ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιανουαρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1215/974

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

55 ΧΡΟΝΙΑ
1931 - 1986

With English Supplement

ΑΡΙΘ. 1215/974
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 300





ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

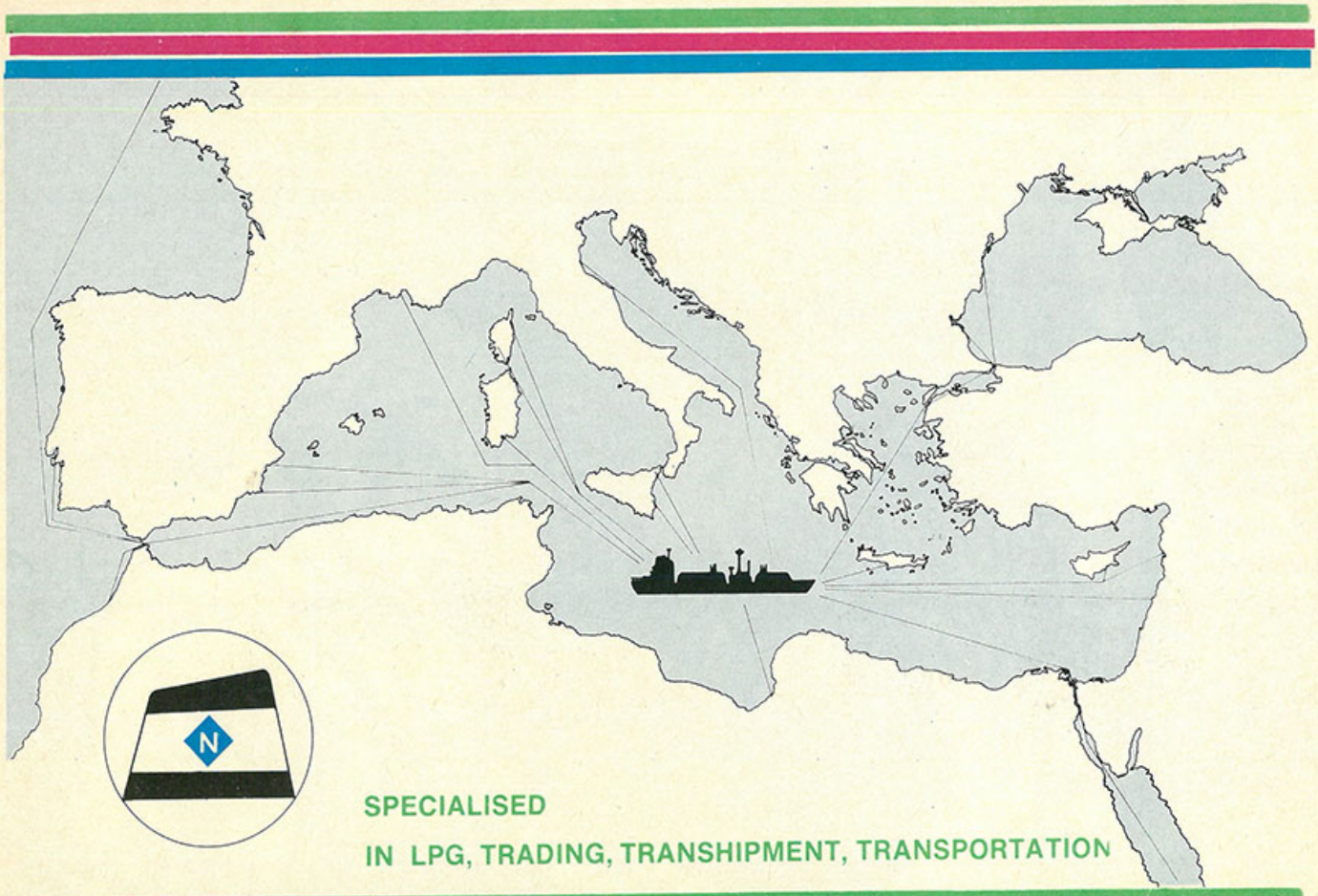
EMPROS LINES

Η EMPROS LINES ΣΤΕΛΝΕΙ

ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΥΧΕΣ ΤΗΣ

ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΣΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



SPECIALISED

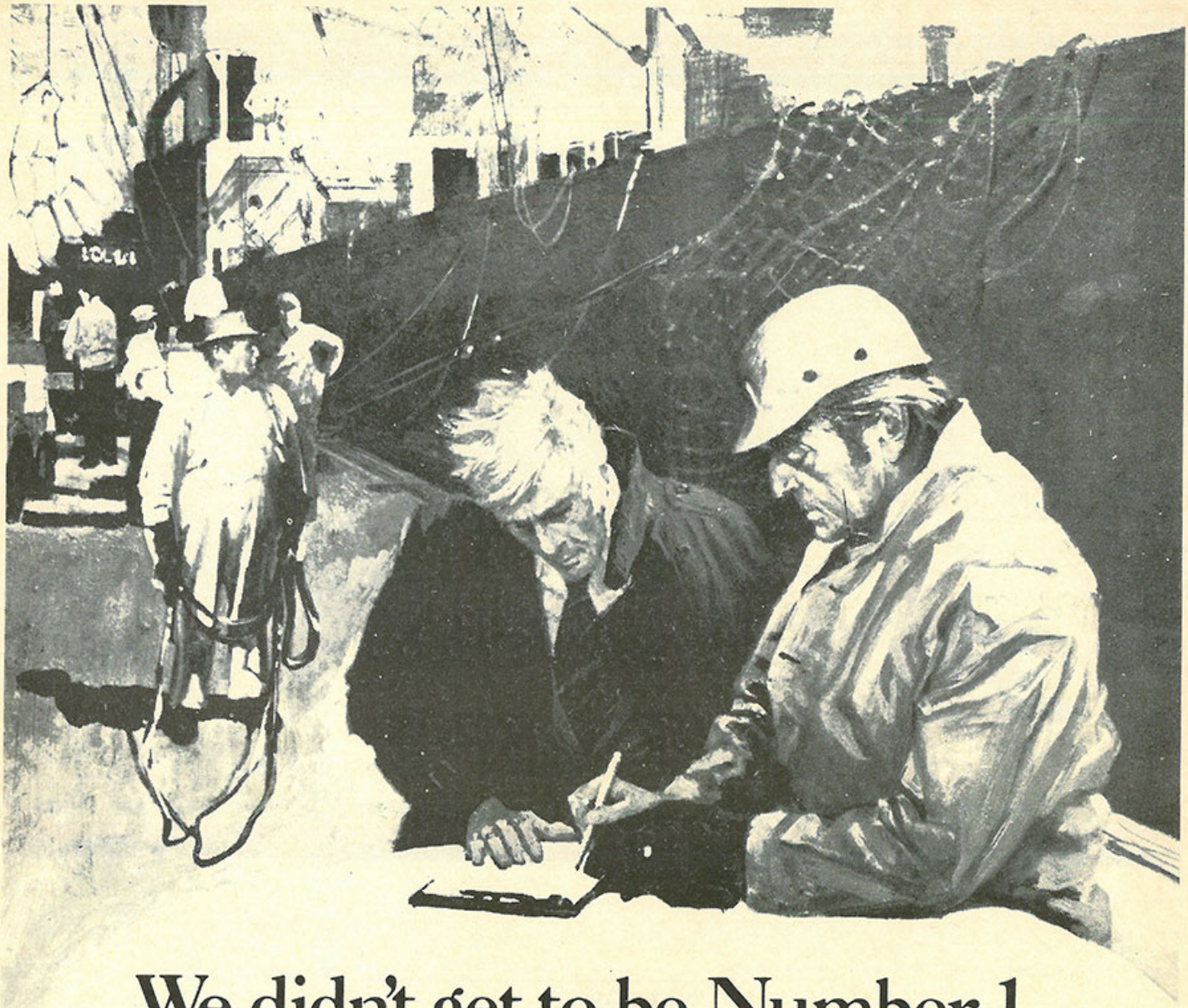
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

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

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

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.
UFFICIO DI RAPPRESENTANTZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465



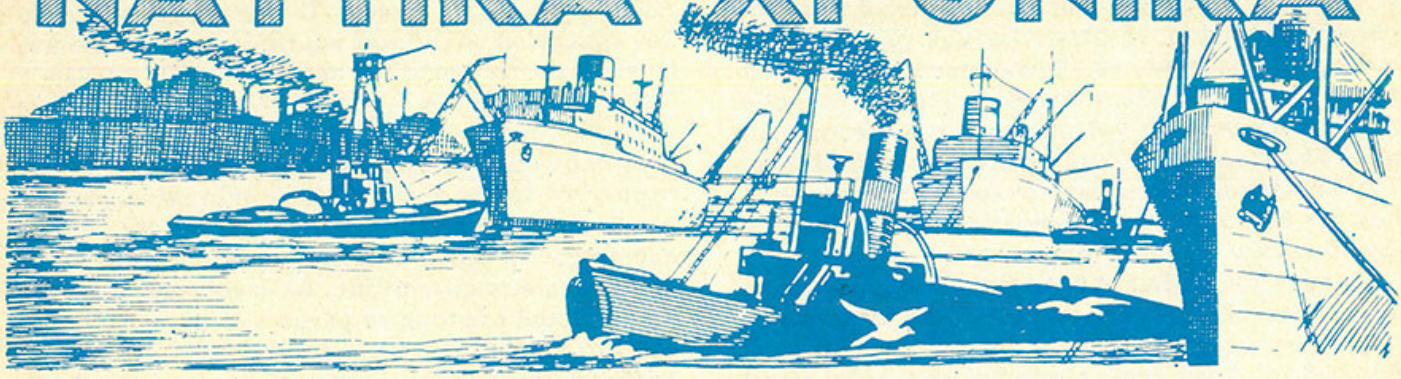
We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.
Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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

Frank B. Hall

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1215/974

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Νά ἀντιστραφεῖ ἡ πορεία

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ τῆς «χρήσεως» 1985 γιά τόν ὑπό 'Ελληνική σημαία στόλο εὔκολα μποροῦν νά χαρακτηρισθοῦν, χωρίς τόν παραμικρό δισταγμό, τραγικά ἀφοῦ κατά τό ἔτος αὐτό τό ἐθνικό νηολόγιο ὑπέστη τή μεγαλύτερη συρρίκνωση στή διάρκεια τῆς τελευταίας τετραετίας χάνοντας 370 πλοῖα καί 5.000.000 τον. γκρός. Ἄν ὅμως συνδυασθοῦν μέ τίς ἀπώλειες τοῦ συνόλου τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας (μέ 'Ελληνική καί ξένες σημαῖες) πού περιορίσθηκαν σέ 150 περίπου πλοῖα καί δύο ἑκατ. τον. γκρός σέ χωρητικότητα εἶναι δυνατό νά ἀποτελέσουν, ἐάν τό θέλομε φυσικά, τό ὁρόσημο ἀπό τό ὁποῖο θά ξεκινήσει μιά νέα ἀνοδική πορεία ἡ ὁποία μπορεῖ νά μᾶς ὁδηγήσει στήν ἐπίτευξη στόχων πού οὔτε κἄν τούς ἔχομε φαντασθεῖ καί νά διατηρήσωμε τήν ἡγεμονία στίς θαλάσσιες μεταφορές γιά μιά μεγάλη σειρά ἐτῶν μέ ὅλες τίς συνακόλουθες εὐεργετικές ἐπιπτώσεις στήν οἰκονομία τοῦ τόπου.

ΑΝΑΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟΙ τά ὅσα ἔχομε πεῖ τά τελευταῖα χρόνια γι' αὐτό ἀκριβῶς τό ζήτημα ἀπό αὐτό ἀκριβῶς τό βῆμα βλέπομε τώρα ὅτι δέν ἔχομε νά προσθέσουμε τό παραμικρό. Παρ' ὅλα αὐτά θά τά ἐπαναλάβουμε μέ τήν ἔσχατη πλέον ἐλπίδα ὅτι αὐτή τή φορά οἱ ὑπεύθυνοι θά ἀντιληφθοῦν ὅτι ἡ ἀποφυγή τοῦ μηδενισμοῦ τῆς 'Ελλάδος σάν ναυτιλιακῆς δυνάμεως καί ἡ ἐπανάκτηση τῆς ναυτιλιακῆς της ἰσχύος ἐξαρτᾶται ἀποκλειστικά ἀπό τή δική τους θέληση καί ὅτι ὄχι μόνο δέν θά στοιχίσει πολιτικά ἀλλά ἀντίθετα θά ὠφελήσει.

ΓΙΑ ΝΑ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ ἡ συρρίκνωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου καί νά ἐπαναπατρισθοῦν τά πλοῖα πού ἔφυγαν καί ἐξακολουθοῦν νά βρίσκονται σέ ἑλληνικά χέρια ἀλλά ταυτόχρονα νά προσελκυσθοῦν καί ἐκεῖνα τά ὁποῖα ἀκολούθησαν ἄλλες λύσεις ἀπό τότε πού προσκτήθηκαν καθώς καί ὅσα ἄλλα πλοῖα μποροῦμε νά προσελκύσουμε καί τά ὁποῖα φαίνεται νά εἶναι πολλά χρειάζεται:

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

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

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

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

Πέμπτο, νά ἀλλάξουμε, ἐπί τέλους, τό κλίμα ὥστε ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός νά μήν θεωρεῖται ἐχθρός στήν ἴδια του τήν πατρίδα καί νά τοῦ ἀποδώσουμε σέ τιμές καί ὄχι σέ τιμήματα ἐκεῖνα πού πραγματικά τοῦ ἀξίζουν γιά τήν τεράστια προσφορά του στόν τόπο.

ΟΛΑ ΑΥΤΑ εἶναι εὔκολο νά ὑλοποιηθοῦν:

— Γιά τήν προσαρμογή τοῦ κόστους τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου στά ἐπίπεδα τῶν ναύλων πού προσφέρονται χρειάζεται, πρῶτο, νά καθιερωθεῖ σύνθεση τῶν πλοίων προσαρμοσμένη στίς σημερινές δυνατότητες τῆς ναυτιλιακῆς τεχνολογίας, ὅπως γίνεται σέ ὅλες τίς ναυτιλιακές χῶρες, νά ἐπαναφερθεῖ καί νά μονιμοποιηθεῖ ὁ θεσμός τῶν διμερῶν συμβάσεων γιά τή χρησιμοποίηση ξένων κατωτέρων πληρωμάτων, ὁ ὁποῖος πρέπει νά ἐπεκταθεῖ καί στά τουριστικά ἐπιβατηγά πλοῖα καί νά ἀπαιτηθεῖ ἡ ἐπάνδρωση τῶν ποντοπόρων πλοίων μέ "Ελληνες ἀξιωματικούς καί ἐφ' ὅσον προσφέρονται μέ "Ελληνα μάγειρο καί "Ελληνα ναύκληρο.

