανοποιητικοί, ακόμη και στην μέχρι τώρα προβληματική περιοχή του Ειρηνικού.

Βελτίωση διαπιστώσαμε και στη διακίνηση σιδηρομεταλλεύματος και γαιάνθρακα, ενώ αρκετά υπήρξαν και τα φορτία ζάχαρης με ποικιλία τόπων φορτώσεως και προορισμού σε σταθερά ανοδικούς ναύλους.

Οι χρονοναυλώσεις

Μεγάλος από αριθμητικής πλευράς ο αριθμός των πλοίων ντράϊκαργο που μισθώθηκαν τον Νοέμβριο, σε ναύλους που μπορούν να κριθούν συμφέροντες λαμβανομένης υπόψη και της επιβάρυνσης των ναυλωτών από τα ακριβότερα καύσιμα.

Ενδεικτικές των επιπέδων των μισθωμάτων στα πάντα μαζί οι συμφωνίες των δολ. 11.250 την ημέρα, πλέον αποζημίωσης δολ. 250.000, από Άτλαντικό για Άπω Ανατολή, ενώ στη δεύτερη το κυκλικό ταξίδι πληρώθηκε περί τα δολ. 9.000 την ημέρα.

Για τα μικρότερα μεγέθη ενδιαφέρον παρουσίασε η Εύρωπη, πληρώνοντας για σκάφη handy size δολ. 7.000 — 7.500 με προορισμό Έρυθρά Θάλασσα και Ινδία αντίστοιχα.

Τά δεξαμενόπλοια

Με την απειλή του πολέμου ουσιαστικά μετατιθέμενη για το Νέο Χρόνο, η αγορά του πετρελαίου κινήθηκε αργά αλλά σταθερά σε υψηλότερους τόνους, με αποτέλεσμα οι ναύλοι των VLCC's από τον Περσικό να φθάσουν τα βελτιωμένα επίπεδα των WS 70-75 για Άπω Ανατολή και άνω των WS 60 για Δυτικούς προορισμούς.

Στό χώρο της Μεσογείου, η ύπαρξη κακών καιρικών συνθηκών σε συνδυασμό με την έλλειψη ανοικτών πλοίων για άμεσες φορτώσεις δημιούργησαν συνθήκες ύ-

ψηλής ζήτησης και οδήγησαν τους ναύλους στά WS 185 για τὰ πλοία μεγέθους 50- 60.000 τον. d.w. και WS 140 για μεγέθους 80.000 τον. d.w. Λιγότερο δραστήρια ή αγορά της Δυτικής Αφρικής, έδωσε δείγματα ελαφρής στασιμότητας και οι ναύλοι από τή περιοχή κυμάνθηκαν περί τά WS 90-97.

Στή Καραϊβική οι ναύλοι διατηρήθηκαν περί τά WS 140 για τὰ συνήθη φορτία των 70.000 τον. d.w., ενώ τὰ πρόντακτ κάρριερς επανήλθαν στους ύψηλους ναύλους άνω των WS 400 για φορτία 30.000 τόννων.

Οι αγοραπωλησίες

Χωρίς ουσιαστικές μεταβολές, ή αγορά των αγοραπωλησιών του Νοεμβρίου κινήθηκε στά πλαίσια του προηγούμενου μήνα, καθώς ή πλοιοκτησία αντιμετώπιζε μέ πολύ επιφυλακτικότητα τις προτάσεις των μεσιτών νά προχωρήσει σέ πράξεις στίς μέχρι σήμερα διαμορφωθείσες χαμηλότερες τιμές.

Βεβαίως οι επιθεωρήσεις πλοίων συνεχίσθηκαν μέ άμείωτο ρυθμό και πολύ έν δυνάμει αγοραστές έχουν συγκεκριμένους στόχους πού θά άποσαφηνισθούν μόλις ή κρίση μεταξύ Ιράκ και Κουβέιτ τό επιτρέψει.

Στήν αγορά των διαλύσεων ελάχιστες οι αντιπροσωπευτικές πράξεις, καθώς τὰ λίγα πωληθέντα πλοία συμφωνήθηκαν μακριά από τό τόπο διαλύσεως και μερικά από αυτά προέρχονταν από περιπτώσεις τεκμαρτής όλικής άπώλειας. Πάντως μέ μικρές αποκλίσεις οι τιμές ανά τόννο βάρους κυμάνθηκαν στά επίπεδα των δολ. 215-220.

Πλοία Γενικού Φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Mungo	17.000	1975	\$ 3.600.000	—
N. Marmara	15.241	1974	\$ 2.000.000	*Ελληνες
Dang Samudra	8.187	1974	\$ 1.800.000	Χόγκ Κόγκ

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Interbulk Vision	63.883	1983	\$ 14.000.000	Ευρωπαίοι
Western Falcon	32.400	1983	\$ 10.880.000	*Ελληνες
Federal Saquenay	30.353	1978	\$ 8.200.000	*Ελληνες
Rosie D.	26.855	1977	\$ 5.700.000	*Ελληνες
Lux Challenger	15.253	1978	\$ 3.500.000	*Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Kakuyo Maru	258.051	1975	\$ 22.500.000	Ιάπωνες
Neapolis	60.525	1981	\$ 24.000.000	Σκανδιναβοί
Jahre Energy (P/C)	37.283	1975	\$ 8.100.000	*Ελληνες
Livi (P/C)	31.600	1975	\$ 1.600.000	μέ ζημιές Α. Ανατολή

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Η ναυλαγορά ξηροϋ φορτίου κατά τόν τελευταίο μήνα του 1990 υπήρξε αναμφίβολα ίκανοποιητική, μέ τή κινητικότητα πού παρατηρήθηκε στίς αγορές δημητριακών νά εύνοούν ίδίως τήν άπόδοση των πάναμαξ μπάλκ κάρριερς, ενώ παράλληλα ή δραστηριότητα πού σημειώθηκε στίς μεταφορές γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος διατήρησε σέ ύψηλά επίπεδα τους ναύλους των cape size μπάλ-

κερς.

Στή κλασσική διαδρομή Κόλπου ΗΠΑ για Ιάπωνία στό μέγεθος των 50.000 τόννων τὰ τελευταία κλεισίματα τής χρονιάς έδωσαν δείγματα σταθεροποίησης άνω των δολ. 25 και αντίστοιχα από Βορ. Ειρηνικό πρós Ιάπωνία περί τά δολ. 13, ναύλοι καθόλου εύκαταφρόνητοι παρά τὰ ακριβότερα καύσιμα.

Στά μικρότερα μεγέθη ή αγορά παρουσίασε άρκετές διακυμάνσεις μέ δραστήρια τή περιοχή του Κόντινεντ και κάπως πιό ύποτονική εκείνη τής Μεσογείου.

Ο χρόνος εκκείσε λοιπόν μέ ύψηλους τόννους αλλά και μέ διάχυτη τήν επιφυλακτικότητα για τις εξελίξεις των γεγονότων στον Περσoαραβικό Κόλπο πού πιστεύεται ότι θά διαφανούν στό πρώτο 15θήμερο του 1991.

Οι χρονοναυλώσεις

Σταθερή ή αγορά του Άτλαντικού, μέ τὰ πάναμαξ πού συμφώνησαν νά επαναπαραδοθούν στήν περιοχή τής Απω Ανατολής στά επίπεδα των δολ. 13-14.000 τήν ήμέρα. Πιό αδύναμη σέ ζήτηση, αλλά ίσορροπημένη και ή αγορά του Ειρηνικού κυμάνθηκε περί τά δολ. 10.000 τήν ήμέρα.

Στά μικρότερα μεγέθη ό τόπος και ό χρόνος παράδοσης έπαιξαν ουσιαστικό ρόλο στή διαμόρφωση των μισθωμάτων, τὰ όποια σέ γενικές γραμμές βελτιώθηκαν κατά 20% περίπου έναντι εκείνων του Νοεμβρίου.

Τά δεξαμενόπλοια

Παρά τις έντονες αύξομειώσεις των τιμών του πετρελαίου, ή αγορά του πετρελαίου κατά τόν Δεκέμβριο σημείωσε αξιόλογη κινητικότητα καθώς οι Πέρσες και οι Σαουδάραβες ναύλωσαν ένα σημαντικό αριθμό VLCC's, προετοιμαζόμενοι νά αντιμετωπίσουν χωρίς προβλήματα άνεφοδιασμού τό ένδεχόμενο διακοπής των έξαγωγών, λόγω πολέμου, στον όποιο όδηγεί ή παρανοϊκή άδιαλλαξία του Σαντάμ Χουσεΐν.

Οι ναύλοι των VLCC's σταθερά άνω των WS 80 για Δύση και περί τά WS 100 για τήν Απω Ανατολή, μέ σημαντικός αριθμό φορτίων και στό μέγεθος των 80-100.000 τόννων, επίσης μέ προορισμό τήν Απω Ανατολή, περί τά WS 150.

Οι παραπάνω εξελίξεις σέ συνδυασμό μέ τή σταθερότητα των αγορών τής Μεσογείου και τής Δυτικής Αφρικής συνέβαλαν ώστε ό τελευταίος μήνας τό ύπό άνασκόπηση έτους νά κλείσει κερδοφόρα για τους διαχειριστές δεξαμενοπλοίων.

Οι αγοραπωλησίες

Μικρή ή συγκομιδή στίς αγοραπωλησίες του τελευταίου μήνα του 1990, μέ εξαίρεση τους Ιταλούς πού προσπάθησαν νά αξιοποιήσουν τή αξιόλογη πριμοδότηση πού πρόσφερε τό Κράτος για αγορές πλοίων δεκαετίας.

Εμφανής και ή παρουσία των Ελλήνων σέ άρκετά deals, πού καλύπτονται ύπό ειδικές συνθήκες, όπως χρονοναύλωση περιόδου, μετατροπή του πλοίου κλπ.

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Doric Armour	61.185	1986	\$ 20.500.000	Ιταλοί
Thalassini Doxa (1000 TEU)	39.443	1984	\$ 16.300.000	Γιουγκοσλάβοι
Δεξαμενόπλοια				
Alandia Trader	99.999	1970	\$ 7.500.000	*Ελληνες
B.P. Energy	31.758	1976	\$ 11.000.000	*Ελληνες
Mobil Australi (P/C)	27.175	1972	\$ 6.100.000	*Ελληνες

Θαλάσσια ατυχήματα κατά τό 1990

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΝΕΑ ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Κατά τό υπό εξέταση 12μηνο, μεταξύ Νοεμβρίου 1989 και Οκτωβρίου 1990, ο ελληνόκτητος στόλος παρουσίασε νέα αύξηση στο σύνολο των θαλάσσιων ατυχημάτων με 436 περιπτώσεις, έναντι 408 τής περασμένης περιόδου. Συνεχίστηκε δηλαδή για δεύτερη χρονιά η τάση αύξησης του συνόλου των ατυχημάτων, ενώ αντίθετα, από τό 1978 ο αριθμός των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου παρουσίαζε συνεχή μείωση, αποτέλεσμα τής ποιοτικής βελτίωσης των πλοίων αλλά και των προσπαθειών πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων να επιμορφώσουν τά στελέχη και τά κατώτερα πληρώματα στη πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Αντίθετα τό σύνολο των πλοίων που θεωρήθηκαν ολική απώλεια σάν συνέπεια ατυχήματος που υπέστησαν και διαγράφηκαν από τόν ελληνόκτητο στόλο, παρουσίασε σημαντική μείωση σέ σύγκριση μέ τό 1989, μέ 16 περιπτώσεις έναντι 29 του περασμένου έτους, ενώ η απωλεσθείσα χωρητικότητα μειώθηκε από 475.884 τον. γκρός τό 1989 σέ 263.950 τον. γκρός τό 1990.

Κατά τό υπό εξέταση δωδεκάμηνο παρουσίασαν σημαντική αύξηση οι προσαράξεις και οι ζημιές στη μηχανή, ακολουθώντας τή τάση των τελευταίων έτών, ενώ παρέμειναν σέ ύψηλά επίπεδα οι βυθίσεις πλοίων (11 τό 1990 και τό 1989 σέ σύγκριση μέ τίσ τρείς του 1988), όμως μειώθηκε τό ποσοστό των πλοίων που διαγράφηκαν ως ολική απώλεια συνεπεία πυρκαϊάς ή ζημίας στη μηχανή.

Αλλά και σέ παγκόσμιο επίπεδο η έμπορική ναυτιλία παρουσίασε κατά τό 1990 μείωση στίς ολικές απώλειες μέ 145 πλοία,

συνολικής χωρητικότητας 1.234.317 τον. γκρός, σέ σύγκριση μέ τά 165 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.150.878 τον. γκρός που είχαν χαθεί τό 1989.

Η έρευνά μας καλύπτει τά ατυχήματα και ζημιές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ανεξαρτήτως σημαίας, άνω των 500 τον. γκρός και τά στοιχεία συλλέγονται κατά τή διάρκεια του έτους από τά καθημερινά δημοσιεύματα του Λλόυδς Λίστ, αναφορές τής Σάλβατζ Άσσοσιέσιον και από τά στοιχεία κάθε γνωστού ελληνόκτητου πλοίου που τηρούν τά «Ναυτικά Χρονικά».

Στίς ολικές απώλειες περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις των τεκμαρτών ολικών απωλειών (CTL) όταν οι περιπτώσεις αυτές εμφανίζονται στίς μηνιαίες στατιστικές των Λλόυδς, ώστε νά είναι δυνατή η σύγκριση μέ τίσ παγκόσμιες ολικές απώλειες.

Ακολουθούμε δέ τήν ίδια διαδικασία επί σειρά έτών για νά μήν έπηρεάζεται η συγκριτική ακρίβεια των αριθμών μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ότι στόν σχετικό πίνακα που περιλαμβάνεται στη στατιστική μας, εμφανίζεται μία πλήρης εικόνα των ατυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τά ναυτικά ατυχήματα κατά μήνα συγκρίνοντάς τα μέ εκείνα του αντίστοιχου περσινού:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ του 1989 συνέβησαν σέ ελληνόκτητα σκάφη 48 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 40 ατυχημάτων του 1988, 32 ατυχημάτων του 1987, 29 του Νοεμβρίου 1986 και 26 του 1985. Οι ολικές απώλειες τόν μήνα αυτό παρουσίασαν μείωση καθώς χάθηκαν δύο σκάφη συνολικής χωρητικότητας 9.562 τον. γκρός, ενώ τόν ίδιο μήνα του 1988 είχαν χαθεί πέντε σκάφη συνολικής χωρητικότητας

72.414 τον. γκρός και τό 1987 είχαν χαθεί δύο σκάφη, 18.423 τον. γκρός. Οι παγκόσμιες ολικές απώλειες έφτασαν τά 16 σκάφη χωρητικότητας 53.608 τον. γκρός, έναντι 19 σκαφών συνολικής χωρητικότητας 119.112 τον. γκρός που είχαν χαθεί τόν Νοέμβριο του 1988.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ του 1989 συνέβησαν σέ ελληνόκτητα σκάφη 36 ατυχήματα έναντι 46 περιπτώσεων του Δεκεμβρίου 1988, 42 περιπτώσεων του 1987 και 34 ατυχημάτων του 1986. Τόν μήνα αυτό σημειώθηκαν δύο ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 11.221 τον. γκρός έναντι τριών πλοίων 129.988 τον. γκρός που είχαν χαθεί τό 1988 και δύο πλοίων 36.452 τον. γκρός που είχαν χαθεί τό 1987. Ο παγκόσμιος έμπορικός στόλος έχασε τόν Δεκέμβριο του 1989, 12 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 64.693 τον. γκρός, έναντι 18 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 71.990 τον. γκρός που είχε χάσει τήν ίδια περίοδο του 1988 και 14 πλοίων 75.809 τον. γκρός που είχε χάσει τόν Δεκέμβριο του 1987.

Τόν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ του 1990 ο ελληνόκτητος έμπορικός στόλος υπέστη 41 ατυχήματα, έναντι 37 περιπτώσεων του 1989, 31 του 1988, 33 του 1987 και 30 του 1986. Τόν μήνα αυτό διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 14.601 τον. γκρός. Τόν Ιανουάριο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 25.637 τον. γκρός, τό 1988 διαγράφηκαν δύο πλοία 17.678 τον. γκρός και τό 1987 πέντε πλοία συνολικής χωρητικότητας 134.796 τον. γκρός. Ο παγκόσμιος έμπορικός στόλος έχασε τήν ίδια περίοδο 17 πλοία συνολικής χωρητικότητας 101.112 τον. γκρός, έναντι 14 μονάδων 72.064 τον. γκρός του Ιανουαρίου 1989 και όκτώ μονάδων 18.687 τον. γκρός τό 1988.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ του 1990 η ελληνική έμπορική ναυτιλία υπέστη τά περισσότερα ατυχήματα του έτους μέ 54 περιπτώσεις, έναντι 31 του 1989, 36 του 1988, 21 του 1987, 32 του 1986 και 28 του 1985. Τόν μήνα αυτό

τό σημειώθηκαν δύο ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 2.959 τον. γκρός ενώ τον Φεβρουάριο του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 16.774 τον. γκρός. Τήν περίοδο αυτή ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 76.143 τον. γκρός, έναντι 12 πλοίων 72.772 τον. γκρός που είχαν χαθεί τό 1989, 15 πλοίων 71.145 τον. γκρός τό 1988 και έννέα πλοίων 174.694 τον. γκρός που είχαν χαθεί τον Φεβρουάριο 1987.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ ο έλληνόκτητος εμπορικός στόλος υπέστη 45 ατυχήματα έναντι 40 περιπτώσεων του Μαρτίου 1989, ενώ τήν ίδια περίοδο των προηγούμενων ετών είχαμε 42 περιπτώσεις τό 1988, 37 τό 1987, 30 τό 1986 και 33 τό 1985. Τόν μήνα αυτό από τον έλληνόκτητο στόλο χάθηκε ένα πλοίο, τό μπάλκερ «Αλέξανδρος Π.» υπό παναμαϊκή σημαία, 54.566 τον. γκρός που βυθίσθηκε αὐτανόδρο στην Αυστραλία. Τόν Μάρτιο του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.498 τον. γκρός ενώ τό 1988 δέν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια και τό 1987 είχε χαθεί ένα μικρό φορτηγό, 1.404 τον. γκρός.

Αντίθετα ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε τήν ίδια περίοδο έννέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 129.901 τον. γκρός, ενώ τό 1989 είχε χάσει 19 πλοία 127.639 τον. γκρός και τό 1988 οι ολικές απώλειές του ήταν έννέα πλοία 56.591 τον. γκρός.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ συνέβησαν σέ έλληνόκτητα σκάφη 24 ατυχήματα έναντι 38 περιπτώσεων του 1989, 25 περιπτώσεων του 1988 και 22 του 1987 και 1986. Τόν μήνα αυτό χάθηκε από τον έλληνόκτητο στόλο τό μπάλκερ «Μί-

νεραλ Στάρ», υπό Κυπριακή σημαία, 36.330 τον. γκρός που υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο στή Σεπτεμπίνα και οδηγήθηκε στή διάλυση. Τήν ίδια περίοδο του 1989 είχαμε επτά ολικές απώλειες μέ συνολική χωρητικότητα 168.456 τον. γκρός και τό 1988 δύο ολικές απώλειες 19.249 τον. γκρός. Τόν μήνα αυτό ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε 13 πλοία συνολικής χωρητικότητας 47.517 τον. γκρός, έναντι οκτώ μονάδων 56.648 τον. γκρός του 1989 και έννέα μονάδων 53.425 τον. γκρός του 1988.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν σέ έλληνόκτητα σκάφη 35 ατυχήματα έναντι 30 περιπτώσεων του 1989, 29 περιπτώσεων τής ίδιας περιόδου του 1988, 18 του 1987 και 20 του 1986. Από αυτά διαγράφηκε ως τεκμαρτή ολική απώλεια μόνο τό μικρό δεξαμενόπλοιο «Ντωφίν» μέ σημαία Μάλτας, 999 τον. γκρός που υπέστη σοβαρή βλάβη στή μηχανή ανοικτά τής Τσουσίμα. Τόν Μάιο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.006 τον. γκρός και τόν Μάιο του 1988 δέν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια στον έλληνόκτητο στόλο.

Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου έφτασαν τά έξι πλοία συνολικής χωρητικότητας 119.954 τον. γκρός, έναντι 18 πλοίων 170.803 τον. γκρός που είχαν χαθεί τό 1989 και 12 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 110.652 τον. γκρός που είχαν διαγραφεί τό 1988.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ακολουθεί ανάλυση κάθε μιās τών οκτώ κατηγοριών ατυχημάτων, βάσει τής αιτίας που προκλήθηκαν μέ διαχωρισμό εκείνων που κατέληξαν σέ ολική

απώλεια του σκάφους.

Ζημιές από κακοκαιρία

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ατυχήματα που οφείλονται σέ κακοκαιρία, εκτός τών περιπτώσεων προσάραξης ή μηχανικών ζημιών που αναφέρονται στίς ανάλογες κατηγορίες.

Μεταξύ τής 1ης Νοεμβρίου 1989 και τής 31ης Οκτωβρίου του 1990 συνέβησαν σέ έλληνόκτητα σκάφη 33 ατυχήματα λόγω κακοκαιρίας, έναντι έπίσης 33 περιπτώσεων του 1989, 14 περιπτώσεων του 1988 και 22 του 1987, χωρίς νά σημειωθεί καμμία ολική απώλεια. Η κατηγορία αυτή κάλυψε τό 7,57% του συνόλου τών έλληνικών ατυχημάτων — πέρυσι τό ποσοστό αυτό ήταν 8,08%, τό 1988 ήταν 4% και τό 1987 ήταν 6,21%.

Βυθίσεις

Στήν κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μόνον ολικές απώλειες καθώς αναφέρεται σέ πλοία που βυθίσθηκαν εν πλώ, συνεπεία ρήγματος και εισροής υδάτων, μετατόπισης του φορτίου ή άλλης αιτίας και σέ πλοία που αγνοούνται ή τών οποίων τά αίτια του ατυχήματος δέν έχουν ακόμα διευκρινισθεί. Κατά τό δωδεκάμηνο που εξετάζουμε οι βυθίσεις πλοίων παρέμειναν στά ίδια ύψηλά επίπεδα μέ 11 απωλεσθέντα πλοία, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 2,52% του συνόλου τών ατυχημάτων του έλληνόκτητου στόλου. Τό 1989 είχαν βυθισθεί έπίσης 11 πλοία (2,69% του συνόλου τών ατυχημάτων), ενώ τό 1988 τρία πλοία (0,8% του συνόλου) και τό 1987 είχαν πάλι χαθεί 11 πλοία (ποσοστό 3,11%).

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

P & I — LEGAL AND SPECIAL SERVICES
FORWARDING
REPRESENTATIONS
CATERING
IATA OPERATORS
IMPORT — EXPORT & TRADING

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

Phones: 3116163, 3114204, 3121843

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012
Cables: HELLASMAR BAIRE

Switchboard: 3110463, 3119480, 3121843, 31229735
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΜΗΝΑΣ	Κακο- καιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσ- ράξη (Ο.Α.)	Σύνκ- κρουση (Ο.Α.)	Πρόσ- ρουση (Ο.Α.)	Έκρηξη Πυρκαϊά (Ο.Α.)	Ζημιές στη Μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημιές (Ο.Α.)	Σύνολο (Ο.Α.)	Ολικές απώλειες παγκ. έμπ. στόλου αριθμός πλοίων	Ολικές απώλειες έλλαν. έμπ. στόλου αριθμός πλοίων	Αναλογία τ. γκρδς έλλ. άπώλ. σε σχέση με τις παγκόσμιες
Νοέμβριος 1989...	4	(1)	8 (1)	5	5	—	20	4	46 (2)	16	2	17,84%
Δεκέμβριος 1989...	4	(2)	4	3	4	1	14	4	34 (2)	12	2	17,34%
Ιανουάριος...	7	(1)	5	2	4	5	13 (1)	—	39 (2)	17	2	14,44%
Φεβρουάριος...	5	(2)	9	7	5	3	17	6	52 (2)	16	2	3,89%
Μάρτιος...	7	(1)	7	7	6	2	9	6	44 (1)	9	1	42,01%
Απρίλιος...	—	—	7	2	1	—	10	3 (1)	23 (1)	13	1	78,48%
Μάιος...	1	—	7	5	3	2	10 (1)	6	34 (1)	6	1	0,83%
Ιούνιος...	—	—	2	4	1	1	15	—	23	14	—	0%
Ιούλιος...	1	—	2	—	—	2 (1)	12	3	25 (1)	10	1	5,91%
Αύγουστος...	2	(4)	2	7	5	3	15	2	36 (4)	10	4	69,70%
Σεπτέμβριος...	—	—	1	10	2	1	15	2	32	13	—	0%
Οκτώβριος...	2	—	5	5	2	2	11	5	32	9	—	0%
ΣΥΝΟΛΑ.....	33	(11)	59 (1)	62	38	23 (1)	161 (2)	44 (1)	420 (16)	145	16	263,950
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ...	33	11	60	62	38	24	163	45	436			21,38%

Προσαράξεις

Τά ατυχήματα αυτά οφείλονται είτε σέ δυσμενείς καιρικές συνθήκες, είτε σέ σφάλματα του πλοιάρχου ή του πλοηγού, σέ έσφαλμένη κίνηση τής μηχανής ή σέ βλάβη των όργάνων ναυσιπλοΐας. Τό δωδεκάμηνο πού εξετάζουμε σημειώθηκαν 60 προσαράξεις από τίς όποιες μία κατέληξε σέ όλική απώλεια του σκάφους, ενώ πέρυσι είχαν σημειωθεί 42 προσαράξεις μέ τρείς όλικές απώλειες. Τά ατυχήματα αυτά καλύπτουν τό 13,76% του συνόλου, ενώ τό 1989 τό ποσοστό αυτό ήταν 10,29% καί τό 1988 ποσοστό 9,4%.

Συγκρούσεις

Η κακή όρατότητα, σφάλματα του πλοιάρχου ή του πλοηγού, λανθασμένοι χειρισμοί του πλοίου, των μηχανών ή των ρυμουλκών καί ή πλημμελής τήρηση των διεθνών κανονισμών ναυσιπλοΐας είναι οι βασικότερες αιτίες πού προκαλούν ατυχήματα τής κατηγορίας αυτής. Κατά τό χρονικό διάστημα πού εξετάζουμε οι συγκρούσεις παρουσίασαν μικρή μείωση μέ 62 περιπτώσεις, έναντι 79 του 1989, 71 του 1988 καί 70 του 1987. Τό ποσοστό των συγκρούσεων στα έλληνικά ατυχήματα παραμένει από τά ύψηλότερα καλύπτοντας τό 14,22% του συνόλου. Πέρυσι τό ποσοστό αυτό ήταν 19,36%, τό 1988 ήταν 19,8% καί τό 1987 ήταν 20,34%.

Προσκρούσεις

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ζημιές πού προκαλούνται από τήν πρόσκρουση πλοίου επί προβλήτας, επί παραβελημένου πλοίου, σέ όχθες διαύλων ή θύρες φραγμάτων, ρυμουλκών ή επιπλεόντων καί ήμβυθισμένων αντικειμένων. Οι προσκρούσεις δέν καταλήγουν συνήθως σέ όλικές απώλειες καί τό 1990 παρουσίασαν μικρή μείωση μέ 38 περιπτώσεις έναντι 46 περιπτώσεων του 1989. Οι προσκρούσεις καλύπτουν ποσοστό 8,72% μεταξύ των αιτιών ατυχημάτων στα έλληνόκτητα πλοία — πέρυσι τό ποσοστό αυτό ήταν 11,27% καί τό 1988 ήταν 10,33%.

Πυρκαϊές — Έκρηξεις

Οι πυρκαϊές επί των πλοίων σημειώνονται συνήθως στο μηχανοστάσιο, στην υπερκατασκευή ή στο φορτίο, ενώ στα δεξαμενόπλοια είναι αποτέλεσμα

σμα συγκρούσεως ή προκαλούνται κατά τόν καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου. Η κατηγορία αυτή παρουσίασε μείωση κατά τό δωδεκάμηνο πού πέρασε με 24 περιπτώσεις παρομοίων ατυχημάτων, έναντι 34 τοῦ 1989, 24 τοῦ 1988, 20 τοῦ 1987, 22 τοῦ 1986, 32 τοῦ 1985 καί 30 τοῦ 1984. Ἐπίσης μειώθηκαν σημαντικά καί τά πλοῖα πού χάθηκαν ὡς ὀλικές ἀπώλειες λόγω ἐκρηξης ή πυρκαϊᾶς μέ μόνο μία περίπτωση κατά τό 1990 έναντι 11 πλοίων τό 1989, τεσσάρων τό 1987 καί ἑπτὰ τό 1986. Οἱ πυρκαϊές κάλυψαν φέτος ποσοστό 5,5% τοῦ συνόλου τῶν ατυχημάτων (8,33% τό 1989, 7% τό 1988 καί 5,65% τό 1987).

Ζημίες στή Μηχανή

Τά ατυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς περιλαμβάνουν ὅσα ἀναφέρονται στή μηχανή καί τό μηχανοστάσιο, στήν ἑλικά καί τό μηχανισμό πηδαλίου τοῦ σκάφους. Οἱ ζημίες στή μηχανή ὀφείλονται συνήθως σέ ἀμέλεια ή ἀνεπαρκή γνώση τοῦ ὀρθοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν καί σέ ἔλλειψη ἱκανῆς συντήρησης.

Κατά τό χρονικό διάστημα πού ἐξετάζουμε σημειώθηκε καί νέα σημαντική αὐξηση στίς ζημίες στή μηχανή, πού ἀκολουθεῖ τήν τάση τῶν τελευταίων ἐτῶν. Συγκεκριμένα, σημειώθηκαν 163 περιπτώσεις ζημιῶν στήν μηχανή έναντι 130 περιπτώσεων τό 1989, 118 τό 1988, 84 τό 1987 καί 64 τό 1986. Ἀπό αὐτά τά ατυχήματα μόνο δύο κατέληξαν σέ ὀλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους. Ἡ κατηγορία αὐτή μέ 37,39% ἀντιπροσωπεύει τό ὑψηλότερο ποσοστό μεταξύ τῶν αἰτιῶν ατυχημάτων στά ἐλληνόκτητα πλοῖα — πέρσι τό ποσοστό αὐτό ἦταν 31,86%,

Διάφορες ζημίες

Τέλος ή κατηγορία τῶν διαφόρων ζημιῶν περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες πού δέν καλύπτονται ἀπό τίς προηγούμενες ἑπτὰ κατηγορίες ναυτικῶν ατυχημάτων, ὅπως οἱ διαρροές φορτίου ή καυσίμων, οἱ μετατοπίσεις φορτίου, ζημίες στούς γερανούς κλπ. Ἐπίσης στίς διάφορες ζημίες περιλαμβάνεται ή περίπτωση τοῦ κυπριακοῦ ὀχηματογῶυ «Μπαρόνες Μ.» πού ὑπέστη ἐπίθεση ἀπό Συριακή κανονιοφόρο τόν Φεβρουάριο, ἀνοικτά τοῦ Λιβάνου μέ ἀποτέλεσμα τό θάνατο ἐνός ἐπιβάτη καί σοβαρές ζημίες στό πλοῖο.

Κατά τή χρονική περίοδο πού ἐξετάζουμε σημειώθηκε αὐξηση στά ατυχή-

ματα πού ὀφείλονται σέ διάφορες αἰτίες μέ 45 περιπτώσεις, έναντι 33 τοῦ 1989 καί 57 τοῦ 1988, μεταξύ αὐτῶν καί μία ὀλική ἀπώλεια. Ἡ κατηγορία αὐτή καλύπτει τό 10,32% τοῦ συνόλου τῶν ατυχημάτων στά ἐλληνόκτητα πλοῖα (8,08% τό 1989, 17,8% τό 1988).

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Καί νέα αὐξηση παρουσίασε κατά τό διαρρεῦσαν χρονικό διάστημα ὁ ἀριθμός τῶν ατυχημάτων πού ὑπέστησαν τά ἐλληνόκτητα πλοῖα μέ 436 περιπτώσεις, έναντι 408 τοῦ 1989, 358 τοῦ 1988, 354 τοῦ 1987, 313 τοῦ 1986 367 τοῦ 1985, 374 τοῦ 1984 καί 329 τοῦ 1983. Ὅμως μειώθηκαν σημαντικά οἱ ὀλικές ἀπώλειες ἀκολουθώντας τήν γενική εἰκόνα τῆς δεκαετίας μέ συνεχή μείωση τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν τοῦ ἐλληνόκτητου στόλου. Ἔτσι τό 1980 οἱ ὀλικές ἀπώλειες ἦταν 71, τό 1981 περιορίστηκαν σέ 66, τό 1982 σέ 62, τό 1983 σέ 51 καί τό 1984 σέ 29, παραμένοντας στά ἴδια ἐπίπεδα κατά τά ἐπόμενα χρόνια μέ 19 ὀλικές ἀπώλειες τό 1985, 25 τό 1986, 22 τό 1987 καί 13 τό 1988, αὐξήθηκαν ἀνησυχητικά σέ 29 τό 1989 καί μειώθηκαν σέ 16 τό 1990.

Ἀναλύοντας τά ατυχήματα πού συνέβησαν φέτος καί κατέληξαν σέ ὀλική ἀπώλεια τῶν πλοίων, μέ βάση τήν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν, ἔχουμε τήν ἀκόλουθη κατανομή:

Ἡλικία	Πλοῖα	Τον. Γκρός
ἕως 4 ἐτῶν	—	—
5-9 ἐτῶν	—	—
10-14 ἐτῶν	1	32.508
15-19 ἐτῶν	5	144.760
ἄνω τῶν 20 ἐτῶν	10	86.682
Σύνολο	16	263.950

Ὅπως εἶναι φυσικό ή ἡλικία διαδραματίζει καί πάλι σημαντικό ρόλο στίς αἰτίες τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν τοῦ ἐλληνόκτητου ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐπιβεβαιώνεται ή ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μας καθώς τό 93,75% τῶν πλοίων καί τό 87,68% τῆς χωρητικότητας τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν ἀναφέρεται σέ πλοῖα ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

Οἱ ὀλικές ἀπώλειες τῆς ὑπό ἐξέταση περιόδου μέ βάση τόν τύπο τῶν

πλοίων ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Τύπος σκάφους	Ἀριθ. πλοίων	Τον. Γκρός
Φορτηγά	9	38.841
Μπάλκ κάρριερς	5	218.559
Δεξαμενόπλοια	1	999
Ἐπιβατηγά	1	5.551
Σύνολο	16	263.950

Τά σκάφη γενικοῦ φορτίου καί εἰδικότερα τά παλαιότερα μικρά φορτηγά ἀντιπροσωπεύουν τόν κύριο ὀγκο τῶν ἀπωλεσθέντων πλοίων ἐνῶ σημειώνουμε τήν αὐξηση στήν ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα τῶν μπάλκερς (7 πλοῖα, 136.146 τον. γκρός τό 1989) καί τή σημαντική μείωση στά ἀπωλεσθέντα δεξαμενόπλοια (6 πλοῖα, 241.901 τον. γκρός τό 1989 καί 2 πλοῖα, 59.641 τον. γκρός τό 1988).

Τό μεγαλύτερο ἐλληνόκτητο πλοῖο πού χαρακτηρίστηκε ὀλική ἀπώλεια κατά τό 1990 ἦταν τό ἐλληνικό μικτό σκάφος «Πασιθέα», ναυπηγήσεως τοῦ 1971, 80.225 τον. γκρός, πού βυθίσθηκε αὐτανόδρο λόγω κακοκαιρίας ἀνοικτά τῆς Ἰαπωνίας τόν Αὐγουστο, ἐνῶ τό μεγαλύτερο ἐλληνόκτητο σκάφος πού ὑπέστη ατύχημα ἦταν τό ἐλληνικό δεξαμενόπλοιο «Τίνα», ναυπηγήσεως τοῦ 1976, 163.810 τον. γκρός πού ὑπέστη σοβαρές ἐλασματοургικές ζημίες λόγω κακοκαιρίας τόν Μάρτιο.

Τέλος ἀπό πλευρᾶς κατανομῆς σημαιῶν, τά ἀπολεσθέντα σκάφη τοῦ ἐλληνόκτητου στόλου καλύπτονταν ἀπό τίς ἑξῆς σημαίες:

Σημαία	Ἀριθ. πλοίων	Τον. γκρός
Ἑλληνική	5	103.431
Κυπριακή	3	48.519
Παναμαϊκή	2	56.058
Μάλτας	2	15.929
Ὀνδούρας	2	6.049
Λιβεριανῆ	1	32.508
Ἀγ. Βικεντίου	1	1.456
Σύνολο	16	263.950

Καί στόν πίνακα τῶν σημαιῶν παρουσιάζεται ή διασπορά τῆς ἐλληνόκτητης ναυτιλίας ἐκτός τῶν παραδοσιακῶν ἐλεύθερων νηολογιῶν. Ἡ ἐλληνική σημαία ἐπανέρχεται στήν πρώτη θέση τοῦ τελευταίου αὐτοῦ πίνακα τῆς στατιστικῆς μας καλύπτοντας τό 39,18% τῆς ἀπωλεσθείσης χωρητικότητας.

SALVAGE SUCCESS & TOUGH TUGS

SALVAGE SUCCESS TIME AFTER TIME

Our worldwide reputation for successful ship salvage, wreck and hazardous cargo removal has been earned because we know that in any salvage operation, success is the only thing that counts.

TOUGH TUGS FOR TOUGH JOBS OFFSHORE

From anchor handling to the biggest offshore tow-outs in the world, we provide both the tugs and the people with know-how to get the tough jobs done. Whether you need the 120 ton bollard pull of our Tempest/Typhoon class of anchor handling tug, or the expertise of a seasoned towmaster and crew for a special ocean towage assignment, calling Wijsmuller is always a wise move.



WIJSMULLER

SALVAGE B.V.

HOLLAND: P.O. BOX 510, 1970 AM IJMUIDEN
TEL. 2550 - 62666, TLX 41110, FAX 2550 -18695



A WISE MOVE

GREECE:
SHIPCARE TECHNICAL SERVICE INC.
65, AKTI MIAOULI 18536 PIRAEUS
TEL. 418 2321
TLX. 213 051 OR 211 822

Ανασκόπηση τών χρηματοοικονομικών έξελίξεων κατά τό 1990

Του Καθηγητή ΑΓΑΜ. ΜΑΝΤΙΚΑ

Τό άρθρο πού ακολουθεί έχει σάν στόχο νά εξετάσει τή συμπεριφορά τών κυριότερων νομισμάτων καί τών βασικών χρηματαγορών κατά τό χρόνο πού πέρασε, λαμβάνοντας υπόψη τίς καταλυτικές επιπτώσεις τών δύο βασικών πολιτικών γεγονότων του 1990, τήν ένωση τών δύο Γερμανιών καί τήν είσβολή του Ιράκ στό Κουβέϊτ.

Ποιά όμως σύστημα μετρήσεως νά χρησιμοποιηθεί γιά τήν εξακρίβωση άνόδου ή πτώσεως ενός νομίσματος; Στο άπώτερο παρελθόν ήταν ό χρυσός (gold standard). Μέ τήν έγκατάλειψη του χρυσού, υπήρξαν σταθερές ίσοτιμίες (fixed rates) πού άπεδείχθησαν άνεφάρμοστες. Έν συνεχεία δοκιμάστηκαν διακυμαινόμενες ίσοτιμίες (floating rates) καί τέλος τό δολλάριο, τό όποιο όμως τή τελευταία πενταετία παρουσίασε τέτοια άστάθεια πού κάθε άλλο παρά σάν μέτρο μπορεί νά χρησιμοποιηθεί. Έτσι αποφασίσαμε νά μεταχειρισθούμε τό ECU γιά τόν προσδιορισμό τών διακυμάνσεων τών διαφόρων νομισμάτων στό τέλος του 1989, στις 30 Ιουνίου 1990 (πρίν ξεσπάσει ή κρίση του Κόλπου), καί στό τέλος του υπό άνασκόπηση χρόνου.

Όπως προκύπτει από τόν πίνακα 1, ή δραχμή υπολογιζόμενη έναντι του ECU παρουσιάζει μία σταθερή διολίσθηση, περίπου 1% τόν μήνα, καί ύποτίμηση, 6.7% τό πρώτο εξάμηνο. Τό ίδιο χρονικό διάστημα ή δραχμή μειώθηκε έναντι του Έλβετικού φράγκου (πού δέν περιλαμβάνεται στό ECU) κατά 11.2% καί κατά 1.8% έναντι τής Άγγλικής λίρας. Τουναντίον έναντι του Ιαπωνικού γιέν, παρουσίασε άνοδο τής τάξεως του 3.8%, άνοδο πού όφείλεται στή πτώση του νομίσματος αυτού έναντι του δολλαρίου (πίνακας 2) κατά 8,2%, ενώ ή δραχμή στό ίδιο χρονικό διάστημα μειώθηκε έναντι του δολλαρίου κατά 4.1% μόνον.

Η τιμή τής δραχμής τό δεύτερο εξάμηνο (πού καλύπτει τά γεγονότα του Κόλπου) συνέχισε τήν ίδια πορεία, έλεγχόμενη καί καθοδηγούμενη από τήν Τράπεζα τής Έλλάδος παρουσίασε νέα πτώση έναντι του ECU κατά 5.8% ενώ έναντι τών άλλων νομισμά-

των ή διολίσθηση κυμάνθηκε μεταξύ 10% (γιέν) καί 5% (Έλβετ. Φρ.).

Έτσι γιά όλο τό χρόνο ή διολίσθηση τής δραχμής ξεπέρασε τά 12% έναντι του ECU, ενώ έναντι τών άλλων νομισμάτων ή διακύμανση ακολούθησε τίς διεθνείς τάσεις τών νομισμάτων γιά ν' άποφευχθούν τά πιθανά arbitrages, καί κυμάνθηκε από 1% έναντι του δολλαρίου καί 16.5% έναντι του Έλβετ. Φρ.

Ποιά όμως θά έπρεπε νά είναι ή θά ήταν ή τιμή τής δραχμής χωρίς τήν καθημερινή παρέμβαση τής Τραπέζης τής Έλλάδος.

Έάν ληφθί ύπ' όψιν ό πληθωρισμός, τότε ή πτώση τής δραχμής έπρεπε νά πλησιάζει τήν διαφορά του πληθωρισμού στην Έλλάδα μέ τόν μέσο όρο του πληθωρισμού τών άλλων 11 χωρών τής ΕΟΚ, δηλαδή 17% περίπου (22.5% γιά τήν Έλλάδα, 5.5% μέσος όρος τών χωρών τής ΕΟΚ). Βεβαίως ή διολίσθηση τής δραχμής έναντι του ECU διαρκούντος του έτους έφθασε μόλις τό 12%, υπελήφθηκε δηλαδή κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες.

Η μικρότερη διολίσθηση τής δραχμής έχει δύο επιπτώσεις. Η πρώτη είναι άρνητική καί άφορά τήν ανταγωνιστικότητα τών Έλληνικών προϊόντων, ενώ ή δεύτερη είναι θετική, άφοϋ συμβάλλει στην προστασία του τιμαρίθμου (δύο αντίθετες επιδιώξεις) έτσι έχομε άφ' ενός άθρόες εισαγωγές προϊόντων, πού ή ύψηλή τιμή τής δραχμής τίς κάνει ανταγωνιστικές μέτά έλληνικά προϊόντα καί άφ' έτέρου μειωμένες εξαγωγές άφοϋ ή σχετική άκριβή δραχμή τά κάνει μή ανταγωνισμα. Άλλά δέν είναι ό πληθωρισμός τό μόνο άρνητικό στοιχείο, είναι καί τό κολοσσιαίο άνοιγμα τό έμπορικό ίσοζύγιο, είναι τό τρομακτικό έλλειμμα του στον Κρατικό Προϋπολογισμό, είναι ή μηδαμινή αύξηση του Άκαθαρίστου Έθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), είναι ή άνεργία, πού όλα μαζί δέν συμβάλλουν στην είσροή επενδύσεων.

Τά ξένα νομίσματα

Τό δολλάριο υπήρξε τό κατ' έξοχήν άσταθές νόμισμα, μέ τήν Άμερικανική

οικονομία νά παίρνει τήν κάτω βόλτα, (πίνακας 2). Στο πρώτο εξάμηνο παρουσίασε πτώση τής τάξεως του 0.8% έναντι του Γερμανικού μάρκου, 8.4% έναντι του Έλβετ. Φρ. καί 3.9% έναντι του ECU. Έν συνεχεία τό δολλάριο υπεχώρησε σταθερά, γιά νά φθάσει στις 16 Νοεμβρίου τά 1.4700 μάρκα (κατώτατο ιστορικό επίπεδο) καί 1.3903 δολ. στό ECU στις 7 Νοεμβρίου (κατώτατο επίπεδο από τή δημιουργία του ECU).

Τά γεγονότα στον Κόλπο υπήρξαν ευεργετικά γιά τό δολλάριο πού στις 27 Δεκεμβρίου έφθασε τά 1.5280 Γερμ. μάρκα, 1.3028 Έλβ. Φρ. καί 1.3340 δολλ. στό ECU

Βεβαίως, τίποτε από τήν άμερικανική οικονομία δέν δικαιολογεί τό επίπεδο τών σημερινών τιμών, ούτε τό Ισοζύγιο έξωτερικού έμπορίου, τό έλλειμμα του όποιου ξεπερνά ξανά τά 100 δισεκ. δολλάρια, ούτε τό έλλειμμα του Κρατικού Προϋπολογισμού πού ξεπερνά τά 150 δισεκ. δολλάρια, ούτε ή άνεπαίσθητη άνοδος του ΑΕΠ, ούτε ή άνοδος τών τιμών καταναλω- του.

Τουναντίον τό Γερμανικό μάρκο μετά τήν ένωση τών δύο Γερμανιών, παρουσιάζεται ίσχυρότατο, παρά τίς προβλέψεις τών άρνητικών επιπτώσεων (άνοδος άνεργίας στην τέως Άνατολ. Γερμανία καί άνοδος του έλλείμματος του Κρατικού Προϋπολογισμού στό 100 δισεκ. μάρκα).

Τό ΑΕΠ συνεχίζει τήν άνοδική του πορεία (3.5% περίπου), τό Έμπορικό Ισοζύγιο παρουσιάζει πλεόνασμα άνω τών 85 δισεκ. μάρκων, ό πληθωρισμός διατηρείται κάτω του 3%. Στα πλαίσια αυτά τό μάρκο βρίσκεται σταθερά στό άνώτατο επίπεδο διακυμάνσεως τών νομισμάτων πού άπαρτίζουν τό ECU (έπιτρεπόμενα όρια + 2.5% — 2.5%).

Η Βρετανική οικονομία συνεχίζει τήν άρνητική της πορεία, μέ αύξανόμενη άνεργία (προβλέπεται νά ξεπεράσει τά 1.500.000 άτομα τό 1991). Τό έλλειμμα του Ισοζυγίου Πληρωμών ξεπερνά τά 15 δισεκ. λίρες, ό πληθωρισμός τρέχει μέ ρυθμό 11%, ή άνοδος του ΑΕΠ περιορίζεται γύρω στό 1% (τό τρίτο τρίμηνο ήταν άρνη-

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δραχμής Fixing — Τράπεζα της Ελλάδος

	31.12.89 Α	30.6.90 Β	27.12.90 Γ	Διαφορά %		
				A/B	B/Γ	A/Γ
Δολλ. ΗΠΑ	157.790	164.330	159.465	- 4.0	+ 3.1	- 1.1
Μαρ. Γερμ.	93.050	97.792	104.310	- 4.8	- 6.2	-10.8
Φρ. Έλβ.	102.114	116.362	122.320	- 12.2	- 4.9	- 16.5
Λίρ. Άγγλ.	278.990	284.070	301.200	- 1.8	- 5.7	- 7.4
Φρ. Γαλλ.	27.240	29.131	30.753	- 6.5	- 5.3	- 11.4
Γιέν (100)	109.220	105.465	117.010	+ 3.6	- 9.9	- 6.6
ECU	188.380	201.940	214.280	- 6.7	- 5.8	- 12.1

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Δολλάρια ΗΠΑ

	31.12.89 Α	30.6.90 Β	27.12.90 Γ	Διαφορά %		
				A/B	B/Γ	A/Γ
ECU	1.1979	1.2466	1.3340	- 3.9	- 6.6	- 10.2
Δραχμή	157.90	164.330	159.465	+ 4.1	-3.0	+ 1.1
Μαρ. Γερμ.	1.6905	1.6770	1.5280	- 0.8	- 8.1	- 9.6
Λίρ. Άγγλ.	1.6110	1.7305	1.8810	- 6.9	- 8.0	- 14.4
Φρ. Έλβετ.	1.5400	1.4100	1.3025	- 8.4	- 7.6	- 15.4
Φρ. Γαλλ.	5.7880	5.6295	5.2065	- 2.7	- 7.5	- 10.0
Γιέν	143.60	155.34	136.10	+ 8.2	- 12.3	- 5.2

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

E.C.U.

	31.12.89 Α	30.6.90 Β	27.12.90 Γ	Διαφορά %		
				A/B	B/Γ	A/Γ
Δραχμή	188.380	201.940	213.099	+ 7.2.	+ 5.5	+11.3
Δολ. ΗΠΑ	1.1986	1.2297	1.3400	+ 2.6	+ 9.0	+11.8
Μαρ. Γερ.	2.0256	2.0647	2.0495	+ 1.9	- 0.7	- 1.2
Λίρ. Άγγλ.	1.3528	1.4093	1.4131	- 4.0	- 0.3	- 4.3
Φρ. Έλβετ.	1.8614	1.7358	1.7461	- 6.7	+ 0.6	- 6.2
Φρ. Γαλλ.	6.9235	6.9249	6.9406	+ 0.2	+ 0.2	+ 02.
Γιέν Ίαπ.	172.899	190.426	182.192	+10.1	- 4.3	+ 5.4

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

Χρηματαγορές

	31.12.89 Α	30.6.90 Β	27.12.90 Γ	Διαφορά %		
				A/B	B/Γ	A/Γ
Dow Jones (N.Y)	2750.4	2853.0	2637.1	+ 3.7	- 7.6	- 4.1
Finc. Times (Λονδ.)	2422.7	2398.5	2167.8	- 1.0	- 9.6	-10.5
DAX (Φραγκ.)	1790.4	1896.2	1410.9	+ 5.9	-25.6	-21.2
CAC (Παρίσι)	553.7	542.9	415.8	- 2.0	- 23.4	-24.9
SMI (Ζυρίχης)	661.1	676.0	463.7	+ 2.3	-31.4	- 29.9
Nikkei (Τόκιο)	38920	31124	23941	-21.0	-23.1	-38.5
Χρημ. Άθηνών	452.4	1491.8	935.2	+330	-37.3	+207

τικό - 1%), τὰ ἐπιτόκια παραμένουν ἀπὸ τὰ ὑψηλότερα τοῦ ΟΟΣΑ (πλὴν τῶν ἐλληνικῶν) 14.5%, καὶ ἡ λίρα μετὰ τὴν κατακόρυφη ἀνοδὸ τῆς στὶς 8 Ὀκτωβρίου, ὅταν ἡ λίρα ἐντάχθηκε στὸ Εὐρωπαϊκὸ Νομισματικὸ Σύστημα, φθάνοντας τὰ 1.9770 δολλ. καὶ τὰ 3.0210 μάρκα, ἄρχισε τὴν καθοδικὴ τῆς πορεία κι ἐκλείσει στὶς 27 Δεκεμβρίου στὰ 1.8810 δολλ. καὶ 2.8760 Γερμ. μάρκα.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ Ἰαπωνικὸ Γιέν αὐτὸ μετὰ τὰ ἀλλεπάλληλα οἰκονομικὰ σκάνδαλα καὶ τὴ πολιτικὴ ἀστάθεια πού τὸ ἔφερε στὰ 155.34 γιέν στὸ δολλάριο στὰ τέλη Ἰουνίου, ἐν συνεχείᾳ ἀνέκαμψε καὶ παρουσιάζεται σταθερὸ γύρω στὰ 135 γιέν στὸ δολλάριο. Ὁ ρυθμὸς οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης τῆς Ἰαπωνίας παραμένει ἀπὸ τοὺς ὑψηλότερους στὸν κόσμον (ἄνω τοῦ 4%) ἡ ἀνεργία εἶναι σχεδὸν ἀνυπαρκτὴ καὶ ὁ πληθωρισμὸς κάτω τοῦ 3%, γιὰ νὰ μὴ ἀναφέρουμε τὸ πλεόνασμα στὸ Ἐμπορικὸ Ἴσοζύγιο πού ξεπερνᾷ τὰ 70 δισεκ. δολλάρια.

Οἱ Χρηματαγορές

Στὸν πίνακα παρουσιάζονται οἱ δραματικὲς ἐπιπτώσεις τῶν γεγονότων τοῦ Κόλπου (δεύτερο ἐξάμηνο τοῦ 1990) στὶς τιμές τῶν διεθνῶν χρηματιστηρίων, μέ σοβαρὲς ἀπώλειες πού σημειώθηκαν:

37.3% τῶν Ἀθηνῶν, 31.4% τῆς Ζυρίχης, 25.6% τῆ Φαγκφούρτης, 23.4 τῶν Παρισίων 23.1% τοῦ Τόκιο, ἐνῶ περιορίσθηκαν οἱ ζημιές στὴ Νέα Ὑόρκη καὶ στὸ Λονδίνο σέ 7.6% καὶ 9.6% ἀντίστοιχα.

Ὅσον ἀφορᾷ τὶς ἀπώλειες τοῦ ἔτους, αὐτὲς ἔφθασαν τὰ 38.5 στὸ χρηματιστήριον τοῦ Τόκιο, 30% στὴ Ζυρίχη, 25% στὸ Παρίσι καὶ σέ 21% στὴ Φραγκφούρτη.

Τὰ Χρηματιστήρια τῆς Νέας Ὑόρκης καὶ τοῦ Λονδίνου ἦταν τὰ μόνα πού κατάφεραν νὰ συγκρατήσουν τὶς ἀπώλειες τοὺς σέ 4% καὶ 10,5% ἀντίστοιχα, ἐνῶ μόνο τὸ Χρηματιστήριον τῆς Ἀθήνας, παρὰ τὴ σοβαρὴ κάμψη τῶν ἀξιών κατὰ τὸ δεύτερο ἐξάμηνο τοῦ 1990, παρουσίασε ἀνοδο γιὰ ὅλο τὸ χρόνο τῆς τάξης τοῦ 206,7%!!, ἔχοντας κατὰ τὸ πρῶτο ἐξάμηνο τὸ παγκόσμιο ρεκόρ αὐξήσεως 330%!!

Νὰ δικαιολογήσουμε... ἄραγε — τὸ ἀδικαιολόγητο, κάνοντας ἀναφορά στὸ φόρο ἐπὶ τῶν καταθέσεων, στὶς νέες ἀντικειμενικὲς ἀξίες τῶν ἀκινήτων καὶ στὸ νέο προσδιορισμὸ τοῦ φόρου Ἀκινήτου Περιουσίας βάσει τῶν νέων ἀντικειμενικῶν ἀξιών;



ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΤΒΑ

Δάνεια, Εγγυήσεις, Συμμετοχές, Βιομηχανικές Περιοχές, Άντληση Κεφαλαίων, Παροχή Υπηρεσιών Χρηματοοικονομικού Συμβούλου, Αναδοχή (Underwriting) μετοχικών και ομολογιακών εκδόσεων, συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων (M+A), προσέλκυση νέων επενδυτών από το εσωτερικό και το εξωτερικό, συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΜΟΠ (Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα των Ε.Κ.).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΞΑΓΩΓΩΝ - ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

Χρηματοδότηση και εξυπηρέτηση των εξαγωγικών επιχειρήσεων για τις εξαγωγικές και εισαγωγικές τους εργασίες, factoring, forfaiting, κάλυψη νομισματικών κινδύνων, χρηματοδότηση αντισταθμιστικών συμφωνιών. (Υπό ίδρυση)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (Ε.Ε.Ε.Χ.)

Προσφορά υπηρεσιών διαχείρισης επενδύσεων χαρτοφυλακίου.

ΕΤΒΑ LEASING (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ)

Χρηματοδοτικές μισθώσεις.

ΒΙΠΕΤΒΑ (ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ)

Σχεδιασμός, μελέτη και κατασκευή έργων.

ΕΤΒΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (VENTURE CAPITAL)

Χρηματοδότηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας.
(Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου και διαχείρισης επενδύσεων ατομικών και θεσμικών επενδυτών (Individual & Institutional Investors).
(Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (HOLDING)

Διοίκηση και διαχείριση ειδικών προγραμμάτων ή έργων του Π.Δ.Ε. (Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων) όπως: Εταιρίες του μεταλλευτικού τομέα, της πολεμικής βιομηχανίας και των μεταφορών. (Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (MANAGEMENT)

Διαχείριση επιχειρήσεων και management Εταιριών Ομίλου Holding.
(Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



Συνέχισε και φέτος την άνιούσα πορεία της η παγκόσμια ναυτιλία, η οποία προσέθεσε στη δύναμή της 13 και πλέον εκατομ. τον. γκρόν. Έτσι κατά τους στατιστικούς πίνακες του Λόουδς Ρέτζιστερ, ο παγκόσμιος στόλος του 1990 εμφανίζεται με 78.336 μονάδες (άνω των 100 κοχ.) συνολικού τοννάζ 423.627.198 τον. γκρόν και συνολικής μεταφορικής ικανότητας 666.827.021 τον. d.w. Πρόκειται για έντυπωσιακή ανάπτυξη, ιδίως από πλευράς μεγέθους των πλοίων, αν ληφθεί υπόψη ότι ενώ ο αριθμός των πλοίων απλώς υπερδιπλασιάστηκε, η χωρητικότητά του στόλου σχεδόν επταπλασιάστηκε. Πράγματι ενώ καθ' όλη τη προπολεμική δεκαετία ο αριθμός των πλοίων κυμαινόταν γύρω στις 30.000, ξεπέρασε πλέον τις 78.000 μονάδες, ενώ η χωρητικότητά τους από τους 60-65 εκατομ. τον. γκρόν έφτασε σήμερα τους 425 εκατομ. τον. γκρόν.

Η κατά χώρες ναυτιλιακή δύναμη δεν γνώρισε μεγάλες μεταβολές, με εξαίρεση τη Λιβερία και τη Νορβηγία. Η πρώτη βγήκε όφειλόμενη στο άμοιβαίο αύξομειωτικό παιχνίδι με τον Παναμά, κερδίζοντας στη διάρκεια του έτους 6,8 εκατομ. τον. γκρόν, ενώ ο Παναμάς έχασε 8 εκατομ. τον. γκρόν, αρχικά μόνον λόγω των γνωστών απαγορεύσεων της Αμερικανικής νομοθεσίας, στη συνέχεια δέ λόγω της αυστηροποίησης των περί νηολογήσεως κανονισμών. Η Νορβηγία εξάλλου συνέχισε τη περσινή θεαματική άνοδο, αύξηθείσα και φέτος κατά 7,8 εκατ. τον. γκρόν και αναρριχηθείσα στην πέμπτη βαθμίδα της παγκόσμιας κλίμακας. Άλλες χώρες που σημείωσαν αξιόλογη αύξηση είναι οι Μπαχάμας, το Βανουάτου και η Μάλτα, ενώ αντίστοιχη μείωση παρουσίασαν η Ιαπωνία και η Βρεταννία.

Έτσι η σειρά των ναυτιλιακών χωρών του κόσμου διαμορφώθηκε ως ακολούθως: Πρώτη η Λιβερία με 1.668 πλοία, 54.699.564 τον.

γκρόν ή 99.225.770 τον. d.w. και ποσοστό συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο 12,91%. Δεύτερος ο Παναμάς με 4.748 πλοία, 39.298.123 τον. γκρόν ή 62.183.949 τον. d.w. και ποσοστό συμμετοχής 9,28%. Τρίτη η Ιαπωνία με 10.000 πλοία, 27.077.943 τον. γκρόν ή 40.828.199 τον. d.w., Τέταρτη η ΕΣΣΔ με 7.383 πλοία, 26.737.418 τον. γκρόν ή 29.359.624 τον. d.w. Πέμπτη η Νορβηγία με 2.557 πλοία 23.429.000 τον. γκρόν ή 41.206.815 τον. d.w. Έκτη οι Η.Π.Α. με 6.348 πλοία, 21.328.131 τον. γκρόν ή 31.176.534 τον. d.w. Έβδομη η Ελλάδα με 1.814 πλοία, 20.521.561 τον. γκρόν ή 37.205.340 τον. d.w. Ογδοή η Κίνα συμπεριλαμβανομένης της Φορμόζας με 2.608 πλοία, 19.665.731 τον. γκρόν ή 29.464.156 τον. d.w. Στὴν ἑνατὴ θέση ἡ Κύπρος με 1.270 πλοία, 18.335.929 τον. γκρόν ή 32.985.357 τον. d.w. και στη δέκατη οι Μπαχάμας με 867 πλοία 13.626.335 τον. γκρόν ή 22.365.394 τον. d.w.

Στη δεύτερη δεκάδα ανήκουν οι χώρες με τοννάζ μεταξύ 5-10 εκατομ. τον. γκρόν, με την ακόλουθη σειρά: Φιλιππίνες, Ιταλία, Σιγκαπούρη, Κορέα, Μ. Βρεταννία, Χόγκ Κόγκ, Ινδία, Βραζιλία, Δανία και Ιράν.

Από τις χώρες της ΕΟΚ, όλες — πλην Δανίας και Λουξεμβούργου — υπέστησαν κατά τη τελευταία πενταετία σημαντικές μειώσεις, με επικεφαλής τη Γαλλία και τη Μ. Βρεταννία που έχασαν περισσότερο από το 50% της δυνάμεώς τους. Στόν υπόλοιπο κόσμο τις σημαντικότερες απώλειες είχαν οι σημαίες της Σαουδικής Αραβίας και της Φινλανδίας, ενώ αντίθετα θεαματικές αυξήσεις σημείωσαν στο ίδιο διάστημα οι σημαίες του Βανουάτου και των Βερμούδων.

Αναλύοντας τον παγκόσμιο στόλο κατά κατηγορίες πλοίων διαπιστώνουμε την ακόλουθη εικόνα σε χωρη-

τικότητα και μεταφορική ικανότητα: Πετρελαιοφόρα 128.678.000 τον. γκρόν (246.975.000 τον. d.w. και ποσοστό συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο 30,4%. Μικτά πλοία (ore-oil) 113.421.000 τον. γκρόν (201.000.000 τον. d.w.) και ποσοστό 26,8%. Πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην 50.580.000 το. γκρόν (75.273.000 τον. d.w.) και ποσοστό 11,9%. Πλοία-κοντέινερς 23.900.000 τον. γκρόν (26.070.000 τον. d.w.) και ποσοστό 5,6%. Πλοία ΟΒΟ 19.769.000 τον. γκρόν (37.821.000 τον. d.w.) και ποσοστό 4,7%. Ύγραerioφόρα 10.656.000 τον. γκρόν (10.892.000 τον. d.w.) και ποσοστό 2,5%. Πλοία χημικών προϊόντων 9.662.000 τον. γκρόν (16.465.000 τον. d.w.) και ποσοστό 1,3%.

Τό συνολικό τοννάζ των δεξαμενοπλοίων, συμπεριλαμβανομένων των χημικών πλοίων αυξήθηκε κατά 5,3 εκατομ. τον. γκρόν στη διάρκεια του έτους. Η συμμετοχή του στο παγκόσμιο στόλο διατηρείται περίπου στο 31%. Τούς μεγαλύτερους στόλους της κατηγορίας αυτής κατέχουν κατά σειρά η Λιβερία, Νορβηγία, Παναμάς και ΗΠΑ.

Τό συνολικό τοννάζ των Ore - Oil και ΟΒΟ's αυξήθηκε κατά 3,7 εκατομ. τον. γκρόν και η συμμετοχή του στον παγκόσμιο στόλο αυξήθηκε σέ 31,5%. Τούς μεγαλύτερους στόλους της κατηγορίας αυτής κατέχουν κατά σειρά η Λιβερία, Παναμάς, Ελλάδα και Κύπρος.

Ακόμη ο παγκόσμιος στόλος των επιβατηγών συμποσοῦται σέ 11,9 εκατομ. τον. γκρόν, των αλιευτικών σέ 12,6 εκατ. τον. γκρόν και των διαφόρων άλλων πλοίων σέ 11,3 εκατομ. τον. γκρόν.

Από άποψη μεγέθους ο αριθμός των πλοίων άνω των 100.000 τον. γκρόν (περίπου 200.000 τον. d.w.) αυξήθηκε σέ 479 πλοία, από τά όποια τά 140 είναι πλέον των 140.000 τον. γκρόν, συμπεριλαμβανομένων και έξι ΟΒΟ's. Τά περισσότερα πλοία άνω των 100.000 τόννων κατέχει η Λιβερία (118) ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (63) και τόν Παναμά (46). Σέ ποσοστό επί του συνόλου του στόλου τους, η Λιβερία έχει 27%, ο Παναμάς 15,3%, η Ιαπωνία 28,9% και η Ελλάδα 23,4%.

Από άποψη ηλικίας τό 36% του παγκόσμιου στόλου είναι ηλικίας κάτω των 10 έτών και τό 13% ηλικίας άνω των 20 έτών. Τό πιά μοντέρνο

στόλο κατέχει η Γερμανία με τό 69% του στόλου της κάτω των 10 ετών. Ακολουθεί η Ιαπωνία με 66%, οι Φιλιππίνες με 62%, η Δανία με 60%. Αντιθέτως τό μεγαλύτερο σέ ηλικία ποσοστό κατέχει η Μάλτα με τό 47% του στόλου τής ηλικίας άνω των 20 ετών, με 29%, η ΕΣΣΔ με 29% καί η Κίνα με 26%. Τό 73% των τάνκερς του κόσμου είναι ηλικίας άνω των 10 ετών.

Κατά τή διάρκεια του υπό άνασκόπηση έτους ναυπηγήθηκαν 1.593 νέα πλοία, 13,2 έκατομ. τον. γκρός. Κύριες ναυπηγικές χώρες, η Ιαπωνία με ποσοστό 40,5% επί τής παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής καί η Κορέα με 23,4%. Από τό ναυπηγηθέν τοννάζ μόνο 29% νηολογήθηκε στή χώρα τής κατασκευής του, ένώ τό 70,5% (9,3 έκατομ. τον. γκρός) προοριζόταν γιά άλλη χώρα καί κατά σειρά προτιμήσεως γιά τό Παναμά, τή Λιβερία καί τήν Ιαπωνία.

Ακολουθεί μία περισσότερη άναλυτική εικόνα των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, καθώς καί όρισμένων άλλων, οι ναυτιλιακές έξελίξεις των οποίων επηρεάζουν άμεσα η έμμεσα τή παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή.

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Δύναμη: 435 πλοία 1.275.145 τον. γκρός (1.824.632. τον. d.w.)

Η άνωτέρω δύναμη του Αιγυπτιακού στόλου άναλύεται βασικά σέ 57 δεξαμενόπλοια 268.665 τον. γκρός, 14 μπάλκ κάρριερς 343.079 τον. γκρός, τέσσερα πλοία - ψυγεία 13.925 τον. γκρός, 15 ρό-ρό 62.245 τον. γκρός, 100 φορτηγά 387.819 τον. γκρός, 41 επιβατικά 77.825 τον. γκρός καί 204 διάφορα άλλα σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας 103.587 τον. γκρός.

Η κύρια δύναμη τής αιγυπτιακής ναυτιλίας είναι κατανεμημένη σέ τρείς μεγάλες εταιρίες, τήν Egyptian Navigation Company (ENC), τήν National Navigation Company (NNC) καί τήν Mistr Shipping (MISR). Η ENC πού άνήκει στόν δημόσιο τομέα είναι ό κύριος έθνικός μεταφορέας, διαθέτει 40 πλοία καί μετέχει βασικά στίς εισαγωγές σιτηρών καί λοιπών δημητριακών με τό ποσοστό συμμετοχής πού καθορίζει η άρμόδια κρατική ύπηρεσία (Martrans).

Η NNC πού λειτουργεί με τό σύστημα των μικτών επιχειρήσεων, έλέγχεται ούσιαστικά από τό Κράτος, άφοϋ η

Martrans καί η ENC κατέχουν τό 75% των μετοχών τής. Διαθέτει τέσσερα μπάλκ κάρριερς των 45.000 τον., δύο των 32.000 τον. καί θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρία στίς μεταφορές χύδην φορτίων. Τέλος η MISR λειτουργεί έπίσης ως μικτή επιχείρηση αλλά έλέγχεται καί αυτή από τό Κράτος μέσω διαφόρων κρατικών ύπηρεσιών καί εταιριών πού κατέχουν τό σύνολο των μετοχών τής. Διαθέτει έξι μπάλκ - κάρριερς, τέσσερα των 41.500 τον. καί δύο των 12.750 τον.

Τό μεγαλύτερο ναυπηγείο τής χώρας Alexandria Shipyard έχει δυναμικότητα ναυπηγείας έξι ποντοπόρων πλοίων καί όκτώ μικροτέρων. Τό κάρνέ του είναι σχεδόν συμπληρωμένο. Ήδη τελείωσε τό δύο πολλαπλής χρήσεως φορτηγά των 12.750 τον. γιά λογαριασμό τής ENC καί έλαβε παραγγελία γιά δύο πλοία-κοντέινερ των 630 TEU γιά λογαριασμό Γερμανικής εταιρίας άντί 65 έκατ. μάρκων τό καθένα. Διαπραγματεύεται έξάλλου τή ναυπήγηση δύο ακόμα πλοίων τής ENC, δύο τής Pan Arab καί τέσσερα φέρυμωτ. Τό μέγα του μειονέκτημα είναι ότι λόγω τής κρατικής μορφής του είναι ύποχρεωμένο νά διατηρεί υπέρριθμο προσωπικό πού φθάνει τούς 6.000 εργάτες. Διάφορα άλλα μικρότερα ναυπηγεία (Port Twefik, Port Said, Suez Shipyard, Timsah, Canal) άνήκουν στήν εταιρία τής Διώρυγος του Σουέζ καί άπασχολούνται κυρίως στή συντήρηση τής διώρυγος καί τή ναυπήγηση μικρών σκαφών.

Γιά τό 1990 τό εισόδημα τής διώρυγος ύπολογίζεται σέ 1,5 δισεκ. δολλαρίων, δεδομένου ότι η από τής πρώτης του έτους αύξηση των διοδίων κατά 5% θά επιφέρει σημαντική αύξηση των εισπράξεων. Πάντως κατά τή προηγούμενη περίοδο η κίνηση πρός Νότο μειώθηκε κατά 3%, ένώ η πρός Βορράν αύξήθηκε κατά 7,1%.

ΓΑΛΛΙΑ

Δύναμη: 990 πλοία 3.832.388 τον. γκρός (5.573.925 τον. d.w.)

Συνεχίζοντας τήν από δεκαετίας βαθμιαία συρρίκνωση ό Γαλλικός στόλος έχασε στή διάρκεια του έτους 580 χιλιάδες τόννους καί υπεχώρησε από τήν 22α στήν 26η θέση του παγκόσμιου πίνακα. Από τό 1978 πού είχε φθάσει στό ύψηλότερο σημείο τής άκμής του με 1.320 πλοία, 12 έκατομ. τον. γκρός έχει περιορισθεί τώρα σέ λιγότε-

ρο από τό ένα τέταρτο τής δυνάμεώς του.

Αναλυτικότερα ό σημερινός στόλος περιλαμβάνει 48 δεξαμενόπλοια 1.706.646 τον. γκρός, 17 χημικά καί ύγραεριοφόρα 231.886 τον. γκρός, 11 μικτό O/O 357.082 τον. γκρός, τέσσερα ψυγεία 10.150 τον. γκρός, 16 κοντέινερς 514.345 τον. γκρός, 29 ρό-ρό 257.195 τον. γκρός, 50 φορτηγά 97.753 τον. γκρός, 15 ειδικών φορτίων 62.350 τον. γκρός καί 75 επιβατηγά καί όχηματαγωγά 287.848 τον. γκρός. Σύνολο 217 πλοία. Τά υπόλοιπα είναι άλιευτικά καί πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.

Έκ του συνόλου των 900 πλοίων, 39 ποντοπόρα πλοία 337.577 τον. γκρός είναι έγγεγραμμένα στό νηολόγιο Kerguelen, 38 πλοία στή Γαλλική Πολυνησία καί άλλα 90 περίπου 115 χιλιάδων τον. γκρός σέ διάφορα άλλες Γαλλικές κτήσεις (Μαρτινίκα, Ν. Καληδονία, Γκαμπόν κλπ.).

Τό βοηθητικό προνομιούχο νηολόγιο Kerguelen δέν φαίνεται νά βοηθήσει ιδιαίτερα στήν ανάπτυξη του έθνικού στόλου. Λόγω του περιορισμού του σέ όρισμένες μόνο κατηγορίες πλοίων, δέν μπόρεσε νά παίξει τό ρόλο των δεύτερων προνομιούχων νηολογίων των άλλων χωρών. Ίσως γι' αυτό από τίς άρχές του έτους ό σχετικός νόμος του 1987 τροποποιήθηκε ώστε νά περιλάβει καί τά πλοία πού μεταφέρουν άκάθαρτο πετρέλαιο (ένώ ως τότε η εύχέρεια έγγραφής στό Kerguelen άφορούσε τά μεταφέροντα διύλισμένα προϊόντα). Αποτέλεσμα τής επέκτασής αυτής θεωρείται η πρόσφατη έγγραφή στό έν λόγω νηολόγιο ενός σουπερτάνκερ τής Mobil.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.551 πλοία 5.737.775 τον. γκρός (7.100.117 τον. d.w.)

Οι άνωτέρω αριθμοί προέρχονται άπό τή συναρίθμηση των στόλων των δύο τέως Γερμανιών, από τίς όποιες η μέν Δυτική Γερμανία κατείχε 1.179 πλοία 4.300.786 τον. γκρός (5.369.473 τον. d.w.) η δέ Άνατολική 372 πλοία 1.435.989 τον. γκρός (1.730.6544 τον. d.w.).

Κατά τά στοιχεία τής Ένώσεως Έφοπλιστών τής Δυτικής Γερμανίας ό στόλος των μελών στά μέσα του υπό άνασκόπηση έτους περιελάμβανε 285 πλοία 3.285.000 τον. γκρός. Έξ αυτών τά 206 είναι νηολογημένα στίς

δεύτερο ειδικό νηολόγιο της χώρας, ή ίδρυση του οποίου συνέβαλε στην ανακοπή της διαρροής προς τις ξένες σημαίες. Σημειωτέον ότι οι αντιδράσεις κατά του δεύτερου αυτού νηολογίου συνεχίζονται εκ μέρους των συνδικάτων εργατών μεταφοράς που το θεωρούν ως αντισυνταγματικό επειδή τα διαφορετικά μισθολόγια των αλλοδαπών ναυτικών δημιουργούν απαράδεκτη διάκριση. Τελευταίως το εργατοδικείο της Βρέμης απεφάσισε να φέρει το ζήτημα ενώπιον του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου με το ερώτημα αν παραβιάζεται ή όχι η Συνθήκη της Ρώμης.

Στην Ανατολική Γερμανία μετά τη διάλυση της Κρατικής Ναυτιλιακής Διοικήσεως (Kombinat) ή τέως κρατική ναυτιλιακή εταιρία Deutschfracht Seerederei του Ροστόκ ιδιωτικοποιήθηκε λίγο πριν τη νομισματική ένωση του Ιουλίου και κατέστη μέλος της Ενώσεως Γερμανών Έφοπλιστών. Διαθέτει σήμερα 142 πλοία αλλά το πρόγραμμα της προβλέπει τη μείωση του στόλου, ιδίως των μονάδων μεγάλης ηλικίας και μικρής ανταγωνιστικότητας. Προς το παρόν έχει αναπτύξει έπαφές με την Senator Line της Βρέμης για τη συμμετοχή της στη γραμμή κοντέινερς του γύρου του κόσμου. Παράλληλα έχει παραγγείλει σε ναυπηγεία της Δ. Γερμανίας 8 πλοία-κοντέινερ των 2.100 TEU παραδοτέα το 1992.

Στόν ναυπηγικό τομέα, το κρατικό ναυπηγικό Kombinat ιδιωτικοποιήθηκε επίσης και υπό τη νέα του μορφή απέτελεσε το εταιρικό συγκρότημα DMS που περιλαμβάνει 24 χωριστές εταιρίες μεταξύ των οποίων και επτά ναυπηγεία. Το συγκρότημα εποπτεύεται από Συμβούλιο 170 μελών στο οποίο εκπροσωπούνται οι επιχειρηματίες, η πολιτεία, οι δήμοι, τα εργατικά συνδικάτα κλπ. Για να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του το συγκρότημα θα χρειασθεί οπωσδήποτε την οικονομική ένδραση της Ομοσπονδιακής κυβερνήσεως.

Τό καρνέ του περιλαμβάνει τοννάζ 1,6 εκατ. τον. γκρός εκ του οποίου όμως τό 75% αφορά σε Σοβιετικές παραγγελίες συμφωνημένες με την παλιά Ισοτιμία μάρκου-ρουβλίου. Τό μεγαλύτερο όμως εμπόδιο στην αναδιοργάνωση της λειτουργίας του αποτελεί τό γεγονός ότι ή όλη παραγωγή του είναι προσαρμοσμένη στις Σοβιετικές ναυπηγικές ανάγκες. Ιδιαίτερα σημαντικός θά είναι ό ρόλος που θά παίξει εν προκειμένω τό πανίσχυρο σωματείο εργατών μετάλλου IG Metall.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

**Δύναμη: 6.348 πλοία
21.328.131 τον. γκρός
(31.176.534 τον. d.w.)**

Στά ίδια περίπου επίπεδα κινήθηκε ή ναυτιλία των ΗΠΑ στό χρόνο που πέρασε, διατηρώντας την 6η θέση της παγκόσμιας κλίμακας. Η σύνθεση του στόλου έχει ως ακολούθως:

269 δεξαμενόπλοια 8.531.997 τον. γκρός, 22 χημικά και υγραεριοφόρα 1.201.408 τον. γκρός, 105 ΟΒΟ και Ο/Ο 2.143.860 τον. γκρός, 101 μπάλκ κάρριερς 1.903.878 τον. γκρός, 49 ψυκτικά και ειδικευμένα φορτηγά 901.473 τον. γκρός, 89 πλοία-κοντέινερ 2.868.828 τον. γκρός, 58 ρό-ρό 1.586.270 τον. γκρός, 211 φορτηγά γενικού φορτίου 1.992.234 τον. γκρός, 64 επιβατηγά - όχηματγωγή 288.851 τον. γκρός. Διαθέτει επίσης 3.234 αλιευτικά πλοία, 783 ανεφοδιαστικά και 1.374 σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τά στατιστικά στοιχεία του αμερικανικού Υπουργείου Μεταφορών, ό ποντοπόρος στόλος της χώρας περιελάμβανε 634 πλοία 24.190.000 τον. d.w. Απ αυτά τά

402 ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα και τά 232 στό Κράτος. Ειδικότερα στόν εν ενεργεία ιδιωτικό στόλο συγκαταλέγονται 189 πετρελαιοφόρα, 123 μικτά και 56 φορτηγά, σε άργία δέ 16 τάνκερς και 17 φορτηγά. Στόν ιδιωτικό στόλο των Μεγάλων Λιμνών ανήκουν 78 πλοία. Έξάλλου ό κρατικός στόλος αποτελείται από 223 παροπλισμένα έφεδρικά πλοία 3 εκατομ. τον. γκρός και έννέα εν ενεργεία πλοία 94.000 τον. γκρός.

Οι άμερικανικές θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν σημαντική αύξηση τόσο στόν τομέα των τακτικών γραμμών όσο και των έλευθέρων πλοίων. Τό έτήσιο θαλάσσιο έμπόριο της χώρας υπολογίζεται ότι θά υπερβεί τά 960 εκατ. τόννων, με εξαγωγές της τάξεως των 540 τον. και είσαγωγές της τάξεως των 420 εκατομ. τον.

Τά άμερικανικά ναυπηγεία ύστερα από έξαετή άπραξία, δέχτηκαν έφέτος μία σημαντική παραγγελία. Συγκεκριμένα τό ναυπηγείο National Steel πήρε παραγγελία της εταιρίας Matson Navigation για τό ναυπήγηση πλοίου κοντέινερς των 42.600 τον. d.w., μεταφορικής ικανότητας 1.650 TEU, παραδοτέο τόν Ιούνιο του 1992.



Exeter Hospital Aid Society

WORLD WIDE HEALTH PLAN FROM A BRITISH HOSPITAL AID SOCIETY

Thousands of people in all parts of the World already have private health cover with the EXETER HOSPITAL AID SOCIETY of Exeter, England.

The EXETER was founded in 1927 and is one of England's oldest established private health Organizations.

Illness or injury can strike at any time. The EXETER Health Plan provides protection against the high cost of medical treatment at an affordable subscription.

Membership of the EXETER is available to residents of Greece who are entitled to keep an account in Foreign currency in Greece or abroad.

Special features of the EXETER Health Plan are:

- Membership is open to all nationalities
- Subscription rates are NOT age related so you don't pay more just because you are older
- Persons over 65 and under 75 can also join on payment of a "once only" extra joining fee
- Wide choice of cover to meet different requirements
- Benefits available for treatment received in ANY PART OF THE WORLD up to the limits of the Scale of Cover selected
- Fast, efficient and personal claims service
- Renewal guaranteed each year up to any age — even after 75

For further information without obligation, please ask our contact office:

Manthos J. Zoides & Co. Ltd.

5, Stadiou Str. - ATHENS 105 62 - GREECE

Tel: 3246407-3246549. Telex: 214188 - Fax: 3246728

ΙΑΠΩΝΙΑ

**Δύναμη: 10.000 πλοία
27.079.943 τον. γκρός
(40.828.199 τον. d.w.)**

Παρά τή σοβαρή μείωση πού υπέστη και έφ'έτος ο 'Ιαπωνικός στόλος, άπω-
λέσας ένα περίπου εκατομμύριο τόν-
νους, εξακολουθεί νά κατέχει σάν χώ-
ρα τήν πρώτη ούσιαστικά θέση στήν
παγκόσμια ναυτιλία, άν ληφθεί υπόψη
ότι οί δύο προηγούμενες αὐτοῦ ση-
μαῖες, τῆς Λιβερίας καί τοῦ Παναμά, εἶ-
ναι σημαῖες ἐλευθέρου νηολογίου.