— Γιά τήν ἐπαναβεβαίωση τῆς ἐμμονῆς μας στήν συνταγματική κατοχύρωση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου χρειάζεται, πρῶτο, νά σταματήσουμε νά τό πυροβολοῦμε, καί, δεύτερο, νά ἐξηγήσουμε πρός κάθε κατεύθυνση διά τῶν πλέον ἁρμοδίων χειλέων ὅτι καί ἀπόφαση νά ὑπάρχει γιά ὁποιαδήποτε τροποποίηση αὐτή δέν μπορεῖ ἀπό τά πράγματα νά ὑλοποιηθεῖ πρό τῆς παρελεύσεως τουλάχιστον ὀκτώ ἐτῶν καί ἐφ' ὅσον τήν ἐξουσία κατέχει τό πολιτικό σχῆμα πού θά ἔχει καταλήξει σέ μιά τέτοια ἀπόφαση.

Γι' αὐτά καί γιά ὅλα τά ἄλλα ὑπεύθυνη εἶναι ἡ Πολιτεία, ἡ ὁποία ἔχει τήν δύναμη νά σταματήσει τούς παρεμβατισμούς, νά ἀφήσει τόν ἐφοπλισμό νά κάνει τή δουλειά του ὅπως ξέρει αὐτός καί νά ἀλλάξει τό κλίμα: Ἐπί τέλους ὁ ἑλληνικός λαός πρέπει νά μάθει ἀπό τούς ἡγέτες του ὅτι οἱ ἐφοπλιστές δέν εἶναι ληστές, ὅτι εἶναι ἴσως οἱ σκληρότερα ἐργαζόμενοι Ἕλληνες καί ὅτι ἡ βελτίωση τοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς τῶν Ἑλλήνων ὀφείλεται ἐν πολλοῖς σ' αὐτή τή σκληρή ἐργασία καί τή δημιουργικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟ τῶν ἑλληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων πού ἀναγκαστικά — γιά νά ἐπιζήσουν — ἔχουν καταφύγει σέ ξένες σημαῖες καί τά ὁποῖα, ὅπως προκύπτει ἀπό τή στατιστική διακρίβωση τῶν μεγεθῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ξεπερνοῦν τά 1.300, θά ὑπάρξουν πολλαπλές εὐεργετικές ἐπιπτώσεις: Πρῶτα πρῶτα, θά ἐξασφαλισθεῖ ἀποδοτική ἐργασία γιά ὅλους τούς Ἕλληνες ναυτικούς, ἀκόμη καί γιά τούς συνταξιούχους πού θά θελήσουν νά ἀπασχοληθοῦν καί γιά μιά ὁλόκληρη ἐπί πλέον σειρά κλάδων ἐργαζομένων, θά ἐπιλυθοῦν αὐτόματα (μαζί μέ τήν ἐπιβαλλόμενη ἐκκαθάριση τοῦ μητρώου τῶν συνταξιούχων ἀπό τούς «ἀλεξιπτωτιστές») τά τεράστια προβλήματα τοῦ ΝΑΤ καί τό ἀκόμη σπουδαιότερο, τό ἰσοζύγιο πληρωμῶν τῆς χώρας θά ἐνισχυθεῖ μέ καθαρά ἑλληνικούς πόρους πού δέν θά ἀπαιτοῦν ἐκταμιεύσεις γιά ἀποπληρωμές, ὅπως γίνεται μέ τά δάνεια πού συνάπτονται γιά νά καλύπτονται τά ἀνοίγματα. Αὐτές οἱ εὐεργετικές ἐπιπτώσεις σημαίνουν ὅτι δέν ὑπάρχει θέμα πολιτικοῦ κόστους — πολιτικό κόστος καί μάλιστα πολύ ὑψηλό θά ὑπάρξει μόνο ὅταν δέν θά ληφθοῦν τά μέτρα πού ἀπαιτοῦνται γιά νά προσελκυσθοῦν στό ἐθνικό νηολόγιο τά ἑλληνόκτητα πλοῖα, ἐάν δηλαδή ἐμεῖς, ἐθελοτυφλοῦντες γιά μιά ἀκόμη φορά, ἀφήσουμε τούς ἄλλους νά τρυγοῦν τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων καί νά ἐξασφαλίζουν θέσεις ἀπασχολήσεως, τή στιγμή ἀκριβῶς πού ὁ τόπος ἀντιμετωπίζει ὀξύτατο πρόβλημα ἀνεργίας καί λόγω τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως πού περνάει χρειάζεται ὅλους τούς διαθέσιμους ἐθνικούς πόρους.

ΦΥΣΙΚΑ δέν εἶναι μόνο αὐτές οἱ εὐεργετικές ἐπιπτώσεις πού θά ὑπάρξουν ἀπό τόν ἐπαναπατρισμό τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων. Ὁ γιγαντισμός τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου θά αὐξήσει καί τίς διαπραγματευτικές ἱκανότητες τῆς χώρας στά πλαίσια τῆς ΕΟΚ καί ἄλλων διεθνῶν ὀργανισμῶν — μέ λίγα λόγια θά μποροῦμε νά πετύχουμε καλύτερες ρυθμίσεις γιά τά ἑλληνικά ἀγροτικά προϊόντα καί ἄλλα ἐξαγώγιμα εἴδη — θά ἐνισχύσει τήν ἐθνική ἄμυνα καί ἴσως ἀποτελέσει τό ὅπλο πού θά ἀποτρέψει κάθε κίνδυνο κατά τῆς ἐθνικῆς μας κυριαρχίας, γι' αὐτό ἐπαναλαμβάνομε ὅτι δέν ὑπάρχει θέμα πολιτικοῦ κόστους. Ἀλλά καί ἐάν ὑπῆρχε θέμα πολιτικοῦ κόστους τά μέτρα γιά τόν ἐπαναπατρισμό τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων καί πάλι θά ἔπρεπε νά ληφθοῦν λόγω ἀκριβῶς τῶν γενικότερων ὠφελημάτων πού θά ἔχει ὁ τόπος.

ΤΑ ΚΑΥΤΑ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας ἀπασχολοῦν, ὅπως εἶναι εὔλογο καί εὐνόητο, περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλον τούς δημιουργούς της, οἱ ὁποῖοι ἐκθέτουν καί πάλι τίς ἀπόψεις καί τούς προβληματισμούς τους ἀπό αὐτή τήν καθιερωμένη ἀπό δεκαετίες εἰδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Γιά τήν ἀποφυγή ὁποιασδήποτε παρανοήσεως διευκρινίζεται καί πάλι ὅτι ἡ καταχώριση τῶν ἄρθρων γίνεται καί ἐφέτος κατ' ἀλφαβητική σειρά: Προηγοῦνται μόνο τά ἄρθρα τῶν μελῶν τῶν προεδρείων τῶν οἰκείων ἐφοπλιστικῶν ἑνώσεων καί τιμητικῶς ἡ συνεργασία τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκουντή.

ΠΡΙΝ ΚΛΕΙΣΟΥΜΕ ὅμως αὐτό τό ἄρθρο, πρέπει ἀκόμα νά σημειώσουμε ὅτι μέ τό σημερινό φύλλο τά «Ναυτικά Χρονικά» συμπληρώνουν τό 55ο ἔτος τῆς ζωῆς καί τῆς παρουσίας τους.

Τά χρόνια ἔρχονται καί παρέρχονται ὅπως καί οἱ ἄνθρωποι, ἀλλά οἱ θεσμοί διατηροῦνται παραδιδόμενοι σάν σκυτάλη ἀπό γενιά σέ γενιά.

Ἀσφαλῶς τά «Ναυτικά Χρονικά» ἔχουν καταστεῖ θεσμός στό ναυτιλιακό χῶρο καί μέ ὑπερηφάνεια γιορτάζουν σήμερα τήν 55η ἐπέτειο τῆς ἀδιάλειπτης δημοσιογραφικῆς παρουσίας τους. Μάχονται πάντα γιά τόν γιγαντισμό τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τήν πλήρη σύνδεσή της μέ τήν Ἑλλάδα. Γιά τούς στόχους δηλαδή ἐκείνους πού ἀποτέλεσαν τό βίωμα τοῦ ἀείμνηστου ἱδρυτοῦ τους ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ καί ἀποτελοῦν γιά τούς διαδόχους του σταθερές γραμμές πλεύσεως.

Ἡ ἐπέτειος αὐτή προσφέρει ἀκόμα καί τήν εὐκαιρία νά εὐχαριστήσουμε τούς πολυπληθεῖς φίλους μας στό ναυτιλιακό κόσμο πού μέ συγκινητική ἀφοσίωση στήριξαν καί στηρίζουν τήν ἔκδοσή μας, πιστεύοντας πώς δέν ὑπηρετεῖ παρά μονάχα τήν Ἑλληνική Ναυτιλία.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

ΤΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Νά ἀντιστραφεῖ ἡ πορεία..... Σελίς 1
- Κ. Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ: Ἀποκατάσταση κλίματος ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης. » 5
- Γ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Ναυτιλιακό Πολύπτυχο..... » 7
- ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ: Ἡ κρίση στή Ναυτιλία: Ὑπεύθυνοι, ἀνεύθυνοι καί ἀνευθυνο-υπεύθυνοι..... » 9
- ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Ἀμετάβλητο θεσμικό καθεστώς..... » 13
- ΜΑΝ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ: Νά διατηρήσωμεν τήν Ναυτιλίαν μας..... » 15
- ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Τά κρουαζιερόπλοια..... » 20
- ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: Ἀκτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Θέσεις καί προβλήματα. » 23
- ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ: Ἑλληνική Ναυτιλία, Ἔτος 1986..... » 25
- ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Ἄς πᾶμε ὅλοι στήν κηδεία τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας..... » 27
- ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΚΟΥ: Προτείνω..... » 30
- ΓΕΩΡΓ. ΓΡΑΤΣΟΥ: Ἡ ἐπιβίωσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας συνδέεται μέ τήν αὔξηση τῆς παραγωγικότητος. » 31
- ΓΕΩΡΓ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ: Κλῖμα ἐμπιστοσύνης..... » 33
- ΓΕΩΡΓ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ἡ Ναυτιλία μοναδικό καί ἀναντικατάστατο ἀγαθό γιά τήν Ἑλλάδα..... » 37
- ΙΩΑΝ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Μέ θάρρος τήν ἀλήθεια..... » 41
- ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Ὑπάρχει ἐλπίδα; » 43
- ΛΕΩΝ. ΛΕΜΟΥ: Θάλαττα Θάλαττα. » 45
- ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ: Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία 1985: Ἡ Ἀγορά σέ κρίση, ἡ Πολιτεία σέ λήθαργο..... » 50
- ΘΑΝΑΣΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ: Τά αἴτια μειώσεως, προοπτικές καί δυνατότητες αὐξήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος..... » 54
- ΕΥΑΓ. ΜΕΛΙΣΣΗΝΟΥ: Συναίνεση γιά ἕναν κοινό παρανομαστή..... Σελίς 55
- ΒΑΣ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ : Εὐρύτερη ἀντίληψη τῆς ἀποστολῆς μας..... » 58
- ΕΥΑΓ. ΠΟΘΗΤΟΥ: Νά ἀκουσθοῦν οἱ ἀπόψεις ὅλων..... » 60
- ΓΕΩΡΓ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ: Ἡ ὥρα τῆς Ἐθνικῆς Ἀντιπροσωπείας..... » 61
- ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗ'Ι'ΩΑΝΝΟΥ: Ἡ Ναυτιλία θά μείνει παντοτινά στά χέρια τῶν Ἑλλήνων..... » 66
- ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ: Καί τό Ναυτεργατικό Δυναμικό;..... » 68
- ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ: Ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἤ ἀνταγωνιστικότητα τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας;..... » 69
- ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ: Ἡ ἀναθεώρηση τῶν Κωδίκων..... » 71
- Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ: Ἡ ἐξέλιξη τοῦ Δικαίου τῆς Θαλάσσης..... » 73
- ΕΥΑΓ. ΑΘΗΝΑΙΟΥ: Ναυτική Νομοθεσία καί Νομολογία..... » 76
- ΓΕΩΡΓ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ: Ἔρευνα καί Διάσωση στή θάλασσα..... » 86
- ΓΕΩΡΓ. ΜΠΑΝΟΥ: Τίποτε δέν χάθηκε ἀκόμα..... » 95
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας..... » 99
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό ὑπό ναυπήγηση ἑλληνόκτητο τοννάζ..... » 121
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπιση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1985..... » 124
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου..... » 134
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ἀνασκόπιση τῆς Παγκόσμιας Ναυτιλίας..... » 138
- ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Αὐτοί πού χάθηκαν τό 1985..... » 145



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

67 ΧΡΟΝΙΑ

ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΑΡΕΧΕΙ ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΜΕ 154 ΓΡΑΦΕΙΑ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

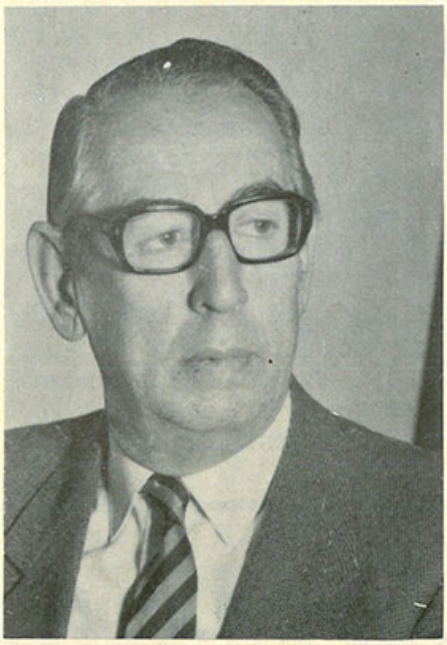
ΚΕΝΤΡ. ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4177632 - 4124286 ΤΕΛΕΧ: 241149 HRS GR

ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΛΙΜΑΤΟΣ ΑΜΟΙΒΑΙΑΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ

Τοῦ κ. ΚΩΝ. Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ, Προέδρου τοῦ Ν.Ε.Ε.

Κάθε φορά πού μιλᾶμε γιά τήν ναυτιλιακή κρίση καί τίς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις της στήν ναυτιλιακή ἐπιχείρηση καί τούς ἐργαζόμενους σ' αὐτήν ἀλλά καί στήν ἐθνική οἰκονομία γενικώτερα, δέν παραλείπουμε νά κάνουμε καί κάποιες ἀναφορές καί ἀναγωγές στά αἴτια πού τήν προκάλεσαν, ἐνῶ προσπαθοῦμε πάντα μέ τήν λογιστική διαδικασία νά βροῦμε τίς λύσεις στό οἰκονομικό πρόβλημα. Αὐτό ὅμως εἶναι ἡ στενή ἔννοια τῆς ἐπιχείρησης, εἶναι αὐτό πού λέει ἁπλά ὁ λαός τό «δοῦναι καί λαβεῖν». Καί ἀπό ἐκεῖ νομίζω ὅτι ξεκινᾶ ἡ παρεξήγηση καί ἡ ἀμφισβήτηση τῶν ἐπιχειρημάτων τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐνώπιον τῶν ἁρμοδίων κυβερνητικῶν παραγόντων ἀλλά καί τῆς κοινῆς γνώμης ἀκόμη. Γι' αὐτό ἐγώ θά πῶ ὅτι ἡ κρίση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης στήν Ἑλλάδα εἶναι πάνω ἀπ' ὅλα κρίση ἐμπιστοσύνης, κρίση ἀξιοπιστίας. Κι' αὐτή εἶναι χρόνια τώρα ἡ ρίζα τοῦ προβλήματος.

Χαιρετίζοντας λοιπόν μέσα ἀπό τά «Ναυτικά Χρονικά» τήν ἀνατολή τοῦ καινούργιου χρόνου θέλω νά διατυπώσω μερικές σκέψεις, χωρίς νά ἰσχυρίζομαι πώς ἀποτελοῦν αὐτές, ἄν ἐφαρμοσθοῦν, καί τήν πανάκεια τῆς σοβαρῆς κρίσης πού περνᾶ ἡ ναυτιλία μας τά τελευταία χρόνια. Ὅμως ἀναμφισβήτητα νομίζω ὅτι μποροῦν νά ἀποτελέσουν τήν ἀρχή ἑνός προβληματισμοῦ γιά μιά ἀντικειμενικώτερη θεώρηση τῆς ναυτιλίας καί γιά μιά ἀνεπιφύλακτη ἀποδοχή τῆς ἀναγκαιότητάς της.



Πρῶτα ἀπ' ὅλα λοιπόν πρέπει νά ἐπιδιωχθεῖ ἀπό ὅλους τούς ἐνδιαφερόμενους φορεῖς (τό κράτος, τόν ἐφοπλιστή καί τόν ναυτεργάτη) ἡ ἀποκατάσταση κλίματος ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης γιά τήν ἀπό κοινοῦ ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας. Ἡ ἔλλειψη τοῦ κλίματος αὐτοῦ, τουλάχιστο στόν ἐπιθυμητό βαθμό, ἀποτέλεσε μέχρι τώρα τήν γενεσιουργό αἰτία τῶν τριβῶν καί δέν προήγαγε ὅσο ἔπρεπε τόν πρωταρχικῆς σημασίας αὐτόν κλάδο τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας.

Πρέπει καί οἱ τρεῖς φορεῖς νά ἐγκαταλείψουν τήν ἐξάρτηση ἀπό αὐτό πού γιά τό κράτος λέγεται «πολιτικό κόστος», γιά τόν ἐφοπλισμό ὀνομάζεται «συμφέρον» καί γιά τόν ναυτεργάτη «τσέπη».

Πρῶτο μέλημά τους πρέπει νά εἶναι πώς θά συνεργάζονται πάντα ἁρμονικά ἔτσι ὥστε νά μποροῦν νά κρίνουν ἐκ τοῦ ἀποτελέσματος πάντα ὅτι οἱ ἐνέργειές τους εἶναι σωστές. Δέν πρέπει τό κράτος νά μή προχωρεῖ στήν ἐνίσχυση τοῦ πλοίου φοβούμενο ὅτι τοῦτο θά ἐκληφθεῖ πιθανῶς ἀπό ὁρισμένους σάν παραχώρηση προνομίων πρός τούς ἐφοπλιστές, κατά τήν προσφιλή διατύπωση ὁρισμένων ἐφημερί-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὀργανισμός ἱδρυθείς ὑπό σημαινόντων Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἤ εἰς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

δων. Οὔτε ὁ συνδικαλιστής πρέπει νά ἀπορρίπτει μιά γενναία πρόταση φοβούμενος ὅτι θά παρερμηνευθεῖ ἡ ἀποδοχή της καί θά θεωρηθεῖ σάν ὑποτέλεια ἔναντι τοῦ κεφαλαίου. Φυσικά δέν θά πρέπει καί οἱ ἐφοπλιστές νά μήν ἀναγνωρίζουν ὅτι σέ συνεχῶς ἐξελισσόμενες κοινωνίες ἡ βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἐργασίας καί ἀμοιβῶν εἶναι «ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνευ».

Καταλήγοντας λοιπόν γιά τό συγκεκριμένο θέμα θά ἤθελα νά ὑπογραμμίσω ὅτι τό κοινό ἐνδιαφέρον ὅλων μας πρέπει νά εἶναι πώς θά ἐξασφαλίζουμε τήν συνεχή καί ἀδιάλειπτη κίνηση τῶν πλοίων. Καί τοῦτο βέβαια τό χρειάζεται καί τό κράτος καί ὁ ναυτικός. Ἄς ἀποκατασταθεῖ λοιπόν ἐπιτέλους τό κύρος τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἄς ἐνισχυθεῖ ἀφοῦ ἄλλωστε εἶναι χρήσιμος στόν τόπο καί τότε εἶναι βέβαιο πώς ὁ καινούργιος χρόνος πού ἀνέτειλε θά καταστεῖ πράγματι ἐλπιδοφόρος.

Ἄν ἤθελα ἐδῶ νά ἀναφέρω μερικά ἐνδεικτικά σημεῖα πού χρήζουν προαγωγῆς στά πλαίσια ἀκριβῶς τῆς ἀνάγκης πού προανέφερα γιά τήν ἀποκατάσταση κλίματος ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης, θά ἔπρεπε νά μνημονεύσω καί τά ἑξῆς:

Τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας εἶναι ἀναγκαῖο νά ἀναβαθμίσει τίς ὑπηρεσίες του, ἔτσι ὥστε νά ἀποτελοῦν τό ἀπαραίτητο βοήθημα καί στήριξη τῶν ἐνεργειῶν καί τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ πλοίου καί τῶν ἀνθρώπων του, ἐφοπλιστῶν καί ναυτεργατῶν.

Μεγάλο μέρος τῆς φροντίδας τῆς πολιτείας νά δοθεῖ γιά τήν ἀναβάθμιση τῆς ναυτικῆς παιδείας, ἔτσι ὥστε οἱ ναυτικοί πού θά ἐπανδρώνουν τά πλοῖα, νά ἔχουν καί τήν ἀναγκαία σύγχρονη μόρφωση ἀλλά καί τήν (συνεχῶς φθίνουσα σήμερα) ναυτική συνείδηση. Ἄλλωστε τό μήνυμα τοῦ πρωθυπουργοῦ τῆς χώρας εἶναι σαφές: Χωρίς σκληρή δουλειά καί αὔξηση τῆς παραγωγικότητας δέν μποροῦμε νά πᾶμε μπροστά.

Στό σημεῖο αὐτό δέν θά ἔπρεπε νά παραλείψουμε νά ἀναφέρουμε κι' ἕνα γεγονός: Οἱ ναυτικοί πού παίρνουν σύνταξη εἶναι κάθε χρόνο περισσότεροι ἀπ' αὐτούς πού πρωτομπαρκάρουν. Ἡ συρρίκνωση τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ εἶναι προϊούσα καί τοῦτο καθιστᾶ ἀναγκαλια τήν δημιουργία τοῦ ἀπαραίτητου ἑλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ γιά τήν ἐπάνδρωση τῶν πλοίων. Μέχρι νά ἔρθει αὐτή ἡ στιγμή θέλω νά πιστεύω ὅτι τό κράτος θά κατανοήσει τήν ἀνάγκη τῆς ἐξασφαλίσεως ξένων ναυτικῶν μέσω τῶν διμερῶν συμβάσεων καί ἀκόμη τῆς μειώσεως τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως τῶν πλοίων στά διεθνῶς παραδεκτά ἐπίπεδα.

Εἶναι ἐξωφρενικό νά ἐπανδρώνουμε πολυτελῶς μέ σύνθεση 24 ἀνθρώπων πλοῖα τά ὁποῖα οἱ ἀνταγωνιστές μας κινοῦν μέ 14. Ἄν ἀκόμη ἀναθεωρηθεῖ καί τό σημερινό πιστοδοτικό σύστημα, τότε μποροῦμε νά ἐλπίζουμε γιά μιά ναυτιλία πού θά ἀναγεννηθεῖ ἀπό τήν τέφρα της. Τοῦτο ὅμως θά συμβεῖ πρωτίστως, ὅπως εἶπα καί πιό πάνω, μόνο ἄν τύχει ἡ ναυτιλία τῆς δίκαιης ἀναγνώρισής της σάν ἀναγκαίας γιά τόν τόπο.

ΚΩΣΤΑΣ Λ. ΦΑΦΑΛΙΟΣ

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:
Tel. 413 4227 453 1144
Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:
Tel. 453 1883 453 1556 453 1707
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:
107-109 Filonos Str.
P.O.Box 80167
GR - 185 10 Piraeus - Greece

Petridou

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΟΛΥΠΤΥΧΟ

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

ΣΤΗ ΔΥΣΗ ΤΟΥ τό 1985. Χρονιά πού ξεκίνησε μέ ἐλπίδες. Σβύνει μέ θλίψη γιά τήν κατάσταση πού βρίσκει τή ναυτιλία μας. Στό ναδίρ τῆς ἀντιστάσεώς της: Μειωμένος ὁ στόλος μας, προβληματική ἡ παραλαβή τῶν νεοτεύκτων. Ἀδύνατη ἡ πληρωμή τῶν δόσεων στά δάνεια τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, πού εἴχαμε ἀγοράσει. Καί τῶν τόκων ἡ πληρωμή δύσκολη. Καί ταξιδεύουν τά βαπόρια ἐκτελώντας ἐπιζήμια ταξίδια καί συσσωρεύονται χρέη, ἀκόμη καί στίς δαπάνες τῆς κινήσεώς των, καί τό μόνο καλό: Ἀπασχολοῦνται οἱ ναυτικοί μας καί συντηροῦνται τά πλοῖα.

ΚΑΙ ΠΑΡ' ΟΛΑ αὐτά, τή θεομηνία πού ἐνέσκηψε καί ἔχει φθάσει μέχρι σημεῖο ἐξολοθρεύσεως τῆς μεγάλης μας ναυτιλίας, παρ' ὅλα αὐτά, δέν καταφέραμε οἱ τρεῖς παράγοντες, οἱ τρεῖς ὑπηρέτες τοῦ ἐθνικοῦ θέματος πού λέγεται ναυτιλία, τό Κράτος, οἱ ναυτικοί μας καί ἡ πλοιοκτησία, δέν καταφέραμε νά συμφωνήσουμε σέ βασικά καί θεμελιώδη θέματα πού θά ἐξαρτήσουν τήν ἀναβίωσή της, τήν ὕπαρξή της.

ΧΑΘΗΚΕ πολύτιμος χρόνος, δέν ἀξιοποιήθηκε ὅλη αὐτή ἡ πικρή καί δύσκολη περίοδος, νά γίνει ἡ ἀνασυγκρότηση, ὁ ἐκσυγχρονισμός, ἡ ἀναδιοργάνωση τῶν Ναυτικῶν μας Σχολῶν. Ἀντίθετα, οἱ μεγάλες μας Σχολές (ἀπό ὅπου καί χάνεται μεγάλο ποσοστό σπουδαστῶν) πειραματίζονται μέ θεωρητικούς «ἐκδημοκρατισμούς» (;), πού ἔχουν ὁδηγήσει σέ πρωτοτυπίες ἀπειθαρχίας καί ἀνοργανώσεως πρωτοφανεῖς. Τό μέγιστο θέμα τῆς ναυτοπαιδείας, τό ὑπ' ἀριθμόν ἕνα, τό θεμέλιο



τῆς ναυτιλίας μας, δέν ἀγκαλιάζεται συλλογικά ἀπό τούς τρεῖς παράγοντες καί ἐνδιαφερομένους του. Κράτος, ναυτεργάτες, ἐφοπλιστές καί οἱ κάθε εἴδους ἐμπειρογνώμονες, πού κατά καιρούς ἐμφανίζονται, ἔπρεπε νά ὁριοθετήσουν, ἔπρεπε, πρέπει νά βάλουν μία προθεσμία πού ἐπί τέλους νά ἐφαρμοσθοῦν τά νέα προγράμματα καί οἱ σωστοί, πειθαρχημένοι κανονισμοί πού θά μᾶς δώσουν τούς Κυβερνῆτες τῶν ἑλληνικῶν καραβιῶν τῆς αὔριο. Δίχως Ἕλληνες Πλοιάρχους, Ἀξιωματικούς, Μηχανικούς, Ἀσυρματιστές, δέν μπορεῖ νά ὑπάρξει ἑλληνική ναυτιλία, εἴτε σάν σημαία, εἴτε σάν ἰδιοκτησία μέ ξένη σημαία, ὅπου εἶναι ἀναγκαῖο. Ἡ ὥρα γιά τη ναυτοπαιδεία μας εἶναι 12 καί τέταρτο! Εἶναι κρίμα νά εἴμεθα χρόνια τώρα στή μελέτη καί στήν ἔρευνα. Τό θέμα ἐνδιαφέρει ἀμέσως, πλοιοκτησία, ναυτεργασία καί Κράτος.