Κατά κατηγορίες πλοίων ὁ 'Ιαπωνι-
κός στόλος περιλαμβάνει: 1.115 πε-
τρελαιοφόρα 7.514.490 τον. γκρός,
560 ἄλλα δεξαμενόπλοια χημικά, μικτά
κ.λ.π. 294.586 τον. γκρός, 205 ὑ-
γραεριοφόρα 1.698.044 τον. γκρός,
133 O/O καί OBO 8.787.843 τον.
γκρός, 178 πλοῖα-ψυγεία 536.907
τον. γκρός, 371 φορτηγά εἰδικῶν
φορτίων 3.031.100 τον. γκρός, 40
πλοῖα -κοντέινερ 1.249.685 τον.
γκρός, 44 ρό-ρό 121.329 τον. γκρός,
2.069 φορτηγά γενικοῦ φορτίου
1.059.149 τον. γκρός, 3.420 ἐπιβα-
τηγά - ὀχηματαγωγά 1.172.191 τον.
γκρός καί 275 ἐπιβατηγά 171.289
τον. γκρός.

Οἱ πέντε μεγαλύτερες ἐφοπλιστικές
ἐπιχειρήσεις τῆς χώρας (Nippon, Mi-
tsui, K-Line, NaviX, ShonA) παρου-
σίασαν αὐξηση τοῦ κύκλου ἐργασιῶν
σέ ὅλους τοὺς τομεῖς, ἰδιαίτερα ὁμῶς
στὶς τράμπ μεταφορές, δεδομένου ὅτι
οἱ τακτικές γραμμές εξακολουθοῦν νά
εἶναι ἐλλειμματικές.

Ἡ ἔλλειψη προσοντούχων ναυτικῶν
ἀποτελεῖ ἤδη σοβαρό πρόβλημα καί γιά
τήν 'Ιαπωνική ναυτιλία. Ἡ κατάσταση

ἀντιμετωπίσθηκε, ὡς γνωστόν, μέ τή
συμφωνία πού υπέγραψαν οἱ ἐφοπι-
σταί καί τό συνδίκάτο τῶν ναυτικῶν,
τό ὁποῖο τελικά προσχώρησε στήν ἄ-
ποψη ὅτι ἡ μερική ἐπ'ἀνδρῶση τῶν
πλοίων μέ ξένα πληρώματα, ἀποτελεῖ
προϋπόθεση γιά νά διατηρηθεῖ ἡ ἀντα-
γωνιστικότητά τους. Ἐτσι ἀρκετά 'Ια-
πωνικά δεξαμενόπλοια καί αὐτοκινητο-
φόρα ἐμπορικά πλοῖα ἀπό τήν 'Ιαπωνία
γιά τήν Εὐρώπη μέ μικτά πληρώματα
συγκροτοῦμενα ἀπό ἑννέα 'Ιάπωνες
καί 13 Φιλιππινέζους.

Κατά τά τελευταῖα στατιστικά στοι-
χεῖα τοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν γιά
τίς ναυπηγικές παραγγελίες τοῦ ἀπελ-
θόντος ἔτους, οἱ χορηγηθεῖσες ἄδειες
ναυπηγήσεως ἀνῆλθαν σέ 149 καί ἄ-
φοροῦσαν συνολικό τοννάζ
4.859.259 τον. γκρός. Οἱ ἐν λόγω ἄ-
δειες ἀναφέρονται εἰδικότερα σέ 12
πλοῖα 465.940 τον. γκρός γιά λογα-
ριασμό 'Ιαπῶνων ἐφοπλιστῶν καί 137
πλοῖα 4.373.319 τον. γκρός προορι-
ζόμενα γιά τό ἐξωτερικό.

Οἱ ἀριθμοί αὐτοῖ ἐμφανίζουν αὐξηση
κατά 12% ἔναντι τοῦ προηγούμενου
ἔτους. Ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς ἡ Ἐνωση
'Εξαγωγέων Πλοίων ἀνεκοίνωσε ὅτι
στό διάστημα Ἀπριλίου - Αὐγούστου
1990 δέχθηκε παραγγελίες γιά 106
πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 5.176.040
τον. γκρός, προοριζόμενα γιά ξένους
παραγγελεῖς, ἐνῶ στό ἴδιο διάστημα
παρέδωσε σέ ξένους ἰδιοκτῆτες 40
πλοῖα 1.457.969 τον. γκρός.

ΙΣΡΑΗΛ

**Δύναμη: 58 πλοῖα 529.540 τον.
γκρός (608.884 τον. d.w.)**

Μολονότι πιστεύεται ὅτι τό 'Ισραήλ

θά μπορούσε νά διαθέτει ἕναν ἀξιόλο-
γο ἐμπορικό στόλο, εξακολουθεῖ νά
παραμένει μιά ἀσήμαντη ναυτιλιακή
δύναμη. Ὁ κύριος κορμός τοῦ στόλου
τῆς ἀποτελεῖται ἀπό 21 πλοῖα -
κοντέινερ 407.162 τον. γκρός. Περι-
λαμβάνει ἐπίσης ὀκτώ φορτηγά συνο-
λικοῦ τοννάζ 70 χιλιάδων τόννων,
τρία μπάλκ κάρριερς καί δύο πλοῖα - ψυ-
γεῖα συνολικοῦ τοννάζ 45 χιλιάδων
τόνων ἐνῶ δέν διαθέτει κανένα μεγά-
λο πετρελαιοφόρο καί κανένα μεγάλο
ἐπιβατηγὸ σκάφος.

Ἡ ἀναστολή τῆς ναυτιλιακῆς ἀνα-
πτύξεως ἀποδίδεται στήν τακτική τῶν
κυβερνήσεων πού σχηματίζόμενες συ-
νήθως ἀπό ἀνομοιογενή κόμματα δέν
εἶναι σέ θέση νά ἐφαρμόσουν μιά γεν-
ναία καί σταθερή ναυτιλιακή πολιτική.
Ἡ χώρα ἐξαρτᾶται κατά πολύ ἀπό τίς
εἰσαγωγές πρώτων ὑλῶν (πετρέλαιο,
γαιάνθρακες, σιτηρά) καί γιά νά ἐπιζή-
σει ἐπομένως ἔχει ἀνάγκη μεγάλων ἐ-
ξαγωγῶν. Ἡ ναυτιλία ἐκτός ἀπό τό ὅτι
μεταφέρει τό ἥμισυ περίπου τοῦ ἐξωτε-
ρικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας εἰσφέρει ση-
μαντικά καί στήν εἰσαγωγή συναλλάγ-
ματος ἀφοῦ τό 60% τῶν εἰσοδημάτων
τῆς προέρχεται ἀπό μεταφορές μεταξύ
τρίτων. Παρ' ὅλα αὐτά τό ἀρμόδιο Ὑ-
πουργεῖο εξακολουθεῖ νά μή θεωρεῖ τή
ναυτιλία ὡς ἐξαγωγική βιομηχανία,
πράγμα πού ἐπιβαρύνει ἀσύμφορα τοὺς
πλοιοκτῆτες, τό κόστος ἐκμεταλλεύσε-
ως τοῦ 'Ισραηλινοῦ πλοίου μέ ἱσραηλι-
νά πληρώματα εἶναι ἀσύμφορο καί ἡ
χρήση σημαιῶν εὐκαιρίας εἶναι ἀπαγο-
ρευμένη. Ὡς αἰτιολογία τῆς κυβερνητι-
κῆς ἀδιαφορίας θεωρεῖται τό γεγονός
ὅτι ἐνῶ ἡ ναυτιλία ἀπαιτεῖ μεγάλα κε-
φάλαια, διαθέτει συγκριτικά ἐλάχιστες
θέσεις ἀπασχολήσεως.

Σήμερα ἡ ναυτιλία ἀπασχολεῖ περί-
που 2.400 ναυτικούς καί ὑποφέρει κυ-

FOR AND ON BEHALF OF

ASSOCIATED MARINE ADJUSTERS LTD

AVERAGE ADJUSTERS AND MARINE CLAIMS CONSULTANTS

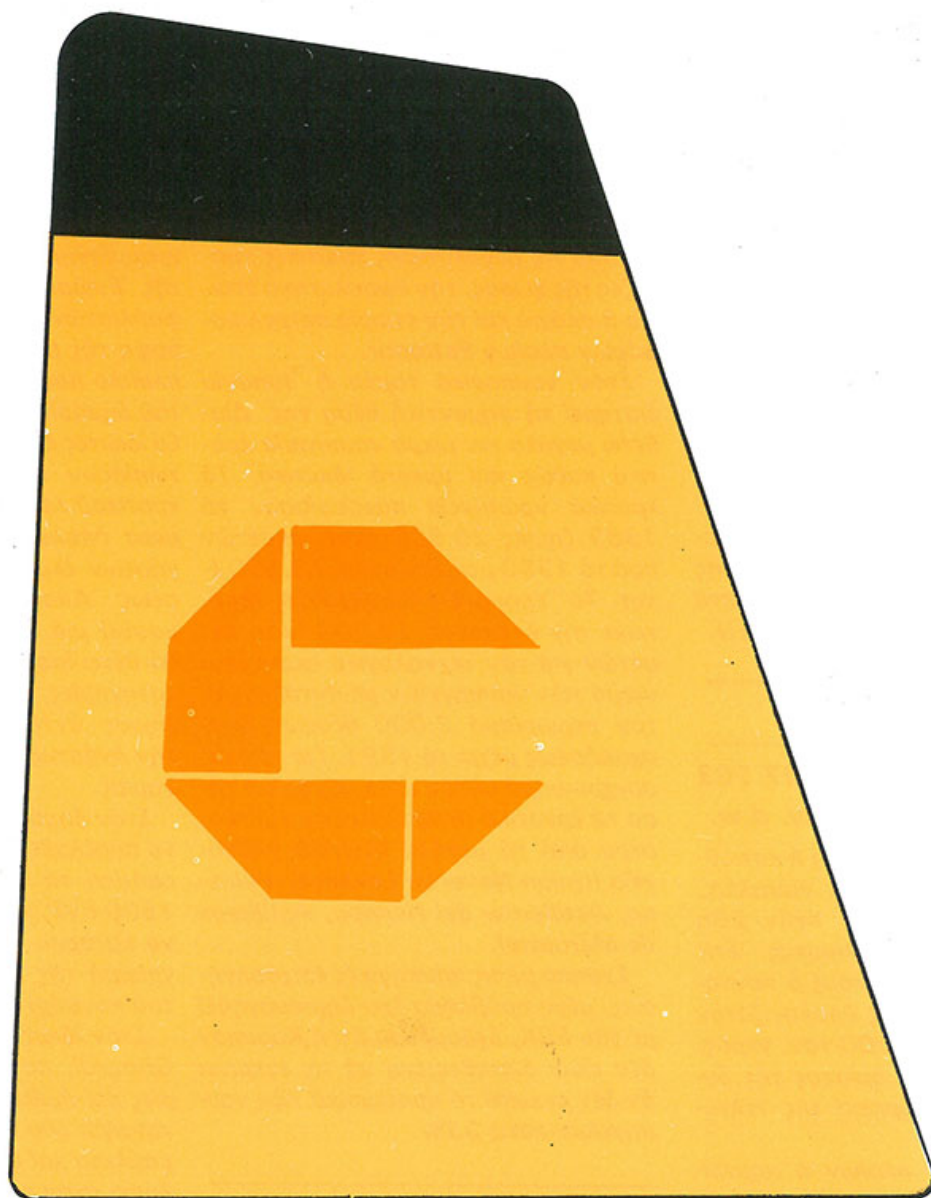
«Congratulations for your 60th Anniversary»

DENIS BERNARDOS

4 Skouze Street
Piraeus 185 35
Greece

Telephones: 4186701/2/3/4
Telex: 24 - 1585 AMA GR
Fax: 4186705

**ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ
ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΙΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΜΑΣ
ΕΥΧΟΜΑΣΤΕ ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ**



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

ρίως από έλλειψη αξιωματικών, την οποία μόνον εν μέρει εκάλυψε η είσοδος Έβραίων προσφύγων από τη Σοβιετική Ένωση.

Τό Ισχύον σήμερα πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεως δέν είχε καμμία αξιοσημείωτη επίδραση στην καθαρως ιδιωτική ναυτιλία. Η μεγάλη εταιρία ZIM που θεωρείται ως ο εθνικός μεταφορέας έπαισε να είναι αποκλειστικά κρατική εταιρία. Τό 1969 τό Κράτος είχε πράγματι την πλειοψηφία των μετοχών της αλλά αργότερα τό 50% αυτών τό απέκτησε τό λεγόμενο Israel Corporation που αποτελεί διεθνές επενδυτικό συγκρότημα. Έξάλλου τό 10% των μετοχών κατέχουν τά εργατικά συνδικάτα. Καί έτσι σήμερα τό Κράτος κατέχει μόνο τό 40% καί μάλιστα μέ την πρόθεση να μειώσει περαιτέρω τή συμμετοχή του.

Πάντως όλα τά πλοία τής ZIM τελούν υπό εθνική σημαία καί είναι επανδρωμένα μέ Ισραηλινά πληρώματα. Η ZIM καταλέγεται σήμερα μεταξύ των δέκα μεγαλύτερων μεταφορέων κοντέινερς καί λειτουργεί χωρίς κρατική επιχορήγηση ή άλλη προνομιακή μεταχείριση. Στο ναυπηγικό πρόγραμμά της περιλαμβάνεται ή παραγγελία επτά πλοίων - κοντέινερ των 2.700 TEU.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Δύναμη: 2.338 πλοία 3.807.103 τον. γκρός 6.185.027 τον. d.w.

Συνέχισε την πτωτική τάση ή κατιούσα καμπύλη τής Ισπανικής ναυτιλίας, υποβιβασθείσα περαιτέρω στην 28η θέση τής παγκόσμιας κλίμακας. Στίς αρχές του απελθόντος έτους ο ποντοπόρος Ισπανικός στόλος υπολογιζόταν μέ 440 πλοία 3.196.000 τον. γκρός, απωλέσας πλέον του ήμίσεος τής δυνάμεώς του στη διάρκεια τής τελευταίας επταετίας.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο σημερινός στόλος τής χώρας συγκροτείται ως ακολούθως: 51 πετρελαιοφόρα 1.458.297 τον. γκρός, 25 διάφορα άλλα τάνκερς 121.581 τον., 10 ύγραριοφόρα 55.522 τον, 34 O/O 850.000 τον., 17 ψυγεία 32.332 τον., 22 ειδικευμένα φορτηγά 49.960 τον., 19 κοντέινερς 76.400 τον., 47 ρό-ρό 98.252 τον., 19 γενικού φορτίου 271.000 τον. καί 46 επιβατηγά - όχηματαγωγά 114.171 τον.

Χαρακτηριστικό τής Ισπανικής ναυτιλίας είναι ή μεγάλη κατασπορά τής Ιδιοκτησίας των πλοίων, δεδομένου ότι εκ των 78 μελών τής Ένώσεως Έφο-

πλιστών οι περισσότεροι διαθέτουν ένα μόνο πλοίο. Για τό λόγο αυτό ή Γεν. Διεύθυνση Έμπορικής Ναυτιλίας ευνοεί τή δημιουργία συγχωνεύσεων καί συνεργασιών καί μέ την προοπτική αυτή έχει προσαρμόσει τίς οικονομικές ενισχύσεις που προβλέπει τό πρόγραμμα βοήθειας τής ναυτιλίας. Μεσοϋντος του έτους τό Έπουργικό Συμβούλιο ένέκρινε τή συμφωνία του Ισπανικού πετρελαιοκού συγκροτήματος Repsol μέ πετρελαιο γκρούπ του Μεξικού για την εγκατάσταση στο Μεξικό μικτής επιχειρήσεως πετρελαιοκής δραστηριότητας. Τό συγκρότημα Respol που αποτελεί καί τή μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία πετρελαίου τής Ισπανίας έχει αγοράσει την Τράπεζα του Μπιλμπάο, μία από τίς μεγαλύτερες ιδιωτικές τράπεζες τής χώρας, την έφοπλιστική εταιρία Βισκάγια καί την εταιρία πετρελαιοφόρων πλοίων Petronor.

Στόν ναυπηγικό τομέα ή Ισπανία διατηρεί τή σημαντική θέση της. Διαθέτει μεγάλα καί μικρά ναυπηγεία κρατικά καθώς καί αρκετά ιδιωτικά. Τά κρατικά ναυπηγεία παρουσίασαν τό 1989 ζημίες 25.500 εκατ. πεσετών που τό 1990 μειώθηκαν σε 18.500 εκατ. Τό Έπουργείο Βιομηχανίας επρότεινε την επένδυση 12.700 εκατ. πεσετών για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων μέ αντάλλαγμα τον περιορισμό 2.000 θέσεων απασχολήσεως μέχρι τό 1991. Για τον εκσυγχρονισμό αυτόν είναι σύμφωνα τόσο τά εργατικά συνδικάτα όσο καί τέσσερα από τά μεγάλα Ιδιωτικά ναυπηγεία (Union Naval de Levante, Vulcan, Astilleros del Nervion, Astilleros de Murueta).

Σχετικά μέ τίς ναυπηγικές επιχορηγήσεις, μέγα πρόβλημα έχει δημιουργηθεί μέ την ΕΟΚ, δεδομένου ότι ή Κομισιόν δέν είναι διατεθειμένη να τίς εγκρίνει αν δέν μειωθεί τό προσωπικό των ναυπηγείων κατά 33%.

ΙΤΑΛΙΑ

Δύναμη: 1.616 πλοία 7.991.404 τον. γκρός (11.840.826 τον. d.w.)

Μέ αύξηση 400 περίπου χιλιάδων τόννων, ο Ιταλικός στόλος υπεσκέλισε την Κορέα καί τή Μ. Βρετανία καί ανήλθε κατά δύο βαθμίδες στην παγκόσμια κλίμακα, στην οποία κατέχει τώρα τή 13η θέση.

Αναλυτικότερα ή δύναμή του περιλαμβάνει: 187 πετρελαιοφόρα 2.496.520 τον. γκρός, 92 χημικά καί

άλλα δεξαμενόπλοια 218.283 τον. γκρός, 45 ύγραριοφόρα 219.930 τον. γκρός, 62 O/O καί OBO 2.346.363 τον. γκρός, 29 ψυκτικά καί άλλα εξειδικευμένα φορτηγά 290.801 τον. γκρός, 18 πλοϊα-κοντέινερ 395.502 τον. γκρός, 59 ρό-ρό 463.266 τον. γκρός, 212 φορτηγά ξηρού φορτίου 331.856 τον. γκρός, 154 επιβατηγά - όχηματαγωγά 491.612 τον. γκρός καί 110 επιβατηγά 233.644 τον. γκρός.

Η διμορφία του Ιταλικού στόλου, που συντίθεται από τά πλοία των κρατικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων καί τά πλοία των ανεξάρτητων έφοπλιστών αποτελεί βασικό πρόβλημα τής Ιταλικής ναυτιλίας. Τό γεγονός αυτό υπογραμμίστηκε στην τελευταία σύνοδο τής Ένώσεως των Ανεξαρτήτων Έφοπλιστών (Confitarma) κατά την άποψη τής οποίας λείπει τό νομοθετικό πλαίσιο που θα καθορίζει τούς ρόλους του δημοσίου καί του Ιδιωτικού τομέα. Οι ιδιώτες έφοπλιστές έχουν ν' αντιμετωπίσουν τή δυναμική πολιτική του κρατικού έφοπλισμού ο οποίος καί σήμερα απολαμβάνει ποικίλων επιχορηγήσεων εκμεταλλεύσεως καί διαχειρίσεως. Απαιτείται επομένως να εφαρμοσθεί μία κυβερνητική πολιτική που θα θέτει ίσους κανόνες καί για τίς δύο κατηγορίες, ώστε να αποφευχθεί ο επιζήμιος ανταγωνισμός που έμποδίζει την ανάπτυξη υγιούς ναυτιλιακής οικονομίας.

Στόν δημόσιο τομέα ή Λούδ Τριεστίνον παρέλαβε από τά ναυπηγεία τής Fincantieri τά δύο πλοϊα-κοντέινερ των 1500 EVP, «Nuova Africa» καί «Nuova Europa» τά όποια καί διέθεσε στη γραμμή τής Ν. Αφρικής στο πλαίσιο του κονσόρσιου SAECs.

Στόν Ιδιωτικό τομέα τό συγκρότημα Grimaldi, που περιλαμβάνει έξι εταιρίες καί διαθέτει 14 πλοϊα (10 όχηματαγωγά, δύο άκτοπλοϊκά φορτηγά, ένα μπάλκερ καί ένα επιβατηγό) έχει επενδύσει στην τελευταία τριετία άνω των 350 δισεκ. λιρετών για τή ναυπήγηση των τεσσάρων όχηματαγωγών τής σειράς «Republiques» καί προβλέπει επένδυση άλλων 520 δισεκ. λιρετών στην επόμενη τετραετία για τή ναυπήγηση δύο φορτηγών καί τεσσάρων επιβατηγών στα ναυπηγεία Marina di Carrara.

Στίς αρχές του έτους τελούσαν υπό ναυπήγηση στα έθνικά ναυπηγεία 45 σκάφη άνω των 5.000 τον. γκρός συνολικού τοννάζ 1.200.000 τον. γκρός, μεταξύ των οποίων έννέα επιβατηγά, δύο μικτά, τρία μεταλλευματο-

φόρα, δύο μπάλκερς, 14 δεξαμενό-πλοια, έννέα πλοία-κοντέινερς, δύο πλοία μεταφοράς προϊόντων, τρία πλωτά γεωτρύπανα και μία πλωτή δεξαμενή. Από τα άνωτέρω πλοία 14 κατασκευάζονται στα ναυπηγεία του Viareggio, έννέα στην Άγκόνα και πέντε στα ναυπηγεία της Φινκαντιέρι της Βενετίας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Δύναμη: 1.998 πλοία 6.716.325 τον. γκρός (8.593.815 τον. d.w.)

Όχι μόνο δεν ανακόπηκε κατά τό απελθόν έτος ή περαιτέρω μείωση του βρεταννικού στόλου, αλλά αυξήθηκε σημαντικά μέ την απώλεια ενός περίπου έκατομ. τον. γκρός, περιορίζοντάς τον στο ένα έκτο σχεδόν της δυνάμεως πού κατείχε πρό 15ετίας. Μέ τή δύναμη αυτή ή Μ. Βρεταννία κατήλθε στη 16η θέση της παγκόσμιας κλίμακας, υποσκελισθείσα έφέτος από τήν Ιταλία και τή Σιγκαπούρη.

Κατά κατηγορίες πλοίων, ό στόλος περιλαμβάνει 155 πετρελαιοφόρα 2.350.033 τον. γκρός, 23 μικτά και χημικά δεξαμενόπλοια 357.000 τον. γκρός, έπτά ύγραεριοφόρα 130.901 τον. γκρός, 36 O/O και OBO 749.269 τον. γκρός, 17 πλοία - ψυγεία 122.671 τον. γκρός, 24 ειδικευμένα φορτηγά 97.858 τον. γκρός, 40 πλοία - κοντέινερ 1.315.632 τον. γκρός, 25 ρό-ρό 103.881 τον. γκρός, 221 συμβατικά φορτηγά 195.452 τον. γκρός, 98 έπιβατηγά - όχηματα-γωγά 435.226 τον. γκρός και 33 έπιβατηγά 231.461 τον. γκρός. Έκτός αυτών διαθέτει 110 φορτηγίδες ύγρων και στερεών φορτίων, 437 άλιευτικά σκάφη, 154 άνεφοδιαστικά πλωτών έξεδρών και 609 διάφορα σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας.

Από τόν άνωτέρω στόλο, 110 πλοία 1.824.532 τον. γκρός είναι έγγεγραμμένα στο νηολόγιο της Isle of Man και άλλα 22 σκάφη στα Channel Islands.

Σύμφωνα μέ μία πρόσφατη έκθεση πού συνέταξε ομάδα εργασίας από τήν Ένωση Έφοπλιστών σέ συνεργασία μέ πέντε άρμόδια Έπουργεία (Μεταφορών, Έμπορίου - Βιομηχανίας, Έθνικής Άμυνας, Έξωτερικών, Οικονομικών) τό βασικό χαρακτηριστικό της βρεταννικής ναυτιλίας είναι ή μείωση του στόλου και ή στροφή πρós ξένες σημαίες, λόγω του ανταγωνισμού πού άσκεϊται στη βρεταννική σημαία από τά πλοία μέ χαμηλόμισθα πληρώματα, μέ

φορολογικές άπαλλαγές και έπιφύλαξη φορτίων. Παρόλα αυτά ή έκθεση διαπιστώνει ότι ή βρεταννική ναυτιλία είναι εύέλικτη, κατάλληλη και σέ εύνοϊκή θέση γιά νά έπωφεληθεϊ από τήν παγκόσμια ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών, έφόσον όμως έπιλυθούν τά κύρια προβλήματα πού τήν άπασχολούν (νηολόγηση χρονοναυλωμένων γυμνών πλοίων, άπλούστευση κανονισμών νηολογήσεως πλοίων βρεταννικής πλοιοκτησίας, βελτίωση της ναυτικής εκπαιδεύσεως και άπελευθέρωση καμποτάζ).

Η έκθεση δεν άσχολήθηκε μέ τό θέμα της οικονομικής βοήθειας πρós τόν έφοπλισμό. Θεωρείται πάντως έπιβεβλημένη ή μερική έστω έναρμόνιση του φορολογικού καθεστώτος πρós τό καθεστώς των ξένων ανταγωνιστών (ναυπηγικές έπιχορηγήσεις, δανειακές παροχές κλπ.). Σημειωτέον ότι ό βρεταννικός έφοπλισμός δεν είναι κυρίως υπέρ των έπιχορηγήσεων, αλλά υπέρ άλλης μορφής οικονομικών εύκολιών πού συμβάλουν στην ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας των βρεταννικών πλοίων σέ διεθνές επίπεδο.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δύναμη: 2.557 πλοία 23.429.000 τον. γκρός (41.206.815 τον. d.w.)

Μέ προσαύξηση κατά έπτά και πλέον έκατομ. τόννων έντός του έτους και μέ συνολική δύναμη 23,5 έκατομ. τον. γκρός, ή Νορβηγία συνέχισε τήν από τριετίας ανάκαμψη και έκτινάχθηκε φέτος από τήν 9η στην 5η θέση της παγκόσμιας κλίμακας, υποσκελίζοντας τήν Ελλάδα, τίς ΗΠΑ, τήν Κίνα και τήν Κύπρο. Άν μάλιστα συνυπολογισθούν και τά άλλα 10 έκατομ. τον. d.w. πού έλέγχονται από νορβηγικά συμφέροντα και τελούν υπό διάφορες ξένες σημαίες, διεκδικεί τήν πρώτη θέση μετά τίς παραδοσιακές σημαίες εύκολίας της Λιβερίας και του Παναμά.

Πρέπει πάντως νά σημειωθεί ότι στην άνωτέρω δύναμη περιλαμβάνονται τόσο τά 1.694 μικρά σχετικώς σκάφη του κανονικού νηολογίου της χώρας πού άπαρτίζουν συνολικό τοννάζ 1.483.884 τον. γκρός, όσο και τά 831 μεγάλα πλοία του Διεθνούς Νορβηγικού Νηολογίου (NIS) συνολικού τοννάζ 21.445.116 τον. γκρός, από τους όποιους όμως περίπου δύο έκατ. τον. γκρός ανήκουν σέ ξένες εταιρίες πού προτίμησαν τήν έγγραφή των πλοίων τους στο NIS.

Κατά κατηγορίες πλοίων ό νορβηγικός στόλος περιλαμβάνει: 176 πετρελαιοφόρα 9.954.520 τον. γκρός, 126 χημικά και μικτά 1.690.703 τον. γκρός, 66 ύγραεριοφόρα 1.307.842 τον. γκρός, 36 OBO 1.802.535 τον. γκρός, 209 O/O 5.480.014 τον. γκρός, 28 ψυγεία 195.537 τον. γκρός, 85 ειδικευμένα φορτηγά 599.179 τον. γκρός, όκτώ κοντέινερ 139.957 τον. γκρός, 36 ρό-ρό 291.205 τον. γκρός, 505 γενικού φορτίου 623.703 τον. γκρός, 286 έπιβατικά - όχηματαγωγά 357.363 τον. γκρός, 103 καθαρώς έπιβατηγά 244.343 τον. γκρός.

Τό έγγατικό δυναμικό της ναυτιλίας υπολογίζεται γύρω στις 57.000 άτομα, (20.000 Νορβηγοί). Στα έν ένεργεία πλοία ύπηρετούν 30.000 ναυτικοί, από τους όποιους 13.500 Νορβηγοί και 16.500 ξένοι διαφόρων έθνικοτήτων. Στη δύναμη αυτή πρέπει νά προστεθεϊ και ένας μεγάλος αριθμός προσώπων πού εργάζονται στη ναυπηγοβιομηχανία και σέ διάφορα παραναυτιλιακά επαγγέλματα.

Ός πρós τίς νέες κατασκευές αναφέρεται ότι οι νορβηγικές παραγγελίες άνέρχονται σέ 160 μονάδες, έννέα περίπου έκατομ. τον. d.w. πού αντιπροσωπεύουν τό 15% του παγκόσμιου υπό ναυπήγηση τοννάζ. Περίπου τά δύο τρίτα των παραγγελιών αναφέρονται σέ δεξαμενόπλοια συνολικής άξίας άνω των 40 δισεκ. κορωνών.

Ός πρós τά ναυπηγεία εκτελέσεως των άνωτέρω παραγγελιών, προηγείται ή Ν. Κορέα και ακολουθούν ή Ιαπωνία, ή Νορβηγία και ή Γιουγκοσλαβία.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Δύναμη: 7.383 πλοία 26.737.418 τον. γκρός (29.359.624 τον. d.w.)

Τέταρτη στη παγκόσμια κλίμακα ή Σοβιετική ναυτιλία παρουσίασε αύξηση κατά 884.000 τόννους στη διάρκεια του άπερχόμενου έτους. Ό στόλος της περιλαμβάνει 474 δεξαμενόπλοια, 20 ύγραεριοφόρα και χημικά, 242 O/O και OBO, 336 πλοία-ψυγεία, 209 ειδικών φορτίων, 62 πλοία - κοντέινερ, 127 ρό-ρό, 1.313 γενικού φορτίου, 275 έπιβατηγά, μικτά 3.157 άλιευτικά και 1.167 διάφορα σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας.

Παρά τή δύναμη αυτή, τά δραματικά γεγονότα πού βρίσκονται σέ εξέλιξη οδηγούν και τή ναυτιλία «πρós άγγώστα

νερά». Η ιδιωτικοποίηση, ή αποκέντρωση και η οικονομία της αγοράς που αποτελούν κύρια θέματα της σοβιετικής οικονομίας είναι βέβαιο ότι θα έχουν σοβαρές συνέπειες και για το μέλλον της εμπορικής ναυτιλίας, για τις 17 έφοπλιστικές εταιρίες της, για τους λιμένες, τα ναυπηγεία και τις συναφείς επιχειρήσεις και για τις 450.000 του προσωπικού που απασχολούν.

Η αλλοτινή παντοδυναμία της Κεντρικής Ναυτιλιακής Υπηρεσίας (Marflot) έχει σοβαρά αποδυναμωθεί χάρη στην περεστρόικα που έδωσε έμφαση στις τοπικές οργανώσεις των δημοκρατιών. Η ανάμιξη της στα καθημερινά ζητήματα των εταιριών έχει περιορισθεί στο ελάχιστο και το πενταετές ναυτιλιακό πρόγραμμα που δριζε έπακριβως πόσα πλοία θα ναυπηγηθούν, σε ποιο μέρος και από ποια εταιρία, έχει εγκαταλειφθεί. Στην ουσία δηλαδή έχει αρχίσει να σκιαγραφείται η αντικατάσταση της Marflot από τις 15 τοπικές Υπηρεσίες που είναι εγκατεστημένες στις πρωτεύουσες των αντίστοιχων δημοκρατιών αλλά και από την «Ένωση Σοβιετικών Έφοπλιστών» ή οποία αναλαμβάνοντας ορισμένες από τις υπηρεσίες της Marflot μπορεί να προωθήσει τη συνεργασία των εταιριών με βάση τη διαίρεση στους τρεις μεγάλους γεωγραφικούς τομείς του Βορρά, του Νότου και της Άπω Ανατολής, αλλά και την περαιτέρω ιδιωτικοποίηση των εταιριών με τη δημιουργία συγκροτημάτων αποτελούμενων από τους εργαζόμενους, τους τοπικούς οργανισμούς και τις υπηρεσίες εξωτερικού εμπορίου. Το επόμενο βήμα θα είναι να αναπτυχθεί ουσιαστικός ανταγωνισμός με παράλληλη ανεξαρτοποίηση των λιμένων και των ναυπηγείων.

Πρός το παρόν πάντως τα μεγάλα έρωτήματα της εμπορικής ναυτιλίας της, που θα αξιώσουν άμεση απάντηση είναι τα ακόλουθα:

α) Τί θα κάνουν οι Κοινότητες της Άρκτικής και Βορειοανατολικής χώρας όταν καταργηθεί ο κρατικός σχεδιασμός που καθόριζε τις ποσότητες των προς μεταφορά φορτίων από και προς

τις περιοχές αυτές;

β) Τί θα απογίνουν τα άπληχαιωμένα και μη αποδοτικά ναυπηγεία και επiskeυαστικά κέντρα: Θα αφεθούν να χρεωκοπήσουν;

γ) Τί θα γίνουν οι εταιρίες άκτοπλοίας και εσωτερικού εμπορίου τις οποίες χρηματοδοτούσαν οι εταιρίες του διεθνούς εμπορίου που κέρδιζαν τα μέγιστα ποσά του σκληρού συναλλάγματος;

δ) Τί θα γίνει το προσωπικό των έφοπλιστικών εταιριών, του οποίου μέγα μέρος των αναγκών κάλυπτε το Κράτος (κατοικία, περίθαλψη, εκπαίδευση); Αν οι παροχές αυτές λείψουν ποιος θα τις αντικαταστήσει;

Άσχετα από τις εσωτερικές λύσεις που θα δοθούν στα προβλήματα αυτά, θεωρείται βέβαιο από μία γενικότερη άποψη, ότι η μεταξύ ΗΠΑ και ΕΣΣΔ υπογραφή πενταετούς ναυτιλιακής συμφωνίας και κατ' ακολουθία η ανάμιξη της Sea - Land στις σοβιετικές μεταφορικές ανάγκες αποτελεί τό προοίμιο μιας ευρύτερης ευρωπαϊκής συνεργασίας, δεδομένου ότι πάνω απ' όλα στην περίοδο αυτή η σοβιετική ναυτιλία θα χρειασθεί κυρίως δυο πράγματα: Πείρα και χρήματα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δύναμη: 679 πλοία 2.774.808 τον. γκρός (2.942.270 τον. d.w.)

Ο άνωτέρω στόλος αναλύεται ως ακολούθως: 52 πετρελαιοφόρα 402.426 τον. γκρός, 32 χημικά και μικτά δεξαμενόπλοια 226.982 τον. γκρός, 8 κτώ μπάλκ κάρριερ 161.493 τον. γκρός, 22 ειδικευμένα φορτηγά 495.967 τον. γκρός, τρία κοντέϊνερ 87.884 τον. γκρός, 41 ρό-ρό 344.302 τον. γκρός, 121 συμβατικά φορτηγά 101.199 τον. γκρός, 142 επιβατηγά και όχηματαγωγά 625.351 τον. γκρός. Τα λοιπά είναι αλιευτικά και σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας.

Ανέκοψε ο Σουηδικός στόλος τη συνεχή συρρίκνωσή του και αύξήθηκε φέτος κατά 600.000 τόννους. Στη διάρ-

κεια του έτους κυριάρχησαν δύο ναυτιλιακά γεγονότα. Πρώτο ή εκ μέρους Σουηδικών εταιριών απόκτηση της πλειοψηφίας των μετοχών της εταιρίας Masa που ανέλαβε τό χρεωκοπημένο Φινλανδικό συγκρότημα της Βαρτσάλα. Καί δεύτερο ή ανάληψη της Sea Container εκ μέρους της Stena Line ή οποία και απέκτησε διεθνείς διαστάσεις.

Μολονότι τό σουηδικό νηολόγιο δέν παρουσίασε καμμία θεαματική αύξηση, ή εικόνα της αισιοδοξίας που κρατεί στους σουηδικούς ναυτιλιακούς κύκλους δικαιολογείται από τό γεγονός ότι άλλα 10 τουλάχιστον έκατ. τόννων ανήκουν σέ σουηδικά συμφέροντα έστω και αν τελούν σήμερα υπό ξένη σημαία. Παρά τήν κυβερνητική κρίση των αρχών του έτους, τά μέτρα για τή μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως του έθνικού πλοίου συνέβαλαν στην άνακοπή των άρνητικών τάσεων και τήν άνάρρωση του στόλου.

Από τις μεγάλες έφοπλιστικές εταιρίες της χώρας ή Wallenius - Lines θεωρείται παγκοσμίως μία από τις σπουδαιότερες στή μεταφορά αυτοκινήτων, διαθέτουμε 49 αυτοκινητοφόρα πλοία στις γραμμές Ιαπωνίας - Ευρώπης.

Η εταιρία Uddevalla μέ 15 πλοία έν ενεργεία και πέντε υπό ναυπήγηση καταλέγεται στις μεγάλες εταιρίες πλοίων OBO. Η εταιρία Johnson είναι μητρική ναυτιλιακού συγκροτήματος που δραστηριοποιείται στις τακτικές γραμμές, στα επιβατηγά, τά όχηματοφόρα και σέ λιμενικές επιχειρήσεις. Σ' αυτήν ανήκουν οι εταιρίες Rederei Svea, Silja Line και Effjohn. Τέλος ή εταιρία Nordstrom - Thulin που είναι ή αρχαιότερη σουηδική έφοπλιστική εταιρία εκμεταλλεύεται κυρίως πετρελαιοφόρα, ένώ πρόσφατα επεξέτεινε τή δράση της και στα φέρυ-μπώτ μέ τή γραμμή Στοκχόλμης - Ταλίν (Έσθονία).

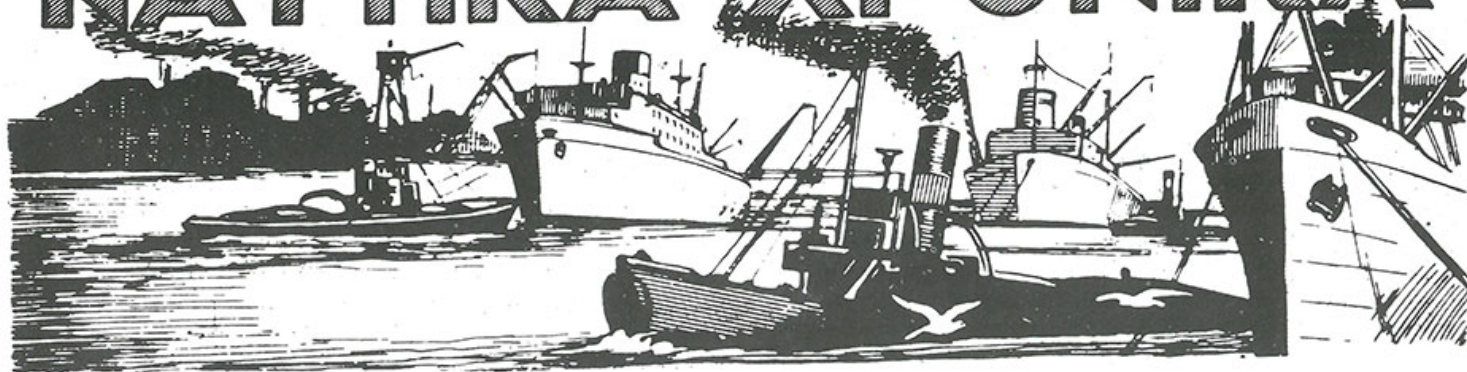
Ιδιαίτερα σημαντική λογίζεται ή ναυπηγική δραστηριότητα του σουηδικού έφοπλισμού, ό οποίος συμμετείχε στό μισό τουλάχιστον των 12 έκατομ. τόννων που παραγγέλθηκαν ή ναυπηγήθηκαν από Σκανδιναβικές εταιρίες στα τελευταία χρόνια της λήγουσας δεκαετίας.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



NAT: 'Από μηδενική βάση

«Αν δεν αρχίσουν να εισφέρουν όλα τα πλοία — με Έλληνική και ξένες σημαίες — και αν δεν λειτουργήσει με τις συνθήκες που επιτρέπει η τεχνολογία και επιβάλλουν οι καιροί και μεριμνώντας μόνον για τους ναυτικούς μας τό NAT θα είναι αδύνατο να σταθεί στα πόδια του όχι στα 15 -20 χρόνια που υπολογίζει ο Πρόεδρος του κ. Τιμαγένης αλλά ούτε στον αιώνα τόν άπαντα.

Η διαπίστωση αυτή που δεν είναι αυθαίρετη δείχνει και τόν δρόμο που πρέπει να ακολουθήσει αν θέλει να προσφέρει κάτι στο Ταμείο, στους ναυτικούς μας και στη Ναυτιλία:

Πρώτιστος και μοναδικός στόχος πρέπει να είναι η είσπραξη εισφορών από όλα τα πλοία και η λειτουργία του Ταμείου επί έντελώς νέας βάσεως — τό μόνο που μπορεί και πρέπει να μείνει ανέπαφο είναι τό όνομά του: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, όλα τα άλλα πρέπει να αλλάξουν, δηλαδή όλα πρέπει να ξεκινήσουν από μηδενική βάση γιατί αλλιώς θα έχουμε πάλι «μία από τα ίδια», δεν θα ήταν δέ καθόλου άσχημο — μάλλον κάτι τέτοιο επιβάλλεται — να αναζητηθεί τό πρότυπο μιας σύγχρονης ασφαλιστικής επιχειρήσεως.