ΔΕΝ ΕΣΤΑΘΗ ΔΥΝΑΤΟ καί μέ τούς κύριους καί ἀποκλειστικούς μας συνεργάτες τούς ναυτικούς, νά ρυθμίσουμε τό κείμενο τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Τό κείμενο ἔχει κάπως προχωρήσει, σχεδόν συμφωνηθεῖ. Ἀλλά πρέπει καί οἱ ὅροι. Πρέπει ὅλα νά ἐκσυγχρονισθοῦν — νά ἀνανεωθοῦν. Γιατί ἔχουμε τέτοια ἀτολμία; Γιατί μᾶς τρομάζει ἡ ἀνανέωση; Γιατί θά πρέπει μέ τίς διαπραγματεύσεις γιά τή Σ.Σ., νά ἐννοοῦμε, τίς αὐξήσεις καί μόνον; Γιατί θά πρέπει νά συνεργαζόμεθα μέ τούς ἐκπροσώπους τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως μόνον ὅταν πρέπει νά συζητήσουμε γιά τήν ἀνανέωση τῆς καταγγελθείσης Συλλογικῆς Συμβάσεως; Οἱ διαβουλεύσεις μας, ἡ ἀναζήτηση λύσεων σέ χίλια καί δύο κοινά προβλήματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἡ συνεργασία μας, ἔπρεπε καί πρέπει νά εἶναι συνεχής. Χέρι μέ χέρι πλοιοκτησία καί ναυτεργασία πρέπει νά ζητοῦμε τή συνεργασία τοῦ τρίτου παράγοντα. Τοῦ Κράτους. Γιά τίς Ναυτικές μας Σχολές, γιά τά «σάντγουϊτς κόρσες», γιά τά διπλώματα, γιά

The North of England P & I Association Limited

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

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for one hundred and twenty five years now, to offer our members a high quality of personal service, a service for which the Association is well known.
Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

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

MARLIN AGENCIES S.A.

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

τήν ἰατρική περίθαλψη, πρόνοια, ΝΑΤ, διμερεῖς συμφωνίες κλπ, κλπ, ὅλα ἔπρεπε νά εἶναι θέματα κοινά, ἐφοπλισμοῦ καί ναυτικῆς τάξεως. Τά ἴδια ἐπιδιώκονται καί ἀπό τίς δύο τάξεις. Ἡ ἐπιβίωση τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Στό μέλλον ὄχι μόνον συναντήσεις γιά νά συζητήσουμε τίς αὐξήσεις. Καί ἄς μήν περιμένει ὁ ἕνας την πρωτοβουλία ἀπό τόν ἄλλον. Ὅποιος ξεκινήσει, σκεφθεῖ κάτι, ἄς προχωρήσει, ἄς ἀναζητήσει τόν ἄλλον.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

περνᾶ τίς δύσκολες ἐπαγγελματικές ἡμέρες της, ἀλλά σέ χρόνους πού ἡ προσωπικότητά της καί ἡ ὑγιής φυσιογνωμία της ἔχει ἐδραιωθεῖ. Κάμνει τίς καλές της ἐντυπώσεις. Παντοῦ. Στούς μεγάλους διακρατικούς ναυτιλιακούς ὀργανισμούς δίνουμε παρουσία ἀνάλογη μέ τό ναυτιλιακό μας ἀνάστημα (ὄχι τόν ναυτιλιακό ὄγκο μας) μέ ἄξιους καί ἀξιόλογους κρατικούς ναυτιλιακούς ἐκπροσώπους. Στούς διεθνεῖς ναυτιλιακούς ὀργανισμούς, μέ ἐπίσης σπουδαίους ναυτιλιακούς παράγοντες, πού τιμοῦν τό ναυτιλιακό μας ὄνομα. Ἀκόμη καί πρωτοποροῦμε τώρα πιά, σέ προτάσεις καί σκέψεις. Στήν Εὐρώπη, στήν Εὐρωπαϊκή οἰκογένεια, ἡ ἑλληνική φωνή εἶναι σεβαστή καί κάποτε παντοδύναμη; Καί δόξα τῶ Θεῶ καί καλά μελετημένη! Ὅλα αὐτά εἶναι μαζί μας. Εἶναι τά κεκτημένα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Ἀλλά προσοχή. Ἂν δέν ἐκτιμήσουμε ὅτι μέ θυσίες καί μόχθο ἀποκτήσαμε, εὔκολα χάνονται καί ὄχι, δέν θά χαθοῦν γιατί μειώθηκε ὁ ὄγκος μας, ἀλλά γιατί δέν σεβασθήκαμε τή θέση μας καί τίς βαριές ὑποχρεώσεις πού φέρνει ἡ μπροστινή γραμμή.

ΞΑΝΑΓΥΡΙΖΩ ΓΙΑ

μιά μικρή παράγραφο, στούς συνδικαλιστές μας. Στούς ἡγέτες τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως. Ὅλοι μας συμπαθεῖς καί ἀγαπητοί. Ἀλλά κάποτε ἐμφανίζονται πολύ μικρότεροι τῶν μεγάλων καί βαρέων ὑποχρεώσεών των. Κάποτε μοιάζει νά λησμονοῦν ὅτι γιά νά ὑπάρχει ἕλληνας ναυτικός, πρέπει νά ὑπάρχει καί ἑλληνικό καράβι. Σέ τίποτε δέν μιμοῦνται, δέν ἀκολουθοῦν τόν ξένο συνάδελφό τους, πού προτάσσει τό συμφέρον τοῦ ἐθνικοῦ στόλου (ἄμεσα συνυφασμένο μέ τόν ἐπαγγελματία ναυτικό του). Καί ἀκόμη, θά ἤθελα τούς συνδικαλιστές μας νά νοιάζονται σωστά καί ἀληθινά μέ τά θέματα τῆς ναυτοπαιδείας καί σωστά συνδικαλιστικά, νά δροῦν καί νά ἐνεργοῦν καί ὄχι περιστασιακά. Καί νά σπουδάσουν συνδικαλισμό. Μάλιστα.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΑΣ

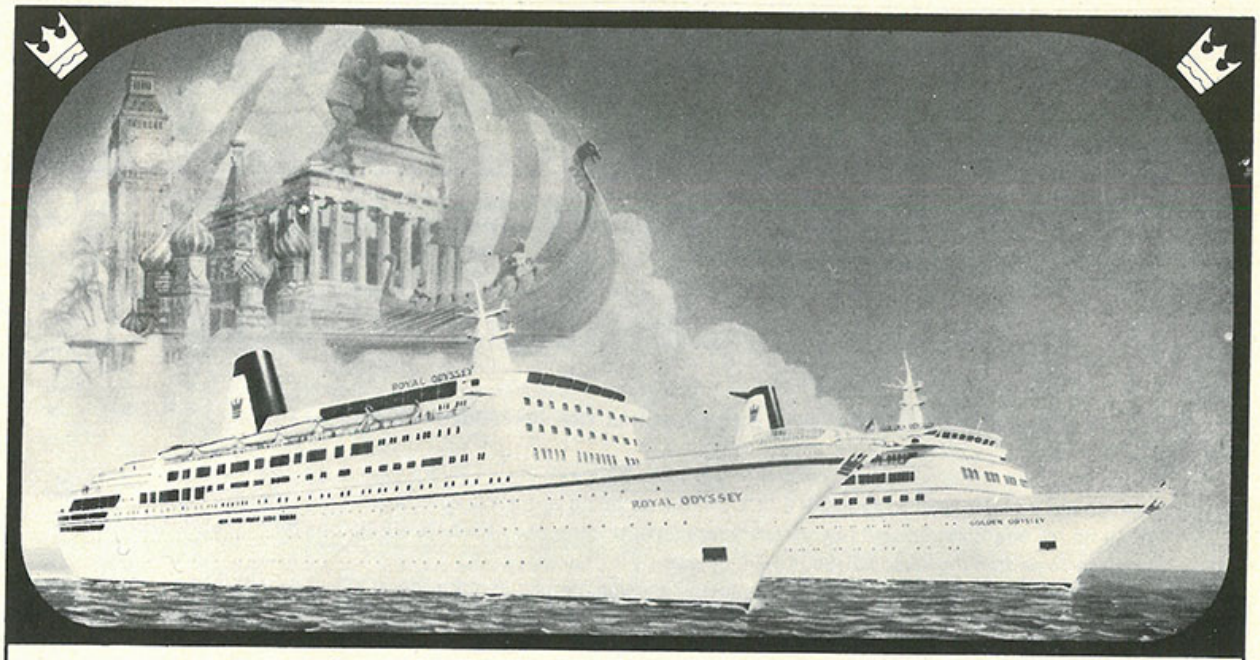
τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δέν διαμελίσθηκε. Εὐχαριστοῦμε γι' αὐτό τόν πρωθυπουργό τῆς χώρας μας, τούς ὑπουργούς του καί ὅλους πού τό φρόντισαν. Ἀλλά κάθε λίγο μᾶς ἔρχονται καί περίεργα μηνύματα γιά τήν «πολιτικοποίησή» του, γιά τό Λιμενικό Σῶμα νά ὑπαχθεῖ σέ ἄλλο ὑπουργεῖο, καί παρόμοια, πού κλονίζουν τήν ἐμπιστοσύνη τῶν ὑπηρετῶν τοῦ θέματος τῆς ναυτιλίας. Ὁ λίαν συμπαθής καί ἀγαπητός Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κ. Στάθης Ἀλεξανδρής, στήν πρόσφατη ἐπίσκεψή του στό Λονδῖνο, μᾶς καθησύχασε γιά τήν τύχη καί τό μέλλον τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πού ἐφέτος γιορτάζει 50 χρόνια ἀπό τή σύστασή του. (Μέσα στή φουρτούνα τῆς πρωτοφανοῦς ναυτιλιακῆς κρίσεως, δέν θά ἔπρεπε νά ζήσουμε καί τήν ἀγωνία καί τήν πικρία τῆς ἐξαφάνισης τοῦ Ὑπουργείου μας).

ΘΑ ΤΕΛΕΙΩΣΩ ΜΕ

Νότα αἰσιοδοξίας (χωρίς νά ἔχω θίξει ἕνα μεγάλο καῦμό καί πόνο μας. Τό ΝΑΤ, τό Ταμεῖο τῶν ναυτικῶν μας. Δέν τό θίγω γιατί εἶμαι βέβαιος ὅτι θά βρεθοῦν οἱ λύσεις, τό ΝΑΤ θά μείνει ἀνεξάρτητο καί μετά τήν ἐξυγίανσή του θά εἶναι τό ὑγιές Ταμεῖο τῆς ἑλληνικῆς ναυτοσύνης) Καί τελειώνω μέ αἰσιοδοξία γιά τό αὔριο τῆς ναυτιλίας μας καί θερμές εὐχές σέ ὅλους πού «ζοῦμε ἀπό τή θάλασσα» καί ζητῶ καί παρακαλῶ, συνεννόηση, συνεργασία, συμπαράσταση, ἔντονη καί εἰλικρινή μεταξύ ὅλων μας. Ἑνωμένοι θά ξεπεράσουμε τή φουρτούνα, μέχρις ὅτου ἔλθουν καί οἱ γαληνεμένες ἡμέρες τῆς εὐημερίας. Ἐπιμένω ὅμως, στήν ἀλληλέγγυα, συλλογική δράση καί ἀντίδραση. Εἶναι ἀδιανόητο τό τί μπορεῖ νά πετύχει ἡ μεταξύ μας ἕνωση καί κοινή ἀντιμετώπιση τῶν δυσκολιῶν.

Καλή χρονιά.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553
M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY
Year round luxury cruises

Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: «Ὑπεύθυνοι – Ἀνεύθυνοι καί Ἀνευθυνο - Υπεύθυνοι»

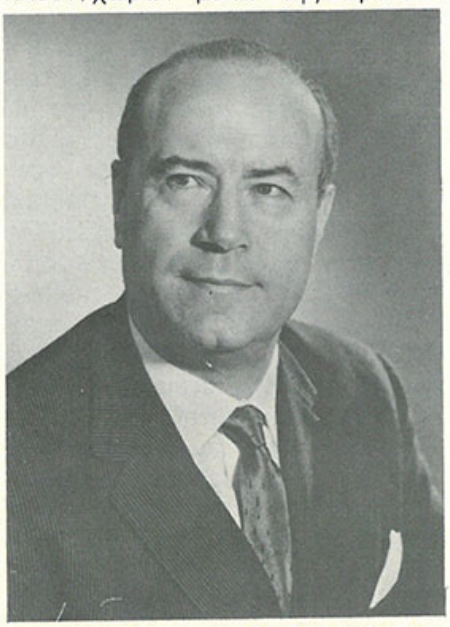
Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Πιστός σε μιά συνήθεια, ἔθιμο πλέον, πού ἄρχισε ἐπί τῆς ἐποχῆς τοῦ ἀειμνήστου φίλου, συνεργάτου καί συμπαραστάτου μου στά ναυτιλιακά θέματα Δημητρίου Κωττάκη, μετέχω γιά ἄλλη μιά φορά στήν ἐτήσια εἰδική ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μέ ἀνάμεικτα αἰσθήματα.

Ἔχω, πράγματι, τήν ἐντύπωση ὅτι ἡ ναυτιλία εὑρίσκεται σέ μιά σημαντική καμπή παγκοσμίως, καί ὅτι ὑφίστανται μέν δυσχέρειες, ἀλλά παρουσιάζονται, ἀντιστοίχως καί σημαντικές εὐκαιρίες. Ἀνάλογες, λοιπόν, εἶναι οἱ θέσεις μου καί γιά τήν Ἑλληνική ἑλληνόκτητο ναυτιλία, ἡ ὁποία στό παρελθόν ἔδειξε θαυμαστή προσαρμοστικότητα στά σημεῖα τῶν καιρῶν (π.χ. ἀναγέννησις ἐκ τῆς τέφρας της μετά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο), ἐνῶ τώρα δίδει τήν ἐντύπωση ὅτι ἀναμένει μέ ραθυμία καί μοιρολατρεία τίς ὅποιες ἐξελίξεις χωρίς νά ἐπιδιώξει νά τίς δρομολογήσει ἤ ἔστω νά τίς ἐπηρρεάσει.

Οἱ διεθνεῖς τάσεις δίδουν κάποια προοπτική βελτιώσεως. Ἡ συνεχιζόμενη κάμψη τῆς τιμῆς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου εἶναι παράγων ἀποφασιστικός γιά τήν ἐπιτάχυνση τῶν ἀναπτυξιακῶν ρυθμῶν τῶν πλέον προηγμένων χωρῶν, οἱ ὁποῖες ἄλλωστε ἔχουν καί τά μεγαλύτερα φορτία, εἴτε ὡς εἰσαγωγές, εἴτε ὡς ἐξαγωγές. Ἡ κάμψη τοῦ δολλαρίου δημιουργεῖ, ἐπίσης, καλύτερες συνθῆκες ἀνταγωνιστικότητας σέ σχέση μέ τό κόστος πού ἐκφράζεται σέ δολλάρια.

Ἀλλά ἴσως ἡ σημαντικότερη μεσοπρόθεσμη ἐξέλιξη εἶναι ἡ ὑπό δημιουργία ἐνιαία ἀγορά τῶν δώδεκα πλέον, χωρῶν - μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, πού ἀποτελεῖ τόν μεγαλύτερο ἐμπορικό ἑταῖρο στόν κόσμο. Ἡ τεράστια καί ὑψηλοῦ δυναμικοῦ ἐνιαία ἀγορά τῶν 330 ἑκατομμυρίως ἀνθρώπων πού θά τεθεῖ σέ ἰσχύ ὡς τό 1992, ἀποτελεῖ τήν μεγάλη εὐκαιρία τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος. Καί ἀποτελεῖ σημαντικότατο στοιχεῖο, ὅτι παράλληλα ἀκριβῶς πρός τίς διεργασίες γιά τήν ἐνιαία κοινοτική ἀγορά κινοῦνται καί οἱ διεργασίες γιά τήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική.



Πῶς θά διαμορφωθεῖ, πῶς θά ἰσχύσει καί κατά πόσον θά ἀποτελέσει ἐνίσχυση ἡ συμφορά γιά τήν Ἑλληνική καί ἑλληνόκτητο ναυτιλία θά ἐξαρτηθεῖ σέ σημαντικό βαθμό ἀπό τήν ἐγρήγορση καί τῶν τριῶν παραγόντων πού ἐπηρρεάζουν ἀμέσως τήν ναυτιλία, τούς πλοιοκτῆτες, τούς ναυτικούς καί τήν πολιτεία.

Στό σημεῖο αὐτό θά μποροῦσε κανείς νά παρασυρθεῖ — καί ὁ ὑπογράφων ἴσως πιό δικαιολογημένα ἀπό οἱονδήποτε ἄλλον — καί νά ἀποδώσει ὅλες τίς εὐθύνες γιά τήν σημερινή κατάσταση, ὡς καί τίς ἀπαισιόδοξες προοπτικές τοῦ ἐγγύς μέλλοντος, στήν πολιτεία, λησμονώντας τήν θετική καί ἀποθετική εὐθύνη τῶν δύο ἄλλων, πρωτογενῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας.

Εἶναι ἀληθές ὅτι τό κράτος, ἰδίως κατά τά τελευταῖα χρόνια, ἀκολούθησε πολιτική ἀλλοπρόσαλλη καί ἀντιφατική ἐναντι τῆς ναυτιλίας. Ἐνῶ τό διεθνές περιβάλλον ἐκυριαρχεῖτο ἀπό τήν οἰκονομική κρίση καί τήν συνεπακόλουθη ναυτιλιακή, τό κράτος ἔλαβε μέτρα πού ἀντί νά αὐξήσουν ἐμείωσαν τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ ἤ ἑλληνοκτήτου πλοίου. Καί εἶναι ἀτυχές ὅτι ὅλες οἱ δυσμενεῖς κρατικές ρυθμίσεις μετεφράσθησαν σέ νομοθετική ἔκφραση, ἐνῶ ὅλες οἱ θετικές διακηρύξεις παρέμειναν θεωρητικές καί ἀνεφάρμοστες.

Ὅμως, σημαντική εἶναι καί ἡ σχετική εὐθύνη τῶν ναυτικῶν. Λησμο-

EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD
4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP - ENGLAND
TEL. 00441 - 6284050
TLX: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.
61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185-35 PIRAEUS
GREECE
New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

νώντας τήν μακρά παράδοση τῆς συναινέσεως μεταξύ πλοιοκτητῶν καί ναυτικῶν, πού εἶχε καταστήσει τήν Ἑλληνική ναυτιλία πρώτη παγκοσμίως, συμπεριεφέρθησαν κατά τρόπο πού «ἐσκότωσε τήν κότα πού γεννοῦσε χρυσά αὐγά». Ἀντί νά συνεργασθοῦν καί νά συμπαραστα-θοῦν ἐμπράκτως ὥστε ἡ κρίση νά ξεπερασθεῖ μέ τίς ὀλιγότερες δυνατές δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις, προέβαλαν ἀξιώσεις πού βραχυπρόθεσμα ἴσως ὠφέλησαν ὀλίγους, ἀλλά μακροπρόθεσμα ἔβλαψαν τούς πάντες. Ἀντί ὑποστηρίξεως πρός τήν μητέρα - ναυτιλία, συνετάχθησαν μέ τήν μητρυιά - κράτος. Τά ἀποτελέσματα τά πληρώνουμε τώρα ὅλοι...

Θά ἦταν ὅμως ἐλλιπής ἡ ἀπόδοση εὐθυνῶν ἄν δέν περιελάμβανε τούς πλοιοκτῆτες καί τό ἀνώτατο ὄργανο ἐκπροσωπήσεώς των, πού καί αὐτό δέν κατόρθωσε νά ἀρθεῖ στό ὕψος τῶν περιστάσεων καί στό μέγεθος τῶν ἀναγκῶν, καί σέ ἀνεπίτρεπτα πολλές περιπτώσεις, στό ἐσωτερικό καί στό ἐξωτερικό, παρέμεινε ἁπλῶς θεατής τῶν ἐξελίξεων.

Ἔναντι τῆς Ἑλληνικῆς Πολιτείας, ὁ φορέας τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀκολούθησε τήν τακτική τοῦ «λάθε βιώσας», πού τόσο ἀδόκιμα εἶχαν ἐφαρμόσει καί ἄλλοι κλαδικοί φορεῖς τῆς οἰκονομίας, πού ἔχουν τώρα πικρά μετανοήσει. Ἀποτέλεσμα: Ἔγιναν ρυθμίσεις πού θά μποροῦσαν νά εἶχαν ἀποφευχθεῖ ἄν ἡ Ἕνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἶχε δείξει τήν προσήκουσα ἀποφασιστικότητα ἔναντι τῶν μονομερῶν κρατικῶν ἐνεργειῶν.

Γίνεται πολύς λόγος, καί στήν Ἑλλάδα, καί διεθνῶς, γιά τήν ἐγκατάλειψη ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἤ τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων. Καί εἶναι πράγματι τοῦτο δυσάρεστο γιά τήν Ἐθνική Οἰκονομία. Λησμονεῖται ὅμως καί ἄλλη μία, ἐξαιρετικά σημαντική παράμετρος στήν συνολική δραστηριότητα τῶν «ἐπενδύσεων ξηρᾶς». Σάν πρωτοπόρος στό σημεῖο αὐτό ἐπί τρεῖς δεκαετίες, δικαιοῦμαι νά ἐπισημάνω τήν καθοριστική θετική ἐπίδραση αὐτῶν τῶν ἐπενδύσεων ἐφοπλιστικῆς προελεύσεως κεφαλαίων στή χώρα καί τήν ἀνάλογη δραματικά ἀρνητική ἐπίπτωση ἀπό τήν ἀνυπαρξία, πλέον, τέτοιων ἐπενδύσεων κατά τά τελευταῖα χρόνια ἤ καί τήν νέα πορεία φυγῆς ἐπενδεδυμένων κατά τό παρελθόν κεφαλαίων.

Σ' αὐτό ἔχει ὁδηγήσει τό γενικότερο ἀντι-ἀναπτυξιακό καί ἀντι-ἐπενδυτικό κλῖμα, πού ἀπομακρύνει ἤ πνίγει ἐν τῇ γενέσει της κάθε καλή πρόθεση. Εἶναι δέ ἀκόμη μεγαλύτερη ἡ ἀπώλεια γιά τόν τόπο, διότι οἱ «ἐπενδύσεις ξηρᾶς» τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου ἐγίνοντο ἀπό ἕνα κλάδο πού εἶχε κατ' ἐξοχήν ἐπιβιώσει σέ διεθνῶς ἔντονο ἀνταγωνιστικό περιβάλλον, καί εἶχε κατά συνέπειαν τήν γνώση καί τήν ἐμπειρία νά προσφέρει στήν Ἐθνική Οἰκονομία αὐτό ἀκριβῶς πού ὅλοι παραδέχονται ὅτι τῆς λείπει, ἀλλ' οὐδείς κάμνει κάτι γιά νά τό ἀποκτήσει: Τήν ἀνταγωνιστικότητα σέ κόστος καί σέ ποιότητα τῶν παραγομένων ἀγαθῶν ἤ ὑπηρεσιῶν.

Οἱ τακτικοί ἀναγνῶστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί τῶν ἐτησίων ἄρθρων μου στήν εἰδική τους ἔκδοση δέν μπορεῖ παρά νά ἔχουν ἐπισημάνει ὅτι πάντοτε τελειώνω μέ ἕνα μήνυμα αἰσιοδοξίας. Δέν βασίζω τό αἴσθημα αὐτό, δυστυχῶς, στίς πράξεις τῶν τριῶν φορέων, ἐφοπλισμοῦ, ναυτικῶν καί κράτους. Τό βασίζω ὅμως στό τεράστιο δυναμικό πού γνωρίζω ὅτι ὑπάρχει, καί πού ἐλπίζω ὅτι κάποτε θά ἐξέλθει ἀπό τήν λανθάνουσα κατάσταση, στήν ὁποία ἔχει καταδικασθεῖ.

Ἄν ὅλοι οἱ ὑπεύθυνοι παραγκωνίσουν τούς εὑρισκόμενους σέ ὅλους τούς φορεῖς ἀνευθύνους, καί τούς ἀκόμη πιό ἐπικίνδυνους ἀνευθυνο-υπευθύνους, τό διεθνές περιβάλλον καί οἱ ἐσωτερικές συνθῆκες δίδουν εὐκαιρίες. Ἐπέστη ὁ χρόνος νά ἀναλάβουν οἱ ὑπεύθυνοι τῆς εὐθύνες τους. Μόνον καλό θά προκύψει γιά ὅλους.

ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ABS

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

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

The 1982 ABS RULES have been translated and published in Greek, in a special format which can be updated annually. This publication is available from the Piraeus Office and now includes the pages updating it for 1983, 1984 and 1985.

American Bureau of Shipping

International Headquarters

45 Eisenhower Drive, Paramus, N.J. 07652 U.S.A.

Salonica Office:
19, Nic. Plastira St.
P.O. Box 17008, Exochon
Harilaou GR 542 10 Salonica,
Telephone: 309619
Cable: Recordsalonica

Mediterranean Headquarters and Head Office for Greece:
1-3, Filellinon St.
P.O. Box 80139, GR 185 36 Piraeus
Telephone: 4527611/4
Telex: 21.2494

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



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

Eletson Corporation

118 Kolokotroni Street. (P.O.Box 80 311), GR 185 35 PIKAEUS, GREECE.
Tel: 4183601, 4183701, 4531316 - Telefax: 4183440
Tlx: 213124/5, 212784 ELT GR - Cables: ELETSON PIRAEUS

Eletson Maritime Limited

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

Eletson Maritime Inc.,

645 Fifth Avenue (Suite 403), New York, N.Y. 10022, U.S.A.
Tel: 212-8381623 - Tlx: 276562 ELT UR

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α. Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ἱδρύθη ὑπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν:

  «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD,LONDON» καί «HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»

  εἰς τούς ὁποίους εἶναι ἠσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 18.000.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δεοκτώ δισεκατομμύρια Δολλάρια).

- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπό Ἕλληνας ἐφοπλιστάς.

- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.

- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καί τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.

- Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὀργανισμόν διά τήν ἐξασφάλισιν τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

'Αμετάβλητο θεσμικό καθεστώς

Τοῦ κ. ΑΡΙΣΤ. Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ, ἐπιτίμου προέδρου τῆς Ε.Ε.Ε.

Δέν θά ἤθελα σήμερα γράφοντας διά τήν πανηγυρική ἐτήσια ἔκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», νά περιορισθῶ σ' ἕνα συγκεκριμένο θέμα - ἀντικείμενο ἀλλά θά προτιμήσω νά διατυπώσω μερικές σκέψεις μου γιά τήν σημερινή θέση καί κατάσταση τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων τῆς χώρας μας. Θά σταχυολογήσω σκέψεις μου, μέ δεδομένα τά ὅσα ἔζησα καί ὡς Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν πρόσφατα, ἀλλά καί ὡς ἐφοπλιστής, ἀπό πολλά χρόνια καί τώρα. 'Ο σεβασμός γιά τόν χῶρο δέν θά βοηθήσει γιά λεπτομερῆ ἀνάπτυξη.

Τί φταίει καί φθάσαμε ἐδῶ πού φθάσαμε, μετά ἀπό ἕνα μεγαλεῖο μεσουρανήματος στόν παγκόσμιο στίβο; Καί ὅταν λέμε μεσουράνημα, ἐννοοῦμε πρώτη θέση ἀπ' ὅλες τίς ναυτιλίες στόν κόσμο. 'Εννοοῦμε πάνω ἀπό 4.000 πλοῖα. 'Εννοοῦμε πάνω ἀπό 45.000.000 τοννάζ. 'Εννοοῦμε 40% ποσοστό στή ναυτιλία τῆς ΕΟΚ κ.λπ. 'Αλλά, παράλληλα, ἐννοοῦμε ἕνα ὁλόκληρο κόσμο, ἀπό τόν ναύτη ἕως τόν πλοίαρχο, ἀπό τόν καθαριστή ἕως τόν Α' Μηχανικό, τόν καμαρότο, τόν μάγειρο, τόν ἀσυρματιστή, τόν ὑπάλληλο τοῦ ναυτιλιακοῦ γραφείου μέχρι τόν διεθυντή του, τό ναυπηγεῖο μέ τούς ἀνθρώπους του, τά ναυτιλιακά τμήματα τῶν τραπεζῶν μέ τούς ἀνθρώπους τους, τούς ἀσφαλιστές, τούς μεσίτες, τούς γιατρούς, τούς νομικούς, μέχρι καί τόν μικροεπαγγελματία τοῦ λιμανιοῦ πού ζεῖ ἀπό τό πλοῖο καί τόν κόσμο του. 'Εννοοῦμε, μέ μιά λέξη, ἕναν ἀριθμό ἀνθρώπων, οἱ ὁποῖοι μαζί μέ τούς δικούς τους, τίς οἰκογένειές τους ξεπερνοῦν τίς 700.000 "Ελληνες. 'Εννοοῦμε τόν κλάδο αὐτό τῆς οἰκονομίας μας πού ἔφθασε νά φέρνη στήν 'Ελλάδα τόν χρόνο τά 3.000.000.0000 δολλάρια σέ ἀτόφιο συνάλλαγμα μέ κόστος γιά τήν Χώρα μας σχεδόν μηδέν.