Ο κ. Τιμαγένης μιλώντας σε συνέντευξη τύπου είπε ότι τό οργανωτικό έλλειμμα του NAT για τό 1991 ανέρχεται σε 66 δίσ δραχμών από τά όποια 30 δίσ θα καλυφθούν από τόν κρατικό προϋπολογισμό και 5 - 6 δίσ υπολογίζεται ότι θα εξασφαλισθούν από τά διάφορα τέλη και δικαιώματα που καθιερώθηκαν νομοθετικώς τό 1990. Άρα, μένουν άκάλυπτα 30 δίσ και θεωρητικά αυτό σημαίνει ότι οι ναυτικοί μας δεν θα μπορούν να παίρνουν τή σύνταξή τους μετά τό πρώτο εξάμηνο — θεωρητικά, επαναλαμβάνουμε, γιατί και τό έλλειμμα αυτό θα καλυφθεί από τό Κράτος.

Στήν ίδια συνέντευξη ο κ. Τιμαγένης ξεκαθάρισε και κάτι που έπρεπε να ξεκαθαρισθεί με σαφήνεια. «Δέν εκλεψε κανείς λεφτά από τά NAT», εκτός από

τό ίδιο τό Κράτος, προσθέτομε έμεις, τό όποιο όχι μόνον κατασπατάλησε τά πολύτιμα χρήματα τών ναυτικών μας και μάλιστα πάρα πολλές φορές είτε για να άσκήσει κοινωνική πολιτική είτε για να καλύψει έθνικές ανάγκες αλλά και με ένέργειες ή παραλείψεις δέν επέτρεψε να χρησιμοποιηθούν σε κατάλληλες επενδύσεις που θα καθιστούσαν τό Ταμείο άλώβητο, άνεξάρτητα από τήν πορεία τής Ναυτιλίας.

Διέλυσε άκόμη μία σπερμολογία ο κ. Τιμαγένης — είπε συγκεκριμένα ότι δέν υπάρχει σοβαρή διαρροή εισφορών στο NAT και ανέφερε ότι τά έφοπλιστικά χρέη τών τελευταίων είκοσι έτών άνέρχονται σε τέσσερα δίσ δραχμών περίπου, που και αυτά δέν θα υπήρχαν, προσθέτομε έμεις, αν τό Κράτος είχε εξασφαλίσει στο NAT τή λειτουργία και τή διοίκηση που άξιζε τό Ταμείο τών ναυτικών μας. Επίσης μίλησε για τό χάος που επικρατεί στο NAT (διοικητικό, οργανωτικό και λειτουργικό) και προς τιμή του επιβεβαίωσε εκείνο που υπογραμμίζουν χρόνια τώρα οι στήλες αυτές, ότι τό NAT, δηλαδή, έχει καταντήσει άρνητικό στοιχείο τής ελληνικής σημαίας, όπερ μεθερμηνευόμενο σημαίνει ότι διώχνει — άντί να προσελκύσει — τά πλοία.

Δέν συζητούμε καθόλου τήν αντίληψη που διατύπωσε ο κ. Τιμαγένης περί έλλειμματικού ασφαλίστρου, γιατί άπλούστατα οι αναλογιστικές μελέτες τών υπηρεσιών του Ταμείου που λένε ότι ή μέση συνολική σύνταξη δέν έχει καμμία σχέση με τή μηδενική βάση από τήν όποία πρέπει να ξεκινήσουμε και γιατί σημαίνει ότι οι ναυτικοί μας πρέπει να εξακολουθήσουν να πληρώνουν έπ' άπειρον τήν άβελτηρία του Κράτους και τήν κοινωνική πολιτική που άσκησε σε βάρος τους.

«Μία από τά ίδια» έξ άλλου, άποτελεί και ή αντίληψη του κ. Τιμαγένη ότι ή Έστία Ναυτικών όφείλει να παραχωρήσει στο NAT τόν χώρο του κτιρίου του Ταμείου Κατωτέρων Πληρωμάτων επί τής

όδου Όμηρίδου Σκυλίτση, στόν όποιο στεγαζόταν τό σουπερ μάρκετ τής Έστίας για να χρησιμοποιηθεί για τήν αποθήκευση τών αρχείων του NAT. Η έπιμονή του κ. Τιμαγένη για τή χρησιμοποίηση του συγκεκριμένου χώρου, τή στιγμή που τό NAT διαθέτει τό ιδιόκτητο κτίριο τής διασταυρώσεως τών δόων Τσαμαδού και Ύψηλάντου, όπου στεγαζόταν ο Οίκος Ναύτου, τό όποιο σημειωτέον είναι κενό και προσφέρεται για τή συγκεκριμένη χρήση, σημαίνει ότι θέλει να κερδίσει κάτι για τό Ταμείο, γιατί βεβαίως τό NAT δέν θα καταβάλει στο Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. — αν τελικώς καταβάλλει — μίσθωμα άνάλογο με τήν μισθωτική άξία τής περιοχής — ίσως ο κ. Τιμαγένης να έχει πληροφορηθεί τήν άνάλογη τακτική που εφαρμόζαν επί πολλά χρόνια οι λιμενικοί σε βάρος τών Ταμείων Προνοίας αλλά και του ίδιου του NAT για να ώφελησουν τό Δημόσιο: Τά μισθώματα που καταβάλλονταν ήταν πάντοτε πολύ κατώτερα από τήν μισθωτική άξία κάθε περιοχής και θέλησε — κάνοντας λάθος — να τούς μμηθεί.

ΕΠΙΔΙΩΚΟΥΝ ΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΣΟΥΝ ΑΝΑΞΙΟΠΙΣΤΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ;

Τό έρώτημα προκύπτει από τά τερτίπια που αρραδιάζουν όρισμένο στο Υπουργείο γύρω από τήν ύπόθεση του πλοίου «La Palma»: Ένώ στήν αρχή, όταν έπισημάνθηκε από τίς στήλες αυτές ή όμολογημένη από τούς ίδιους τούς ύπευθύνους κομπίνα που έχει στηθεί γύρω από τό συγκεκριμένο πλοίο, αυτοί οι «όρισμένοι» του YEN έλεγαν — και μάλιστα αυτά που έλεγαν τά έβαλαν και στο στόμα του Υπουργού και τόν εξέθεσαν — ότι τάχα δέν μπορούν να παρέμβουν έπειδή υπάρχουν δικαστικές έκκρεμότητες μεταξύ τών εταίρων του πλοίου. Τώρα, σύμφωνα με πληροφορίες μας, λένε ότι δέν έκαναν εκείνα που έπρεπε να κάνουν γιατί δέν υπήρξε καμμία διαμαρτυρία από πλοιοκτήτες κρουαζιερόπλοίων ή και από τήν οικεία πλοιοκτητική Ένωση για τή δυνατότητα που παρεσχέθη

μέ κομπίνα στο πλοίο αυτό να παραλαμβάνει επιβάτες και από Έλληνικά λιμάνια. Καί, καλού - κακού, ίσως γιατί κατάλαβαν ότι την υπόθεση αυτή δεν θα την περάσουν χωρίς να βρέξουν τα πόδια τους, έπεμψαν τό δλο ζήτημα στον νομικό σύμβουλο του YEN. Για να γνωμοδοτήσει τί: "Ότι δέν υπάρχει κομπίνα τή στιγμή πού αυτή επιβεβαιώνεται μέ δικαστική απόφαση πού έχει έκδοθεί έπειτα από προσφυγή τών ενδιαφερομένων (καί όχι, βεβαίως, έπειτα από προσφυγή τών «Ναυτικών Χρονικών»);).

Θά περιμένουμε να δούμε αυτήν τήν γνωμοδότηση, εάν φυσικά υπάρξει. Προς τό παρόν επαναλαμβάνουμε ότι ή έν λόγω δικαστική απόφαση δέχεται ότι τό πλοίο «La Palma» ανήκει στην κυπριακή εταιρία «Ιντερκροϋίζ» καί όχι στην ελληνική ναυτική εταιρία «Ναυτοκρουαζιέρες», όπως λένε ένα σωρό χαρτιά, μεταξύ τών όποιων περιλαμβάνονται καί υπεύθυνες δηλώσεις του οικείου νόμου, πού έχουν υπογράψει οι υπεύθυνοι του πλοίου. Καί θά συστήσουμε σ' αυτούς τους «όρισμένους» να σταματήσουν να πυροβολούν — μέ τίς ενέργειες καί τίς παραλείψεις τους — τήν αξιοπιστία του Ύπουργείου.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΕΙΤΑΙ Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΝΕ

Τήν 1 'Απριλίου (δέν είναι πρωταπριλιάτικο άστέρο) θά άρχίσει τά δρομολόγιά του τό πρώτο από τά δύο καταμαράν τής Πειραιϊκής ΑΝΕ ή όποία άποφάσισε τήν αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 456.000.000 δραχμές μέ τήν έκδοση 45.600 νέων μετοχών. Ταυτόχρονα ή Πειραιϊκή ΑΝΕ όργανώνεται καί άνακοίνω-

σε ότι προτίθεται να άναθέσει σε τρίτους όρισμένες εργασίες πού σχετίζονται μέ τήν έκμετάλλευση τών δύο πλοίων — τό δεύτερος σκάφος θά δρομολογηθεί, σύμφωνα μέ έκτιμήσεις τής Πειραιϊκής ΑΝΕ, εντός του θέρους.

ΟΛΙΓΩΡΙΑ

Ξανακοιτώντας αυτές τίς ήμέρες τήν περυσινή ειδική έκδοση τών «Ναυτικών Χρονικών» είχαμε μία άμεση γεύση τής όλιγωρίας του Ύπουργείου σε θέματα πού άπασχολούν τή Ναυτιλία καί τούς ναυτικούς μας.

Στό τεϋχος εκείνο, είχαμε θίξει καί τό ζήτημα πού είχε άνακύψει μέ τή στέρηση τής δυνατότητας εξέλιξης τών ναυτικών μας πού έλλείπει έπαρκούς αριθμού πλοίων μέ Έλληνική σημαία άναγκάζονται να εργάζονται σε πλοία μέ ξένες σημαίες πού δέν έχουν σχέση μέ τό ΝΑΤ. Η άφορμή ήταν μία έρώτηση — καταπέλτης πού μάς είχε κάνει φίλος έφοπλιστής κατά τή διάρκεια μιās μακράς συζητήσεως επί τής προτάσεως τών «Ναυτικών Χρονικών» να χρησιμοποιούνται περισσότεροι Έλληνες άξιωματικοί στα πλοία μέ ξένες σημαίες ώστε να εξασφαλισθεί τό άπαιτούμενο στελεχειακό δυναμικό γιά τήν επάνδρωση καί στο μέλλον τών ελληνικών πλοίων μέ Έλληνες άξιωματικούς.

«Γιατί, μάς είχε ρωτήσει, να χρησιμοποιώ έναν στάσιμο Έλληνα άνθυποπλοίαρχο ή ύποπλοίαρχο καί να μην προσλάβω εξέλιξιμους Φιλιππινέζους στη θέση τους;»

Τό έρώτημα έφερε στην επιφάνεια καί ένα άλλο πρόβλημα: Οι άξιωματικοί μας αυτοί άφού πρώτα είχαν στερηθεί τή δυνατό-

τητα — καί τό δικαίωμα — τής εξέλιξης, κινδύνευαν πλέον να χάσουν καί τή δυνατότητα τής δουλειάς.

Έκτοτε τό ζήτημα έτέθη κατ' επανάληψη από τίς στήλες αυτές, ταυτόχρονα δέ υπήρξε καί μία μεγάλη σε έκταση έπιστολογραφία ένδιαφερομένων. Όμως τό Ύπουργείο όχι μόνον δέν προχώρησε τήν έπιβαλλομένη έκ τών πραγμάτων ρύθμιση του θέματος αλλά τήρησε καί μία ένοχη σιωπή πίσω από τήν όποία κρύβονται οι ευθύνες τών ύπευθύνων γιά τήν όλιγωρία πού επιδείχθηκε.

ΤΟ ΝΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΝΟΡ

Παρά τή θεαματική της άνοδο, ή Νορβηγική ναυτιλία δέν έμεινε χωρίς προβλήματα όφειλόμενα στο σύστημα τών δύο νηολογίων, του γνωστού Διεθνούς Νορβηγικού Νηολογίου (ΝΙΣ) καί του κανονικού νηολογίου τής χώρας (ΝΟΡ).

Πρόσφατα ή Ναυτιλιακή Διοίκηση προέβη σε ένέργειες έλέγχου τών πλοίων που είναι νηολογημένα στο ΝΙΣ, οι όποιες φαίνεται ότι προκαλούν κίνδυνο άθρόων πωλήσεων καί διαφυγής προς ξένες σημαίες. Ό κίνδυνος άφορά ειδικότερα τά πλοία πού έχουν ναυπηγηθεί στο πρώτο ήμισυ τής δεκαετίας του 1970. Πράγμα πού σημαίνει ότι τό μεγαλύτερο μέρος του στόλου θά ύποβληθεί σε έκτίμηση πριν εγκαταλείψει τό ΝΙΣ.

Έξάλλου ή Ένωση τών πλοιοκτητών τών σκαφών πού παρέμειναν στο κανονικό νηολόγιο τής χώρας (ΝΟΡ), ή όποία αντιπροσωπεύει 60 ναυτικές εταιρίες καί 450 πλοία, θεωρεί ότι οι κανονισμοί πού έφαρμόζονται στα πλοία τους είναι εις βάρος τους μεροληπτικοί. Για να άποφευχθεί ή έξαφάνιση του άκτοπλοϊκού αυτού στόλου προς όφελος τών ξένων ανταγωνιστών, χρειάζονται βασικές νομοθετικές αλλαγές. Μεταξύ αυτών αναφέρονται ή επέκταση τών φορολογικών εξαιρέσεων γιά τους ναυτικούς, ή μείωση τών κοινωνικών δαπανών πού βαρύνουν τήν πλοιοκτησία καί ή μείωση τής φορολογίας τών καυσίμων.

ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΕΝΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Ύπολογίζεται ότι τό Βελγικό νηολόγιο περνά τίς τελευταίες ήμέρες τής ζωής του, άφού από τής 2 'Ιανουαρίου του νέου έτους οι Βέλγοι έφοπλισταί θά έχουν τήν ευχέρεια να μεταφέρουν όμαδικά τά πλοία τους στο άρτισύστατο νηολόγιο του γειτονικού Λουξεμβούργου.

Πράγματι ή πλειονότητα καί ίσως τό σύνολο του ίδιωτικού έφοπλισμού του Βελγίου θεωρείται βέβαιο ότι θά προσχωρήσει στη σημαία του Μεγάλου Δουκάτου, μεταφέροντας τή δραστηριότητά του σε θυγατρικές εταιρίες εγκατεστημένες στο Λουξεμβούργο, ώστε να μπορούν να έπωφεληθούν τής μείωσης του κόστους έκμεταλεύσεως. Ύπολογίζεται ότι ή μείωση αυτή φθάνει τά 20 έκ. βελγ. φράγκων κατ'

REGIS LOW 
INSURANCE BROKERS

*International
Marine Insurance Specialists*

*Hull and Machinery
Protection and Indemnity
War Risks
Loss of Earnings
Ports and Shipyards Package Policies
Oil and Gas
Charterers Liabilities
General Marine Liabilities*

Regis Low Limited
Regis House
43-46 King William Street
London EC4R 9BD
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171
Telex: 893453
Fax: 071 929 2024

έτος και κατά πλοίο, δηλαδή συνολικά σε 1.200 εκατομ. τό χρόνο, αν λάβουμε υπόψη τη μεταφορά 60 περίπου πλοίων από τό σύνολο των 66 πλοίων (1.823.399 τον. γκρός) που διέθετε στις 31 Δεκεμβρίου ο Ιδιωτικός Βελγικός στόλος.

Τή δυνατότητα αυτή επιδίωξε τη τελευταία διετία ο βελγικός έφοπλισμός και την βλέπει τώρα πραγματοποιούμενη, μετά τη ψήφιση απ τό Κοινοβούλιο του Λουξεμβούργου των νόμων περί Ιδρύσεως νηολογίου και περί κυρώσεως των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων, ώστε να μή μεταβληθεί σε σημαία ευκαιρίας. Σημειώνεται ακόμη ότι οι βελγικές επιχορηγήσεις για τη ναυπήγηση πλοίων σε έθνικά ναυπηγεία θά εξακολουθήσουν να ισχύουν.

Μετά την ομαδική μεταφορά, τό βελγικό νηολόγιο θά παραμείνει μόνο μέ τά πλοία του κρατικού έφοπλισμού, δηλαδή της Διευθύνσεως Θαλασσίων Μεταφορών του Βελγίου, ή όποία είναι δύσκολο νά ακολουθήσει την ίδια όδό, αφού θεωρείται αδύνατο νά εφαρμόσει στα πληρώματά της ένα ξένο κοινωνικό-ασφαλιστικό καθεστώς.

Η ΠΑΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Τίς πρώτες οδηγίες που άφορούν τό νέο σύστημα προστασίας κατά της πυρκαγιάς στα πλοία (IFP) δημοσίευσε ο Βρεταννικός Νηογνώμων και πρόκειται για σύστημα μέ τό όποιο είναι δυνατό νά κερδηθούν άρκετά κρίσιμα λεπτά της ώρας μεταξύ της σημανσεως του συναγεμμού και της έναρξεως της αντιπυρικής μάχης στα έμπορικά πλοία. Προς τό παρόν οι οδηγίες έχουν τη μορφή προσωρινού κανονισμού για τη χρήση και την εγκατάσταση του συστήματος IFP. Τά πλοία που τό υιοθετούν θά σημειώνονται ειδικά στους πίνακες του Λόυδ Ρέτζιστερ. Τό σύστημα προβλέπει ένα κεντρικό σταθμό, εγκατεστημένο στη γέφυρα, από όπου θά λέγγχεται ή άνιχνευση της φωτιάς και ή λειτουργία του αντιπυρικού έξοπλισμού. Από τη στιγμή που θά έπισημανθεί μία φωτιά, άρκεϊ ένας άνθρωπος για νά θέσει σε λειτουργία τό σύστημα και νά έπικοινωνήσει μέ τά άλλα μέλη του πληρώματος μέ τό ράδιο, έπιπλέον του κλασσικού μεγαφώνου. Οι κανονισμοί περιέχουν συστάσεις οι όποιες πρέπει νά ακολουθούνται πιστά ώστε τό σύστημα νά έχει πλήρη άπόδοση. "Όπως δήλωσε ο προϊστάμενος της ναυτικής ύπηρεσίας του Λλόυδς Ρέτζιστερ, οι οδηγίες περιορίζονται προς τό παρόν σε έλάχιστο αριθμό συστάσεων, δεδομένου ότι ή ισχύουσα ταξινόμηση της SOLAS είναι άρκετή. "Όστόσο ή ταχύτητα άποτελεί πρωτοαρχικό παράγοντα στην πάλη κατά της πυρκαγιάς και τά λεπτά της ώρας που θά κερδηθούν μπορεί ν' άποβούν ζωτικής σημασίας.

ΟΙ ΚΙΝΕΖΟΙ ΣΤΗΝ ΜΑΛΤΑ

Οι πρόσφατες συνομιλίες στη Μάλτα μεταξύ του Υπουργού Έπικοινωνιών της Κί-

νας και του Κοινοβουλευτικού Γραμματέα της Μάλτας, ύπευθύνου για τίς Ναυτιλιακές Υποθέσεις, απέδωσαν την πρώτη έγγραφη δέκα κινέζικων πλοίων στο νηολόγιο της Μάλτας. Μεταξύ των πλοίων που άποσύρθηκαν από τό νηολόγιο της Κίνας και του Παναμά περιλαμβάνεται ένα cape size μπάλκ κάρριερ και δύο κοντεϊνερόπλοια.

Κινεζική ναυτιλιακή βοήθεια στον τομέα της τεχνογνωσίας καθώς και οι συμφωνίες μεταξύ των δύο χωρών για την έπισκευή κινέζικων πλοίων σε ναυπηγεία της Μάλτας έχουν έδραιώσει την άπόφαση της Κυβέρνησης της Μάλτας νά αναπτύξει τό νησί σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο που νά παρέχει όλες τίς ύπηρεσίες που συνδέονται μέ την ναυτιλία.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πέντε καλαίσθητα φυλλάδια μέ πλούσια έγχρωμη εικονογράφηση άποτελούν τό περιεκτικό φάκελλο μέ τόν όποιο ο Ο.Λ.Θ. κάνει τη σφαιρική παρουσίαση της εικόνας, της δράσης και της ανάπτυξης του λιμένος Θεσσαλονίκης.

Στό βασικό δωδεκάσέλιδο τεύχος δίνονται στα έλληνικά και άγγλικά τό ιστορικό της πόλης και του λιμανιού, ή σημασία τους στο γεωγραφικό χώρο, οι εγκαταστάσεις, ο έξοπλισμός και ή κίνηση του λιμανιού, ή θέση του ως συγκοινωνιακού κόμβου, ή Έλευθέρα Ζώνη, τό τέρμιναλ των κοντεϊνερ και οι στόχοι για τό έτος 2000. Τό τεύχος συμπληρώνεται μέ τά τρίπτυχα των διαγραμμάτων που παρέχουν τά στοιχεία της τεχνικής ύποδομής του λιμανιού. Έξάλλου τό 16σέλιδο των στατιστικών στοιχείων του 1989 αναλύει τά δεδομένα μέ πλήθος παραστατικών πινάκων που δείχνουν μέ λεπτομέρειες τη κίνηση του λιμανιού σε όλους τους τομείς (έμπορευματική, έπιβατική, ύγρων καυσίμων, ξηρών φορτίων, κοντεϊνερς, κατηγορίες φορτίων, χώρες προελεύσεως και προορισμού, χώρες ΕΟΚ κλπ.). Την παρουσίαση ολοκληρώνει τό δίπτυχο της έπιβατικής κίνησης ή όποία μόλις πρό όλίγων έτών ξεκίνησε από τό μηδέν για νά φθάσει τίς 200.000 έπιβάτες τό 1990 μέ τακτικές γραμμές, φέρυμπωτ, ιπτάμενα και κρουαζιερόπλοια.

Σύγχρονη και άρτια ή ένημέρωση των ένδιαφερομένων και της κοινής γνώμης, έγγράφεται στο ένεργητικό της Διοικήσεως του Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

ΣΤΟ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ

Κατά τίς πρόσφατες άρχαιρεσίες στο Προξενικό Σώμα που ύπηρετεί στην Έλλάδα, για την άνάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου, έξελέγησαν δύο άνθρωποι από τό χώρο της Ναυτιλίας.

Πρόκειται για τους κ.κ. Χρήστο Παπαθεοδώρου, προξένου του Λουξεμβούργου και Κώστα Καλογερόπουλου, προξένου

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Από τη μοίρα των ανθρώπινων έργων, ή πιό παράξενη ίσως είναι ή πολύτροπη τύχη των караβιών. Άλλάζοντας χέρια, όνόματα και προορισμό ή χάνονται μία μέρα λησμονημένα σε κάποιο διαλυτήριο ή έρχονται κάποτε στο προσκήνιο γράφοντας τη μεγάλη ή τη μικρή ιστορία τους.

Μία τέτοια χαρακτηριστική περίπτωση είναι ενός γιώτ που μέ τό όνομα «Ορατίμ» ύπήρξε τό σκάφος άναψυχής του περιώνυμου Γιουγκοσλάβου στρατάρχη Τίτο. Τό 1970 αγοράσθηκε από τη Βρεταννική κυβέρνηση μετονομάσθηκε σε «Teraaka», μετασκευάσθηκε στη Σκωτία και χρησιμοποιήθηκε υπό άγγλική σημαία ως φέρρυ μπωτ ανάμεσα στα βρεταννικά νησιά του συμπλέγματος Τζίλμπερτ και Έλλις του Ειρηνικού Ώκεανού. Τώρα τελευταία τό άγόρασε ένας Άμερικανός πρώην αξιωματικός της Άκτοφυλακής και τό μετέτρεψε σε κρουαζιερόπλοιο βαφτίζοντάς το πομπωδώς «Βασίλισσα της Πολυνησίας». Θά τό δουλέψει υπό Όνδουριανή σημαία σε κρουαζιέρες 3-14 ήμερών στα νησιά Κούκ της Πολυνησίας, μέ βάση και άφετηρία τη Rarotonga που είναι τό κυριώτερο νησί του άρχιπελάγους Κούκ. Οι τιμές θά κυμαίνονται από 250 μέχρι 2.500 δολάρια κατ' άτομο σε δίκλινες καμπίνες, ή δέ πελατεία έλπίζεται νά προέλθει από την Άγγλία, την Άμερική, τη Γερμανία, τη Σουηδία και τόν Καναδά.

Τό πολύπαθο σκάφος έχει μήκος 211 πόδια, χωρητικότητα 977 τον. γκρός, ταχύτητα 15 κόμβων και μπορεί νά μεταφέρει 80 έπιβάτες, έκτός από τό 18μελές πολυεθνικό πλήρωμά του. Έξάλλου διαθέτοντας χώρους κυτών 14.000 κ.π. θά μπορεί άκόμα νά μεταφέρει και γύρω στους 400 τόννους φορτίου.

Θά ήταν δύσκολο όμολογουμένως στον στρατάρχη Ίωσήφ Μπρόζ Τίτο, όταν περιέφερε τό γιώτ του στην Άδριατική, νά φαντασθεί ότι τίς καινούργιες δόξες του θά τίς έδρεπε στα έξωτικά νεοζηλανδικά νησιά της Ραροτόνγκα, της Μανκάγια ή της Τακουτέα. Η Τύχη, έλεγαν οι Άρχαίοι, είναι μία απ' τίς Μοίρες και μάλιστα ή πιό ίσχυρη απ' τίς άδελφές της.

της Μάλτας, οι όποιοι κατέβαλαν αντίστοιχα τίς θέσεις του Προέδρου και Ταμία του Προξενικού Σώματος.

"Όπως είναι γνωστό ο κ. Παπαθεοδώρου είναι ναυπηγός και διατηρεί στην Πειραιά τεχνικό γραφείο και έκπροσωπεί ναυπηγεία και έπισκευαστήρια του έξωτερικού, ενώ ο κ. Καλογερόπουλος έκτός της ιδιότητάς της έκπροσωπήσεως των ναυτιλιακών ύποθέσεων της Μάλτας, διατηρεί και τό δικηγорικό του γραφείο στον Πειραιά.



ASL

**ANANGEL - AMERICAN
SHIPHOLDINGS
LIMITED**

INCORPORATED IN THE CAYMAN ISLANDS

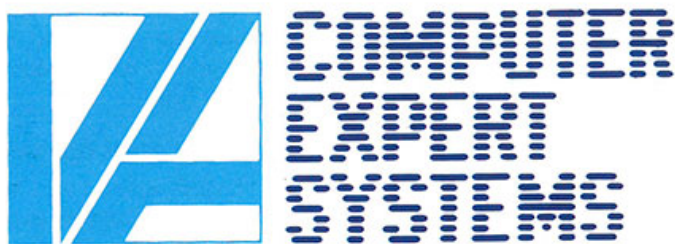
NASDAQ SYMBOL ASIPY

**Managing 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
Tlx: 21 2567 - 21 3037 - 24 1162
Cable Address: Anangelship Piraeus

**London Shipbrokers
AGELEF
SHIPPING Co.
(LONDON) LTD.**

22 Carlisle Place, London SW1P 1JA
Phone: (01) 828 3388
Tlx: 88 67 95 AGELEF G
Telefax: (01) 828 0070



The Most Powerful Software

in shipping

The combination of our 18 years of Shipping Experience and our Computer Science education and expertise, place us in the *Unique Position* to offer Total and Professional solutions in:

Shipmanagement

Shipbroking

Telex Management

SOFTWARE

We offer:

- Pre-Sales Consultancy
- Training & Full Documentation
- Continuous Update and Upgrade through our International Experience.
- Latest Technology (4GL)
- After - Sales Service

Dedication to Quality

Managing Director: Achilles Vardakis

P.O. BOX 80051, 107-109 Filonos Str., GR-185 10 Piraeus, Greece Tel.: (01)4510977, Fax: (01)4511949

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η Ναυσιπλοΐα στον Περσικό Κόλπο

Εν όψει της κρίσεως στον Περσικό Κόλπο, ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης απέστειλε στις 11 Ιανουαρίου το ακόλουθο σήμα στην Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, με τη παράκληση να ενημερωθούν όλες οι εταιρίες διαχειρίστριες ελληνόκτητων πλοίων:

«Προκειμένου το Υπουργείο Ναυτιλίας σχηματίσει εικόνα για την Έλληνική Ναυτιλία που δραστηριοποιείται κατά τη περίοδο αυτή στη περιοχή Κόλπου και σε άλλες εύαισθητες πλησίον περιοχές, παρακαλούμε ειδοποιήσατε μέλη σας, πλοία των οποίων υπό ελληνική ή άλλη σημαία εφύσκονται εντός Κόλπου, καθώς και Κόλπου Άκαμπα και εις περιοχές Νοτιοανατολικής Μεσογείου ή αναμένεται να προσεγγίσουν ή απομακρυνθούν από περιοχές αυτές να ενημερώσουν σχετικά το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Παράκληση σχετική πληροφορία περιλάβει όνομα και σημαία πλοίου, χρόνο και

συγκεκριμένο τόπο περιοχής που εύσκειται ή κατευθύνεται σύμφωνα με ανωτέρω.

Τέλος για κάθε μελλοντική ουσιαστική καταβολή ανωτέρω στοιχείων παρακαλούμε όπως το ΥΕΝ τηρείται ένημερο.

Υπουργός Έμπ. Ναυτιλίας».

Εξάλλου μέσω του ΥΕΝ, διαβιβάστηκε στην ΕΕΕ σήμα της Έλληνικής Πρεσβείας στη Βαγδάτη με την Άγγελία Νο. 7/90 του Ιράκ προς τους ναυτιλλομένους, το πλήρες κείμενο της οποίας αναφέρει τα εξής:

Notice to Mariners No. 7/90.

Following our notice to Mariners No. 5/90 vessels approaching inspection area lat 29 30. ON long 49 10. OE. are instructed to proceed from lat 28 50. 9N long 49 19. OE on a course of 360 (T) to lat 29 28. ON long 49 19. OF then alter to 106 (T) to arrive at inspection area.

Director general

General establishment of Iraqi Ports.

Σεμινάρια στελεχών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων από το ΝΕΕ

Το Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος όπως και κατά το παρελθόν οργανώνει εκπαιδευτικά σεμινάρια για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τα σεμινάρια θα μπορούν να παρακολουθήσουν Πτυχιούχοι Άνωτάτων και Άνωτέρων Σχολών, καθώς επίσης και Απόφοιτοι Λυκείου που εργάζονται στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο.

Τα Σεμινάρια τα οποία θα πραγματοποιηθούν σε δύο ενότητες, ή μία από 15 Ιανουαρίου και θα περιλαμβάνει ύλη για στε-

λέχη νεαρής ηλικίας διάρκειας 300 ωρών, και ή άλλη κατά περίπτωση για εξειδικευμένα στελέχη και επιχειρηματίες του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου, σε κύκλους μαθημάτων διάρκειας 6-10 ωρών.

Παρακαλούνται οι ενδιαφερόμενοι να δηλώσουν συμμετοχή ή και να ζητήσουν περισσότερες πληροφορίες στα γραφεία του ΝΕΕ, Άκτή Μιαούλη 85, 2ος όροφος, τις εργάσιμες ημέρες και ώρες, τηλέφωνο 4118 811 - 12-13, Fax 4180 676, Telex 21 2857 NEE.

Έκπαιδευτικά

• Μέ το υπ' αριθμ. 474 Προεδρικό Διάταγμα, τροποποιείται το από 6 Οκτωβρίου / 29 Νοεμβρίου 1954 Β.Δ. που καθορίζει τα προγράμματα εξεταστέας ύλης κατά τις εξετάσεις για την απόκτηση αποδεικτικών πλοίαρχων, μηχανικών, οικονομικών, φροντιστών, ναυκλήρων, κυβερνητών, μηχανοδηγών, θαλαμηπόλων και μαγείρων. Το τροποποιητικό Π.Δ., δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (Φ. 183Α/27.12.90).

• Υπεγράφη από τον Υπουργό Ναυτι-

λίας, απόφαση με την οποία εγκρίνεται κατά παρέκκλιση των διατάξεων του κανονισμού εκπαίδευσης του Κέντρου Έπιμορφώσεως Στελεχών Ε.Ν. (ΚΕΣΕΝ), ή χορήγηση έμβολιμης εξεταστικής περιόδου κατά το μήνα Ιανουάριο 1991, στους σπουδαστές ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών που έχουν δικαίωμα επανεξέτασης σε όφειλάμενα μαθήματα. Οι ήμερομηνίες των εξετάσεων θα καθορισθούν από το ΚΕΣΕΝ - Μηχανικών.

• Προωθήθηκε προς δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας ή οποία προβλέπει

την αναδρομική αύξηση, από το εκπαιδευτικό έτος 1989-1990, της οικονομικής ή νισχύσεως των μαθητών, για την αντιμετώπιση μέρους των διδάκτρων, των αναγνωρισμένων από το κράτος, ιδιωτικών τεχνικών λυκείων Ε.Ν.

Υπό την κυανόλευκο

Μεταξύ 15 Δεκεμβρίου 1990 και 11 Ιανουαρίου 1991 υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την ήγγραφή στο ήλληικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων πλοίων:

— «Ιρένες Μπλέσινγκ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Iron Capricorn», υπό ήγγλική σημαία, 20.570 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην ήταιρία «Athenian Faith S.A.» (κ. Άναστ. Κάντζος).

— «Άσφαλι Λήντερ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «B.P. Energy» υπό σημαία Μπαχάμας, 18.343 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην ήταιρία «ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Πρόδρ. Τσαντάογλου).

— «Σαλαμίνα», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. SNA 4845, χωρητικότητας 29.900 τόν. γκρός, που ανήκει στην ήταιρία «Salamina Shipping Corporation» (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

— «Άκρόπ, μπάλκερ, πρώην «Interbulk Vision» υπό παναμαϊκή σημαία, 35.911 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην ήταιρία «Alba Corporation» (κ. Νικ. Τριτσιμπίδης).

— «Άργονήσι», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Antares», υπό λιβεριανή σημαία, 19.378 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην ήταιρία «Athenian Beauty S.A.» (κ. Άναστ. Κάντζος).

— «Σάν Νικόλας», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Stainless Spray», υπό ήγγλική σημαία, 6.471 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην ήταιρία «Onda Navigation Inc.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

— «Πελοπόδερ», φορτηγό πρώην «Marco Polo No. 1» 1.599 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην ήταιρία «Pellini Shipping Company S.A.» (κ. Μιχ. Σαρλής).

Αυξάνονται τά οικογενειακά επιδόματα που χορηγεί ή ΕΛΟΕΝ

Αυξάνονται, σύμφωνα με απόφαση που ήλαβε το διοικητικό συμβούλιο του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ), οι συντελεστές των οικογενειακών επιδομάτων που θα χορηγηθούν κατά την διάρκεια του 1991.

Το ποσό που θα χορηγηθεί κατά το τρέχον έτος σε σχέση με το συνολικό ποσό του προηγούμενου έτους είναι αύξημένο κατά 23,60%. Συγκεκριμένα, στη διάρκεια του 1991 από τον Ειδικό Λογαριασμό θα διανεμηθεί ποσό ύψους 1.893.187.500 δραχμών, έναντι 1.531.747.500 δραχμών που διανεμήθηκαν το 1990.

Άναλυτικότερα, καθορίστηκαν τά παρακάτω ποσά:

— Για ένα παιδί από 130 δρχ. σέ 150 δρχ. για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας (ποσοστό αύξησης 15,39%).

— Για δύο παιδιά από 270 δρχ. σέ 330 δρχ. για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας (ποσοστό αύξησης 22,22%).

— Για τρία παιδιά από 420 δρχ. σέ 550 δρχ. για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας, (ποσοστό αύξησης 30,95%).

— Για τέσσερα παιδιά από 580 δρχ. σέ 780 δρχ. για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας (ποσοστό αύξησης 34,49%).

— Για πέντε παιδιά από 930 δρχ. σέ 1.260 δρχ. για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας (ποσοστό 45,48%).

— Για έπτά παιδιά και άνω από 1.200 δρχ. σέ 1.520 δρχ. για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας (ποσοστό αύξησης 35,71%).

Η απόφαση αυτή ή όποια άπεστάλλη στα ύπουργεία Ναυτιλίας και Οικονομικών για έγκριση, έλήφθη από τό Δ.Σ. του ΕΛΟ-ΕΝ, ύπογραμμίζει ό πρόεδρος του οργανισμού κ. Θ. Ζαφείρας, στα πλαίσια της βελτιώσεως των παροχών του οργανισμού προς τούς δικαιούχους ναυτικούς, λαμβανομένου ύπόψη και του δημογραφικού προβλήματος που αντιμετώπιζει ή χώρα.

Τά συμβελημένα

Τόν Οκτώβριο 1990, ύπογράφηκε στό ΝΑΤ μία σύμβαση για τήν ασφάλιση του πληρώματος του έλληνικής ιδιοκτησίας φορτηγού «Νέτγουορκ Σπάρροου» μέ σημαία Μάλτας, 4.788 τον. γκρός που ίσχύει από 12.10.90, του όποιου εκπρόσωπος είναι ό κ. Χάρ. Τσάκος.

Τόν ίδιο μήνα διαγράφηκε από τόν πίνακα συμβελημένων τό φορτηγό «Θάλια», ύπό παναμαϊκή σημαία, 16.873 τον. γκρός, από 3.10.90, λόγω ύψώσεως έλληνικής σημαίας.

• Στίς 31.10.90 τά συμβελημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία άνέρχονταν σέ 175, συνολικής χωρητικότητας 2.774.560 τον. γκρός.

Τιμητικές διακρίσεις σέ πλοίαρχους

Τιμητικές διακρίσεις προς τούς πλοίαρχους που διακρίθηκαν μέ πράξεις άλτρούσμου και στη διάσωση ανθρώπων που κινδύνευαν στη θάλασσα θά άπονέμει ή διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Ε.Ν. μεθαύριο Πέμπτη, 17 Ιανουαρίου, σέ ειδική τελετή στό Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας.

Κατά τήν τελετή θά βραβευθούν επίσης πλοίαρχοι που άρίστευσαν στις έξετάσεις τό 1990 και θά άπονεμηθούν τιμητικές διακρίσεις σέ άτομα που προσέφεραν έξαιρετικές ύπηρεσίες στην πλοιαρχική τάξη και τήν έμπορική ναυτιλία γενικότερα.

Τέλος στην ίδια τελετή θά γίνει και ή κοπή της πίτας της Ένωσης Πλοίαρχων.

Νέα φυλλάδια

Από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του Υπουργείου, εκδόθηκαν τόν περασμένο Νοέμβριο 297 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ίατρική έπανεξέταση των άξιωματικών γέφυρας

Η Έλληνική Έπιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου ζήτησε όπως σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό 11/5 της STCW έπανεξετάζονται Ιατρικά όλοι οι πλοίαρχοι και άξιωματικοί καταστρώματος, που από της άποκτήσεως του αντίστοιχου διπλώματός των έπέρασε μία πενταετία.

Η έπανεξέταση αυτή είναι αναγκαία για νά διαπιστώνεται άν εξακολουθούν νά ανταποκρίνονται προς τίς απαιτήσεις του σχετικού Κανονισμού, προκειμένου νά πιστοποιείται ή έπαγγελματική τους Ικανότητα.

Σημειώνεται ότι τήν ύποχρέωση αυτή έχουν όλοι οι άξιωματικοί που οι χώρες εκδόσεως των διπλωμάτων τους έχουν κυρώσει τή Διεθνή Σύμβαση STCW και τουτο θά έλέγχεται κατά τίς έπιθεωρήσεις των πλοίων των χωρών του Memorandum of Understanding (MOU).

Η ειδική σύμβαση των μεσογειακών

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη κυρώθηκε ή ειδική συλλογική σύμβαση εργασίας για πλόες στον Περσοαραβικό Κόλπο, στον Κόλπο της Άκαμπα και στους λιμένες της Σαουδικής Άραβίας και της Έρυθρης Θάλασσας που άφορά τά πληρώματα των φορτηγών μεσογειακών πλοίων.

Κύρωση συμφωνητικών για τούς θαλαμηπόλους

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη κυρώθηκαν δύο Συμφωνητικά που ύπογράφηκαν στις 10.4.90 και 10.10.90 μεταξύ των Έκπροσώπων της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων και της Πανελληνίας Ένωσης Θαλαμηπόλων Ε.Ν. σύμφωνα μέ τά όποια χορηγείται στους άρχιθαλαμηπόλους των έπιβατηγών μεσογειακών και τουριστικών έπιβατηγών πλοίων, μηνιαίο επίδομα 7.000 δρχ. από 1.5.90.

Τό ποσό αυτό από 29.12.90 έπαυσε νά καταβάλλεται ως επίδομα και ένσωματωθεί στον βασικό μισθό τόν άρχιθαλαμηπόλων.

Όμόφωνη έπανεκλογή σέ Υποεπιτροπή του IMO

Κατά τή διάρκεια των έργων της 26ης Συνόδου της Υποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών του IMO στό Λονδίνο, έπανεξελέγη όμόφωνα άντιπρόεδρος της Υποεπιτροπής για τό 1991 ό πλωτάρχης Λιμενικού Σώματος κ. Φ. Πιταούλης.