Καί τό ἐρώτημα εἶναι πῶς τήν καταφέραμε τήν πρωτιά; Τήν ἀπάντηση, καίτοι κοινή καί γνωστή, θά τήν ἐπαναλάβω διότι φαίνεται ὅτι ὁ πολύ κόσμος ἤ δέν τήν ξέρει ἤ τήν ξεχνάει;

Τήν πρωτιά τήν καταφέραμε μέ τό δαιμόνιο τοῦ "Ελληνα ἐφοπλιστή τό ἀναμφισβήτητο, τήν ἀνεπανάληπτη πίστη πού τοῦ ἔχουν οἱ χρηματοδότες του, τήν συνέπειά του καί τούς εὐγενεῖς ἐπιχειρηματικούς ὁραματισμούς του, γιά ὅλο πιό μεγάλο στόλο, γιά λογαριασμό του καί γιά λογαριασμό τῆς Χώρας του (ὁραματισμούς πού δέν τούς σταματοῦν σκέψεις ὅπως: «μέχρι ἐδῶ καλά εἶναι, ἀρκετά εἶναι γιά μένα καί τίς ἐρχόμενες γενιές μου», μέ προσωπικές θυσίες, σκληρή δουλειά, δουλειά ἀσταμάτητη μέρα -νύχτα, χωρίς διακοπές καί σχόλη, ἔστω γιά τίς μικροαπολαύσεις πού δικαιοῦται ὁ καθένας.

Τήν πρωτιά τήν καταφέραμε μέ τήν ναυτοσύνη, τήν ἀγάπη γιά τήν θάλασσα, τήν πειθαρχία, τίς θυσίες καί τήν παραγωγικότητα (πού στίς μέρες μας τήν ἐκλιπαροῦν ἀπό τούς στεργιανούς Κυβέρνησις καί ἐπιχειρηματίες) τοῦ "Ελληνα ναυτεργάτη.

Τήν πρωτιά τήν καταφέραμε μέ τήν πλήρη συμπαράσταση τῆς Πολιτείας. Καί ὅταν λέμε συμπαράσταση, ἐννοοῦμε ὅτι: 'Η Πολιτεία μᾶς ἔδωσε ἕνα σταθερό καί ἀμετάβλητο καθεστώς ὑπό τήν σκέπη τοῦ ὁποίου κινεῖται καί ζεῖ τό πλοῖο. Χωρίς γραφειοκρατικές περιπέτειες καί χωρίς παρεμβατισμούς, πού δέν ὑπῆρχαν καί δέν ὑφίσταντο εἰς τούς ἀνταγωνιστές μας.

Τά πιό πάνω εἶναι ἀναμφισβήτητη ἀλήθεια. Τήν πρωτιά ὅμως τήν χάσαμε καί ἡ ναυτιλία μας μικραίνει. Καί ἔρχεται τό δεύτερο ἐρώτημα. Τί φταίει;

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση πού ξέσπασε σάν ἐπακόλουθο ἀπό τήν κρίση τοῦ πετρελαίου εἶναι κατά κύριο λόγο ἡ αἰτία. 'Αλλά τό θέμα εἶναι πῶς πρέπει νά ἀντιδράσουν οἱ πιό πάνω παράγοντες γιά νά περιορίσουν τό κακό καί μόλις ξεπεραστῆ

MARCELOS STEFANOU

SHIP CHANDLER

DECK CABIN ENGINE

GOOD PROVISIONS GOOD PRICES

OFFICE:
"SICHES & BROWN 3698"
INGENIERO WHITE (8103) B. BLANCA
ARGENTINA
TELEX: 81808 - Tel: 091-70004 & 71711
CESPE AR.

ALSO AT:
ROSARIO - BUENOS AIRES - NECOCHEA

ἡ κρίσις νά ἀρχίση καί πάλι τό ἀνέβασμα.

Κατά τήν γνώμη μου οἱ δύο πρῶτοι παράγοντες, οἱ ἕλληνες ἐφοπλιστές καί οἱ ἕλληνες ναυτικοί, δέν ἔχουν νά κάνουν τίποτε παραπάνω ἀπ' ὅ,τι κάνουν μέ τόσο κέφι καί προσπάθειες. Δέν ἄλλαξαν οὔτε θ' ἀλλάξουν, εἶμαι βέβαιος. Καί ὁ ἕλληνας ἐφοπλιστής πάντα ἔχει καί θά ἔχη τό κέφι τῆς δημιουργίας καί ὁ ἕλληνας ναυτικός τήν δημιουργό ναυτοσύνη του.

Ἐκεῖ πού πρέπει νά προσέξουμε εἶναι ὁ τρίτος παράγοντας, ἡ Πολιτεία. Στήν Πολιτεία οἱ ἐφοπλιστές θέλανε - θέλουνε καί θά θέλουν νά δίνουν. Δέν ζητοῦν τίποτε. Ἐπαναλαμβάνω τίποτε! Οὔτε λεφτά, οὔτε ἐπιχορηγήσεις, οὔτε δάνεια, οὔτε ἐπιδοτήσεις. Ὅ,τι χρειάζονται τά βρίσκουν ἔξω μέ τήν μεγάλη πίστη τους. Ἕνα μόνον ζητοῦν ἀπό τήν Πολιτεία: Ἀμετάβλητο σταθερό θεσμικό καθεστώς, γιά νά ξέρουν ὅτι αὐτό ἦ-ταν, εἶναι καί θά εἶναι αὔριο. Καί δέν τό ζητᾶμε αὐτό γιά μᾶς. Ἐμεῖς εἴμαστε Ἕλληνες καί ξέρουμε καί δεχόμαστε ὅτι τά πάντα στή χώρα ἀλλάζουν καί ἀπό τήν ἴδια Κυβέρνηση καί ἀπό τόν ἴδιο Ὑπουργό, πόσο μᾶλλον ἀπό διαφορετικές Κυβερνήσεις καί Ὑπουργούς. Δέν τό ξέρουν ὅμως οὔτε τό δέχονται οἱ ἄνθρωποι μέ τούς ὁποίους συνεργαζόμαστε. Οἱ Τραπεζίτες μας, οἱ Ἀσφαλιστές μας, οἱ πελάτες μας. Καί αὐτό εἶναι πού δυσκολεύει τά πράγματα. Καί γι' αὐτό ἐπιμένουμε σέ ἀμετάβλητο σταθερό καθεστώς πού νά διέπη τήν ζωή τοῦ πλοίου μας.

Οἱ μεταβολές, οἱ πειραματισμοί, ἀκόμη καί εἰς τόν διοικητικό φορέα τῆς ναυτιλίας, πού τουλάχιστον ἐμεῖς οἱ ἐφοπλιστές, ἀλλά πιστεύω καί οἱ ναυτικοί, δέν ἔχουν νά τοῦ καταλογίσουν τίποτε μέχρι τώρα, πρέπει νά ἀποφεύγωνται. Οἱ ἄνθρωποι τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἦσαν πάντα δίπλα μας καί στούς ναυτικούς μας, μέρα νύχτα, Σάββατα, Κυριακές, ἀργίες.

Συμπλέαμε μαζί τους καί ἡ Πολιτεία μέσω αὐτῶν πάντα μᾶς συμπαρίστατο. Ἐπαναλαμβάνω, οἱ πειραματισμοί εἶναι ἐπικίνδυνοι καί ἔχουμε πικράν πεῖρα τοῦ πόσο ταλαιπωρήθηκε τό ἑλληνικό πλοῖο ἐπί δικτατορίας ὅταν ἀτυχεῖς εἰσηγήσεις ἐπολιτικοποίησαν καίριες διευθύνσεις τοῦ διοικητικοῦ φορέα ὡς π.χ. τῆς ἐργασίας, τῆς προνοίας κ.λπ. Καί δέν εἶναι οὔτε δύσκολο οὔτε ἀκατόρθωτο αὐτό πού ζητᾶμε ἐμεῖς οἱ ἐφοπλιστές.

Ὅταν τό 1953 ἡ Πολιτεία ἐγκαθίδρυσε τό συνταγματικά κατωχυρωμένο σταθερό καθεστώς, πού ἦταν καί ὁ θεμέλιος λίθος τοῦ «θαύματος», τό περίφημο ἄρθρο 13 τοῦ ν. 2687/53, οἱ ἄνθρωποι τῆς ναυτιλίας ἀνέπνευσαν, οἱ συνεργάτες μας σιγούρεψαν καί ἐμεῖς πετάξαμε μέ κέφι καί ἐδημιουργήσαμε τό «θαῦμα».

Οἱ ναυτικοί μας ἀπό τήν ἄλλη μεριά καί αὐτοί, ἐνῶ δίνουν συνεχῶς, δέν ζητᾶνε τίποτε παραπάνω ἀπό τό κράτος, παρά μόνον ὅτι θά ζητοῦσε ὁ κάθε σωστός ἕλληνας. Τά λεφτά του πού φέρνει σέ ἀτόφιο συνάλλαγμα νά εἶναι δικά του καί νά τοῦ ἐξασφαλίζουν — γιατί μποροῦν — τήν πρόνοια καί περίθαλψή του καί τά γηρατειά του. Καί κάτι ἀκόμα, πού θά τό ἀξίωνε οἱοσδήποτε πού προσφέρει στήν χώρα του, χωρίς νά παίρνη σχεδόν τίποτε: Τήν ἀναγνώριση τῆς προσφορᾶς του.

ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

INTERMARINE
GROUP OF COMPANIES

PROTEA SHIPPING LINE

TRANSAFRICA SHIPPING INC.

Intermarine Ltd. — Intermarine (PTY) Ltd.
Honesty Shipping Co. Ltd. — Uninter Shipping Co.
Intermarine Bunkering Services.

SHIPOWNERS—CHARTERERS—LINER OPERATORS

SHIPBROKERS—CONTRACTORS—BUNKER SUPPLIERS

HEAD OFFICE AT: PIRAEUS

INTERMARINE LTD.
46 FILONOS STREET (6TH FLOOR)

TEL.: 4111375, 4173172, 4172194
TELEXES: 21-2845, 21-1178,
21-2742 INMA GR

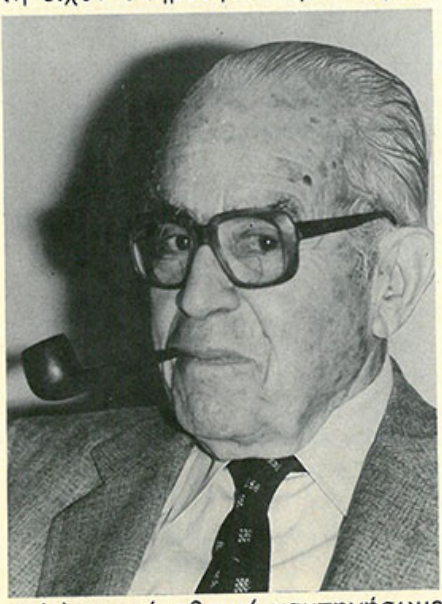
Νά διατηρήσωμεν τήν Ναυτιλίαν μας

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ἡ πεῖρα τήν ὁποία ἀπεκόμισα κατά τήν 65ετῆ σταδιοδρομίαν μου εἰς τήν ἐφοπλιστικήν ἐπιχείρησιν δέν μέ ὠφέλησε. Τό λάθος εἶναι δικό μου διότι ὅπως ὁ παροιμιακός δάσκαλος πού «δίδασκε καί νόμον δέν ἐκράτει» δέν ἠκολούθησα τήν γραμμήν πού ἐπί τόσα χρόνια συνεβούλευα.

Ἡ μακροετής δεινή κρίσις ἀπέδειξε σφαλεράς τάς ἀποφάσεις μας τῶν τελευταίων πέντε ἐτῶν μέ καταστρεπτικά ἀποτελέσματα εἰς τάς ἐπιχειρήσεις μας καί φοβοῦμαι μοῦ ἀφήρεσαν τό δικαίωμα νά συμβουλεύω. Νομίζω ὅμως ὠφέλιμον νά ἐξιστορήσω τάς περιστάσεις ὑπό τάς ὁποίας τότε ἐνεργούσαμε καί νά παρουσιάσω εἰς τούς συναδέλφους μου τούς κινδύνους τούς ὁποίους συναποφέρει ἡ πρόσκτησις πλοίων παρά τάς ἐξευτελιστικάς τιμάς εἰς τάς ὁποίας προσφέρονται εἰς τήν διεθνῆ ἀγοράν, ὅταν ἡ ἀγορά των συντελεῖται μέ σύναψιν δανείων μέ τούς ὑψηλούς τόκους, τά χρεωλύσια τῶν ὁποίων διαρκούσης τῆς κρίσεως εἶναι ἀδύνατον νά κερδηθοῦν ἀπό τήν ἐκμετάλλευσιν καί αὐτό θεωρῶ καθῆκον μου νά κάμω εἰς τό ἐφετεινό ἄρθρο μου.

Κατά τά τέλη τοῦ 1979, κερδοφόρον περίοδον διά τά πλοῖα ἰδίως τά bulk carriers καί ὑψηλάς ἀξίας, ἡ Ἀγγλική ἑταιρία μας London Overseas Freighters Ltd. ἐπώλησε τέσσερα SD -14 διά 15 ἑκατομμύρια δολλάρια καί κατεῖχε λίρες 23.000.000 εἰς μετρητά καί 8 μοντέρνα σκάφη. Ἕνα VLCC 250.000 τον. ξεχρεωμένο, τρία 138.000 τον. δεξαμενόπλοια 4 ἐτῶν καί τέσσερα μπάλκερς 26.000 τον. 3-4 ἐτῶν τά ὁποῖα χρεωστοῦσαν τό 50% τῆς πιστώσεως πού μᾶς ἔκαμαν τά ναυπηγεῖα. Ἕως τότε τά χρεωλύσια ἐκαλύπτοντο εὐκολα ἀπό τήν ἐκμετάλλευσίν των. Ἡ πώλησις τῶν SD14 συνεπέφερε ἀπόλυσιν τῶν πλοιάρχων καί ἀξιωματικῶν πού πολλά ἔτη εἶχον ὑπηρετήσει τήν ἑταιρίαν



καί ἐσκεπτόμεθα νά ναυπηγήσωμε δύο δεξαμενόπλοια νά τούς χρησιμοποιήσωμε. Μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἦτο ὁ Ντέρεκ Κίμπερ, ἄλλοτε διευθυντής τοῦ μεγάλου Ναυπηγείου Harland & Wolff καί τότε τοῦ ναυπηγείου μας Austin καί Pickersgill, τό ὁποῖον ἐθνικοποιήθη ἀπό τήν Ἀγγλικήν Κυβέρνησιν. Ἐμελετούσαμε τάς διαφόρους προσφοράς τῶν Ἰαπωνικῶν Ναυπηγείων καί ὡς εἰδικός μᾶς πληροφόρησε ὅτι κατά τήν ἐκτίμησίν του αἱ τιμαί τῶν Ἰαπώνων ἀντιπροσώπευαν μόλις τήν ἀξίαν τοῦ χάλυβος καί τῶν μηχανημάτων χωρίς νά καλύπτουν τό κόστος τῆς ἐργασίας. Περαιτέρω, δέν ἐπερίμενε ὅτι αἱ τιμαί τῶν ναυπηγείων καί συνεπῶς τό κόστος τῆς ναυπηγήσεως θά ἐμειώνετο. Ἐπειδή ἡ μελετωμένη παράδοσις θά ἐλάμβανε χώραν δύο χρόνια ἀργότερα καί ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων μας ἐν τῶν μεταξύ θά ἐνίσχυε το ἐνεργητικό μας παραγγείλαμε δύο all purposes δεξαμενόπλοια 60.000 τον. εἰς τό ναυπηγεῖον Mitsui ἀντί 35.000.000 δολλαρίων 40% τῶν ὁποίων θά κατεβάλαμε εἰς μετρητά καί 60% μέ μακροχρόνιον δάνειον μέ τόκον 8 1/2%.

Ἐν τῶ μεταξύ ἡ ναυλαγορά ὑπεχώρησε καί ὅταν τό φθινόπωρον τοῦ 1982 παρελήφθησαν τά νέα σκάφη καί ἤρχισε ἡ ἐκμετάλλευσίς των, τά πενιχρά κέρδη των δέν ἦσαν ἀρκετά διά νά ἐξυπηρετηθῆ τό δάνειόν των καί παραλλήλως τά ἄλλα μας σκάφη δέν ἔφεραν τά κέρδη τά ὁποῖα ἐπεριμέναμε καί διά νά καλυφθοῦν αἱ δανειστικαί ὑποχρεώσεις τοῦ στόλου ἐχρησιμοποιήσαμε τά μετρητά μας τά ὁποῖα σιγά σιγά ἐξηντλοῦντο.

Διά νά ἐνισχύσωμε τήν ταμειακήν μας κατάστασιν τό 1983 ἀποφασίσαμε τήν πώλησιν τῶν τεσσάρων μπάλκ κάρριερς καί τήν πραγματοποιήσαμε πωλοῦντες τά en bloc εἰς τήν Χριστίνα Ὠνάση ἀντί 20 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ξεκαθαρίσανε 9 ἑκατ. μετά τήν ἐξόφλησιν τῶν δανείων καί περαιτέρω ἐπωλήσαμε τό VLCC "London Pride" ἀντί 4 ἑκατομ. δολλαρίων στήν Taiwan πρός διάλυσιν. Εἰς μάτην ὅμως. Ἡ κρίσις ἐξακολουθοῦσε δριμεῖα καί αἱ ζημίαι τῆς ἐκμεταλλεύσεως καί ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν δανείων ἐξηνέμισαν καί αὐτά, ὥστε τό καλοκαίρι τοῦ 1984 διά νά διατηρηθοῦμε καί νά ἀποφύγωμεν τήν πτώχευσιν ἐκάμαμεν ἔκδοσιν νέων μετοχῶν καί οἱ μέτοχοι τῆς ἑταιρίας συνεισέφερον 9 ἑκατ. στερλίνας εἰς μετρητά.

Εἰς μάτην ὅμως, διότι τόν παρελθόντα Σεπτέμβριον αἱ ζημίαι τά ἀ-

JAC
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.
93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

περρόφησαν καί αὐτά. Αὐτό ὑπῆρξε τό δεύτερον λάθος. Θά ἦτο προτιμώτερον νά εἴχαμε διαλύση τότε τήν ἑταιρίαν πωλοῦντες τά σκάφη μας ἰς τάς τότε καλυτέρας τιμάς ὁπότε κάτι θά ἔμενε εἰς τούς μετόχους.

Ἐπῆλθε τό μοιραῖον τέλος. Ὑπεχρεώθημεν νά πωλήσωμεν τά τρία 138.000 δεξαμενόπλοια σέ ἐξευτελιστικάς τιμάς καί ἐμείναμε μέ τά δύο τῶν 60.000 τον. τά ὁποῖα χρωστοῦν 15.000.000 δολ. ἕκαστον καί τῶν ὁποίων ἡ σημερινή ἀξία δέν ὑπερβαίνη τά 11 ἑκατομμύρια. Οὐσιαστικῶς τά πλοῖα αὐτά ἀνήκουν εἰς τούς Ἰάπωνας δανειστάς. Ἡ ἐκμετάλλευσις των ἀποδίδει κάπως ἀλλά δέν ὑπάρχει ἐλπίς διά τούς μετόχους τῆς ἑταιρίας νά περισώσουν κάτι ἀπό τό κεφάλαιον πού διέθεταν.

Δεύτερον μεγάλο λάθος ἐκάμαμε τό 1982 εἰς τήν Ἑλληνικήν πλευράν τῆς ἐπιχειρήσεώς μας. Δελεασθέντες ἀπό τάς χαμηλάς τιμάς πού προσέφεραν τά Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα καί πάλιν μέ τήν σκέψιν ὅτι ἡ παράδοσις τοῦ νέου σκάφους θά μᾶς ἔφερνε δύο χρόνια πλησιέστερα εἰς τό τέλος τῆς κρίσεως παραγγείλαμε εἰς τά Ναυπηγεῖα τῆς Hitachi ἕνα 60.000 τον. d.w. πρόντακτες τάνκερ σέ τιμή 25.000.00 δολλαρίων μέ 60% μακροχρόνιον πίστωσιν ἤτοι δέκα ἑκατομμύρια ὀλιγώτερα ἀπό τήν τιμήν πού ἡ L.O.F. ἐπλήρωσε εἰς τήν Mitsui. Κάι πάλιν αἱ ἐλπίδες μας διεψεύσθησαν. Ἡ κρίσις ἐξακολουθεῖ. Τό νέον σκάφος δέν ἀποδίδει, ἡ ἀξία του εἰς τήν ἀγοράν δέν ὑπερβαίνει τά 11 ἑκατομ. καί τά ἀποθεματικά μας ἐξαντλοῦνται καί μολοντι δέν κινδυνεύομεν νά ἐξαφανισθοῦμε γιατί κατέχωμε ἀρκετά νά καλύψωμε ὅλα τά χρέη μας μᾶς ἐκόπησαν τά φτερά. Ὅταν ἐδόσαμε τήν παραγγελίαν ἡ συνολική ἀξία τοῦ στόλου μας εἰς τήν ἀγοράν ἀνήρχτο εἰς 65.000.000 δολλάρια. Σήμερα δέν ὑπερβαίνει τά 25 ἑκατομμύρια.

Δέν εἴμεθα ἀτυχῶς οἱ μόνοι τούς ὁποίους ἔπληξεν ἡ κρίσις. Τά ποσά τά ὁποῖα ὀφείλει ὁ Ἑλληνικός Ἐφοπλισμός εἰς τάς Τραπέζας καί τά ναυπηγεῖα εἶναι καταπληκτικά καί ἐφ' ὅσον ἐξακολουθεῖ καί τά βαπόρια δέν κερδίζουν διά νά ἐλαττώνουν τά χρέη των, ἡ οἰκονομική κατάστασις του θά χειροτερεύση.

Ἐσύστησα εἰς τό παρελθόν, εἰς τήν ἀγοράν ἑνός πλοίου πρέπει νά ὑπολογίζεται ὅτι ἐκτός ἀπό τήν τιμήν τῆς ἀγορᾶς του χρειάζονται τουλάχιστον 350.000 δολ. εἰς μετρητά, Capital Roulant. Τό ποσόν αὐτό δέν εἶναι ἀρκετόν διά τά δεξαμενόπλοια. Πιστώσεις δέν δίδονται σήμερον ἀπό τάς ἑταιρίας τῶν πετρελαίων διά καύσιμα, οὔτε ἀπό τούς προμηθευτάς ὑλικῶν καί τούς τροφοδότας, οὔτε ἀπό τούς πράκτορας καί τούς μικροεπισκευαστάς.

Ἀναγνωρίζω ὅτι αἱ ἐξευτελιστικαία τιμαί εἰς τάς ὁποίας καλά μοντέρνα πλοῖα προσφέρονται εἶναι μεγάλος πειρασμός καί δέν ἐκπλήσσομαι ἀπό τάς ἀγοράς αἱ ὁποῖαι συνεχῶς ἀναγγέλονται. Συμβουλεύω καί πάλιν τούς θέλοντας νά ἐπιδοθοῦν εἰς τόν ἐφοπλισμόν, ἐφ' ὅσον ἡ κρίσις ἐξακολουθεῖ, νά μή βιασθοῦν καί εὐκαιρίαι θά ὑπάρξουν καθώς ἴσως καλύτεραι. Νά ἀποφύγουν πάντως τά μεγάλα χρέη.

Πολλά πλοῖα εἶναι σήμερα in default τῶν δανειστικῶν των ὑποχρεώσεων καί οὐσιαστικῶς ἀνήκουν εἰς τάς δανειστρίας Τραπέζας καί μολονότι αἱ τελευταῖαι προτιμοῦν νά διατηρήσουν τά δάνεια των ὡς ἐνεργητικόν εἰς τόν ἰσολογισμόν των μᾶλλον ἤ νά ἀνακοινώσουν ὡς ζημίαν τό ἔλλειμμα πού θά ἐπέφερε

YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN

"MEDOV"

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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

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

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre · P.O.B. 1364 · 16121 GENOVA
Phones: 541361 · 268532 Cable: MEDOV
Telexes: 270046 (Management) · 270070 · 213836 (OPR) · 270346 · 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ή πώλησις τῶν πλοίων (ἰδίως αἱ 'Αμερικανικαί αἱ ὁποῖαι κατά τόν νόμον δέν δύνανται νά κρατήσουν ἐπ' ἄπειρον τά δάνεια ἀνοικτά ἐφ' ὅσον δέν μειώνονται) ἀργά ἤ γρήγορα θά πωλήσουν τά πλοῖα. Οἱ ἀγορασταί σπανίζουν καί ὅπως ἤδη ἔχει συμβεῖ θά δημιουργήσουν κίνητρον διά νά τούς προσελκύσουν προσφέρουσαι ὀλίγα μετρητά, Moratorium στά χρεωλύσια καί μακροχρόνιον προθεσμίαν ἐπαναπληρωμῆς τοῦ δανείου. 'Η λῆξις τῆς κρίσεως δέν θά ἐπέλθη δραματικῶς ὥστε νά ἐπηρεάσει αἰσθητῶς τάς ἀξίας. Μόλις ἀνέλθουν ἀρκετά διά νά καλύψει ἡ πώλησις τό δάνειον, θά πωλήσουν. Οὕτω αἱ εὐκαιρίαια δέν θά χαθοῦν.

'Επαναλαμβάνω τήν σύστασιν πού ἔκαμα τά τελευταία ἔτη εἰς τά ἄρθρα μου εἰς ἐκείνους πού κατέχουν παροπλισμένα ὑπερήλικα σκάφη τά ὁποῖα δέν ἔχουν ἐλπίδα νά ξαναταξειδεύσουν. Δέν εἶναι συναγωνιστικά καί δέν συμφέρει νά ξοδευθοῦν χρήματα νά ἐπισκευασθοῦν γιά νά ξεκινήσουν. Νά τά πωλήσουν πρός διάλυσιν καί δύο ἤ καί τρία στό ἕνα νά τά ἀντικαταστήσουν μέ νεώτερον καί ἀποδοτικώτερον πλοῖον. 'Ως μένουν τώρα ἀποτελοῦν νεκρόν κεφάλαιον πού ὄχι μόνον δέν κερδίζη ἀλλά καθημερινῶς ὀλιγοστεύει μέ τά ἔξοδα τοῦ παροπλισμοῦ.

"Αν χρεωστοῦν δάνεια στάς Τράπεζας νά τούς ὑποδείξουν ὅτι εἶναι συμφέρον τῶν δανειστῶν νά συγκεντρώσουν εἰς τό ἀγορασθησόμενον τά ὑπόλοιπα τῶν δανείων τῶν τριῶν καί νά τά μεταφέρουν εἰς νέαν μονάδα πού καί σήμερον ἀκόμη θά ἐργασθῆ ἐπιτυχῶς.

Πολύ θά ἤθελα νά ἤμουν εἰς θέσιν νά προβλέψω σύντομον καλυτέρευσιν τῆς ναυλαγορᾶς πού θά ἐπανέφερε τήν ἐκτροχιασμένην 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν εἰς τόν δρόμον τῆς προόδου, ἀλλά ἡ κρίσις πού ἐπί τόσα χρόνια τήν μαστίζει ἐδημιουργήθη κυρίως ἀπό τήν μεγάλην διεθνῆ οἰκονομικήν κρίσιν ἡ ὁποία ἐπέφερε τήν δραματικήν μείωσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καί παροξύνθη ἀπό τήν ὑπέρογκον ὑπερβάλλουσαν χωρικότητα πού ἐδημιούργησαν αἱ ἀθρόαι ναυπηγήσεις τῆς τελευταίας ἑπταετίας. 'Από τήν λύσιν τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς κρίσεως ἐξαρτᾶται καί θά πραγματοποιηθῆ ἡ αὔξησις τοῦ ἐμπορίου μεταξύ τῶν κρατῶν καί ἡ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Πρίν ὅμως πραγματοποιηθῆ πρέπει νά προηγηθῆ ἡ ἀνόρθωσις τῆς οἰκονομίας τῶν χωρῶν τοῦ Τρίτου Κόσμου, τῆς Βραζιλίας, τῆς Βενεζουέλας, τῆς 'Αργεντινῆς καί νά ἀναθεωρηθοῦν οἱ ὅροι τῶν ἀστρονομικῶν εἰς ποσά δανείων τά ὁποῖα ὀφείλουν εἰς τάς Τραπέζας τῆς 'Αμερικῆς καί τῶν μεγάλων Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν. Τά δάνεια αὐτά ἐχορηγήθηκαν μέ βάσιν τῶν τότε εἰσπράξεων τῶν ὀφειλετῶν ἀπό τάς ἐξαγωγάς τῶν προϊόντων των. 'Η πτῶσις τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων των τούς ἐδημιούργησε τήν ἀδυναμίαν νά ἐκπληρώσουν τάς δανειστικάς ὑποχρεώσεις των. Συζητεῖται ἀπό τούς δανειστάς καί τό INTERNATIONAL MONETARY FUND ἡ λύσις τοῦ προβλήματος μέ βάσιν ὡς ἀνηγγέλθη, μακρόχρονον Moratorium εἰς τήν πληρωμήν τῶν ὀφειλομένων τόκων καί μείωσιν ἐφεξῆς τοῦ ἐπιτοκίου ὡς καί νέων δανείων διά νά στηριχθεῖ ἡ οἰκονομία τῶν ὀφειλετῶν, ἀλλά κυρίως νά ἐξευρεθεῖ τρόπος νά αὐξηθοῦν αἱ τιμαί τῶν προϊόντων τῆς παραγωγῆς των.