Στή σύνοδο αυτή, εξετάσθηκαν μεταξύ άλλων και τά παρακάτω θέματα που άφορούν τό Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Άσφάλειας (G.M.D.S.S.):

- Όδηγίες συντήρησης και έπισκευής των Ραδιοηλεκτρικών συσκευών του πλοίου.
- Άνάπτυξη παράκτιας ύποδομής στο G.M.D.S.S.
- Διασπορά άγγελιών προς ναυτιλλομένους.
- Τεχνικές προδιαγραφές Ραδιοηλεκτρικών συσκευών των πλοίων.
- Οικονομικά θέματα συμμετοχής του IN-MARSAT στις διαδικασίες κινδύνου και άσφάλειας κ.α.

Η μετεξέλιξη των ραδιοτηλεγραφητών

Πρωθείται από τό YEN προς ύπογραφή σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος μέ τό όποίο Ιδρύεται ειδικό τμήμα μετεκπαίδευσης ύποψηφίων ραδιοτηλεγραφητών Α' τάξης, διάρκειας 15 εργασίμων ήμερών ύποχρεωτικής παρακολούθησης, κατά τήν όποία θά τούς παρέχεται οι άπολύτως άπαραίτητες και αναγκαίες έπαγγελματικές γνώσεις προκειμένου νά λαμβάνουν τό δίπλωμα άνθυποπλοίαρχου.

Στό μεταξύ, σύμφωνα, μέ απόφαση που έλήφθη στη διάρκεια συσκέψεως που πραγματοποιήθηκε πρό ήμερών στο ύπουργείο υπό τήν προεδρία του γεν. γραμ-



TROODOS

SHIPPING Co. LTD.

LOUCAS HAJI-IOANNOU HOUSE

DEFTERAS MERARCHIAS No 12 - 18535 PIRAEUS, GREECE

SUPERINTENDENT ENGINEERS

OUR COMPANY INVITES APPLICATIONS FROM UNIVERSITY GRADUATES OR EX-CHIEF ENGINEERS WITH AT LEAST 5 YEARS EXPERIENCE IN SUPERINTENDENCY WORK ON TANKERS, INVOLVING SUBSTANTIAL TRAVEL FOR REPAIRS WORLDWIDE. PLEASE APPLY IN CONFIDENCE WITH FULL CV AND RECENT PHOTOGRAPH TO THE ABOVE MENTIONED ADDRESS
ATTN: PERSONNEL MANAGER, QUOTING REF. 25

ματέα του YEN κ. Φ. Χρηματοπούλου, με ταξύ εκπροσώπων της Ένωσης Έφοπλιστών, της Ένωσης Ραδιοτηλεγραφετών και υπηρεσιακών παραγόντων του YEN, στους ραδιοτηλεγραφητές που θα μετεξελιχθούν σε άνθυποπλοιάρχους, μετά την προβλεπόμενη επιμόρφωση, θα τους ανατίθεται κατά κανόνα ή συντήρηση και ο χειρισμός των συσκευών του νέου συστήματος τηλεπικοινωνιών και ασφαλείας.

Στήν σύσκεψη αποφασίσθηκε επίσης ότι στον υπεύθυνο συντηρήσεως και χειρισμού συστημάτων τηλεπικοινωνιών και ασφαλείας, θα καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή, τό σύνολο της οποίας μαζί με το βασικό μισθό του άνθυποπλοιάρχου - χειριστή, θα υπολείπεται, για λόγους ιεραρχικής τάξεως του βασικού μισθού του υποπλοιάρχου, τον οποίο σήμερα λαμβάνουν οι ραδιοτηλεγραφητές Α' τάξεως.

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες φέρονται πωληθέντα τρία μικρά Γιουγκοσλαβικά φορτηγά «Per-na», «Rotirna» και «Porlat» 2.780 τον. d.w., 1.498 τον. γκρός, ναυπήγησης 1967-68 στη Πολωνία, έναντι συνολικής τιμής περί των 1.4 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του Παναμαϊκού φορτηγού τύπου SD14, «Lake Huron» 15.158 τον. d.w., 8.396 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Iron Capricorn» 35.224 τον. d.w., 20.570 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 4,25 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης είναι οι αγοραστές του μικρού πρόντακτ τάνκερ «Selma» 3.475 τον. d.w., 1.597 τον. γκρός, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Κινεζικά συμφέροντα με πιθανό προορισμό τη διάλυση επωλήθη τό μικτό πλοίο (OBO) «Ocean Regent» 114.058 τον. d.w., 60.790 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπήγησης 1971.

Η δραστηριότητα σε έπισκευές των ναυπηγείων ASRY του Μπαχρέιν

Παρά τη κρίση που πλήττει τη περιοχή του Περσικού Κόλπου, ή ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα ASRY του Μπαχρέιν διατήρησε κατά τό τελευταίο πεντάμηνο Ικανοποιητική δραστηριότητα στον τομέα των έπισκευών.

Σύμφωνα με στοιχεία των εκπροσώπων των ναυπηγείων στην Ελλάδα, Τεχνικού Γραφείου κ. Ν. Μπογδάνου, από τον Αύγουστο 1990 μέχρι σήμερα 10 έλληνόκτητα πλοία εκτέλεσαν τις έπισκευές τους στη μονάδα ASRY του Μπαχρέιν.

Πρόκειται για τρία πλοία «Φλαμίγκο» 21.093 τον. d.w., «Φοϊνίξ» 22.639 τον. d.w., «Τιτάνικ» 22.630 τον. d.w., «Δραστήριος» 85.509 τον. d.w., «Χριστίνα Σ.» 16.036 τον. d.w., «Σημόναρκ» 28.251 τον. d.w., «Σηφάιτερ» 29.903 τον. d.w., «Πάλ Μαρίνος» 22.887 τον.

Η προσφορά του Έφοπλισμού και στον Πνευματικό τομέα



Στιγμιότυπο από την απονομή του Άργυρου Μεταλλίου και του Διπλώματος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου στον Πρόεδρο του Πανεπιστημίου Ν. Υόρκης, Ίω. Μπρεδήμα (στό μέσον). Αριστερά από τον τιμώμενο ο Πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης και δεξιά ο Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος.



Η αντιπροσωπεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών μαζί με καθηγητές και εκπροσώπους του Ώνάσειου Κέντρου Έλληνικών Μελετών.

Οι άναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» γνωρίζουν από προηγούμενο δημοσίευμα τά της συμμετοχής του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου στο διεθνές συνέδριο με θέμα: «Οι Έλληνες και ή Θάλασσα» που έγινε από τό Κέντρο Έλληνικών Μελετών «Άλέξανδρος Ώνάσης» στο Πανεπιστήμιο Νέας Υόρκης με την ευκαιρία του οποίου είχαν αποσταλεί και 15 εκθέματα του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, τά όποια εξέτεθησαν στον ειδικό έκθεσιακό χώρο του έν λόγω Πανεπιστημίου.

Έπανερχόμενα σε όμως, έστω και με καθυστέρηση για τά έπισημάνουμε για μία ακόμη φορά την προσφορά του έλληνικού έφοπλισμού εκτός από τον έπιχειρηματικό χώρο και στον πνευματικό τομέα δημοσιεύοντας την προσφώνηση του Προέδρου του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου κατά την απονομή του Άργυρου Μεταλλίου και του Δι-

πλώματος του Μουσείου στον Πρόεδρο του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης Δρα Ίω. Μπρεδήμα.

Σ' αυτή τη σύντομη αλλά τόσο περιεκτική όμιλία του ο κ. Δρακόπουλος ύπογράμμισε:

«Με μεγάλη συγκίνηση βρίσκομαι σήμερα μεταξύ φίλων και συναδέλφων του ναυτικού κόσμου αλλά και μεταξύ προσωπικοτήτων της Άκαδημαϊκής κοινότητας. Θά ήθελα νά πώ λίγα λόγια με την ευκαιρία αυτή.

Σέ μία εποχή θριάμβων της διανόησης και της τεχνολογίας, με ταυτόχρονη όμως εξειδίκευση και απομόνωση των γνώσεων, παρουσιάζεται έπιτακτική ή ανάγκη μιάς καθολικής έποπτείας των έπιτευγμάτων της ανθρώπινης σκέψης.

Ζούμε καθημερινά συνταρακτικές ανακαλύψεις με καινούργιους όρίζοντες που απλώνονται σε πολλούς, σε ποικίλους το-

μείς των γνώσεων. Αναφέρω ένδεικτικά μόνο την αστροφυσική, την μοριακή βιολογία, τις οικονομικές επιστήμες, τη σύγχρονη φυσιολογία ή τα μαθηματικά. Συνάμα όμως αντιμετωπίζουμε ένα συνεχώς διευρυνόμενο χάσμα, που διασπάει τα πεδία αυτά των γνώσεων. Λείπει σήμερα ή έπιβλητική φυσιογνωμία του αναγεννησιακού δραματιστή με τη φιλοσοφική θεώρηση της επιστήμης, της τέχνης και, πριν απ' όλα, της οικουμενικής υπόστασης του σημερινού ανθρώπου. Άλλα εδώ πρέπει να σταματήσουμε. Αγγίζουμε την μορφή του Ιωάννη Μπρεδήμα.



Ο εξέχων Καθηγητής και Διευθυντής του Κέντρου Έλληνικών Μελετών «Αλέξανδρος Ψνάνης» του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης Σπύρος Βρυώνης.

Έχουμε κοντά μας απόψε τον πολιτικό άνδρα, τον άνδρα της διοίκησης, τον οικονομολόγο, το δάσκαλο, τον ερευνητή, με λίγα λόγια τον έναρκαωτή του πνευματικού ήγέτη που τόσο χρειαζόμαστε στην εποχή μας.

Αναμφισβήτητα έχει αφήσει ο Ιωάννης Μπρεδήμας την σφραγίδα της προσωπικότητάς του σε πολλά πεδία. Σήμερα ως Πρόεδρος του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης — του Ανωτάτου αυτού Έκπαιδευτικού Ιδρύματος, παίζει σημαδιακό ρόλο γιά μās τους Έλληνες δραστηριοποιώντας το Κέντρο Έλληνικών Μελετών «Αλέξανδρος Ψνάνης».

Ιδρύθηκε το Κέντρο αυτό με τη γενναία δωρεά του διασήμου συμπατριώτη μας Άριστοτέλη Ψνάνη — του συμβόλου της ναυτικής μας οικογένειας.

Το Κέντρο Έλληνικών Μελετών «Αλέξανδρος Ψνάνης» θα ερευνήσει τον ελληνικό λόγο, όχι σαν ξεχωριστές ιστορικές ενότητες αλλά σαν μιά αδιάσπαστη εξελικτική πορεία: από τον Όμηρο στον Μιχαήλ Ψελλό, από τον Ψελλό στον Κωνσταντίνο Καβάφη και από τον Καβάφη στο μέλλον.

Μιά τέτοια σύνθεση του λόγου, χρειάζεται ιδιαίτερα τώρα, στη βαθειά κατακερματισμένη γνώση του καιρού μας.

Στόν Δρα Ιωάννη Γιωργάκη - πρόεδρο

και στά μέλη / συνεργάτες του: Γιώργο Ζαμπέλα, Παύλο Ίωαννίδη και Στέλιο Παπαδημητρίου του Ίδρύματος Ψνάνη, στον καθηγητή Σπύρο Βρυώνη και στους συνεργάτες του, εύχομαι καλή τύχη και έπιτυχία στο μνημειώδες τους έργο.

Έκ μέρους του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου του οποίου παράλληλος σκοπός είναι να παρουσιάσει τη ναυτική ιστορία και παράδοση από πανάρχαια χρόνια μέχρι τις μελλοντικές γενιές, απενέμω τό Άργυρό Μετάλλιο και τό Δίπλωμα του Μουσείου μας στον Ιωάννη Μπρεδήμα.

Τιμούμε τό έργο του».

Έμεις θα προσθέσουμε ότι τό Έλληνικό Όνομα και τό Έλληνικό πνεύμα έλαμψε και πάλι αλλά μακριά από την Πατρίδα μας.

Άνοικτή συζήτηση γιά τά καταμαράν

Η δρομολόγηση ταχυπλόων σκαφών νέας τεχνολογίας στις Έλληνικές θάλασσες είναι τό θέμα της άνοικτης συζητήσεως που διοργανώνεται από τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) στις 24 Ιανουαρίου στον Άστέρα Βουλιαγμένης.

Στή συζήτηση θα συμμετάσχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι και έμπλεκόμενοι φορείς όπως έφοπλιστές (Ένωση Άκτοπλόων Έφοπλιστών) εργαζόμενοι (Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία), κυβέρνηση (Ύπουργείο Ναυτιλίας), Έρευνα (Έθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο), καθώς και οι άλλοι άμεσα έπηρεαζόμενοι από την εισαγωγή της νέας τεχνολογίας στην άκτοπλοία.

Στή συζήτηση θα εξετασθούν οι εξής επί μέρους ένότητες:

- Τύποι ταχύπλοων έπιβατηγών σκαφών.
- Χαρακτηριστικές επιδόσεις/ άδυναμίες κάθε τύπου.
- Προβλήματα λειτουργίας — ασφάλεια — κανονισμοί.
- Έπιχειρηματικές παράμετροι χρησιμοποίησης ταχύπλοων σε Έλληνικές περιοχές λειτουργίας — άγονες γραμμές.
- Έλληνική τεχνολογία σχετικά με τά ταχύπλοα έπιβατηγά πλοία.
- Χρηματοδότηση σχεδίασης και κατασκευής.
- Προβλήματα άπασχόλησης ναυτεργατικού δυναμικού.
- Έπιπτώσεις στην ελληνική άκτοπλοία.

Οί στόχοι του Όμίλου CASCO

Νέα τεχνολογία, διαρκής εργαστηριακή έρευνα και νέα υλικά (άσφαλή γιά τον άνθρωπο και φιλικά γιά τό περιβάλλον), είναι ό άξονας πάνω στον οποίο κινείται ο όμιλος CASCO σε συνεργασία με την IMCO Hellas S.A., ή οποία Ιδρύθηκε τό 1976 από τον μηχανικό κ. Θεόδωρο Κασσελάκη, και προωθεί προϊόντα και εξειδικευμένες υπηρεσίες στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας και της βαρείας βιομηχανίας.

Ό όμιλος CASCO

Ό τομέας του διεθνούς έμπορίου γνωρίζει μιά άνάπτυξη, ή όποία τά προσεχή χρόνια,

θα ακολουθήσει ιδιαίτερα άνοδική πορεία και στόχος της CASCO GROUP WORLDWIDE, είναι ή συμμετοχή της στο παγκόσμιο έμπόριο, με ένεργό παρουσία στα μεγάλα διεθνή κέντρα και στη διακίνηση πρώτων ύλων, άγαθών καθώς και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών.

Ό άνθρωπος παράγοντας

Είναι κοινώς άποδεκτό ότι κανένα έργο-στήριο, καμιά μηχανή, καμιά έπιχείρηση δέν μπορεί να λειτουργήσει σωστά όταν δέν υπάρχουν οι κατάλληλοι άνθρωποι και τά στελέχη τεχνοκρατικού επιπέδου.

Οι έπιχειρηματίες έχουν τις ιδέες και την οικονομική ύποδομή. Γνωρίζουν άσφαλώς και τις μεθόδους του σύγχρονου management. Πώς θα προχωρήσουν όμως αν δέν υπάρχει τό κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό;

Ό όμιλος CASCO εκτιμώντας την άνγκη αυτή συμμετέχει ένεργά, δαπανώντας κάθε χρόνο σημαντικά ποσά, στην εκπαίδευση αλλά και μετεκπαίδευση νέων ανθρώπων όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στο έξωτερικό.

Αυτό είτε με τη μορφή χορηγιών σε άνώτερα και άνώτατα εκπαιδευτικά Ιδρύματα, είτε με τη μορφή ύποτροφιών σε άπορους αλλά όπωσδήποτε άριστούς φοιτητές.

Ειδικά στο θέμα αυτό ο Όμιλος CASCO ξεκινά μιά συνεργασία με τό International Centre for Trade, Shipping and Finance του City University Business School του Λονδίνου.

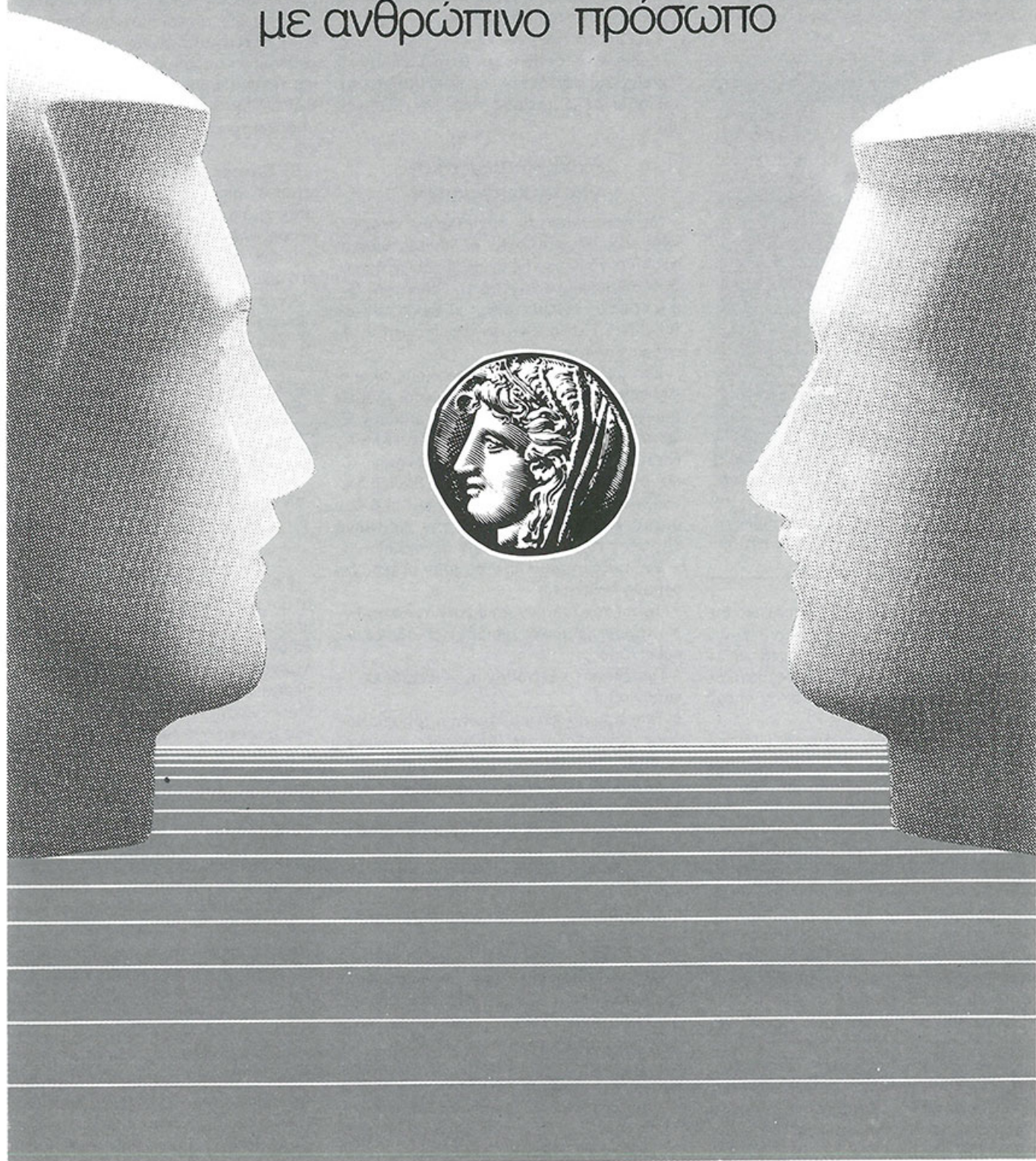
Πειρατικές επιθέσεις σε δύο ελληνικά πλοία

Πειρατική έπίθεση από πλήρωμα άγνωστου ψαράδικου δέχθηκε στις 24 Δεκεμβρίου τό κυπριακό φορτηγό «Νηρέας» ενώ βρισκόταν άγκυροβολημένο στη ράδα του λιμένος Τσιταγκόγκ στο Μπαγκλαντές. Τό περιστατικό άνέφερε στο YEN ή Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων άναμεταβιβάζοντας σχετικό τηλεγράφημα του πλοιάρχου κ. Διαμαντή Μακρινού. Σύμφωνα με τό τηλεγράφημα, 10 περίπου άτομα όπλισμένα με μαχαίρια άναρριχήθηκαν στο σκάφος αλλά έγιναν έγκαίρως αντίληπτά και άπωθήθηκαν από πλήρωμα άφου προξένησαν μόνο μικροζημιές και έκαναν μικροκλοπές χωρίς να σημειωθούν τραυματισμοί.

Έξάλλου πέντε ένοπλοι πειρατές που έπέβαιναν σε ταχύπλοο και βαστούσαν χατζάρες έκαναν στις 9 Ιανουαρίου «ρεσάλτο» στο ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Γουόρντ Ρικάβερ» ενώ περνούσε τά στενά της Σιγκαπούρης με κατεύθυνση την Νότιο Κορέα. Οί πειρατές κράτησαν γιά 20 λεπτά όμήρους τον ύποπλοίαρχο κ. Ν. Σιδεράκη και τον Α' μηχανικό κ. Έμμ. Κρητικό και άπειλώντας ότι θα τους σκοτώσουν έληλάτησαν την καμπίνα του πλοιάρχου. Τό περιστατικό άνέφερε στο ύπουργείο Ναυτιλίας ο πλοίαρχος κ. Θ. Βολικάκης, χωρίς όμως λεπτομέρειες άναφορικά με την λεία των πειρατών. Προστίθεται ότι ή άναρρίχηση των πειρατών στο πλοίο έγινε αντίληπτή από τό πλήρωμα, τό όποιο δέν

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

με ανθρώπινο πρόσωπο



μπόρεσε να αντιδράσει εγκαίρως λόγω της συλλήψεως των δύο αξιωματικών.

Τό σήριαλ

Οι εξελίξεις στο σήριαλ των προστίμων για ρύπανση στο χρονικό διάστημα που πέρασε από την προηγούμενη έκδοση των «Ναυτικών χρονικών» έχουν ως εξής:

- Μέ απόφασης του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη επεβλήθη πρόστιμο πέντε εκ. δρχ. στους υπευθύνους του κυπριακού φορτηγού «Star Delta» για ρύπανση έκτασης 800 τ.μ. περίπου, που προκλήθηκε στις 19.7.90 στη θαλάσσια περιοχή των Έλληνικών Ναυπηγείων, από διαφυγή πετρελαίου λόγω ρηγμάτων από τις δεξαμενές καυσίμων του και πρόστιμο τεσσάρων εκ. δρχ. στον υποπλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Ασπίλος» Δημήτρη Κουντάνη γιατί δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα προστασίας όταν ήταν υπεύθυνος εκφόρτωσης του δεξαμενοπλοίου στις 3.9.1990, με αποτέλεσμα να υπερχειλίσει μία δεξαμενή, να πέσουν στη θάλασσα 20 κυβικά μέτρα άργου πετρελαίου και να προκληθεί έτσι πετρελαιοκηλίδα μεγέθους 20.000 τετραγωνικών μέτρων.

- Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. επεβλήθη στον πλοίαρχο του μικρού φορτηγού «Βασίλης» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής ΒΔ της Κιμώλου με ελαφρά πετρελαιοειδή.
- Πρόστιμο 500.000 δρχ. επεβλήθη στον Όδυσσέα Ήλιου, διαχειριστή του κυπριακού φορτηγού «Odyanna» γιατί δεν βρέθηκαν ούτε δικαιολογήθηκαν με παραστατικά παράδοσης κατάλοιπα πετρελαιοειδών.

Στό μεταξύ, τό Υπουργείο ζήτησε την συνδρομή της Ένωσης Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών πλοίων προκειμένου να περιορισθεί ή ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη ακάθαρτου θαλασσέρματος από τα δεξαμενόπλοια που εκτελούν πλόες έσωτερικού.

Σέ σχετική εγκύκλιό του τό Υπουργείο, αφού επισημαίνει ότι ή προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι υπόθεση όλων ζητεί από την Ε.Ε.Μ.Π., καθώς και από την Π.Ν.Ο. να αναλάβουν τις απαραίτητες πρωτοβουλίες ενημέρωσης των μελών τους, προκειμένου να σταματήσει τό φαινόμενο της απόρριψης στη θάλασσα θαλασσέρματος πρό του κατάπλου των δεξαμενοπλοίων στά λιμάνια φορτώσεως.

Άνασυγκροτήθηκε τό Δ.Σ. του NAT

Μέ απόφαση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλίδη άνασυγκροτήθηκε τό διοικητικό συμβούλιο του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου στο όποιο πρόεδρος παραμένει ό κ. Γρ. Τιμαγένης. Τά άλλα μέλη του νέου Δ.Σ. είναι:

- Ειδικός για άσφαλιστικά θέματα ό κ. Θ. Λεωνίδας.
- Έκπρόσωπος της Τράπεζας Ελλάδος ό κ. Ν. Βασιλόπουλος.
- Έκπρόσωποι των έφοπλιστών ξηρού

φορτίου άνω των 3.000 τον. γκρός οι κ.κ. Μ. Λαζαρίμος και Γ. Πατέρας.

- Έκπρόσωπος των έφοπλιστών πλοίων ξηρού και ύγρου φορτίου μέχρι 3.000 τον. γκρός ό κ. Έμμ. Κουτσούκος.
- Έκπρόσωπος των έφοπλιστών της επιβατηγού ναυτιλίας ό κ. Α. Κυρτάτας.
- Έκπρόσωποι των έν ενεργεία αξιωματικών, οι κ.κ. Ν. Τομαράς και Άθ. Σταματόπουλος.
- Έκπρόσωπος των έν ενεργεία κατωτέρων πληρωμάτων ό κ. Χ. Σπανόπουλος.
- Έκπρόσωπος των συνταξιούχων ναυτικών ό κ. Ν. Στάης.

Η θητεία του νέου διοικητικού συμβουλίου του NAT λήγει την 31 Δεκεμβρίου 1991.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Άπό τό Υπουργείο άνακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

- Πλοίαρχοι: Ίωάν. Φατούρος στη Γενική Επιθεώρηση Λιμενικού Σώματος, Εύαγγ. Γρηγοράκος στο ΥΕΝ, Έμμαν. Πελοποννήσιος στη Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών, Άθαν. Μανώλης στη Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτάκτου Άνάγκης, Άνδρέας Παπασπύρου στο Γενικό Έπιτελείο Έθνικής Άμυνας και Σερ. Μπουρλιάσκος στη Διεύθυνση Επιθεώρησης Έμπορικών Πλοίων.
- Πλωτάρχες: Δημ. Άνδρουτσος στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς, Χαράλ. Σαμόλης στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών, Νικ. Νικολιδής στη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Μάρκος Κουτσουράκης στη Ναυτική Σχολή Πολέμου και Γεώργ. Χατζηγεωργίου στη Διεύθυνση

Λιμένων και Λιμενικών Έργων.

- Υποπλοίαρχοι: Δημοσθ. Δημόπουλος στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς και Θεόδωρος Φουστάνος στο λιμεναρχείο Έρριτσου.
 - Άνθυποπλοίαρχοι: Άνδρ. Δεληγιάννης στη Διεύθυνση Έκπαίδευσης Ναυτικών και Παναγ. Πετρόπουλος στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτικών Σχέσεων.
- Έξάλλου μέ Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως ό πλωτάρχης Κων. Πολίτης προήχθη στο βαθμό του άντιπλοίαρχου.

Περισυλλογή ψαράδων

Βάρκα μέ δύο ψαράδες που είχε μείνει άκυβερνητη λόγω μηχανικής βλάβης έντόπισε άνοιχτά των άκτών της Τζαμάικα τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Άτλαντίς».

Τό πλήρωμα του δεξαμενοπλοίου παρέλαβε τους δύο ψαράδες και ρυμούλκησε τη βάρκα τους στο λιμάνι Κίγκστον της Τζαμάικα.

Τό περιστατικό άνέφερε στο ΥΕΝ ό πλοίαρχος του σκάφους κ. Δημήτρης Λιωνάκης.

Άνεγκύσθη τό «Κριός»

Στίς 30 Δεκεμβρίου έπιτεύχθηκε τελικά ή άνέλκυση του φορτηγού «Κριός» που είχε βυθισθεί στο λιμάνι της Στυλίδας. Τό σκάφος μεταφέρθηκε δυτικά της προβλήτας του λιμανιού, προκειμένου να γίνουν έργασίες εκφόρτωσης του υπόλοιπου του φορτίου του και να έλαχιστοποιηθεί ή κλίση του.

Μετά την έκτέλεση των παραπάνω έργασιών τό πλοίο θα ρυμουλκηθεί στον Πειραιά.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Μέ την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 10 Ιανουαρίου 1991.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ	156.00	242.00
Τζέντα	171.00	293.00
Άμβούργο	165.00	265.00
Χάβρη	169.00	278.00
Πειραιάς	170.00	264.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ	168.00	350.00
Σουέζ	168.00	350.00
Τζέντα	180.68	300.58
Άν. Άρ. Έμιράτα	190.00	350.00
Νταμμάν	178.75	281.60

ΑΦΡΙΚΗ

Άάγος	178.00	327.00
Ντακάρ	176.00	304.00
Λάς Πάλας	164.00	285.00

Θέουτα	165.00	286.00
Μάλτα	172.00	310.00
Ντάρμπαν	175.00	365.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμβο	210.00	351.00
Σίδνεϋ	189.00	355.00
Χόγκ Κόγκ	184.00	324.00
Σιγκαπούρη	176.00	279.00
Τόκιο	188.00	364.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	144.00	296.00
Ν. Ύόρκη	150.00	280.00
Χάμπτον Ρόουντς	153.00	280.00
Χιούστον	125.00	250.00
Ν. Όρλεάνη	126.00	250.00
Λός Άντζελες	146.00	288.00
Κρίστομπαλ	154.00	295.00
Ρίο Άνέϊρο	160.00	345.00
Μπουένος Άϊρες	198.00	330.00
Μοντεβιδέο	168.00	350.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581.

Έκδηλωση για τα παιδιά των ναυτικών

Η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων οργάνωσε χθές Δευτέρα έκδηλωση στο επιβατηγό - όχημα-γυγό «Ροδάνθη» υπέρ των παιδιών των ναυτικών μας και ταυτόχρονα έκοψε και την πρωτοχρονιάτικη πίτα της.

Οι πλοιοκτήτες του «Ροδάνθη» προσέφεραν επί τη ευκαιρία δώρα σε όλα τα παιδιά ναυτικών που φοιτούν στο ειδικό σχολείο «ΑΡΓΩ», καθώς και στα παιδιά των μελών του πληρώματος του πλοίου και των άλλων πλοίων της εταιρίας.

Επίσης η Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων προσέφερε 1.000.000 δραχμές για το «Χωριό ΑΡΓΩ» και η εταιρία «Ποσειδών Λάιν» 500.000 δραχμές.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ

Οι Έλληνικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις Ε.Π.Ε. κυκλοφόρησαν τον 34 ετήσιο τόμο του «Έλληνικού Ναυτικού Οδηγού — Greek Shipping Directory» για το έτος 1991.

Η πιο πάνω έκδοση γνωστή και σαν «Μπλέ Βίβλος» της Έλληνικής ναυτιλίας, κυκλοφορεί ευρύτατα στην Ελλάδα και τό εξωτερικό επί 24 συνεχή χρόνια και περιλαμβάνει πληθώρα στοιχείων και πληροφοριών τόσο για τα ελληνόκτητα πλοία, τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές τους όσο και για όλες τις επιχειρήσεις ελληνικές και ξένες που συνεργάζονται με τη ναυτιλία μας.

Ιδιαίτερα σημαντικό για την αξία της έκδοσης είναι τό ότι η εταιρία στη διάρκεια του χρόνου κυκλοφορεί και διανέμει δωρεάν στους συνδρομητές της διμηνιαία δώδεκα περιοδικά τό όποια έκτός από τό αξιόλογο ποικίλο περιεχόμενό τους, περιλαμβάνουν και όλες τις αλλαγές ή μεταβολές που σημειώνονται στην ύλη του ετήσιου Τόμου.

Οι πωλήσεις της νέας έκδοσης γίνονται από τό Γραφείο της εταιρίας ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Ε.Π.Ε., όδός Σκουζέ 14, Πειραιάς 185 36, τηλ. 4521.1839, 4521859, Fax: 4180340.

«CITILIFE»

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Δεκεμβρίου 1990 της διμηνιαίας έκδοσης του προσωπικού της CITIBANK που περιλαμβάνει μεταξύ των περιεχομένων του παρουσίαση του τμήματος μηχανογράφησης και της υπηρεσίας συντήρησης υπολογιστών της εταιρίας καθώς και συνέντευξη του προέδρου της CITIBANK κ. Τζών Ρήντ και άρθρα για την απελευθέρωση της Έλληνικής Τραπεζικής Αγοράς, την ένταξή της στην Αθήνα του πρώτου Αυτόματου Μετατροπέα Συναλλάγματος της CITIBANK καθώς και μελέτες για την προσέλκυση ξένων επενδυτών στην Ελλάδα και στίς Ανατολικές χώρες.

Περισσότερες ανέσεις για τους επιβάτες

Τή λήψη πρόσθετων μέτρων για τήν εξασφάλιση ανέσεων και απαραίτητων συνθηκών ύγιεινής παραμονής επιβατών στα Ε/Γ-Ο/Γ σκάφη ανοικτού τύπου για τό όποια ζητείται άδεια μετασκευής μετά τήν

1.11.90 επισημαίνει Έγκύκλιος της Διεύθυνσης Έλέγχου Έμπορικων Πλοίων.

Τό Υπουργείο προχώρησε στην έκδοση της εγκυκλίου αυτής μετά τήν διαπίστωση ότι δέν έπρεπε ή απαραίτητη αναλογία μεταξύ των χώρων όχημάτων και των χώρων που διατίθενται για τήν παραμονή

ΠΕΝΘΗ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΣΤΕΦ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Τόν περασμένο Δεκέμβριο, ή ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια και ό ευρύτερος επιχειρηματικός κόσμος της χώρας μας, έχασαν ένα αξιόλογο μέλος τους, τόν Διαμαντή Στ. Πατέρα.



Ό έκλιπών γεννήθηκε στη Χίο και άφου όλοκλήρωσε τίς γυμνασιακές του σπουδές στο Κολλέγιο Άθηνών, σπούδασε οικονομικά στο Λονδίνο.

Άφου εκπλήρωσε τή στρατιωτική του θητεία στο Λιμενικό Σώμα άρχισε τή σταδιοδρομία του στην πρώτη σημαντική ελληνική βιομηχανία χρωμάτων, τή ΒΙΒΕ-ΧΡΩΜ, τήν όποια ίδρυσε τό 1931 ό αείμνηστος πατέρας του Στέφανος Δ. Πατέρας.

Ό Διαμαντής Πατέρας εργάστηκε επίπονα και μεθοδικά και κατάφερε νά δημιουργήσει μία πρότυπη βιομηχανία, ή όποια κατέλαβε τή πρώτη θέση στην Έλλάδα και τιμήθηκε με πολλά διεθνή βραβεία για τό προϊόντά της, ενώ παράλληλα άσχολήθηκε ένεργά και με τήν οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση, τήν Diamantis Pateras Ltd.

Ό Διαμαντής Πατέρας διακρίθηκε σαν οικογενειάρχης και σαν άνθρωπος που θέλησε νά συνδράμει τό κοινωνικό σύνολο και έκτός των επιχειρηματικών του άσχολιών βρήκε τό χρόνο νά άσχοληθεί και με τή πολιτική, χρηματίζοντας βουλευτής Χίου, τή περίοδο 1961-63.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άποτελούν φόρο τιμής στον εξαίρετο άνθρωπο και δημιουργικό επιχειρηματία και υποβάλλουν θερμά συλλυπητήρια στην οικογένειά του.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΗΛ. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ

Μέ μεγάλη θλίψη και ενώ τό παρόν τεύχος βρισκόταν στο πιεστήριο, άκούσαμε άπό τό Λονδίνο τό θάνατο του αγαπητού μας Βασίλη Μαυρολέων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» υποβάλλουν θερμά συλλυπητήρια στην οικογένειά του και θά αναφερθούν στον φίλο έκλιπόντα στο προσεχές τους τεύχος.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου Μέλους της Ένώσεως.

ΔΙΑΜΑΝΤΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΠΑΤΕΡΑ

που έπήλθε στίς 17 Δεκεμβρίου 1990 και άφου άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξήρε τήν προσωπικότητα του μεταστάντος Απεφάσισε όμόφωνα

- Νά διαβιβασθούν πρós τους οικείους του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του Δ.Σ./ΕΕ,
- Νά κατατεθεί στέφανος.
- Νά παρακολουθήσουν τά Μέλη του τήν νεκρώσιμη ακολουθία.
- Νά διατεθεί υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των δρχ. 50.000.
- Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιεύς, 18 Δεκεμβρίου 1990

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

των επιβατών με συνέπεια να μην αυξάνονται αναλογικά οι χώροι ένδιαίτησης επιβατών παρά το ότι αυξάνονταν οι επιβάτες, λόγω του μεγαλύτερου αριθμού επιβαζομένων οχημάτων.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις παρέχεται μέχρι τις 31.12.92 η δυνατότητα μετασκευής των Ε/Γ — Ο/Γ άνοιχτού τύπου και κατά συνέπεια αύξησης της μεταφορικής τους ικανότητας σε επιβάτες θέρους και οχημάτων που δεν μπορεί όμως να υπερβεί την μεταφορική ικανότητα του μεγαλύτερου πλοίου που υπάρχει στην ίδια δρομολογιακή γραμμή με το προς μετασκευή πλοίο.

Αύξηση κεφαλαίου της «Πειραική ΑΝΕ»

Αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 456 εκατ. δραχμές αποφάσισε η «Πειραική ΑΝΕ», προκειμένου να υλοποιηθεί το πρόγραμμα παραγγελίας των δύο πλοίων «SES Καταμαράν», που θα δρομολογηθούν στις Κυκλάδες, τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του τρέχοντος έτους.

Η ανακοίνωση αναφέρει ότι τα δύο πλοία κοστίζουν 1,4 δισεκ. τό καθένα.

Έξειδικευμένα software για τη Ναυτιλία

Τα εξειδικευμένα προγράμματα για ηλεκτρονικούς υπολογιστές της Computer Expert Systems Ltd. που προσφέρει στην Έλληνική Ναυτιλία και ήδη εξυπηρετούν πολλές επιχειρήσεις του κλάδου, έχουν από καιρό κάνει αισθητή την παρουσία τους και στην Άπω Ανατολή, μέσω της Computer Expert Systems (Hong Kong) Ltd.

Πολλές μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες στο Χόγκ Κόνγκ, τη Σιγκαπούρη και τη Μαϊνίλα τα θεωρούν ως τα πλέον εξελιγμένα

Τά «Έλληνικά Ναυπηγεία» αποπεράτωσαν τη πρώτη φάση της παραγγελίας του ΟΣΕ

Τά Έλληνικά Ναυπηγεία (Σκαρामαγκά) αποπεράτωσαν επιτυχώς και μέσα στους προκαθορισμένους χρόνους τη κατασκευή της πρώτης σειράς τριάνων για λογαριασμό του Όργανισμού σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) με την έξοδο από την γραμμή παραγωγής του 25ου αυτοκινούμενου επιβατηγού βαγονιού (ώτομοτρίς).

Η συμφωνία με τον ΟΣΕ προβλέπει συνολικά την κατασκευή 69 τέτοιων βαγονιών καθώς επίσης και 95 απλών επιβατηγών (χωρίς μηχανή) τα οποία θα έκφυγχο-

νίσουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τους Έλληνικούς Σιδηροδρόμους.

Τά βαγόνια της πρώτης σειράς φέρουν δύο μηχανές, έχουν μήκος 24 μέτρα, βάρος 45 τόννους και μπορεί να μεταφέρουν 127 επιβάτες με ταχύτητα 120 χλμ. την ώρα.

Η εγχώρια κατασκευή των τριάνων αυτών βοηθάει επίσης σε πολύ μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της Έλληνικής βιοτεχνίας και βιομηχανίας (φορμάκια, χρώματα, αλουμίνιο, καθίσματα κλπ.).

και λειτουργικά στον εύαισθητο και ιδιόμορφο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Η επιτυχία αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι είναι τα μοναδικά σήμερα software στον χώρο αυτόν που συνδυάζουν πολυετή ναυτιλιακή πείρα και εφαρμογή της τελευταίας τεχνολογίας των ηλεκτρονικών υπολογιστών, (γλώσσες 4ης γενεάς).

Ίατρική επανεξέταση Πλοιάρχων και Αξιωματικών Καταστρώματος

Με εγκύκλιο προς τα μέλη της, η Έλληνική Επιτροπή Συνεργασίας του Λονδίνου επισημαίνει ότι σύμφωνα με τον Κανονισμό 11/5 της STCW, όλοι οι Πλοίαρχοι και οι Αξιωματικοί Καταστρώματος οι οποίοι από την ημέρα αποκτήσεως του αντίστοιχου διπλώματός τους έχει παρέλθει μία πενταετία, πρέπει να επανεξετάζονται ιατρικά ανταποκρινόμενοι στις απαιτήσεις του παραπάνω Κανονισμού, προκειμένου να πιστοποιείται η επαγγελματική τους ικανότητα.

Την υποχρέωση αυτή έχουν όλοι οι αξιωματικοί που οι χώρες εκδόσεως των διπλωμάτων τους έχουν τη STCW και το ίδιο θα ελέγχεται κατά τις επιθεωρήσεις των χωρών του Memorandum of Understanding (MOU).

Σημαντική δωρεά των κ.κ. Ιωάννη και Δώρας Κρητικού

Τόν περασμένο Δεκέμβριο πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο τα εγκαίνια του πλήρως ανακαινισθέντος τριτοβάθμιου Πρεσβυτερίου (Vicarage) του Καθεδρικού Ναού της Αγίας Σοφίας. Τόν αγιασμό τέλεσε ο σεβασμιότατος αρχιεπίσκοπος Θυατείρων κύριος Γρηγόριος, παρουσία του Έλληνα Πρέσβη κ. Γ. Παπούλια, του γενικού προξένου κ. Άν. Μητσίαλη, του προέδρου του Κομμιτέ κ. Ιωάν. Αδ. Χατζηπατέρα, μελών της ναυτιλιακής οικογενείας του Λονδίνου και άλλων πιστών του Καθεδρικού Ναού. Η ανακαίνιση του Πρεσβυτερίου, ύψους λιρών 700.000 έγινε με τη δωρεά του ζεύγους Ιωάννη και Δώρας Κρητικού.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΑΡΙΑ Σ.	Έλληνική	1.592	1970	Επιθεωρήθηκε στο Άμβουργο συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 29/12.
ΜΠΟΛΙΒΑΡ	Μπαχάμας	10.199	1981	Επιθεωρήθηκε στην Άμβέρσα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 9/12 και ζημίας στο πηδάλιο που υπέστη στις 19/12.
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ	Κυπριακή	11.185	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Σαντάντερ στις 17/12.
ΤΗΝΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	Κυπριακή	12.376	1973	Κατά το ταξίδι Σαβόνα για Άμβέρσα υπέστη σοβαρές ελασματολογικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 14/12.
ΦΕΣΣΕΝΤ	Κυπριακή	8.767	1969	Επιθεωρήθηκε στο Γιβραλτάρ συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία, στις 29/11 - 2/12.

ΤΡΙΒΕΛΣ	Κυπριακή	11.644	1974	Κατά τό ταξίδι Ματαράνι γιά Ρόττερνταμ συγκρούσθηκε στή διώρυγα του Παναμά μέ τό μπάλκερ «Ίολκός Γκάρνκετ» στίς 15/12.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΒΗΤΑΤΖΟΎΎ	Κυπριακή	16.917	1971	Κατά τόν απόπλου από τή Ρουέν γιά Συρία, εμφορτο σιτηρών, προσάραξε στήν έξοδο του Σηκουάνα, στίς 12/12 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών.
ΓΑΛΗΝΗ	Παναμαϊκή	15.519	1971	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας καί μέρους τής άλυσίδας στο διάυλο του Άγ. Λαυρεντίου στίς 20/12.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΊΖΟΝ	Λιβεριανή	13.036	1975	Κατά τή διέλευση τής διώρυγας του Παναμά υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στίς 27/12.
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ	Κυπριακή	6.514	1974	Προσέκρουσε σέ νάρκη στον Κόλπο του Όμάν, στίς 6/1 καί βυθίσθηκε σέ θέση 24.28.7Β, 57.55 Α. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε από σωστικά σκάφη.
ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ	Παναμαϊκή	20.913	1973	Ύπέστη είσροή υδάτων λόγω κακοκαιρίας σέ θέση 42 Β, 150 Δ, στίς 18/12 καί ζήτησε τή συνδρομή ρυμουλκών. Στίς 23/12 τό πλοίο εγκαταλείφθηκε από τό πλήρωμα του καί βυθίσθηκε σέ θέση 36.09 Β, 154.10 Δ.
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ	Κυπριακή	16.472	1982	Κατά τόν διάπλου τής διώρυγας του Παναμά στίς 15/12, συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Τρίβελς».
ΛΙΚΑ	Έλληνική	61.615	1976	Κατά τό ταξίδι Ρόττερνταμ γιά Άμβέρσα προσάραξε στον π. Σχέλντ στίς 26/12 καί αποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκών αύθημερόν.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Έλληνική	22.217	1966	Άνέφερε ζημιές στοί τοίχωμα του σκάφους στο Γκντάνσκ στίς 31/12.
ΜΠΟΝ ΛΑΚ	Κυπριακή	16.106	1973	Κατά τό ταξίδι γιά Βανκούβερ, προσάραξε στήν Άστόρια στίς 17/12.
ΝΕΣΤΩΡ	Κυπριακή	19.166	1977	Ύπέστη βλάβη στή μηχανή στο Ρόττερνταμ στίς 28/12.
ΝΟΡΘ ΒΑΊΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	Έλληνική	40.300	1983	Έπιθεωρήθηκε στο Κόμπε, συνεπεία ζημίας από πρόσκρουση που υπέστη στίς 11/12.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	Έλληνική	36.300	1984	Έπιθεωρήθηκε στή Φουκουγιάμα συνεπεία έλασματοურγικών ζημιών από κακοκαιρία που υπέστη στίς 26-27/12.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (πρ. «Artemis»)	Μπαχάμας	9.466	1971	Κατά τό ταξίδι Πειραιά γιά Ίλιτσέβσκ υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 14/12.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	Έλληνική	35.127	1982	Έπιθεωρήθηκε στήν Κινούρα συνεπεία βλάβης στή μηχανή που υπέστη στίς 13/12 κατά τό ταξίδι Ν. Όρλεάνη γιά Ίαπωνία.
ΡΟΛΛΟΝ	Έλληνική	38.611	1973	Κατά τό ταξίδι Τουμπαράο γιά Γκάνδη καί Άμβέρσα υπέστη σοβαρές έλασματοургικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στίς 30/12.
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΡΤΣΙΟΥ	Έλληνική	32.510	1973	Ύπέστη απώλεια τής άγκυρας καί μέρους τής άλυσίδας κατά τόν απόπλου από τό Μάας στίς 27/12.
ΣΩΤΗΡΑΣ	Έλληνική	31.323	1982	Κατά τό ταξίδι Ροστόκ γιά Ουλσάν συγκρούσθηκε μέ τό πλοίο «Yukatu» άνοικτά τής Ταϊβάν, στίς 20/12.
ΤΡΕΊΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	Λιβεριανή	18.953	1976	Ύπέστη πυρκαϊά στο φορτίο σέ θέση 09.55 Ν, 69.15 Α στίς 25/12 καί κατέπλευσε στή Μπαγκόγκ γιά έπισκευές.
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	Έλληνική	11.384	1968	Ύπέστη ζημιές σέ γερανούς καί έπιθεωρήθηκε στήν Καρταγένα στίς 29/11.
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ	Κυπριακή	19.116	1975	Άνέφερε βλάβη στή μηχανή στο Πασίρ Γκουντάγκ στίς 4/1.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ	Κυπριακή	18.500	1981	Έπιθεωρήθηκε στή Λισσαβώνα στίς 9/12 συνεπεία βλάβης στή μηχανή.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V	Παναμαϊκή	22.862	1963	Ύπέστη πυρκαϊά στήν υπερκατασκευή στή Φουτζέιρα, στίς 15/12, ή όποία προκάλεσε σοβαρές ζημιές στο σκάφος.
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ	Παναμαϊκή	995	1977	Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Eastern Breeze» στο Άλγέρι στίς 8/12.
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ	Έλληνική	64.948	1973	Συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Phillips Mexico» στή ράδα άνεφοδιασμού του Γκάλβεστον στίς 24/12.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Μάλτας	1.383	1972	Κατά τό ταξίδι Άλγέρι γιά Σεβίλλη υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 23/11.
ΣΟΠΕΝ	Έλληνική	20.495	1975	Συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Alfarahidi» στον Πειραιά στίς 12/12.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- 'Ιδρύθη υπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD,LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου.
- 'Ανήκει καί διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς.
- 'Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ασφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεί τήν ασφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν
τῆς ασφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.662 - 451.9264 - 453.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ανάγκη σύνταξης του πρώτου δελτίου της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου του 1991, τις παραμονές έκπνοής του γνωστού τελεσίγραφου από τη Διεθνή Κοινότητα προς τον Σαντάμ Χουσεϊν, δημιουργεί μία εύλογη νευρική κατάσταση και αποστερεί τη δυνατότητα μιάς λογικής πιθανολόγησης της πορείας της αγοράς.

Πάντως τις πρώτες δύο εβδομάδες του χρόνου και παρά τις άργιες, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κινήθηκε σε σταθερά επίπεδα, ιδίως στο χώρο του Ατλαντικού, όπου τα επίπεδα των ναύλων για τα πάλμαξ και τα cap size μπάλκ κάρριερς κρίνονται ως ικανοποιητικά, με τις αγορές των σιτηρών και των γαιανθράκων σε αξιόλογη κινητικότητα.

Οι ναύλοι δείκτες για φορτία 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία στά δολ. 25,50 και αντίστοιχα για Κόντινεντ στά δολ. 13,50 ασφαλώς υποδηλώνουν μία ικανοποιητική αγορά στα μεγαλύτερα πλοία, η οποία προσβλέπει στις νέες ανακοινωθείσες αγορές 1,7 εκατ. τόννων κριθής και 500.000 τον. γεννημάτων από τους Σοβιετικούς με παραδόσεις έως το τέλος Φεβρουαρίου, στα πλαίσια του προγράμματος χορήγησης νέων Αμερικανικών πιστώσεων ενός δισεκ. δολларίων προς τη Μόσχα για αγορές δημητριακών.

Η αγορά του Ειρηνικού μετά την 7ήμερη άργια έδειξε σημεία βελτίωσης της κίνησης, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στα μπάλκερς μεγέθους 35 - 45.000 τον. d.w., τα οποία πιστεύεται ότι θα είναι σύντομα σε πρώτη ζήτηση και στην αγορά του Ατλαντικού, καθώς η Αίγυπτος έχει κλείσει για μεταφορά εντός του Φεβρουαρίου περί τους 600.000 τον. γαιάνθρακες σε παρτίδες των 40.000 τόννων, ενώ παράλληλα θα απαιτηθεί τοννάζ για τη κάμψη εισαγωγών δημητριακών από Αλγερία, Μαρόκο και Αίγυπτο.

Στά μικρότερα handy size μεγέθη όμως ουσιαστικές εντολές από το χώρο του Ατλαντικού και της Νότιας Αμερι-

κής, όπου αναμένεται να υπάρξει άνοδος της ζήτησης τις επόμενες εβδομάδες.

Τέλος, μνεία αξίζει για τη προσοχή που πρέπει να δοθεί στη πετρέλευση των πλοίων που κλείνονται για μεμονωμένα ταξίδια, καθώς ήδη παρατηρείται έλλειψη προσφοράς μαζούτ σε όρισμένες περιοχές.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αρκετά ικανοποιητική, με τις τρέχουσες αξίες των καυσίμων, μπορεί να χαρακτηριστεί η αγορά των χρονοναυλώσεων των πάλμαξ μπάλκ κάρριερς, για τα οποία η ημερήσια αποζημίωση στη περιοχή του Ατλαντικού κυμάνθηκε περί τα δολ. 9 - 9.500, ενώ αυτά που κλείστηκαν με επαναπαράδοση Απω Ανατολή πληρώθηκαν δολ. 14.000 την ημέρα.

Μπάλκερ 65.000 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Μαύρης Θάλασσας για Πάσσερο εισέπραξε δολ. 9.500 την ημέρα, ενώ περίπου 20% χαμηλότεροι ήταν οι ναύλοι στην περιοχή της Απω Ανατολής, όπου το ενδιαφέρον των ναυλωτών επικεντρώθηκε στα handy max των 35-45.000 τον. d.w.

Περισσότερη δυσχέρεια στη συγκομιδή ικανοποιητικών ναύλων αντιμετώπισαν τα handy size μπάλκ κάρριερς καθώς οι αγορές της Νότιας Αφρικής, του Κόντινεντ και της Νοτ. Αμερικής δεν παρουσίασαν μεγάλη δραστηριότητα.

Κάποιο ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε από πλευράς ναυλωτικών οίκων για χροναυλώσεις περιόδου, ερμηνεύεται σαν προσπάθεια συγκράτησης των ναύλων των μικρότερων πλοίων στα σημερινά όχι ικανοποιητικά επίπεδα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τη νευρική κατάσταση που επικράτησε στην αγορά του πετρελαίου εν όψει της σημερινής λήξης της διορίας για την απόσυρση των Ιρακινών στρατευμάτων κατοχής από το Κουβέιτ, η δραστηριότητα της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων

κατά το πρώτο 15ήμερο του Ιανουαρίου κρίνεται ως αρκετά ικανοποιητική, ιδιαίτερα όταν λάβουμε υπόψη ότι περίπου 100 U/VLCC's, τα οποία αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο της παγκόσμιας χωρητικότητας μεγάλων δεξαμενοπλοίων, βρίσκονται σήμερα είτε εμπορευτά εν πλώ, είτε χρησιμοποιούνται ως πλωτές αποθήκες πετρελαίου.

Η αγορά του Περσσοαραβικού Κόλπου μετά τη μεγάλη δραστηριότητα κατά το τελευταίο δίμηνο, παρουσίασε μία διακοινομένη ύφεση με τους ναύλους των VLCC's στα WS 62-65 για Δύση και WS 80 για Απω Ανατολή.

Σταδιακή μείωση ροής φορτίων παρατηρήθηκε και στη Μεσόγειο, όπου οι ναύλοι των 80.000 τόννων διαμορφώθηκαν περί τα WS 115.

Παρόμοια φαινόμενα σημειώσαμε και στην αγορά της Δυτικής Αφρικής με τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών να υποχωρούν σταδιακά από τα WS 120 στα WS 105.

Η περιοχή της Βορ. Θάλασσας διακίνησε έναν αριθμό φορτίων 70.000 τόννων, τα οποία με προορισμό τη Βόρεια Ευρώπη κυμάνθηκαν μεταξύ WS 145 - 150 και προς τις ΗΠΑ στα WS 130-135.

Τέλος η περιοχή της Καραϊβικής, διαμόρφωσε την ισχυρότερη ζήτηση του υπό εξέταση δεκαπενθημέρου με τους ναύλους περί τα WS 220 για φορτία 70.000 τόννων, αν και εκεί μετά το πρώτο δεκαήμερο σημειώθηκε κάμψη που έγινε ιδιαίτερα αισθητή στις αποδόσεις των πρόντακτ κάρριερς.

Στά καθαρά προϊόντα αξία μνείας είναι η μεγάλη ναυλωτική δραστηριότητα της Σαουδαραβικής εταιρίας Samarec, η οποία υπολογίζεται ότι τις τελευταίες 30 ημέρες έκλεισε περισσότερα από 20 μεγάλα πρόντακτ κάρριερς, για περίοδο έως τρεις μήνες, αποθηκεύονται σε αυτά μεγάλες ποσότητες κηροζίνης και γκαζόιλ για τις ανάγκες της διεθνούς πολεμικής δύναμης που βρίσκεται στον Περσικό.

COULOUTHROS LTD.

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

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ: Κόλπος ΗΠΑ 30.000 τόν. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 17 φίο, 5 ημέρες/ 6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 2-10.

ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ: Ρίτσαρντς Μπαί 60.000 τόν. γαϊάνθρακες Καρμπονέρας, δολ. 12,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 10.000 τόν. εκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 1-15.

ΒΑΤΗΣ: Πόντα ντέ Μαντίρα 150.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 6,45 φίο, 7 ημέρες, 'Ιανουαρίου 20-31.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: Κόλπος ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 24,50 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 25 — 'Ιανουαρίου 10.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Γκόα 85.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Υμουίντεν, δολ. 10,25, 30.000 τόν. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, 'Ιανουαρίου 1-10.

ΣΠΗΛΙΑΔΑ: Πόρτ Λούις 16.000 τόν. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 14,25, 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 4-8.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Μαδράς 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 7,55 φίο, 8 ημέρες, 'Ιανουαρίου 5-15.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ.: Κόλπος ΗΠΑ 46.000 τόν. γεννήματα Σοβιετικό λιμάνι Βαλτικής, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Δεκεμβρίου.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Βανκούβερ 23.500 τόν. σιτηρά Μαρακάιμπο, δολ. 22 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 31 — 'Ιανουαρίου 10.

ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ: Κόλπος ΗΠΑ 15.000 τόν. σόγιας Μαρακάιμπο καί Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 22,70 φίο, 4 ημέρες/ 600 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 2-10.

ΦΙΝΤΙΑΣ: Σεπετίμπα τέρμιναλ 110.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Υμουίντεν, δολ. 7,85 φίο, 6 ημέρες, 'Ιανουαρίου 10-22.

ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'ΙΚ: Ρίτσαρντς Μπαί 70.000 τόν. γαϊάνθρακες 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 12,15 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 8.000 τόν. εκφόρτωση, 'Ιανουαρίου.

ΚΑΜΑΡΙ: Πόρτ Χέντλαντ 120.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 10,50 φίο, 7 ημέρες, 'Ιανουαρίου 15-30.

ΝΕΣΣΙΕ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρόττερνταμ, δολ. 6,65 φίο, 3 ημέρες/ 40.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 20-30.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Μπρίτς Κολούμπια 58.000 τόν. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 12,25 φίο, 10.000/6.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: Κόλπος ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ημέρες, 'Ιανουαρίου 15-22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άρχές 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 14.000 τήν ημέρα.

ΜΕΝΑΛΟΝ: 66.500 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Βορ. Ειρηνό ΗΠΑ τέλη Δεκεμβρίου, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 8.700 τήν ημέρα, πλέον δολ. 205.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 68.800 τόν. d.w. του 1990, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 30-31 ταξίδι μέσω 'Ινδίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 13.000 τήν ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚ: 64.200 του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7.000 τήν ημέρα.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: 68.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση ΣΚώ 'Ιανουαρίου 9-10, δύο ή τρία συνεχή κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικού δολ. 8.700 τήν ημέρα.

ΑΝΡΟΣ: 64.840 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Αναμπα άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 13.750 τήν ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ: 23.278 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κόλπος ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 12.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοῦ υπό έρμα. (Military Sealift Command).

ΤΡΑΣΤ: 26.900 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ντάρμπαν 'Ιανουαρίου 10-20, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ: 25.100 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Ντάρμπαν άμεση, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΛΙΑ: 69.500 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Κόλπος ΗΠΑ 'Ιανουαρίου 8-15, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 13.000 τήν ημέρα.

ρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοῦ υπό έρμα.

NIMPONT: 69.900 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Απω 'Ανατολή 'Ιανουαρίου 7-9, ταξίδι μέσω Βοστώνης με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 10.000 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.593 τόν. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο ΣΚώ Δεκεμβρίου 31 — 'Ιανουαρίου 5, ταξίδι μέσω κάτω Βαλτικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 τήν ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.160 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 4-9, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 9.200 τήν ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κίνα, ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 8.900 τήν ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 55.740 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπος ΗΠΑ 'Ιανουαρίου 10-20, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.750 τήν ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: 73.172 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Λισσαβώνα άρχές 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 10.500 τήν ημέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.260 τόν. d.w. παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιανουαρίου 13-20, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 11.500 τήν ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡ: 34.700 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Βοστώνης/ Γκάλβεστον, δολ. 4.700 τήν ημέρα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 53.950 τόν. d.w. του 1973 παράδοση Βραζιλία 'Ιανουαρίου 12-13, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 7.250 τήν ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.235 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρόττερνταμ τέλη Δεκεμβρίου, περίοδο 9-12 μηνών, δολ. 7.250 τήν ημέρα.

ΑΣΤΟΡ: 64.800 τόν. d.w. του 1977, παράδοση ΣΚώ, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 9.000 τήν ημέρα.

ΚΑΛΙΠΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ: 29.600 τόν. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ, ταξίδι 4-6 μηνών, δολ. 7.500 τήν ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 64.368 τόν. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκεμβρίου 25 — 'Ιανουαρίου 5, περίοδος 3-5 μηνών, δολ. 10.000 τήν ημέρα.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044

FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 73.500 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, S 220, 'Ιανουαρίου 10.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Ράς Γκαρίμπ 100.000 τόν. μέρος φορτίου Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 125, 'Ιανουαρίου 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: 'Ερυθρά θάλασσα 106.000 τόν. 'Ιταλία, WS 115, 'Ιανουαρίου 6.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καρίπιτο 33.000 τόν. μέρος φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 122,5, 'Ιανουαρίου 6.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Βανκούβερ 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, 'Ιανουαρίου 26.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Βανκούβερ 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 195, 'Ιανουαρίου 26.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίλντα 26.250 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 240, 'Ιανουαρίου 4.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Κόντινεντ 60.000 τόν. Μεσόγειο, WS 105, 'Ιανουαρίου 11.

ΑΓΚΑΤΕ: Πρίνος 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Φός, WS 135, 'Ιανουαρίου 9.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Νοβοροσίσκ 70.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ινδία, WS 107, άμεση.

ΑΡΑΜΙΣ: Δυτική 'Αφρική 140.000 τόν.

ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 110, 'Ιανουαρίου 14.

ΣΚΥΡΩΝ: Δυτική 'Αφρική 130.000 ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 112,5, 'Ιανουαρίου 15.

ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ: Περσικό Κόλπο 207.000 τόν. Γιοσσού, WS 80, 'Ιανουαρίου.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Περσικό Κόλπο 230.000 τόν. Βομβάη, WS 110, 'Ιανουαρίου.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: 'Ερυθρά Θάλασσα 120.000 τόν. μέρος φορτίου Ταϊβάν, WS 100, 'Ιανουαρίου 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 42.000 τόν. Πόρτλαντ, WS 350, 'Ιανουαρίου 4.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 85.000 τόν. Νότιο Κορέα, δολ. 1.200.000 κατ' άποκοπή, 'Ιανουαρίου.

ΧΟΕΓΚ ΦΑΛΚΟΝ: Χάουντ Πόιντ 67.000 τόν. Λειξόες, WS 140, 'Ιανουαρίου 6.

ΡΑΜΠΙΞ ΜΠΑΙΗ 3: Σιντί Κερλ 130.000 τόν. Κωνσταντζα, WS 120, 'Ιανουαρίου 4.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (220.000 τόν.) — ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (285.000 τόν.) — ΑΝΔΡΟΣ

ΑΝΤΑΡΕΣ (220.000 τόν.) — ΟΛΥΜΠΟΥΣ (230.000 τόν.) — ΓΟΥ'Ι'ΣΙΝΤΟΜ (230.000 τόν.) — ΕΜΕΡΑΛΝΤ (230.000 τόν.). Τά παραπάνω έξι ΩΛΨΨ ναυλώθηκαν από Περσικό Κόλπο πρό Δυτικές άψιόν, προς WS 67,5, μέ 60 ή-μέρες άψιόν πλωτής άποθήκης προς δολ. 24.000 τήν ήμέρα. (Σέ παρένθεση τό φορτίο έκαστου πλοίου).

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 255.000 τόν. Δυτικές άψιόν WS 75, άψιόν 'Ερυθρά Θάλασσα WS 105, 'Ιανουαρίου 18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Ράς Τανούρα 108.000 τόν. Γουαγιακούιλ, WS 110, 'Ιανουαρίου 22.

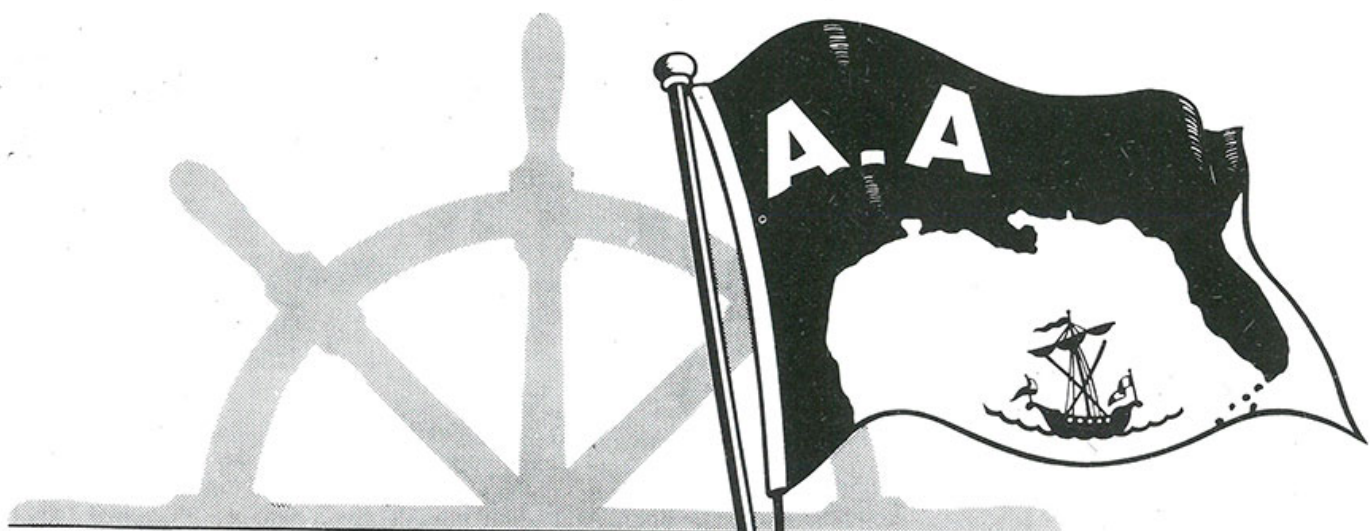
ΓΚΛΟΡΥ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τόν. Τσιταγκόγκ, WS 179,5, 'Ιανουαρίου 22.

ΜΟΝΕΒΜΑΣΙΑ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 105, 'Ιανουαρίου 7.

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ: Γιαμού 130.000 τόν. Φός, WS 110, 'Ιανουαρίου 3.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Ράς 'Ισα 121.000 τόν. Λαβέρσα, WS 120, 'Ιανουαρίου 6.

ΠΑΡΙΣ: Περσικό Κόλπο 345.000 τόν. Δυτικές άψιόν, WS 68, 'Ιανουαρίου 3.



60 Χρόνια στο Τιμόνι

Ομιλος Εταιριών Αντωνιάδης

Ατλας Α.Ε.

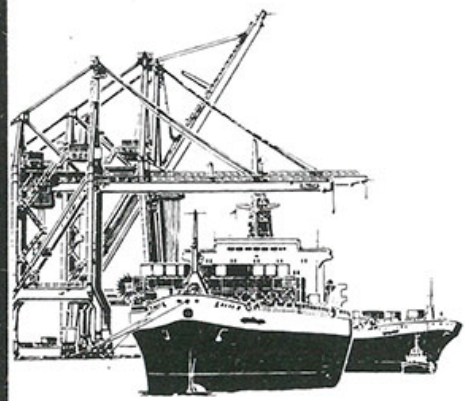
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ — ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΜΕΧΡΙ 150.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΣΤΑ ΠΟΙΟ ΓΝΩΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΔΩΣΤΕ ΜΑΣ ΤΑ INQUIRIES ΣΑΣ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ
ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΜΕ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ — ΤΙΣ ΠΙΟ ΚΑΛΕΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ PRINCESE CIA NAVIERA S.A.
ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
ΤΗΛ.: 4825.810/13, ΤΛΧ: 21-2601, FAX: 4825.814
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟΝ ΑΡΜΟΔΙΟ κ. ΜΙΧΑΛΗ ΚΟΥΜΙΩΤΗ

NAFTIKA CHRONIKA



GREEKS LEAD THE FIELD 2,442 ships - 49, 133, 808 grt.

Greek-owned shipping, according to our figures, continues to rank first in the world with 2,442 ships totalling 49,133,808 grt. For the first time in many years there was an increase in the number of ships as well as in the total tonnage of the Greek-owned fleet. There are also hopeful signs that the national register is on the road to recovery, with an addition of 1.5 million grt. to its total and its participation in the Greek-owned total rising to 42.25%.

More specifically, the increase in Greek-owned shipping in 1990 consisted of nine ships and 1,298,220 grt., while the Greek-flag fleet was reduced by seven ships but marked a tonnage increase of 1,527,665 grt. We must remind readers here that our figures refer to ships of more than 1000 grt.

The Greek-owned fleet acquired only eight newbuildings in 1990 totalling 163,927 grt. and 160 second-hand ships totalling 4,598,867 grt. were bought from foreign sources.

During the same period, 147 ships totalling 3,824,777 grt. were sold to foreign buyers and 19 ships totalling 234,194 grt. were sold for scrap. Three ships totalling 44,438 grt. were deemed total losses.

Of the 160 ships bought from fo-

The recent and sudden changes on the international scene have urgently brought to the surface again the often repeated warning of this journal that Greek shipping should gird itself to cope with whatever unexpected situations that may arise.

It is not only the threat of war in the Gulf. It is the cloud of uncertainty that has enveloped the world with relation to many factors. What should we mention first? The state of the U.S. economy? The turmoil in eastern Europe? The destitution in the Third World?

Our own country has its own tremendous problems and is in no position to exert any influence on the course of international events. But it has its shipping, and shipping, for

reign sources in 1990 only 35 (21.88%) were registered in Greece. Last year, the corresponding proportion was 29.65%, in 1988 it was 26.6%, in 1987 22%, in 1986 28.7%, in 1985 32.5% and in 1984 50%.

Of the others, 42 ships totalling 696,838 grt. were registered in Cyprus (787,284 grt.) 41 in Panama (824,399), 12 in Liberia (824,399 grt.), 19 in Malta (294,113) and 7 in the Bahamas (401,972 grt.).

Finally, two tankers were registered in Honduras (27,726 grt.) and one cargo ship each in St. Vincent and Vanuatu.

Greek owners appear to be abandoning such registries as those of the Lebanon, the Philippines, Ceylon and Britain, but they seem to be attracted to "smaller flags" such as those of Malta (33 ships of 633,922 registered in 1990), the Bahamas (11 ships of 234,431 grt.) Vanuatu (4 ships of 41,843 grt.) and the Marshall Islands (7 tankers of 1,057,133 grt.).

The Cyprus flag lost 12 ships of 258,079 grt. and now covers only 27.7% of Greek-owned shipping, down from the previous year's 28.99%.

The Greek-flag fleet (of ships more than 1000 grt.) consisted of 875 vessels totalling 20,761,374 grt.

WE MUST BE PREPARED

Greece, is a resource that will always be there, when all else is gone. Therefore Greek shipping should be given every support and every protection by the state so that it may preserve the tremendous and valuable experience gained over the years, the operational skills, the adaptability, the wisdom and the international trust it has acquired.

The way these all-important assets can be preserved is by making it possible for Greek shipping to operate at minimum cost, with well-trained and efficient crews, with no red tape or legislation to hobble it, with the adoption of all new methods that apply to shipping operations and by building up the infrastructure that will allow all these things to be achieved.

On an international scale the state should cooperate with all other maritime nations in combating protectionism and flag discrimination and protect the interests of Greek shipping on a give and take basis.

It has already become evident that the spasmodic measures taken to reduce running costs have been ineffective and have not encouraged any return to the Greek flag. Something more is needed and that is an institutional framework which will provide only for certain and specific safeguards for the mortgagor on the one hand and which will allow the ship operator to man his vessels as he knows best, always within the law, but with the freedom he needs to act with speed and not be shackled, as he is now, by administrative intervention at the slightest excuse.

An entirely new collective agreement is also needed. A simple and direct one. Also a new internal regulation adapted to modern needs and international practice.

We also need to realise -all of us- that new conditions have been created in international shipping and that we must adapt to them.

Finally, we must understand that good crews cannot be obtained by training alone. We must make proper selections and we must attract the right kind of person. And to make a sea career attractive, its pension scheme must also be attractive.

The present government has shown a real interest in shipping and

our owners have reciprocated.

A measure of confidence has been restored. But the recent unpleasant events in Greece have created a climate of anxiety and uncertainty and both the government and the opposition parties should do their outmost to allay the fears that have

been created.

In conclusion, however, we think it safe to say that whatever troubles lie ahead, Greek shipping will pull through, as it always has. But this does not mean that the state should not give it all the support and protection that it can.

SHIP LOSSES IN THE GREEK-OWNED FLEET

During the year under review, between November 1989 and October 1990, there was a further increase in the total number of accidents occurring on Greek-owned ships, from 408 in the previous year, to 436. On the other hand, total losses were only 16 compared to 29 in the previous year and tonnage lost was reduced from 475.884 grt. in 1989 to 263.950 grt. in 1990. The number of sinkings was still high (11 in 1990 and 1989 compared to only 8 in 1990), but there was a reduction in the percentage of ships written off as total losses

because of fire or engine damage.

On a world scale, there was also a reduction in total losses, with 145 ships totalling 1.234.327 grt., compared to 165 ships totalling 1.150.878 grt. lost in 1989.

Our figures refer to accidents and damage affecting Greek-owned ships, regardless of flag, of more than 500 grt. and they are compiled throughout the year from daily reports in Lloyds List, Salvage Association reports and the files on all known Greek-owned ships maintained by this journal.

TOTAL LOSSES (AGE OF SHIP)

Age	No. of Ships	GRT
Up to 4 years old	—	—
5-9 years old	—	—
10-14 years old	1	32.508
15-19 years old	5	144.760
More than 20 years old	10	86.682
Total	16	263.950

TOTAL LOSSES (TYPE OF SHIP)

Type of ship	No. of Ships	GRT
Cargo	9	38.341
Bulk Carrier	5	218.559
Tanker	1	999
Passenger	1	5.551
Total	16	263.950

TOTAL LOSSES (PER FLAG)

Flag	No. of Ships	GRT
Greek	5	103.431
Cypriot	3	48.519
Panamanian	2	56.058
Maltese	2	15.929
Honduran	2	6.049
Liberian	1	32.508
St. Vincent	1	1.456
Total	16	263.950

The largest Greek-owned ship that became a total loss in 1990 was the combined carrier "Pasithea" built in 1971, of 80.225 grt., which sank with all hands in a storm off Japan in August.

WORLD TONNAGE

World tonnage continued to rise during the past decade with the addition of more than 13 million grt. to the total in 1990. Thus, according to Lloyds Register, the world fleet in 1990 consisted of 78.336 ships of more than 100 tons net, totalling 423.627.198 grt. or 666.827.021 dwt. This is an impressive increase, particularly in the size of ships, considering that although the number of ships more than doubled, the total tonnage marked an almost seven-fold increase.

There were no significant changes in the fleets of individual countries, with the exception of Liberia and Norway. Liberia scored over Panama, with an addition of 6,8 million grt. during the past year while Panama lost 8 million grt. Norway's fleet continued to grow, with the addition of 7,8 million grt. and now ranks fifth in the world. Other countries which marked noteworthy increases in the size of their fleets were the Bahamas, Vanuatu and Malta and those marking a decline were Japan, U.K. and Greece.

Thus, Liberia now ranks first with 1,668 ships (54.699.564 grt. or 99.225.770 dwt.) or 12.91% of total world tonnage. Second comes Panama with 4.748 ships (39.298.123 grt. or 62.077.943 dwt) 9.28%. Japan is third with 10.000 ships (27.077.943 grt. or 40.828.199 dwt.). The USSR comes fourth with 7.383 ships (26.737.418 grt. or 29.359.624 dwt.). Norway is fifth with 2,557 ships (23.429.000 grt. or 41.206.815 dwt.). The U.S. is sixth with 6.348 ships (21.328.131 grt. or 31.176.534 dwt.). Greece comes seventh with 1.814 ships (20.521.561 grt. or 37.205.340 dwt. China and Taiwan come 8th with 2.608 ship (19.665.731 grt. or 29.464.156 dwt. Cyprus is ninth with 1.270 ships (18.335.929 grt. or 32.985.357 dwt. and the Bahamas come 10th with 867 ships (13.626.335 grt. or 22.365.394 dwt.

The next ten are the Philippines, Italy, Singapore, South Korea, U.K.,

Hong Kong, India, Brazil, Denmark and Iran, in that order.

Of the EC countries, all except Denmark and Luxembourg, marked reductions in their fleets during the past five years. Headed by France and U.K. which lost more than half of their total. In the rest of the world, the most significant declines were those of Saudi Arabia and Finland. The greatest growths were marked by Vanuatu (1468%) and Bermuda (334%).

In terms of ship categories, the world picture was as follows: Tankers made up 30.4% of the world fleet with 128.678.000 grt. or 246.975.000 dwt. O/Os made up 26.8% with 113.421.000 grt. or

201.000.000 dwt. Cargo ships made up 11.9% with 50.580.000 grt. or 75.273.000 dwt. Container ships made up 5.6% with 23.900.000 grt. or 26.070.000 dwt. OBOs made up 4.7% with 19.769.000 grt. or 37.821.000 dwt. Liquid gas carriers made up 2.5% with 10.656.000 grt. or 10.892.000 dwt. and chemical products carriers made up 1.3% with 9.662.000 grt. or 16.465.000 dwt.

Total tanker and chemical products carrier tonnage increased by 5.3 million grt. during the year, continuing to form around 31% of the world fleet. The largest fleets in this category are registered in Liberia, Norway, Panama and Greece.

INTERTANKO ACTIVE IN IMO OPA 90 NEXT TARGET

Mr. Philip Embiricos of Embiricos Shipping Agency Ltd., member of INTERTANKO's Executive Committee, and chairman, Safety and Technical Committee, represented INTERTANKO at the 30th session of IMO's Marine Environment Protection Committee in London from 12th - 16th November, along with SATC members Mr. G. Hammarberg, Argonaut AB, Mr. J. Spark, Marine Navigation Co. Ltd., and Mr. P.W.R. Smith, Wallem Shipmanagement.

The U.S. Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) prescribes double hulls for new tankers. Regrettably this design modification has been signed into law without its full implications, including maintenance, accessibility for inspection, explosion/fire risks, having been



considered by IMO.

OPA 90 provides, however, for later incorporation of alternative tanker

designs which are demonstrated to give equal or better environmental protection than double hull tankers. INTERTANKO has already been very active furnishing the National Academy of Sciences with information on tanker design, in which it found that the Horizontal Bulkhead or Mid-height Deck concept was particularly good, as it reduced oil outflow in case of accidents but did not incur the higher explosion risks/maintenance burdens created by the increased void spaces of double hulls.

In IMO the U.S. Delegation in MEPC recently proposed the adoption of the double hull design to replace the MARPOL design. The MEPC set up a Working Group on Prevention of Oil Pollution to study the merits of the double hull design, and assess whether any equivalent or better design could be found, on the basis of oil outflows resulting from contact accidents, collisions and groundings.

Thanks to the active work of Mr. P. Embiricos and the Japanese delegation, INTERTANKO is pleased to report that it was unanimously found that the Double Side/Horizontal Bulkhead provided at least equivalent protection to that afforded by the double hull. By those familiar with its design it was considered to be superior, as it offered better protection in both low and high energy accidents than the double hull, whose virtues were limited to low energy accidents.

The Working Group's findings also emphasised that all designs including MARPOL, double hulls, mid-deck should be further evaluated in a probabilistic study encompassing not on-

**CATHODIC
PROTECTION**



N.K. KATRADIS S.A.

If you use zinc or aluminium anodes you should use the biggest name in cathodic protection CETEMA BV, HOLLAND!

High quality anodes and complete computer studies for the most economical solutions to fit your specific ship's requirements.

Widest selection ex our stock!

You can rely on us as our partner!

PSARRON & ANAPAFSEOS STR

186 48 PIRAEUS TEL 4626269 4627500

TELEX 212503 212880 NKA GR FAX 4626266

ly contact accidents but also outflows related to fire, explosion, structural damage and damage stability.

To assist the Group, Mr. Embiricos presented a paper on Comparative Probabilistic Outflows in Various Tanker Designs, which had been prepared in cooperation with SATC.

What remains to be clarified at coming IMO meetings is whether or not the double hull should remain a valid standard of reference in the light of the findings regarding probable outflows from the safety, structural and damage stability aspects.

U.S. LONGSHOREMEN LEGISLATION

A compromise wording was finally reached for the draft legislation, denying foreign crewmembers to undertake cargo handling on vessels in US waters, which preserves the reciprocity clause, according to which an alien crewman may perform activity constituting longshore work if:

The vessels in a country that by law, regulation or practice does not prohibit such activity by crew members aboard United State vessels, and

Nationals of a country which by law, regulation or practice does not prohibit such activity by crewmembers aboard United States vessels hold a majority of the ownership interest in the vessel.

Greek Regulations do not prohibit cargo handling work by crew on board either Greek or foreign vessels.

THE NEW BRITISH SHIPPING MINISTER

For the second time in four months, Britain has a new Shipping Minister and for the second time the job has

gone to Patrick MacLaughlin, but his responsibility is not extended to aviation which stays with Lord Brabazon.

Mr. MacLaughlin remains a Parliamentary Under Secretary, so the shipping job has once again been downgraded from the Minister of State it enjoyed under Lord Brabazon.

TSVLIRIS SALVAGE SUCCESS

Tsavliris were recently engaged in a substantial Lloyds Form service in Greece, which demonstrated the value of a powerful stationed tug in that country. The 50.000 ton. dwt bulk carrier «Seaguardian», fully laden with prefabricated houses on/under deck, bound from U.S.A to the Middle East, was reported in distress on 14th Dec. 1990, drifting towards the rocky shore of Antikithyra Island in a S.W. gale, following main engine breakdown. The Tsavliris Flagship «Megas Alexandros» rushed to her assistance from her Piraeus salvage station, despite gale conditions, managed to establish towage connection in the nick of time and towed the casualty to the safety of Souda Bay, Crete.

It is noteworthy that the Tsavliris Piraeus Head Office has recently undergone a significant facelift and modernisation. Following complete renewal of all separations/ furniture, the company is currently installing a full range of «state of the art» electronic communications equipment and a new computer system. It is expected that Tsavliris will be expanding their «Pollution Combat» division and will be «beefing up» their world-wide salvage capabilities by stationing salvage tugs in Egypt, the Yemen and elsewhere.

SUEZ CANAL INCREASE

From 1st January, 1991 the Suez Canal tolls were increased by 4% for dry bulk carriers and 6% for other ships because of the weakening of the

US dollar. Tolls are calculated in Special Drawing Rights (SDR's), which currently stand at \$ 1.447 as against \$ 1.275 in November.

In the meantime the tolls rebate initiative for longhaul carriers will remain in effect.

AUSTRALIA BARRIER REEF PILOTAGE TO BE MADE COMPULSORY

The taking of licensed pilot whilst transiting certain areas of the Great Barrier Reef Inner Route will become compulsory from mid 1991, the Federal Government of Australia announced recently.

Prior to taking the decision to implement compulsory pilotage the Federal Government conducted an extensive worldwide campaign at diplomatic levels in an effort to gain acceptance of their proposals by overseas authorities and this culminated in last month's endorsement of the plans by the Marine Environment Protection Committee of IMO.

By mid 1991, although the actual date has not been announced yet, all vessels over 70m in length and all loaded oil tanker, chemical and liquefied gas carriers, irrespective of size, will be required to take a pilot when navigating the northern part of the Inner Route of the Great Barrier Reef as well as Hydrographers Passage off Mackay.

BUREAU VERITAS AND SHIP STRUCTURAL SOFTWARES

Since the end of 1989, BUREAU VERITAS has been offering ARGOS to its clients, shipyards, naval architects, and shipowners. ARGOS is a fully integrated software running on IBM PC which enables to carry out ship's stability and longitudinal strength calculations.

ARGOS system gathers more than 20 years of experience gained thanks

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

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

to the development and continuous updating of its first mainframe programme and an interactive programme easily operated without specific training, is under permanent improvement, especially by introduction of the latest international regulations.

ASRY CONTINUES TO REPAIR A LARGE NUMBER OF GREEK SHIPS

In spite of the Arabian Gulf crisis, ASRY in Bahrain continues as one of the major shiprepairing centres for Greek-owned vessels.

Since the onset of the crisis in early August, 10 tankers and drycargo vessels belonging to greek interests carried out their repairs at ASRY, among which tankers managed by «Mayamar Marine Enterprises» and bulkers managed by «Thenamaris».

MALTA - THE FIRST EUROPEAN COUNTRY TO REGISTER CHINESE SHIPS

Malta has scored a major coup by attracting to its registry the first Chinese merchant ships to switch flag to a European register. This was confirmed by a spokesman for the delegation from China who visited recently Malta to finalise the registration of ten ships under the Malta flag.

The switch to the Malta register follows top level negotiations which took place in Malta last June between the Chinese Minister for Communications Mr Qian Yong Chang and Malta's Parliamentary Secretary for Offshore Activities and Maritime Affairs Dr Joseph Fenech.

The newly flagged vessels include the 139.000 dwt bulk carrier «Diamond Sea» and two 21.000 dwt containers ships «Peace River» and «Lucky River». The ships which are managed by Guangzhou Ocean Ship-

ping Company, a subsidiary of China Ocean Shipping Company (COSCO) were formerly registered in China and Panama.

While in Malta the Chinese officials also concluded an agreement with Malta Drydocks for repair and maintenance work, including classification surveys on the m/v «Fu Niu Shan». The contract was awarded following stiff competition from other Mediterranean yards.

Top level negotiations are also underway for the conclusion of a maritime agreement between Malta and China. This agreement which is expected to be signed early next year will certainly establish even closer links between maritime Malta and China which is expected to contribute to a further increase of tonnage under the Maltese flag.

ANNOUNCEMENT

In January 1991, «Naftika Chronika» celebrates its 60th anniversary.

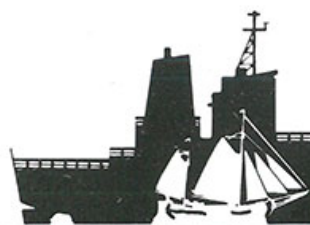
For sixty years it has constituted a dynamic presence in Greek shipping and made a positive contribution to its great achievements.

Under the guiding hand and imposing personality of its founder, the late mentor of the Greek shipping family, Dimitrios Cottakis. Naftika Chronika has reported on Greek shipping from its first tentative steps during the prewar period, through the struggle for freedom with its countless victims and finally during the postwar years which marked its spectacular growth.

The journal's 56 bulky annual volumes are full of this rich material and, indeed, the maritime epic of our country is contained in the 70,000 pages and 1,350 issues of «Naftika Chronika».

We who continue the work of the Journal's great and inimitable founder, Dimitrios Cottakis, together with a team of select contributors, have decided to epitomise the contents of the journal's sixty years, reflecting the course and development of the Greek shipping world, in one single, large and high-quality volume — a high class publication which will not only be an anthology of the parallel lives of Greek shipping and «Naftika Chronika», but a valuable reference book for anyone who wishes to study the history of Greek shipping and also a guide for those actively engaged in shipping today.

The book will also contain a detailed English supplement so that non-Greek speaking friends and associates of the Greek shipping family can appreciate its contents.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)	70	999
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'ΤΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΤΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΤΑΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6933
Α'ΤΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΤΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΤΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΤΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΗ	74	55783
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ	77	1584
ΑΛΕΞΙΩΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ ΙΙ	69	10650
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ ΙΙ	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'ΙΘ	84	22000
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΓΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΤΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500

πρός Αγ. Θεοδώρους 26/10
α. Τσίμπα 6/11
πρός Ιταλία 4/10
μεσογειοκικές μεταφορές
πρ. «Αγία Δύναμις»
πρός Μαδαγασκάρη 16/10
δ. Σουέζ 1/11
πρός Σαμψούντα 20/10
α. Λός 'Αντζελος 20/10
α. Πόρτο 'Αλέγκρε 10/11
ε. Πειραιά 14/11
δ. Σουέζ 10/11
μεταφορές Πάτρας
δ. Γιβραλτάρ 6/11
μετ. «Lemania» (μ.)
α. Λός 'Αντζελος 35/11
πρός Μανίλα 28/10
δ. Παναμά 11/11 *

πρ. «Reefers Nangka» *
πρός Μιζουράτα 3/10
πρός Τουμπάρδο 23/9
ε. Βενετία 12/11
ε. Καζαμπλάνκα 12/11
ε. Ειγκάγκ 25/10
ε. Πειραιά 14/10
πρός Ματάνζας 2/11
α. Όρμαλι 11/11
μεσογειοκικές μεταφορές
ε. 'Ιμνιγκάμ 26/10
υπέστειλε Λιβεριανή
υπέστειλε σπη. Μπαχάμας
ε. Πειραιά 24/10
πρός Λαττάκια 30/9
υπέστειλε Λιβεριανή
α. 'Αμβούργο 13/11
δ. Σουέζ 3/11
δ. Σουέζ 5/11
ε. Πειραιά 29/4
ε. Πειραιά 3/10
στο Μπαντρά 'Αμπάς
ε. 'Αλεξάνδρεια 16/10
α. Θεσσαλονίκη 8/11
ε. Καλδέρ 7/11
α. Σαγκάη 16/10
δ. Παναμά 11/11
α. Σιγκαπούρη 12/11
α. 'Αντοναγκάτα 12/11
ε. Θεσσαλονίκη 1/11
ε. Θάντερ Μπαλ 13/11
πρός Σίδνεϊ 22/10
δ. Παναμά 9/11
ε. Σιγκαπούρη 9/11
α. Χόγκ Κόνκ 11/11 *
πρός 'Ιράν 25/7 *
πρός Μπουένος 11/11
α. Καμάρ 31/10
πρός ΗΠΑ 22/10
α. Χάου Πόιντ 8/11
δ. Γιβραλτάρ 15/11
έπισκ. Πειραιά 9/11
πρός Ματάνζας 30/9
ε. Κέμι 8/11
πρός Μαρακάιμπο 24/10
πρός Ν. 'Αμερική 27/10
ε. Καϊν 15/10
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/11
έπισκ. Τογιοχάσι 30/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
δ. Πόρτ Σάις 8/11
πρ. Μπ. 'Αμπάς 26/8
ε. Ρόττερνταμ 18/11
ε. Τής Μπαλ 17/11
α. Λονδίνο 16/11
α. Σαλβαντόρ 26/10
α. 'Εσπεράνσε 6/11
ε. Μπαγκόκ 20/10
α. Γιοκοχάμα 7/11
ε. Μουμπάσα 18/10
πρός Βραζιλία 24/10
ε. Ντάρμπαϊν 14/11
α. Μπλόκ 13511
α. 'Υμνιέντα 12/11
πρός 'Ιαπωνία 23/10
δ. Ντόβερ 8/11
πρός Μπαγκόκ 12/10
πρός Κεμπότσαν 28/10
α. Πειραιά 9/11
δ. Ντόβερ 13/11
πρός Φιλιππίνες 22/10
πρός Βουβάβ 12/10
α. Κορούνα 11/11
α. Μιζουσίμα 11/11
δ. Σουέζ 8/11
α. Τόλν 8/11
ε. Ρουαί 15/11

ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΠΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (δ.)	73	101439
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	85	8344
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	84	25063
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΩΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΛΠΑΡΑ'ΙΖΟ ΡΗΦΕΡ	72	5882
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΟΥΣ	76	14540
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236

α. Τομακομά 1/11
ε. Σιγκαπούρη 23/9
πρός Κουανγκάγκ 18/9
α. Ντότζες 13/11
α. Χάτσινχο 5/11
ε. Σάφι 14/11

ε. Σάντος 12/11
ε. Σιγκαπούρη 1/11
α. Ν. 'Υόρκη 9/11
δ. Σουέζ 10/11
α. Σάν Φραντσκο 11/10
α. Μομπάσα 15/10
πρός Π. 'Ορντόζ 27510
ε. Ταλκαουάνο 9/11
α. Σιγκαπούρη 7/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/11
πρός Τογιοχάσι 24/10
ε. Κωνσταντία 11/11
πρ. «Αλόνσος»
α. Γκουανιανίλα 3/11
δ. Παναμά 15/11
υπέστειλε Λιβεριανή
πρός 'Ουαυέντο 26/10
πρός Γιβραλτάρ 26/10
α. Σάντος 10/11
α. Λιασάβωνα 6/11
πρός Μιχαμάντσια 22/10
υπέστειλε Λιβεριανή
δ. Κων/πολη 3/11
δ. Πόρτο Σάις 15/11
πρός Κολούμπια Ρίβερ 23/10
α. 'Ινσάντα 7/11 *

ε. Ντάρμπαϊν 12/11 *
α. Κουσίρο 10/11
α. Σιγκαπούρη 4/10
ε. Γκαρούτσα 12/11
α. Μ. Μαγκάνα 16/11
ε. Μπουλιάν 15/11
μεταφορές Ρεθόμνου
α. Λός 'Αντζελος 12/11
πρός Ούλσάν 17/10
α. Γκίλογκ 1/11
πρός Κινούρα 18/10
α. Καράτσι 6/11
α. Τσίμπα 6/11 *

α. Μπιλμπάο 13/11 *
πρ. «Μαριέττα»
α. Κινούρα 15/11
πρός Σιμίζου 12/10
α. Θέουτα 22/10
α. Γιοκοχάμα 9/11
πρός Κωνσταντία 3/10
α. Ναγκάγια 4/11
α. Ματάνζ 24/10
α. Τεργέστη 1/11
ε. Μπαγκόκ 8/10
α. Τεργέστη 14/11
πρός 'Αουά Μπαλ 28/10
ε. Σιγκαπούρη 6/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/11 *
ε. Φουτ'έιρα 2/11 *
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
πρός Ρόττερνταμ 31/10
πρός Αύστραλ 31/10
πρ. 'Ιαπωνία 23/10
ε. Κολούμπια Ρίβερ 14/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ε. 'Αμβέρσα 14/11
α. Ν. Μαγκάλαρ 7/11
α. Πειραιά 1/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/11 *

ἀργεί Πειραιά *
α. Βρέστη 10/11
δ. Σουέζ 11/11
α. Πειραιά 4/11
δ. Ντόβερ 15/11
α. Πειραιά 9/11
υπέστειλε κυπριακή
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/11
ε. Τεργέστη 4/11
μεσογειοκικές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
α. Φουτ'έιρα 11/10 *

μεσογειοκικές μεταφορές *
πρός Μπενανκούρ 12/10

ΓΑΡΜΠΗΣ.....	72	41184
ΓΕΡΟΣ (δ.).....	73	30087
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.).....	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ.....	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.).....	65	37710
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.).....	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΞ (δ.).....	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ.....	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ.....	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ.....	76	18014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ.....	77	11733

ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ.....	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ.....	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ.....	73	32824
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.).....	74	109893
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.....	76	14592
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.....	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	72	19960
ΓΟΥ'ΙΜΕΑ.....	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19428
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40650
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.).....	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.).....	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ.....	73	114933
ΓΟΥΤΕΡΜΟΛΕΝ.....	69	12840
ΓΟΥΤΕΡΤΟΡΕΝ.....	69	12373

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.).....	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ.....	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.).....	70	48473
ΔΑΦΝΗ.....	84	35746
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586
ΔΗΛΟΣ (δ.).....	71	17957
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.).....	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ.....	71	3909
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.....	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.....	73	45502
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ.....	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.).....	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ.....	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ.....	85	21300

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	18726
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.....	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.....	89	36800
ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΙΞ (δ.).....	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΗΝ.....	76	11282
ΕΛΛΗΝ.....	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ.....	63	1554
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΛΠΙΣ.....	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.).....	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.).....	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ.....	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ.....	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ.....	78	12688
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.....	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.).....	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ.....	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ.....	71	16379
ΕΥΡΩΤΖΟΥ.....	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996

α. Πιομπίνο 12/11
δ. Κων/πολη 8/11
μεταφορές Φουτζέιρα
δ. Πόρτ Σάιτ 15/11 *
πρός 'Ηράκλειο 25/10
α. 'Αθωνιασούθ 9/11
στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ε. Σουζέ 17/11
α. Σουζέ 16/11 *

δ. Σουζέ 13/11
α. Γουαγκάρβι 30/10
πρός 'Ιταλία 18/10
υπό ναυπήγηση
δ. Γιβραλτάρ 4/11
δ. Γιβραλτάρ 4/11
ε. Μπαράγκουλα 1/11
α. Ν. 'Ορλέαν 2/11

α. Μπ. 'Αίρες 11/11
α. Χάμπτον 18/10
α. Ν. 'Ορλέαν 7/11
ε. Βαλτιμόρη 2/11
α. Ν. 'Ορλέαν 10/10
πρός Σέκου 18/10
α. Χάμπτον 8/11
έπιωλήθη
δ. Σουζέ 14/11
δ. Σουζέ 5/11
άρχει Πειραιά
α. 'Αμβούργο 16/11
πρός Κορέα 26/10
α. Σιγκαπούρη 4/11
πρός Φουκουγιόμα 25/10
πρός Γιούζυ 24/10
δ. Σουζέ 18/10
α. Θέουτα 28/10
πρός 'Ιαπωνία 22/10
α. Καλέτα Πατίλος 1/11
α. Λός 'Αντζέλες 6/11
ε. Λειζόες 10/11
α. Γιοκοχάμα 2/11
υπέστειλε λιβερνιά
στο Χόγκ Κόγκ 31/10
α. Τέζας Σίτυ 4/11
πρός Σιγκαπούρη 95/10
α. Σιγκαπούρη 6/11
ε. Αύγουστα 11/11

δ. Σουζέ 5/11
ε. Γιούροπορτ 15/11
υπέστειλε λιβερνιά
πρ. «Χόλκον Ρέιν»
πρ. «Φόρο»

ε. Αύγουστα 12/11
έπισκ. Πειραιά 26/8/89
α. Χόγκ Κόγκ 7/11
α. Τζέμπελ Ντάννα 15/11
πρ. «Maritime Challenge»
άρχει 'Αλβέρνι
α. 'Αμστερνταμ 15/11
πρός Αλγυπία 30/10
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Υόρκη 4/11
πρός 'Ιακρία 3/10
α. 'Ακαμπα 8/10
α. Χιροχάτα 3/11
πρός 'Ιντσόν 26/10
α. Φόυνες 8/11
α. Καράσι 10/11
μεσογειακές μεταφορές
δ. Παναμά 15/11
ε. Πειραιά 25/10
ε. Φουτζέιρα 22/9

άρχει Βασύρα
πρός Ρότερνταμ 18/10
α. Γιοκοχάμα 14/11
πρός Κουανγνύγκ 23/10
α. Σιγκαπούρη 7/11
ε. Σαίντ Τζών 15/11
α. Λός 'Αντζέλες 12/11
πρός 'Αμβούργο 3/10
α. Σαβόνα 3/11
ε. Πειραιά 10/11
στη Πόλη (αποθήκη)
ε. Μπαγκόγκ 14/8
δ. Σουζέ 9/11
έπιωλήθη αλλοδαπούς
α. Γκίλογκ 10/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Χόγκ Κόγκ 6/11
α. Δαμίστρα 1/11
α. Μόρρο Ρεντόνα 8/11
ε. Πειραιά 13/11
α. Πειραιά 8/11
α. Πειραιά 10/11
ε. Μπρέβερχαβεν 31/10
πρός Γουλαρά 25/10
α. Ουμπε 8/11
πρ. «MSC Λάουρα»
ε. Ρότερνταμ 17/11
ε. Πειραιά 10/10
πρός Ταμπίκο 26/10
α. Τέμα 18/10
α. Τολέδο 4/11
α. Γκντάνσκ 7/11
πρός Βενεζουέλα 29/10
α. Φός 1/11
α. Φλόσσιγκ 2/11
α. Ρεσίφε 4/11

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ.....	73	18958

ZANET.....	66	4503
ZANNHS.....	81	22857
ZARNATA (δ.).....	77	69338
ZEYS.....	71	87667
ZEΦYPOC II.....	77	18838
ZHNQ.....	81	23100
ZIM BENEZIA.....	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.....	78	13977
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ.....	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ.....	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ.....	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ.....	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ.....	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ.....	76	32465
ZINI.....	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΡΑ.....	76	17129
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.).....	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ.....	82	33374
ΘΑΛΕΙΑ.....	76	16873
ΘΕΛΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.).....	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.).....	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΕΡ.....	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΛΑΕΥ.....	72	9984
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	77	6933
ΙΟΥ.....	85	34400
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΕΡ.....	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.).....	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ.....	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ.....	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ.....	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.....	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ.....	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.).....	77	247160
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.).....	76	218447
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.....	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ.....	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.).....	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	72	14212
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.).....	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.....	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).....	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (S).....	66	38878

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).....	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.).....	70	44954
ΚΙΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	73	18744
ΚΙΛΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	81	34188
ΚΟΜΕΤ.....	78	14374
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ.....	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ.....	68	22836
ΚΟΝΚΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ.....	70	8201
ΚΟΡΙΝΑ (δ.).....	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.).....	69	1579
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.).....	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.).....	86	24900
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101

ε. 'Οζάκα 19/10
πρός Δ. 'Αφρική 7/10
ε. Χοντβίνα 6/11

ε. Πειραιά 14/11
ε. Βανκούβερ 11/11
υπέστειλε λιβερνιά
πρός Κωνσταντίνια 22/9
υπέστειλε λιβερνιά
στο Γιοσού 95/10
α. Βενετία 14/11
ε. Σιγκαπούρη 8/10
α. Κολόμπο 7/11
α. Τερνέστη 14/11
ε. Χάμπτον 16/11
α. 'Οζάκα 8/11
ε. Σιγκαπούρη 13/11
α. Σάν Φραντσέσκο 6/11
δ. Γιβραλτάρ 14/11
πρός 'Αργεντινή 25/10
α. Σιγκαπούρη 9/11
α. Βόλο 2/11
α. Χάμπτον 6/11
πρός Πόντα ντ'ε Μαδέιρα 31/10
πρός Πειραιά 25/10
α. Δουνκέρκη 3/11
στο Μισσισσιππί 21/9
α. Πειραιά 5/10
δ. Πόρτ Σάιτ 16/11
α. Χάμπτον 6/11
α. Φός 14/11
πρός Μεθού 8/9
α. Λισσαβώνα 14/11
πρός Κοά 95/10
α. 'Αγκόνα 13/11
ε. Πειραιά 28/10
στο Κπέμε 23/10
α. Μόγκλα 30/10
πρ. «Reefter Manggis»
α. Κασίμα 11/11
α. Χόγκ Κόγκ 5/11
α. Πειραιά 10/11
α. 'Αλεξάνδρεια 23/10
α. 'Αμβούργο 9/11

δ. Παναμά 1/11
α. Φόυνες 12/11
ε. 'Ιταλίας 8/10
πρός Ντόρ ες Σαλάμ 26/10
πρός 'Αλγίρι 30/10
α. Κασίμα 9/11
α. Καζαμπλάνκα 6/11
α. Ρότερνταμ 17/11
α. Κολούμπια Ρίβερ 12/11
α. 'Αίν Σούνα 23/9
α. Ρας Ταούρα 8/10
στις Λειζόες 15/11
α. Σάντος 13/11
δ. Σουζέ 6/11
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/9
πρ. «Esso Mediterranean»
πρός 'Αλγερία 3/11
α. Τερνέστη 3/11
α. Κισαράου 4/11

δ. Κων/πολη 11/11
α. Ν. 'Ορλέαν 7/11
ε. Ν. 'Ορλέαν 15/11
α. Ραβέννα 12/11
α. 'Αμβούργο 16/11
α. Σάντος 9/11
πρός Πειραιά 15/11
α. 'Ιντσόν 6/11
α. Σάντος 10/11
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
ε. Γένοβα 8/11
α. Μπρεμερχάβεν 4/11
πρός Μοτρίλ 10/11
α. Πειραιά 10/11 *

στη Φουτζέιρα 7/9 *
πρός Τόκιο 295/10
α. 'Ορο Μπαϊ 5/11
α. Βοστώνη 8/11
α. Ν. 'Ορλέαν 26/10
πρ. «Λόνα Ρουάν»
α. Σιγκαπούρη 4/11
α. Σιγκαπούρη 9/11
πρός Σουζέ 12/10
α. Χάμπτον 12/11
α. Ν. 'Υόρκη 11/11
α. Ρότερνταμ 7/11
ε. 'Ιταλίας 21/10
α. Ναγκόγια 7/11
πρ. «Hymbegate»
δ. Παναμά 12/11
α. Ρότερνταμ 10/11
ε. Μπάμπουρι 15/11
α. Τζέμπελ 'Αλι 23/10
α. Πόρτ ντ'ε Μπούκ 10/11
δ. Κων/πολη 7/11
ε. Θεσσαλονίκη 8/11
δ. Κων/πολη 5/11
ε. Τζέντα 7/11
α. Γιοκοχάμα 4/11
α. Πειραιά 13/11
α. Τενερίφ 6/11
ε. 'Αμβούργο 18/11
ε. Καζαμπλάνκα 11/11
δ. Ντόρ 6/11
α. Τζουμπάι 29/9
ναυπηγ. Ναγκασάκι
πρός 'Αβόνα 23/7

ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΩ	74	65685
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.7.)	74	60250
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΣΙΘΙ	77	4965
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	65874
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ	73	70931
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΜΟΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	68	9505
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΤΣΙΑΝΑ ΡΕ'ΝΜΠΟΥ	86	36600
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432

ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΓΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΓΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΤΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587

ε. Βόλο 5/11	
α. Ρότενταμ 17/11	
πρός Μπαγκόκ 23/10	
ε. Ίμνιγκχαμ 14/11	
υπέστειλε Λιβεριανή	
ε. Όγκινς 15/11 *	

υπέστειλε Λιβεριανή *	
ε. Τζέντα 3/11	
πρός Άλγέρι 17/10	
πρός Ν. Κορέα 2/10	
α. Σάο Τομέ 1/11	
ε. Καζαμπλάνκα 11/11	
πρ. «Λαϊκή Τέρρα»	
υπέστειλε σπη. Μπαχάμας	
υπέστειλε Λιβεριανή	
δ. Π. Σαϊδ 11/11	
α. Πειραιά 18/10	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
ε. Γιοκαχάμα 14/11	
δ. Σουέζ 17/11	
α. Χόγκ Κόγκ 9/11	
α. Κόμπε 10/11	
πρός Ν. Όρλεάν 17/10	
α. Σιγκαπούρη 7/11	
πρ. «Κορφού Ρήφ»	
α. Καζαμπλάνκα 12/11	
στη Βασίλ	
επιπλήθη άλλαδαπούς	
δ. Γιβραλτάρ 14/11	
πρ. Ρίτσαρντ Μπαϊ 11/10	
ε. Τεκριντάγκ 5/11	
α. Μίλφορντ Χάβεν 14/11	

πρός Νάμπο 9/9	
ε. Βαρκελώνη 15/11	
δ. Γιβραλτάρ 15/11	
ε. Φιλαδέλφεια 12/11	
ε. Παράναγουα 19/10	
δ. Σουέζ 11/11	
πρός Γουακαμάτσου 3/10	
α. Άλεξανδρέτα 18/10	
α. Πρίνς Ρομπέρτ 9/11	
πρός Ίνδια 10/10	
α. Γιβραλτάρ 12/11	
α. Λισαβώνα 15/11	
α. Ν. Όρλεάν 3/11	
δ. Πόρτ Σαϊδ 15/11	
δ. Ντόβερ 9/11	
α. Πειραιά 14/11	
α. Πόρτ Έσκουίβελ 18/10	
πρός Άλγερία 14/11	
α. Πειραιά 8/11	
ε. Παράναγουα 6/11	
πρός Άλγερία 25/10	
α. Μπάρνι 10/11	
ε. Μοντεβιδέο 27/10	
α. Άμπαόργκ 17/11	
α. Χάιφα 14/11	
μεταφορές Έρυνθός	
πρός Γκντάνσκ 31/10	
α. Αύγουστα 14/11	
δ. Γιβραλτάρ 5/11	
πρός Λός Άντζελες 21/10	
α. Τσίμα 4/11	
α. Ρίο Γκράντε 2/11	
α. Μασσαλία 15/11	
α. Ζαντάρ 9510	
α. Σεπελίμα 6/11	
α. Τενρίφ 12/11	
α. Άμβέρσα 18/11	
πρός Ταϊβάν 22/10	
πρός Ράδια Μόλε 16/10	
α. Λισαβώνα 14/11	
α. Κήλαγκ 4/11	

πρός Σαβάννα 30/10	
α. Σιγκαπούρη 27/8	
πρός Σαγκάη 18/10	
στη Χαλκίδα 11/10	
ε. Γούνα 13/11	
πρός ΗΠΑ 22/10	
εγκαταλείφθηκε 24/7	

στό Όραν 31/8	
δργεί Ν. Όρλεάν	
α. Χιοσόν 14/11	
ε. Ν. Όρλεάν 12/9	
δργεί Ν. Όρλεάν	
α. Τσάρλεστον 13/11	
ε. Ν. Όρλεάν 9/10	
α. Χιοσόν 4/11	
δργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 15/11	
δργεί Ν. Όρλεάν	
δργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 24/10	
δ. Παναμά 12/11	
πρός Ν. Όρλεάν 11/10	
α. Λέγκχορν 4/11	
α. Χιοσόν 28/10	
α. Λός Πάλας 8/11	
δργεί Πειραιά	
ε. Δεμερρά 8/11	
α. Δεμερρά 7511	
α. Πόρτ Άρθουρ 9/11	
δργεί Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 16/11	
α. Χιοσόν 5/11	
ε. Πόρτ όφ Σαίλιν 14/11	

ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΟΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	4575
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΕΒΙΔΕΟ ΡΗΦΕΡ	69	8047
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	52831
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'ΤΑΝΤ	75	35561
ΝΑΟΣ	70	9865
ΝΑΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	59960
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	67239
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΛΑΝΤ	76	37784
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ	80	14397
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127

α. Χιοσόν 25/10	
α. Πόρτ Έσκουίβελ 3/11	
πρ. «Salines»	
δ. Γιβραλτάρ 11/11	
ε. Σάν Λορέντζο 14/11	
α. Τενερίφ 10/11	
πρός Δ. Άφρική 26/10	
α. Σάν Λορέντζο 6/11	
α. Λισαβώνα 9/11	
α. Ν. Όρλεάν 12/11	
ε. Κουά Μπαϊ 4/11	
πρ. «Χίος Γκρέις»	
ε. Πειραιά 12/11	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 31/10	
ε. Λουλέα 11/11	
πρός Βραζιλία 19/10	
μετασκευάζεται Πειραιά	
α. Άλικόντε 12/11	
α. Μαυρίκιος 31/10	
ε. Σάουδα 10/11	
ε. Τζουμπάι 9/11	
πρός Τζέντα 27/10	

α. Σάν Λορέντζο 8/11
α. Ούμπε 4/11
δ. Μπρούναμπούτελ 14/11
πρός Βελγία 22/10
πρός Μεξικό 25/10
ε. Δουνκέρκη 13/11
α. Τζουμάτα Τέρμιναλ 19/10
α. Βόλο 5/11
ε. Πειραιά 30/10
ε. Πειραιά 11/11
πρός Ν. Άφρική 31/10
ε. Άμβέρσα 11/11
ε. Βανκούβερ 10/11
επισκ. Πειραιά 7/8
ε. Σιγκαπούρη 9/11
πρός Λάζαρο Καρντέντας 28/9
στη Δαμιάτα (άποθήκη)
α. Γένοβα 8/11
πρός Βατούμ 25/10
ε. Λειζόες 15/11
α. Τερνίστα 10/11
ε. Τερνίστα 11/11
α. Ν. Όρλεάν 16/10
α. Ν. Όρλεάν 12/11
δ. Παναμά 4/11
δ. Γιβραλτάρ 10/11
πρός Τζακονταβίλ 31/10
πρός Κορέα 25/9
α. Σιγκαπούρη 8/11
α. Θεσσαλονίκη 10/11
α. Ούμπε 12/11
δ. Παναμά 7/11
α. Σακάντε 12/11
α. Μπρεμερχόβεν 2/11
υπεστέλει Λιθιανή
πρός Άλεξάνδρεια 29/10
πρός Γουέντο 31/10
ε. Λάγος 24/10
ε. Ρίο Χάινα 26/10
α. Ν. Όρλεάν 15/11
πρός Λαττάκια 13/10
α. Σαν Ευστάθιος 7/11
α. Πενάγκ 11/11

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.).....	80	42236
ΠΑΡΕΝΘΝ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.....	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993
ΠΕΛΛΑ.....	71	159.....
ΠΕΛΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	78	127.....
ΠΕΛΤΙΞΗΣΕΡ.....	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΕΡ.....	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ.....	72	57802
ΠΕΠΠΥ.....	67	1183
ΠΕΡΚΟ (δ.).....	72	1597
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ.....	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΦΑΚΑΣ 2(δ.).....	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368
ΠΗΓΑΙΟΣ.....	73	9749
ΠΗΓΑΙΟΣ.....	75	13275
ΠΗΤΕΡ Λ.....	84	35808
ΠΙ'ΤΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.).....	76	43681
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976
ΠΟΠΗ.....	67	11002
ΠΟΠΗ.....	73	19564
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΣΑ.....	61	963
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ.....	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΣ (δ.).....	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....	87	27333
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.).....	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573
ΡΕΝΕΞΙ.....	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡ'ΩΤΗΣ.....	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	3861
ΡΟΖΑΝΑ.....	78	11348
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....	88	25000
ΣΑΜΟΣ.....	74	13633
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.).....	81	4036
ΣΑΝ ΒΙΛΑ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598
ΣΑΡΛΑ.....	77	15533
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	74	8901
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ.....	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....	67	988
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	77	38514
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ.....	73	13631
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ.....	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663
ΣΚΙΑΦΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702

α. Κασμία 8/11
δ. Κόρπους Χρήσι 7/11
α. Σάν Φραντσίσκο 26/9
α. Πειραιά 10/10
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 23/10
πρός Ν. 'Ορλέαν 30/10
α. Κασμία 4/8
δ. Παναμά 15/10
πρός 'Ατλα 'Ανατολή 27/9
α. Θεσσαλονίκη 8/11
α. 'Αμβέρσα 9/11
δ. Γιβραλτάρ 13/11
α. Ναγκόγια 14/10
στό Καράτσι 16/10
δ. Σουζέ 16/11

α. Ρίο 'Αντέριο 11/11
α. Δομίνγκα 8/11
α. Τεκριντάγκ 2/11
α. Ραβέννα 3/11
α. Πειραιά 12/11
α. Σμύρνη 12/11
δ. Γιβραλτάρ 2/11
α. Πλύμουθ 6/11
πρ. «Selma»
έπισκ. Πειραιά 1/10
δ. Παναμά 15/11
α. Γκόλβεστον 1/11
πρός 'Ινδονησία 2/10
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 3/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
πρός Ταπινβία 17/10
α. 'Οζάκα 7/11
α. 'Εσπερπκ 9/11
α. Πειραιά 9/11
α. Πόρτ Κέμπλα 6/11
α. Σάν Φραντσίσκο 10/11
α. Νουατσότ 2/11

στό Λομππί
υπεκρίτειε Λιβεριανή
δ. Ντόβερ 7/11
έπωληθή
α. Τέρα 8/11
α. Ν. 'Ορλέαν 31/10
στό Μοντεβιδέο 9/11
α. Πόρτο Καμπίλλο 27/9
α. Σγκαπούρη 2/11
α. Βαλέττα 2/11
α. Ν. 'Ορλέαν 26/10
α. Βόλο 5/11
στό Σουζέ (άποθήκη)
α. Μιχουσίμα 4/11
πας Κίνα 16/10
πρός Γιβραλτάρ 17/10
α. Καράτσι 14/11
πρός Φουτζέι 16/9
α. Μπανζούα 8/11
πρός 'Ιράν 4/8
α. Βόλο 5/11
α. Ταϊτόν 95/11
πρός 'Αγ. Θεοδώρου 8/11
δ. Πόρτ Σάϊδ 15/11
δ. Πόρτ Σάϊδ 12/11
α. Πειραιά 7/11
μετ. «Amalia» (μ.)
α. Λός Πόλμας 11/11
α. Πειραιά 10/11
στό 'Ασσύμ 7/11
δ. Μπρουνοβίτσελ 6/11
στό Νταχέι 29/10
αργεί Σετουμπάλ
πρός Τσονγίν 21/10
α. Βενετία 13/11
α. Ν. 'Ορλέαν 7/11
α. Πειραιά 13/11*

α. Σουζέ 15/11*
δ. Σουζέ 16/11
α. Μαντράς 25/10
α. Σγκαπούρη 5/11
πρ. «Dominica»
α. Πόρτ Κανάβερλ 29/10
α. Πόρτ Τάλμποτ 4/11
δ. Γιβραλτάρ 10/11
α. Τσούκρη 11/11
α. Λός 'Αντζέλες 10/11
στό Κολόμβο 6/10
α. Ρότερνταμ 10/11
α. Λόρκα 13/11
α. 'Αμβέρσα 11/11
α. Μόντρεαλ 5/11
α. Ρόμμη 8/8
δ. Πόρτο Σάϊδ 12/11
α. Πειραιά 11/11
α. 'Αμυρόν 8/11
α. Παράνγους 15/11
α. Ρεσιό 8/11
α. Βρέμη 14/11
α. Πειραιά 14/11
α. Γιβραλτάρ 14/11*

ΣΚΥΡΩΝ (δ.).	74	67239
ΣΟΠΕΝ (δ.).	75	20495
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ.	84	22342
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384
ΣΟΦΟΥΛΑ.	76	3814
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.	78	12517
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ.	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ.	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ.	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ.	67	72576
ΣΥΝΟΙΟΥΣΑ (δ.).	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ.	82	31323
ΤΣΚ ΜΕΛΟΥΤΥ.	78	12688
ΤΑΝΤΑ.	73	16997
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΎΓΕΤΟΣ.	77	14607
ΤΑΎΓΕΤΟΣ.	79	8957
ΤΕΤΙΕΝ.	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.).	62	1591
ΤΖΙΝΙ II.	69	16229
ΤΖΟΥΎ.	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.).	63	9143
ΤΖΟΡΤΖ Λ. (δ.).	75	14786
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ.	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.).	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.	78	19211
ΤΟΠΑΖ.	85	28000
ΤΟΨΚΑΝΑ.	76	36204
ΤΡΑΎΝΤΕΝΤ ΜΑΝΙΡΕΡ.	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΊΝΕΡ I.	68	2760
ΤΡΕΊΝΤ ΓΟΥΊΝΤ.	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΎΛΑΝΤ.	74	13639
ΤΡΙΑΙΝΑ.	64	999
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ.	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.	77	13663
ΤΥΧΗ.	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ.	64	2167
ΦΑΙΑΡ ΜΙΛΟΥ.	59	2910
ΦΑΙΔΡΑ.	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.	73	15162
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.).	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.).	75	138255
ΦΑΣΣΑ (δ.).	74	6 0 3 5 2
ΦΕΙΔΙΑΣ.	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.).	84	31411
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Λ. (δ.).	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.).	87	25000
ΦΕΎΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕΎΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕΎΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕΎΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ.	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.).	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.).	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.).	83	31321
ΦΙΝΤΙΑΣ.	72	55842
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΠΕ.	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΊΛΛΙΑΜΣ.	62	19374
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.	71	14885
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.	66	12098
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.	71	18570
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.	70	14786
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.).	85	38626
ΦΛΟΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΕ.	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ ΑΎΛΑΝΤ.	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΥΡ.	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡ.	72	40568
ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).	75	118218
ΦΡΑΓΚΙΣΙΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ.	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡ.	89	36438
ΧΑΛΚΗ (δ.).	89	27500
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.	73	6880
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑΊΝΤ.	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ.	68	5527
ΧΛΟΗ.	82	36202
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.).	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ.	75	9753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850

υπέστειλε λιβεριανή
 στον Πειραιά 28/8
 πρ. «Μοισον»
 προς Βερακούζ 28/10
 δ. Ντόβερ 14/11
 υπέστειλε λιβεριανή
 προς Μεθύλι 8/10
 ε. Ταρραγόνα 16/11.
 α. Χάμπτον 14/11
 α. Τεφιέρη 6/11
 α. Γκάνος 30/10
 α. Γιοκαχώα 9/11
 προς Γουάρι 26/10
 δ. Σουζέ 16/11
 ε. Ματάνι 29/10
 προς Σγκαπούρη 31/10
 α. Τζουμπάιλ 3/11
 δ. Πόρτ Σαϊς 8/11
 α. Φάλασιγκ 12/11
 α. Χόγκ Κόγκ 14/11
 α. Πενάγ 15/11
 α. «Αμβέρσα 6/11
 προς Νορβηγία 28/10
 πρ. «Yanap»
 προς «Αομίρι 30/10
 ε. Τερνούζεν 12/11
 μεσογειακές μεταφορές
 προς «Υεμένι 16/10
 α. Κολαράτα 14/10
 δ. Παναμά 8/11
 α. Σέτε 13/11
 δ. Γιβραλτάρ 16/11
 α. Γκίζον 7/11
 α. Τζόμια Τέρμιναλ 31/10
 στο Γκίζον (άποθηκεύ)
 προς Σγκαπούρη 16/10
 α. Σγκαπούρη 13/10
 προς Τζακάρτα 10/10
 προς Κοτζακόλλος 28/10
 δ. Παναμά 1/11
 άρνηγ Πειραιά
 α. Ν. «Ορλέαν 12/11
 δ. Σουζέ 4/11
 πρ. «Κέϊτ»
 α. Τακοράντι 6/11
 α. Ντάρμπαν 16/11
 ε. Χοκότα 14/11

ε. Άμβουργο 12/11
α. Πειραιά 14/11

πρ. «Konkad»
μεσογειακές μεταφορές
α. Σάν Νίκολας 8/11
α. Μπαρμπάδος 11/1
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/10
υπέστειλε λιβεριανή

ε. Κάντλα 26/9
 α. Χιμένι 11/11
 προς Ντλιάν 30/10
 μεσοσάειες μεταφορές
 προς Γιοκοχάμα 30/10
 ε. Μπιλμάρκ 14/1
 προς Νιούκασλ 30/11
 α. Σιγκαπούρη 6/11
 α. Βενετία 10/11
 δ. Σουζέ 1/11
 ε. Σιγκαπούρη 12/11
 ε. Λός 'Αντζέλες 6/11
 α. Μάντρε ντέ Ντέουες 11/11
 α. Ρόττερνταμ 14/11
 α. Σάν Φρανσίσκο 8/11
 δ. Παναμά 7/11
 α. Πόρτ 'Εβεργκλέιτς 7/11
 α. Χάϊφα 4/11
 ε. 'Ασσοντ 6/11
 προς Βομβάβ 29/10
 ε. Χάϊφα 13/11
 ε. Λέ Χάβρη 10/11
 δ. Γιβραλτάρ 8/11
 α. Φέρπορτ 8/11
 ε. Ραβέννα 13/11
 α. Ν. 'Ορλεάν 18/10
 προς 'Ιαπωνία 15/11
 ε. Ν. 'Ορλεάν 15/11
 α. Ντραμιέρ 2/11
 προς Σαμαρίνα 22/10
 α. Κάντλα 8/11
 δ. 'Εσκουμίνς 1/11
 προς Χώρ Φακάν 5/10
 α. 'Ακαμα 30/10
 α. Ρίο Γκράντε 26/10
 α. Τσιόμα 13/11
 προς Μπουσίρ 22/9
 α. Ζίρκου 'Αϊταντ 12/11
 α. Θεραντίν 'Αϊταντ 10/11
 α. Φιλοσόλφεια 13/11
 δ. Κω/πολη 10/11
 δ. Πόρτ Σάϊδ 12/11
 α. 'Ιντσάν 6/11
 όργη 'Αμβέρσα
 έπωλήθη 'Ελληνες
 α. Ζαντόρ 13/11
 στην 'Αμβέρσα 27/10
 προς Γκαγκοσίμα 30/10
 προς Τζάκσονβιλ 29/10
 μεταφορές Περαικού
 δ. Κω/πλη 26/10
 προς Τραπάνι 25/10
 α. Σετσουμπάλ 12/11



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρες
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = βρεθεί

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνοσηφόλητο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ (κ.)	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΙΔΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤΩΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤΩΡΥ	72	16235
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)	69	9066
ΑΙΤΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΤΝΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙΤΡΗΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	78	13889
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14785
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9984
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΚΑΡΕΤ'Ζ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΟΑΘ (μ.)	73	14364
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (ΑΒ)	63	9404
ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)	72	15150
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑΣ (κ.)	79	12775
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14089
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	47123
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΩΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111

ε. Ράντες 23/10	
επιβλήθη 'Ελληνες	
προς Πειραιά 16/10	
α. 'Αμστερνταμ 10/11	
προς 'Αβάνα 20/9	
προς 'Αλγερία 10/10	
ε. Τραναντί 15/11	
επισκ. Πειραιά 6/10	
ε. Πόρτ ντ' Πρίνς 6/11	
προς Λιβύη 21/10	
ε. Τσάρλεστον 28/10	
α. Σαγκάη 16/10	
δ. Ντόβερ 15/11	
ε. Λίβερπουλ 9/11	
προς Μπ. 'Αμπάς 11/10	
προς Δ. 'Αφρική 29/9	
προς Τσιβάν 16/10	
ε. Μπ. 'Αίς 12/11	
α. Μπανζούλ 4/11	
ε. Σαβόνα 4/11	
προς Σουαλίνα 29/10	
ε. Μπαχραϊν 12/11	

ε. Ν. 'Υόρκη 15/11	
α. Σιγκαπούρη 6/11	
α. Ρας Τανούρα 7/11	
α. Γιοκαίται 7/11	
ε. Τζουμπάιλ 12/11	
δ. Σουέζ 3/11	
α. Μπαχραϊν 7/11	
μεταφορές Περισκο	
προς Βιτόρια 17/10	
ε. Σάντος 11/11	
α. Σιγκάκ 2/11	
επισκ. Γεντάνακ 14/11	
στη Ροβέντα 14/11	
ε. Πειραιά 10/11	
α. Γουακαϊνί 3/11	
ε. Μπανάνα 27/10	
δ. Πόρτ Σαίδ 7/11	
α. Φός 7/11	
α. Ντάρμπαϊν 1/11	
α. Παναμά 6/11	
α. Σάν Φρανσίσκο 28/10	
προς Μπελίου 13/9	
προς Τζουμπάιλ 28/10	
ε. 'Ανγκρα ντόρ Ρέις 2/11	
δ. Σουέζ 7/11	
ε. Σιγκαπούρη 11/9	
στο Χορμούζ	
προς Τάιμα 30/9	
δ. Πόρτ Σαίδ 11/11	
ε. Γούνινα 9/11	
ε. Σιγκαπούρη 7/11	
α. Μπουεναβεντούρα 7/11	
στο Σάλλου Βόε 13/11	
α. Γιοκοχάμα 8/11	
α. Λός 'Αντζελές 5/11	
προς 'Ιράν 27/10	
ε. Σάντος 10/11	
α. Καλλάο 8/11	
δ. Παναμά 27/10	
ε. Μπιζέιρα 3/11	
ε. Σάο Σεμπασιάν 5/11	
προς Κωνσταντίνα 31/10	
ε. Βαλέντια 12/11	
α. Πειραιά 11/11	
προς Καρμουνέρας 16/10	
ε. Σιγκαπούρη 16/10	
α. Γιοκάρ 4/10	
προς Χιόστον 23/10	
α. Σιγκαπούρη 11/11	
α. 'Αμυόρνο 10/11	
ε. Τζακόρα 26/10	
προς Σηάτλ 27/10	
α. Ντουμάμ 9/11	
α. Βενετία 31/10	
α. Βαλέντια 27/10	
προς Φουτζέιρα 8/8	
α. Χιόστον 13/11	
α. 'Αμστερνταμ 4/11	

μεσογειακές μεταφορές *

προς Γιοκοχάμα 13/10	
α. Ρας Τανούρα 1/11	
α. Ταρραγκόνα 13/11	
ε. Σάντος 5/11	
α. Μαϊάμι 3/11	
α. Κόρκ 16/11	
προς Κόρτα 29/10	

ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Τ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16008
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)	70	1520
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΕΙ'Θ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα)	70	8898
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30847
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)	72	6866
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΛΑΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ	73	112306
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑ'ΤΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)*	85	18623
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)	68	12588
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΩΣ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ	75	9832
ΒΗΤΑΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΣΚΑ (π.)	71	12222
ΒΗΤΑΣΤΟΥ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ (Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599

α. Νάπολη 12/11	
α. 'Αλεξάνδρεια 3/10	
ε. Πρίνς Ρούπορτ 9/11	
προς 'Αβάνα 5/9	
ε. Σάντος 15/11 *	
ε. Πρίνς Ρούπορτ 14/11 *	
ε. Λεμεσό 13/11	
δ. Σουέζ 4/11	
α. Ντουμάμ 11/10	
προς Βάλβις Μπαϊ 27/10	
α. Φρήπορτ 1/11	
α. Πειραιά 13/11	
α. Ρουέν 10/11	
δ. Ντόβερ 13/11	
α. Πειραιά 13/11	
ε. Κολούμπια 14/11	
α. Κόρπους Κρίστι 23/10	
α. Ντάρμπαϊν 25/10	
ε. Χοντίντα 15/10	
α. Παρανάγουα 13/8	
στο Χορμούζ	
α. Ν. 'Ορλέαν 27/10	
α. Σαβόνα 15/11	
α. Κορμά Μπαϊ 29/10	
α. Μπ. 'Αίρες 5/11	
α. Λομ 26/10	
προς Λαττάκια 10/10	
α. Σιγκαπούρη 9511	
ε. Γκάνδη 13/11	
ε. Μοντεβιδέο 30/10	
α. Τσιβιταβέσια 15/11	
α. Ρόττερνταμ 17/11	
α. Βενετία 9/11	
α. Γκάνδη 8/11	
προς Ούλσταν 18/10	
προς Ντόρ ες Σαλάμ 30/10	
α. Μουμάσα 26/10	
α. Γιοκαίται 10/11	
α. Ντάρμπαϊν 5/11	
μεταφορές Περισκο	
προς Ρόττερνταμ 30/10	
α. Τσιβιταβέσια 15/11	
δ. Σουέζ 15/11	
ε. Μερσίν 10/10	
δ. Παναμά 9/11	
α. 'Αμστερνταμ 8/11	
μετ. 'Νέτγουορκ Στόρκ» (Μπχ.)	
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 13/8	
α. Ν. 'Ορλέαν 11/10	
ε. Πειραιά 11/11	
α. Χιόστον 13/11	
επισκ. Πειραιά 23/8	
α. Σιγκαπούρη 13/11	
α. Ν. 'Ορλέαν 8/11	
ε. Φουτζέιρα 22/8	
ε. Βαρκελώνη 7/11	
α. Τόραντα 5/11	
δ. Γιβραλτάρ 16/11	
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/11	
προς Ταρτούς 27/10	

προς Τούπσε 28/10	
α. 'Αμβέρσα 11/11	
ε. Ν. 'Υόρκη 14/11	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Μοντεβιδέο 10/10	
α. Λέ Χάβρη 13/11	
επισκ. Πειραιά	
ε. Ζανζιβάρ 26/10	
ε. Βαλέντια 6/11	
α. Μπιλμπάο 10/11	
α. Ν. 'Ορλέαν 10/11	
α. Λόγος 12/11	
α. Ρόττερνταμ 9/11	
δ. Ντόβερ 8/11	
ε. Μόγκλα 5/11	
δ. Κωνσταντή 7/11	
προς 'Ιταλία 27/10	
ε. Σακί 10/11	
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/11	
προς Ταρτούς 27/10	
δ. Σουέζ 17/11	
ε. Γιοκοχάμα 12/11	
ε. Κάρταϊ 27/10	
προς Μπαγκκόβ 31/10	
α. Τόρόντο 10/11	
α. Γιβραλτάρ 10/11	
ε. Κόδις 11/11	
α. Μόρεχεν 6/11	
ε. Ρόττερνταμ 13/11	

ΓΑΛΑΖΙΟ ΚΥΜΑ (π.)	68	4085
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	71	14916
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8888
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΓΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1084
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12258
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54810
ΓΚΑΖ ΔΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5840
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.π.)	79	13760
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΑΛΙΤΕΡ (δ.π.)	66	24686
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΑΡΜΙΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΑΤΑΓΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΑΓΝΤΕΡ (κ.)	72	20854
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	18815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10480
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΚΕΙΤΟΡ II (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	80399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I (π.)	81	11503
ΓΟΥΕΓΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9087
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΓΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥΓΝΤΦΟΛ (μ.)	70	3384
ΓΟΥΓ'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	108286
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20804
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΚΕΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	58799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	58800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΩΦΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΙΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΟΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μμχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	8614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Ρ. (μ.)	68	19844
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599
ΔΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (κ.)	76	16885
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.)	77	58336
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19186
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΙΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΟΝ (Μμχ.)	80	16106
ΕΛΙΝΑ	75	8788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44398
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.ΝΜ.)	76	209788

ε. Πόρτο Καμπέλλο 25/9	ε. Πόρτο Μπαντάρ Άμπας 17/9	ε. Πόρτο Τόρρες 10/11	ε. Κόντλα 1/10	ε. Μόγκλα 8/11	δ. Ντόβερ 6/11	πρός Κωνσταντίνια 25/10	α. Λορέ 6/11	α. Τζέντα 3/11	δ. Ντόβερ 14/11	δ. Σετουμπάλ 13/11	πρός Κωνσταντίνια 22/9	δ. Γιβραλτάρ 7/11	α. Βουβάη 4/11	ε. Ν. Όρλεάνη 12/11	α. Ραβέννα 12/11	ε. Βιζακαντάν 27/10	α. Ρός Σουχχίρ 21/10	ε. Λεμεσό 13/11	α. Γκαλμής 11/11	α. Μαυρίκιος 22/10	δ. Σουέζ 3/11	δ. Σουέζ 8/11	α. Σαφί 13/11	δ. Δαρδανέλλια 11/11	α. Φουτζέιρα 7/11	α. Βιζακαντάν 4/11	δ. Πόρτ Σαίδ 8/11	μεσογειακές μεταφορές	ε. Πειραιά 13/11	α. Νόρβικ 14/11	α. Τενερίφ 14/11	ε. Νταλίν 26/10	ε. Νάπολη 12/11	δ. Κων/πολή 9/11	ε. Σάν Νικόλας 11/11	α. Ρός Τανούρα 4/11	ε. Βιζακαντάν 14/11	πρός Ντάρμαν 29/9	ε. Ν. Όρλεάνη 1/11	δ. Παναμά 3/11	επιβλήθη 'Ινδονησία	α. Χιόστον 7/11	δ. Παναμά 12/11	α. Πόρτ Άφρεντ 31/10	ε. Μπουεναβεντούρα 6/11	πρός Χιόστον 27/10	δ. Κων/πολή 6/11	ε. Ν. Υόρκη 11/11	α. Χάτιναχ 5/11	ε. Ρίο Χάινα 8/11	ε. Σαβόνα 1/10	πρός Κίνα 18/10	δ. Παναμά 10/11	πρός Μπαγκόκ 11/10	ε. Ν. Όρλεάνη 4/11	α. Μόντρεαλ 13/11	α. Χόγκ Κόγκ 23/10	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11	πρός Λά Γκουαίρα 26/10	ε. Παράναγιο 8/11	ε. Μπουεναβεντούρα 10/11	ε. Πόρτ Άρθουρ 29/10	στον Πειραιά 24/9	α. Σιγκαπούρη 6/11	α. Ντάρμαν 10/11	ε. Ρίο Τανέιρα 11/11	α. Σιγκαπούρη 3/11	α. Φουτζέιρα 13/11	ε. Τζέμπελ Ντάνα 18/11	πρός Κίγκστον 30/9	πρός Τουμπάρδο 6/10	α. Σιγκαπούρη 3/11	πρός Ρίο Τανέιρα 28/9	στο Καρατάι 5/11	πρός Περισκό 8/10	δ. Κων/πολή 8/11	ε. Λίβερπουλ 23/10	δ. Παναμά 5/11	πρός Μερσίν 31/10	πρός Μπόννου 22/1/90	ε. Ν. Όρλεάνη 8/11	επισκ. Πειραιά 2/11	πρός 'Ιαπωνία 25/9	α. Σιγκαπούρη 13/11	πρός Κορέα 21/9	πρός Ντάρμαν 18/10	ε. Φουτζέιρα 5/11	ε. Μομπάσα 25/10	πρός Σάγιο 14/10	πρός Σουέζ 29/10	α. Λέ Χάβρη 7/11	πρός Αυστραλία 15/8	α. Χάλλ 13/11	δ. Γιβραλτάρ 8/11	ε. Γκντάνσκ 12/11	ε. Μπλιμντό 15/11	πρός Μπαντάρ Άμπας 15/10	πρός Καζαμπλάνκα 31/10	επιβλήθη 'Ελλάς	πρός Κορέα 3/10	στη Λά Πάμας 5/9	ε. Κόρπους Κρίστι 10/11	πρός Περισκό 29/10	α. Λειψόες 8/11	ε. Σιγκαπούρη 13/11	υπέστειλε λιβερτιανή	υπέστειλε λιβερτιανή
------------------------	-----------------------------	-----------------------	----------------	----------------	----------------	-------------------------	--------------	----------------	-----------------	--------------------	------------------------	-------------------	----------------	---------------------	------------------	---------------------	----------------------	-----------------	------------------	--------------------	---------------	---------------	---------------	----------------------	-------------------	--------------------	-------------------	-----------------------	------------------	-----------------	------------------	-----------------	-----------------	------------------	----------------------	---------------------	---------------------	-------------------	--------------------	----------------	---------------------	-----------------	-----------------	----------------------	-------------------------	--------------------	------------------	-------------------	-----------------	-------------------	----------------	-----------------	-----------------	--------------------	--------------------	-------------------	--------------------	---------------------	------------------------	-------------------	--------------------------	----------------------	-------------------	--------------------	------------------	----------------------	--------------------	--------------------	------------------------	--------------------	---------------------	--------------------	-----------------------	------------------	-------------------	------------------	--------------------	----------------	-------------------	----------------------	--------------------	---------------------	--------------------	---------------------	-----------------	--------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	---------------------	---------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------------	------------------------	-----------------	-----------------	------------------	-------------------------	--------------------	-----------------	---------------------	----------------------	----------------------

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.ΝΜ.)	76	188834
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΣ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.ΝΜ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.)	73	20913
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μμχ.)	76	6981
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥΝΥ I (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΣ I (π.)	74	13687
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14899
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΟ (μ.)	68	16978
ΕΡΙΧΟΥΣΑ ΓΟΥΕΓΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟΤ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ II (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΝ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182
ΖΩΗ Χ. (π.)	79	16379
ΗΡΑ *	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΣΙΝΗΣ Σ. (π.)	64	3904
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μμχ.)	70	55032
ΘΕΡΜΑΤ'ΚΟΣ II (κ.)	78	15086
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΑΤΛΑΣ (δ.π.)	74	20322
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μμχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΑΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	83	24681
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤ'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΣΕΡ (δ.π.)	72	17697
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)*	67	5293
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	83	11849
ΙΤΑΖΑ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772
ΙΩΝΙΑ (μ.)	68	14808

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
---------------	----	-------

α. Πόρτ Άρθουρ 10/11	υπέστειλε λιβερτιανή
ε. Παλάου Μπακού 12/11	α. Χιόστον 8/11
υπέστειλε παναμαϊκή *	υπέστειλε παναμαϊκή *
α. Ν. Όρλεάνη 11/11 *	πρός Πόρτ Ντίκσον 18/10
πρός Πόρτ Ντίκσον 18/10	α. Τενερίφ 7/11
α. Σ. Άννα Μπαί 10/11	α. Κόρπους Κρίστι 9/11
ε. Σιγκαπούρη 11/11	ε. Πειραιά 8/11
δ. Κων/πολή 5/11	α. Χόμπτον 1/11
ε. Καζαμπλάνκα 9/11	ε. 'Ιντσόν 2/11
ε. Ν. Όρλεάνη 6/11	πρός Πόρτ Μολιβάρ 31/10
πρός Πόρτ Μολιβάρ 31/10	πρός Τσιανγκόκ 12/10
πρός Σάν Πέντρο 11/10	ε. Μανζανίλο 14/9
ε. Γένοβα 9/11	δ. Γιβραλτάρ 13/11
δ. Γιβραλτάρ 13/11	πρός Ειρηνική 18/10
ε. Τής 15/11	πρός ΗΠΑ 29/10
στη Μόγκλα 15/11	ε. Λά Γκουέιτ 9/11
πρός Βανκούβερ 10/11	επισκ. Πειραιά 25/10
α. Άμβέρσα 8/11	ε. Τσίμπα 13/11
α. Τζέντα 4/11	πρός 'Ινχάμπε 14/10
ε. Τζουέμα Τόρναλ 14/10	ε. Γκέιμς 10/11
ε. Λά Νουβέλ 7/11	πρός Πόρτ Λίζας 28/9
ε. Άμπου Ντάμι 16/11	ε. Μπλιμντό 15/11
ε. Σαφί 10/11	α. Κόγκλιαν 10/11
α. Κισαρόδου 3/11	α. Λός Άντζελες 4/11
δ. Παναμά 2/10	α. Θέουτα 1/11
πρός Κεμέκ 26/10	πρός Σιγκαπούρη 30/9
πρός Σιγκαπούρη 30/9	πρός Ν. Όρλεάνη 24/10
πρός Ρίτσαρντς Μπαί 17/8	ε. Γκέιμς 9/11
πρός Άλγερία 29/10	α. Τανγέρ 31/10
στη Σεμάχα (ἀποθήκη)	πρός Άφρικ 16/11
πρός Σαφάκα (ἀποθήκη)	α. Χόμπτον 12/11
α. Χόμπτον 12/11	ε. Σεβίλλη 4/11
α. Φουκουγιάμα 8/11	α. Άμβέρσα

ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Πασιγιάνης 7/11	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Σχίζαν 13/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Σαντάν 5/11	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (κ.)	72	17914	δ. Ντόβερ 6/11
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζ	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Ντάρμπαν 10/11
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρόξ Πόρτ Κέλαγκ 13/9	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Βίλο Κονατισθού 11/11
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	πρόξ Σιγκαπούρη 29/10	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	α. Ν. 'Ορλέαν 12/10
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. 'Ορλέαν 6/11	ΛΕΩΝ (κ.)	72	19162	α. Λός 'Αντζέλες 4/11
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688	α. Ν. 'Ορλέαν 22/9	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Μπελίζ Σίτ 8/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	έπισκ. Πειραιά 17/8	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	α. Λισσαβόνα 12/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Χιοστόν 7/11	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Ριγέκα 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	α. 'Αμβέρσα 4/11	ΛΗΝΤΕΡΣΠΙ (δ.κ.)	68	53075	ε. Μπεϊρά 21/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	α. Ρός Τανούρα 8/10	ΛΙΛΥ Τ. (μ.7)	54	1991	ε. Λέιβ 13/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	α. Γιούροπορτ 17/11	ΛΙΝΑ ('Ον.)	66	2953	ε. Πόρτο ντέ Σάντα Μαρία 28/10
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	68	26290	α. Λός Πάλλμας 1/11	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	α. Λός Πάλλμας 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Ροζάριο 2/11	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	α. Θεσσαλονίκη 8/11
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	έπισκ. Πειραιά 25/9	ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881	πρόξ 'Αλβανία 28/10
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	έπισκ. Πειραιά 17/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Χιοστόν 8/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	πρόξ Μάρκο 31/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Κόρπους Κρίστι 8/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	α. 'Ασπύριον 12/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. 'Αμρού Μπαλ 6/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Σεπελίμα 11/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Πόρτ Σάι 15/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Ντόρμπαν 2/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Βενεζουέλα 19/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Δεμεράρα 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Τρινκομάλη 22/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	πρόξ Μπαγκόγκ 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Ντόβερ 15/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Μπαχαρίν 13/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. 'Αμύβρα 11/11
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	α. Σιγκαπούρη 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Βανκούβερ 27/10
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	αργεί Πειραιά	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Ματάνζας 14/10
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	ε. Μοντεβιδέο 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Ντόβερ 7/11
ΚΑΡΝΙΑ (δ.π.)	72	15028	α. Λάρνακα 14/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. 'Οδυσσέο 12/11
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ ('Ονδ.)	65	1219	α. Ραβέννα 2/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	επιπλήθη
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Νταμπέρι 16/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Γ. Γκουαίρα 22/10
ΚΑΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρόξ Νόρμπα 3/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Φουκουγιόμα 14/10
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Καρατάς 6/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σάντος 12/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Τζέντα 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ρεϊνιόν 26/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρόξ Ν. 'Υόρκη 30/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Σάο Σερμπατίστο 6/11
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Βερκρούζ 11/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ταμπόκο 3/11
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Λός 'Αντζέλες 31/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ν. 'Ορλέαν 13/11
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	δ. Ντόβερ 6/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ρουέν 14/11
ΚΕΪΠ ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565	α. Ν. 'Ορλέαν 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ντάρμπαν 14/11
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	στο Πόρτ Σάι 2/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ν. 'Ορλέαν 15/11
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	πρόξ Συρία 27/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ντάρμπαν 14/11
ΚΕΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	81	9909	α. Καζαμπλάνκα 12/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	μεταφορές Περισκοί
ΚΕΝ ΓΚΕΪΛ	79	11929	α. Σιγκαπούρη 28/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Σιγκαπούρη 22/10
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	α. Ρίο 'Ανέριο 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Σάντος 1/10
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. 'Αμβούργο 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Ρίο 'Ανέριο 27/10
ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)	73	22126	ε. Σιγκαπούρη 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Κων/πολ 4/11
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	δ. Πόρτ Σάι 6/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Φουτζέιρα 6/10
ΚΕΡΥΝΙΑ ΚΥ. (κ.)	77	8976	ε. Τάραντα 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Μεξικό 24/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	α. Αύγουστα 14/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Ντόβερ 8/11
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ (δ.π.)	72	55878	πρ. «Σιμπίλιους»	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Σαβόνα 15/11
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Λός 'Αντζέλες 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Κόντλα 17/9
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (μ.)	68	6995	α. Σαουθάμπτον 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Γκίμπος 2/11
ΚΙΦΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	επιπλήθη	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Βεγκόζι 18/10
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Ρίτσαρντ Μπαλ 25/10
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	α. Σιγκαπούρη 12/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ 'Αλγερία 20/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Φρέντρικσταντ 6/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Πειραιά 13/11
ΚΛΕΛΙΑ (π.)	73	10982	α. Κοναού 30/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ 'Αμστερνταμ 16/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Κόρπους Κρίστι 29510	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	α. 'Αδελαΐδα 5/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Κωνσταντίν 18510
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	α. Νάπολη 15/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Σιγκαπούρη 1/11
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511	μετ. «'Ανναγγελ 'Ατλας» (ε.)	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Χιοστόν 13/11
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	α. Γιοκοχάμα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 20/10
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	α. Ν. 'Υόρκη 12/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Φάλλουθ Μπαλ 11/11
ΚΟΝΝΕΚΤΙΚΑΤ (δ.)	71	101438	α. Φατέξ Τέρμιναλ 7/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σ. 'Αννα Μπαλ 13/11
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	πρόξ Χόρχη 'Αϊλαντ 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 8/11
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. 'Ακαμα 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	στη 'Αγκρα ντόν Ρέις 11/10
ΚΟΡΑΛΙ (κ.)	76	10804	πρ. «Καυρέντιζερ»	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	αργεί Ν. 'Ορλέαν
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪΠ (δ.κ.)	74	112825	στο Κόρχ (άποθήκη)	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ντάρμπαν 4/11
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Ρόττερνταμ 18/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Εϊγκάγκ 28/9
ΚΟΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Ντόβερ 7/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ρίτσαρντ Μπαλ 18/10
ΚΟΖΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186	πρόξ Πόρτ Κουεζάδ 24/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Σιγκαπούρη 28/10
ΚΟΖΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	α. Χόρχ Κόγκ 11/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	στο Ντάρμπαν
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	πρόξ Παλδου Σαμπού 14/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Σαλντάν Μπαλ 25/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγκάρ 9/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ρός Τανούρα 2/10
ΚΟΥΤΥ Ι (π.)	62	2635	υπέστειλε ελληνική	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Γκάνδη 8/11
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Λύττελτον 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Κουϊγκνάντο 3/11
ΚΟΥΑΝΓΚΣΙ (κ.)	79	12470	α. Μ. Μαγκάνου 11/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	στην 'Αμύβρα 19/11
ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.μ.)	66	38533	α. Σιγκαπούρη 1/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	πρόξ 'Ιταλία 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	επισκευές Πειραιά 12/9
ΚΟΥΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Σιγκαπούρη 2/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ρίο 'Ανέριο 7/11
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	δ. Πόρτο Σάι 24/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΚΡΕΪΝ (κ.)	76	20355	πρόξ Βραζιλία 22/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	α. Σάντος 13/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σουέζ 14/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 8/9	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Κόντλα 8/11
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Σιγκαπούρη 20/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Σαντιάγο 14/10
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Πειραιά 7/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Χάλα 16/11
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9834	α. 'Αμβούργο 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	αργεί Σουραμπά
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (δ.κ.)	75	17875	πρόξ Σουραμπάγια 26/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 10/11
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	δ. Σουέζ 1/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Ν. 'Ορλέαν 1/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ντάρμπαν 9/11
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Ν. 'Ορλέαν 13/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Πόρτ 'Εβερεκλίντ 11/11
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	μετ. «Fidelity» (μ.)	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Πόρτσμουθ 13/11
ΚΩΣΤΑΣ Κ. (δ. 'Ονδ.)	62	2201	πρ. «Ντόρα»	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Πειραιά 11/11
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Μαποτό 29/8	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	μετ. «Μπρίτζ» (μ.)
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Μανφρεντόνα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 8/11
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ε. 'Αμβούργο 14/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Λόγος 5/11
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)	72	83714	α. 'Υμούντεν 15/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Κων/πολ 9/11
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	12166	δ. Παναμά 12/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ντάρμπαν 8/11
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	δ. Παναμά 14/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Κίνα 20/10
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	έπισκ. Πειραιά 25/6	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 12/11
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρόξ Τσιγούαν 15/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Μπανζόλ 29/10
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10898	ε. Λονδίνο 15/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρόξ Σουραμπάγια 23/10
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1800	πρόξ Μαποτό 7/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	στη Λεμεσό 2/11
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	δ. Σουέζ 4/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. 'Ιντσόν 4/11
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12418	δ. Παναμά 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	στο Καρατάς 25/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (δ.μ.)	68	22046	ε. Λόγος 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Γκάνδη 12/11
ΛΑΤΟ (π.)	68	18210	ε. Μανφρεντόνα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	δ. Παναμά 8/11
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρόξ Κίνα 4/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ν. 'Ορλέαν 13/10
ΛΕΒΑΝΤ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	70	14786	α. Πειραιά 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Ρίο 'Ανέριο 29/10
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Γιούροπορτ 13/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ν. 'Ορλέαν 11/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κόρχ (άποθήκη)	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Σιγκαπούρη 25/10
ΛΕΩΝ (δ.Μηχ.)	75	79249	πρόξ Εύρωπη 24/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	έπισκ. Πειραιά 10/6
ΛΕΥΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	ε. Σιγκαπούρη 23/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Μόχα 1/11

ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018	μεταφορές Άγκόλος	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Γιούροπορτ 7/10
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082	πρός Σ. Άρσβα 28/9	ΠΟΡΤΑΊΤΙΣΣΑ (μ.).	77	8767	α. Πειραιά 12/11
ΝΕΣΣΗ (κ.).	72	60414	ε. Σεπετίμα 12/11	ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	ε. Πορμπαντάρ 27/10
ΝΕΣΤΟΡ (κ.).	77	19166	πρός Μαλασία 4/11	ΠΡΑΊΜ (κ.).	70	10469	πρός Ισπανία 30/10
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΟΥΑΝ (Μηχ.).	72	6666	πρ. «Πασιφικό»	ΠΡΑΊΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (μ.).	76	1596	ε. Λεμεσό 16/11
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΠΑΡΟΥ (Μηχ.).	69	4785		ΠΡΑΊΜ ΒΙΖΙΟΝ (μ.).	75	1599	πρός Πόρτ Σάις 13/11
ΝΕΤΟΥΟΡΚ ΣΤΟΡΚ (Μηχ.).	72	6666	πρ. «Κέα Ρήφερ»	ΠΡΑΊΜΟ (κ.).	70	30890	δ. Μπρίξχαμ 1/11
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202	πρ. «Ατλάντικα»	ΠΡΑΊΜΟ (κ.).	77	15285	α. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	76	35567	α. Καμπάνα 7/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	40675	α. Βαλέττα 15/11
ΝΙΚΙ (κ.).	75	65459	α. Σετουμπάλ 5/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	10339	δ. Παναμά 12/11
ΝΙΚΟΛΑ (Μηχ.).	75	11462	α. Ριγίεκα 8/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	10722	πρός Σουέζ 19/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.).	75	61000	πρός Μπαντάρ Άμπας 15/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	83	26996	α. Γιούροπορτ 8/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.).	86	24843	α. Άμπιζάν 14/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	11768	α. Νταμμά 8/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (μ.).	71	5447	δ. Σουέζ 8/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	10442	α. Ν. Όρλεάνη 27/9
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8269	υπεστείλε Λιβερίανη	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	11383	ε. Νταλιάν 27/7
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752	δ. Κων/πολη 10/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	18525	ε. Σάουθεντ Άνκοράντζ 17/11
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	84	23186	ε. Φουτζέιρα 5/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	79	11243	ε. Λάς Πάλμας 14/11
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (μ.).	74	10089	πρός Ίρναν 27/9	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	5071	α. Ν. Όρλεάνη 10/11
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (μ.).	72	13920	πρός Βεγκάζη 22/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	12982	α. Κισαράζου 8/11
ΝΙΣΙΜΑ (κ.).	73	6646	θέση 19.08 Β. 95.56 Δ. 10/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	84	26959	δ. Ντόβερ 16/11
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.).	73	117178	δ. Κων/πολη 2/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	65885	έπισκ. Ρίτσαρντ Μπαί 9/11
ΝΟΒΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.).	70	62357	πρός Χάργκ Άιλαντ 24/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	1599	ε. Αβέιρο 13/11
ΝΟΒΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.).	70	45752	ε. Τεργέστη 9/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	11758	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).	77	1747	πρός Τουμπάρδο 15/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	11875	πρός Σιγκαπούρη 31/10
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.).	88	1905	πρός Τάμπα 31/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	6016	α. Λάς Πάλμας 12/11
ΝΟΡΘ ΜΠΡΗΖ (κ.).	74	3764	α. Μαϊάμι 9/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	69	1573	έπισκ. Μπρεντχάβεν 26/7
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.).	72	7268	πρ. «Ση Όαθ»	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	8405	πρός Κασσιούγκ 19/10
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	11148	έπισκευές Πειραιά 11/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	39562	α. Λισαβώνα 27/10
ΝΟΤΟΣ (δ.κ.).	73	75049	πρός Ίνδία 27/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	10409	ε. Μπαγκόγκ 14/11
ΝΤΑΊΝΑΜΙΚ (μ.).	79	18432	δ. Μπρίξχαμ 7/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	24893	α. Άλεξάνδρεττα 12/11
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).	75	35764	πρός Ούσσαν 28/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	71877	επωλήθη
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297	πρός Σάντος 9/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	1598	στο Γκίζαν
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).	73	113778	δ. Σουέζ 8/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	37625	α. Ρας Μπουντράν 30/10
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.	70	17355	στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	64	4824	α. Γκαδία 12/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355	ε. Σάντος 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	81	8352	πρός Σιγκαπούρη 2/10
ΝΤΟΡΙΝ (μ.).	68	9003	ε. Μόντρε ντέ Ντρεους 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	2262	α. Νάπολη 10/11
ΝΤΟΥΜΠΛΑΊ ΣΤΑΡ (δ.μ.).	67	1599	α. Χόγκ Κόγκ 2/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	13546	έπισκ. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.).	68	958	μεταφορές Περισκο	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	65	20002	α. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.).	78	2491	στο Μόχι 16/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	66	39895	δ. Δαρδανέλλια 10/11
ΕΛΕΜΑΡ (κ.).	72	17399	ε. Βόλο 2/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	128929	στο Χάργκ (άποθήκη)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.).	75	138037	ε. Λιανουσιγκάγκ 24/9	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	25765	ε. Τρίπολη 11/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (μ.).	84	17879	α. Ναγκόνια 5/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	25765	ε. Γκντάνσκ 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (μ.).	85	17879	πρός Ιαπωνία 29/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	8734	α. Μπαλμπόα 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126990	πρός Πακιστάν 14/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	19199	πρός Ν. Κορς 24/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).	79	59882	πρός Φουτζέιρα 10/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	2144	α. Ρόκφορτ 8/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (μ.).	61	1098	α. Ν. Όρλεάνη 24/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	29068	πρός Ταρτούς 5/10
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).	62	2608	μεταφορές μεταφορές	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	14523	α. Ν. Όρλεάνη 28/10
ΟΜΕΡ (κ.).	70	22912	επωλήθη	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	66	3314	μεταφορές μεταφορές
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΊΝΤ (κ.).	71	13858	πρός Βομβάη 29/9	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	11122	α. Χάμπτον 15/11
ΟΝΥΣ (κ.).	69	9824	δ. Πόρτ Σάις 12/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	9084	πρός Αλγιοτ 18/8
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.).	75	39866	ε. Φρήταουν 10/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	13575	ε. Ίντσον 29/10
ΟΡΙΖΟΝ (κ.).	72	4503	α. Ν. Όρλεάνη 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	8064	πρός Μπαντάρ Άμπας 28/9
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999	ε. Μανφρεντόνια 7/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	11329	δ. Κων/πολη 7/11
ΟΣΕΑΝ ΒΟΊΣ (μ.).	69	11434	πρός Τρίπολη 31/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	10221	μετ. «Καρλίνα» (κ.).
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.μ.).	84	4083	δ. Κων/πολη 11/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	3137	ε. Κατάνια 6/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕΊΚ (κ.).	76	12443	ε. Χιοστάν 14/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	12322	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (κ.).	73	13631	ε. Άμβέρσα 10/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	12498	α. Χουάγκουπο 26/10
ΟΤΑΡΟΥ I (δ.μ.).	79	3818	πρ. «Αναγκά Χάμπινες»	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	43867	ε. Άμστερνταμ 13/11
ΟΥΑΊΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.).	75	176009	α. Θέουτα 12/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	14095	ε. Ούμ Σάιντ 16/11
ΟΥΑΊΤ ΡΟΥΖ (κ.).	84	13852	στο Χάργκ (άποθήκη)	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	10301	α. Άσάμ 1/11
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (μ.).	69	1582	ε. Καλούμπα Ρίβεο 14/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	164758	α. Ντουμπί 27/10
ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.).	69	9627	μεταφορές Κισόγκα	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	88	15933	α. Τακόμα 2/11
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.).	73	16317	πρός Μαγκάλάρ 13/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	80	17798	α. Λάς Άντζελες 9/11
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.).	79	9427	ε. Βενετία 15/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	11743	πρός Γιβραλτάρ 28/9
ΠΑΛΟΜΑ (κ.).	77	29547	δ. Παναμά 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	9951	α. Σαλένα 15/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-	71	41961	ε. Γιοκοχάμα 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	8917	πρός Μεξικό 6/10
ΤΗΣ (κ.).	71	41961	α. Πιομπίνο 4/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	51898	πρός Βενεζουέλα 30/10
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.).	75	8826	πρός Μεξικό 6/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	79	14889	α. Πόρτ Κέλαγκ 4/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.).	72	44140	πρός Χιοστάν 28/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	1598	ε. Πειραιά 5/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	69	9982	πρός Βιτόρια 10/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	69	43456	πρός Ίταλία 27/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.).	72	11185	α. Ντάρμπαν 12/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	16018	πρός Μπ. Χομείνι 13/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128	έπισκ. Πειραιά 17/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	82	19494	πρός Περισκό 14/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.).	73	79422	δ. Ντόβερ 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	18174	πρός Μαποστό 21/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Πρίνς Ρόμπερτ 8/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	4713	μετ. «Lady Nada» (μ.).
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.).	80	30639	α. Βανκούβερ 3/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	16277	ε. Λίβανο 11/11
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.).	78	7623	α. Φόλμουθ 9/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	84	4073	μετ. «Panam Dorado» (μ.).
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.).	70	11489	α. Θέουτα 3/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	79	15688	ε. Άχαμπα 4/11
ΠΑΡΟΣ (δ.μ.).	69	1971	α. Άλεξάνδρεα 24/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	48685	έπισκ. Λισαβώνα 10/10
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ.	84	22511	πρός Σιγκαπούρη 19510	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	15216	ε. Ν. Όρλεάνη 24/9
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός Ναγκόνια 30/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	14130	α. Λάρνακα 7/11
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.μ.).	84	4085	μετ. «Sterapis» (μ.).	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	30343	α. Ρόττερταμ 22/10
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.).	74	124871	μεταφορές Περισκο	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	28025	α. Χιοστάν 27/10
ΠΑΣΚΑΛ (κ.).	65	1598	ε. Λά Σπέζια 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	20704	δ. Σουέζ 8/11
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.).	74	16388	δ. Πόρτ Σάις 3/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	15264	δ. Σουέζ 12/11
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.).	75	26301	ε. Σάντος 8/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	18963	α. Λεμεσό 15/11
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.).	69	9907	πρός Μεξικό 28/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	11188	ε. Χιοστάν 12/11
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.).	69	15874	ε. Λορέντ 12/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	14275	ε. Κάντλα 17/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.).	77	36411	πρός Σαλντάν Μπαί 26/9	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	14275	στη Σουαμίνα 13/10
ΠΕΛΑΊΝΕΡ (κ.).	70	4095	α. Πειραιά 13/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	84	18173	α. Μπ. Άϊρες 2/11
ΠΕΛΙΑΣ (κ.).	76	19166	ε. Άμστερνταμ 15/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	33073	δ. Κων/πολη 10/11
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.).	77	21686	πρός Κάρσκι 2/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	65	9812	έπισκ. Πειραιά 7/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.).	71	104263	α. Τζούμα Τέρμιναλ 9/8	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	5699	πρ. «Sun World»
ΠΕΛΤΕΊΝΕΡ (κ.).	70	4095	α. Λεμεσό 15/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	29827	πρός Τζουμπάι 29/10
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.).	66	41521	ε. Νάπολη 14/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	32971	α. Χάμπτον 18/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	α. Λειζδες 8/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	17798	δ. Ντόβερ 9/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914	α. Νταμά 9/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	69	33328	ε. Λά Πάτα 9/11
ΠΕΡΛΑ (κ.).	72	18402	δ. Παναμά 7/10	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	17795	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (μ.).	72	15798	έπισκ. Πειραιά	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	11005	ε. Μπαρρακούλα 2/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).	69	10839	α. Σιγκαπούρη 21/9	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	18383	ε. Ρόττερταμ 17/11
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.).	65	25503	ε. Σάο Σεμπαστιάο 5/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	82	18709	ε. Ρίο Ίανέιρο 7/11
ΠΗΛΕΟΠΗ V (μ.).	79	11633	α. Σάντος 11/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	15226	πρός Μπ. Χομείνι 21/10
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979	α. Φουτζέιρα 1/8	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	18631	α. Όδσας 14/11
ΠΙΟΝΑΡ (κ.).	69	6162	ε. Άμβέρσα 15/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	18432	πρός Μπαντάρ Άμπας 15/10
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	84	20868	ε. Μπρίξ 11/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	30370	α. Πόρτ Κέλαγκ 12/11
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2603	ε. Πειραιά 1/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	17310	α. Λάς Πάλμας 12/11
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.).	74	8825	α. Μπρίξ 2/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	79	19081	ε. Σάφι 14/11
ΠΟΊΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.).	72	57102	σημαία Λιβερίας	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	42619	α. Γιούροπορτ 31/10
ΠΟΛΛΟΥΞ I. (μ.).	75	14741	ε. Φουτζέιρα 10/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	17571	ε. Φρεντερίσια 11/11
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.κ.).	72	122812	στο Χάργκ (άποθήκη)	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	83	18173	ε. Μπ. Άϊρες 12/11
ΠΟΛΥΒΟΣ (Μ.).	72	9481	α. Σαλβαντόρ 3/11	ΠΡΑΊΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	11089	έπισκ. Έλλαδα 14/9
ΠΟΛΥΒ							

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

Dependable Power ...

New Sulzer Diesel

Head office:

New Sulzer Diesel Ltd
PO Box
CH-8401 Winterthur,
Switzerland

Telephone: (052) 262 49 22
Telex: 896 060 70 SZ CH
Telefax: (052) 22 49 17

Represented in Greece by:

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
GR-18536 Piraeus

Telephone: 451 42 44
451 45 28
Telefax: 451 86 24
Telex: 240 050 shs gr