Τό πρόβλημα εἶναι ὄντως πολυπλοκον καί θά περάση καιρός πρίν εὑρεθῆ λύσις ἀλλά ὅταν τοῦτο συμβεῖ θά ξαναϊδῆ ἡ Ναυτιλία τοῦ 'Ελευθέρου Κόσμου καλύτερες ἡμέρες. 'Εν τῷ μεταξύ ἐμεῖς οἱ ἐφοπλισταί δέν πρέπει μοιρολατρικῶς νά περιμένωμεν τό Μάννα νά πέση ἀπό τόν οὐρανόν ἀλλά νά ἀναδιοργανώσωμεν τάς ἐπιχειρήσεις μας διά νά ἐπιζήσωμεν. "Οντως «ἡ θάλασσα ἀρρωσταίνει μά δέν πεθαίνει», ὡς λέγει ἡ παροιμία. Τό ζήτημα εἶναι ποιός θά ἔχη τά βαπόρια ὅταν ἀνακτήσει τήν ὑγείαν της.

'Ως πατριῶται "Ελληνες ἔχοντες συνείδησιν τῆς ὑψίστης σημασίας τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διά τήν ἐθνικήν οἰκονομίαν εἶναι καθῆκον μας ἱερόν νά τήν διατηρήσωμεν ἐξασφαλίζοντες οὕτω ἐργασίαν εἰς τούς ναυτικούς μας εἰς τούς ὁποίους πολλά ὀφείλομεν διά τήν πολυετῆ συνεργασίαν των, ἡ ὁποία μεγάλως συνετέλεσε εἰς τήν μνημειώδη ἐξέλιξίν της ὡς μιᾶς τῶν πρώτων Ναυτιλιῶν τοῦ Κόσμου.

Τελευτῶν εὔχομαι σέ σᾶς καί τούς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εὐτυχισμένον τόν καινούργιο χρόνο.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) · ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

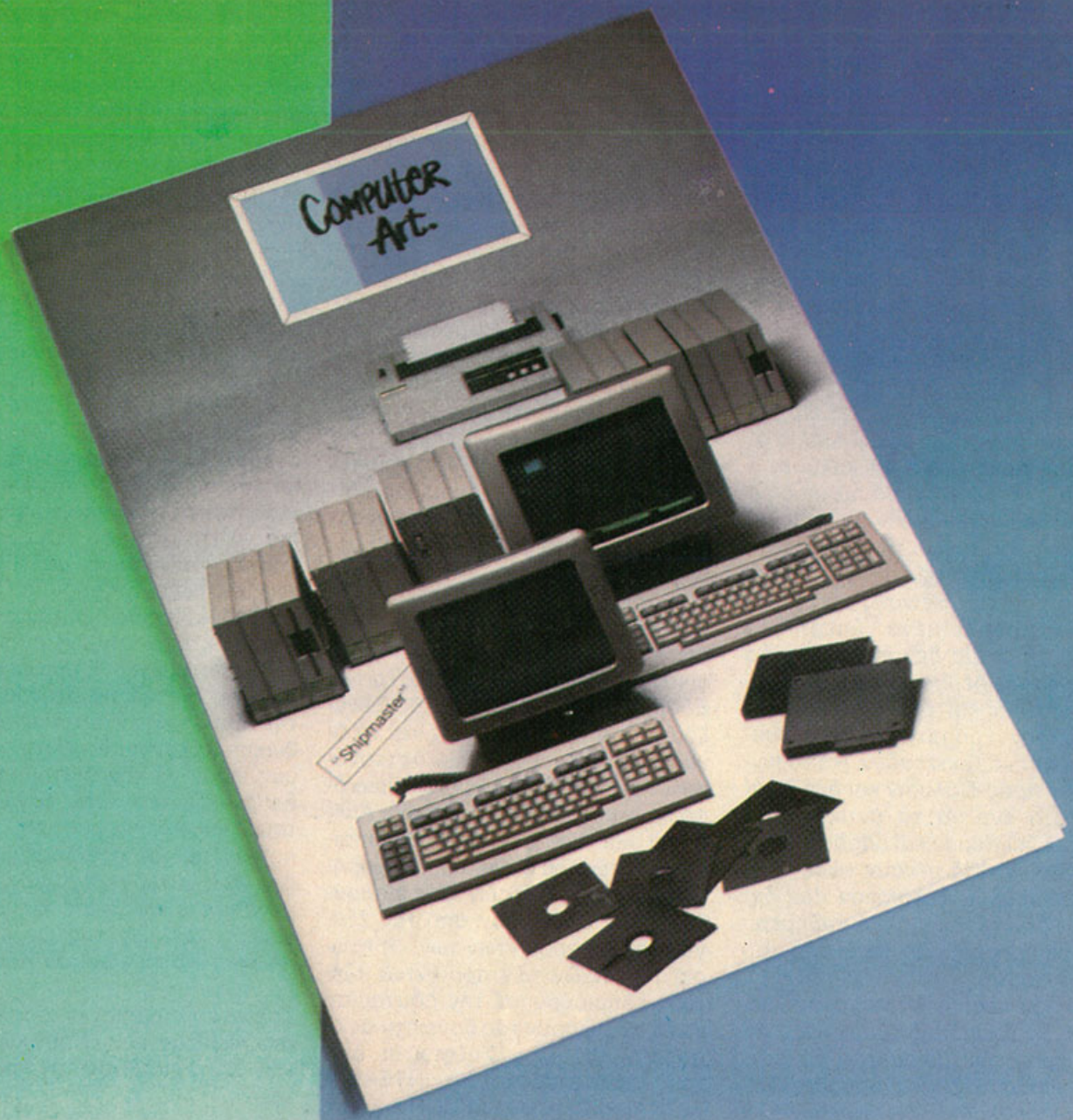
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ · ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



Shipmaster

The Smart Art

Saving money is a beautiful art. And so is computerization.
With Shipmaster you master them both. Shipmaster is a high performance general computer system especially designed for the shipping industry. The hardware is type approved by:
LR, DNV, ABS, BV, NK, GL and Rina.

Shipmaster features:

- Facility for an integrated information system.
- Modular, expandable and flexible hardware/software.
- Local area network facility.
- Communication ship/shore.
- 40 programs for cargo planning, administration and office automation.

We will be pleased to send you more detailed information.
Be smart! And start saving money.

MAREL ELECTRONICS S.A.
6, Sotiros Street, Piraeus
Phones: 412-3943, 412-8838, 412-7710, 417-4614
Telex: 212525 MARL GR - 1101 SPEL GR

TRANSTEMA KOCKUMATION
Transtema-Kockumation AB, Box 1044, S-212 10 Malmö, Sweden.
Tel. Int. + 46 40 22 45 00. Telex 32740 kockau s.

Introducing: the one size that fits all.





Equipment patent application has been filed.

Unquestionably—the world's smallest, lightest, most practical maritime satellite communications system.

What's 50 inches high, 44 inches wide, and weighs less than 100 pounds? It's the *above decks equipment* of the new MCS-9100 from COMSAT TeleSystems. Designed to meet the size and weight requirements of yachts, fishing boats and similar-sized craft, it also offers the rugged construction and sophisticated features needed for the largest ocean-going vessels and offshore facilities. The MCS-9100 is truly the first Ship Earth Station (SES) that fits all.

At under 100 pounds, the MCS-9100 antenna is less than half the weight of any other SES above decks equipment. That factor alone makes it remarkably easy and economical to ship, install, operate and maintain. For instance, the costs of special aircraft for delivery, and of cranes, helicopters or other expensive equipment for installation have been eliminated. This can mean tremendous savings to you. Yet you still get the same SES versatility, quality and reliability people have come to expect from TeleSystems.





The MCS-9100 *below decks equipment* has all of the features of our larger system—the MCS-9000. Telephone and teleprinter interfaces are standard. Hook-ups with personal computers, word processors, SATNAV, PBX/PABX, and remote terminals are all available. Moreover, the MCS-9100 has an optional 6-hour emergency power supply.

Built-in reliability backed by 24-hour service and support.

As a further plus, TeleSystems' global team provides an incomparable umbrella network of specially trained and equipped professionals ... on around-the-clock alert ... ready to tend to your communications needs on a Caribbean pleasure cruise or to respond to critical schedules from the Indian Ocean to the North Sea.

Call or write today and find out how we can help meet your satellite communications needs.

TeleSystems
A COMSAT COMPANY

2721 Prosperity Avenue, Fairfax, Virginia 22031
Telephone: (703) 698-4300 Telex: 901-137
Fax: (703) 698-4350

agents in Greece:

MAREL ELECTRONICS S.A.

6, Sotiros Street, Piraeus
Phones: 412-3943, 412-8838, 412-7710, 417-4614
Telex: 212525 MARL GR - 1101 SPEL GR

Τά Κρουαζιερόπλοια

Τοῦ κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου τῆς ΕΕΕΠ

Ὁ περσινός χρόνος εἶχε ἀρχίσει μέ τούς καλλίτερους οἰωνούς γιά τήν Ἑλληνική ἐπιβατηγό ναυτιλία. Οἱ Ἕλληνες ἐπιχειρηματίες τοῦ κλάδου μας μέ τήν συμπαράσταση καί τό ἐνδιαφέρον τοῦ κράτους, στράφηκαν μέ αἰσιοδοξία πρός νέες ἐπενδύσεις, ἀνανέωση τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου, βελτιώσεις καί μετασκευές τῶν ἤδη ὑπαρχόντων πλοίων τους. Συνολικά ἀγοράσθηκαν 4 νέα κρουαζιερόπλοια καί παραγγέλθηκαν ἄλλα 2 μεγάλα, σέ ναυπηγεῖα τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Γιά πρώτη φορά, μετά ἀπό πολλά χρόνια ἡ πληρότης τῶν πλοίων ἦταν ἱκανοποιητική καί ἐφαίνετο ὅτι ἄρχισαν νά ἀποδίδουν οἱ κοινές προσπάθειες τοῦ τουριστικοῦ κυκλώματος καί τοῦ Ε.Ο.Τ. γιά τήν προσέλκυση τοῦ ὑψηλῆς κυρίως στάθμης τουρισμοῦ.

Δυστυχῶς ὅμως, ὅλες αὐτές οἱ προοπτικές καί οἱ ἐλπίδες ἐξανεμίσθηκαν μέσα σέ λίγες μέρες, ἀπό ἕνα γεγονός τελείως ἀπρόβλεπτο καί ἀπροσδόκητο. Ἡ ἀεροπειρατεία στήν T.W.A. ἤρκεσε γιά νά ὑποστῆ ἡ χώρα, στόν τουριστικό τομέα, πλῆγμα, μέ ἀπροσδιόριστες ἀκόμη συνέπειες.

Ἡ πολιτική ἐκμετάλλευσις τῆς ἀεροπειρατείας ἀπό φίλους καί ἐχθρούς μέσω τῶν μέσων μαζικῆς ἐνημέρωσης, κυρίως στίς Η.Π.Α., εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τήν δημιουργία μιᾶς ψευδοῦς εἰκόνας τῆς χώρας μας. Ἡ χώρα μας ἐμφανίσθηκε στό πλατύ κοινό σάν μία χώρα ἀνασφαλής, ἐλάχιστα φιλική πρός τόν ὑψηλό τουρισμό, πού προσδοκούσαμε ἀπό Εὐρώπη καί Ἀμερική. Ὁ ἀντίκτυπος βεβαίως ἦταν ἄμεσος, ἑκατοντάδες ἀκυρώσεις στά Ξενοδοχεῖα πολυτελείας καί κρουαζιερόπλοια καί ἀπροθυμία ἀπό ἀρκετούς Tour Operators νά συμπεριλάβουν τήν Ἑλλάδα στά προγράμματα τους καί νά ὀργανώσουν incentives. Καί ὁ ἀντίκτυπος δέν ἀφοροῦσε μόνο τήν περασμένη χρονιά, ἀλλά ἐπεκτείνεται δυστυχῶς στό 1986 καί ἴσως στό 1987.

Ἐπακολούθησαν ἡ πειρατεία τοῦ Ἰταλικοῦ κρουαζιεροπλοίου Ἀκίλλε Λάουρο, στήν τόσο ἐνδιαφέρουσα γιά τά πλοῖα μας ἀνατολική περιοχή τῆς Μεσογείου, ἡ πολύνεκρη ἀεροπειρατεία τοῦ αἰγυπτιακοῦ ἀεροπλάνου, στόν ἴδιο χῶρο, καί τέλος οἱ αἱματηρές ἐπιθέσεις στά ἀεροδρόμια Ρώμης καί Βιέννης, πού ὅπως ἦταν φυσικό ἔχουν δημιουργήσει σοβαρές ἀνησυχίες καί ἀναστολές σέ ὅλους ἐκείνους τούς ξένους τουρίστες καί ἰδίως τούς Ἀμερικανούς, πού σχεδίαζαν νά περάσουν τίς διακοπές τους στήν περιοχή αὐτή, εἴτε στήν στερηά εἴτε πάνω σέ κάποιο κρουαζιερόπλοιο. Τήν ὅλη ζωφερή αὐτή εἰκόνα ἦρθε νά ἐπιτείνει ἡ πρόσφατη ἔνταση γύρω στή Λιβύη, πού ἐμφανίζει τή Μεσόγειο ἀκόμα πιό ἀνασφαλή. Τά τελευταῖα αὐτά γεγονότα ἀποδεικνύουν γιά μιά ἀκόμη φορά πόσο εὐπαθής εἶναι ὁ κλάδος μας, σέ ἄσχετα μάλιστα μέ τήν λειτουργία του γεγονότα καί ἀποδεικνύουν ἀκόμη, πόσο μεγάλο εἶναι τό «ρίσκο» στήν ἐκμετάλλευση ἑνός κρουαζιεροπλοίου, ἐκμετάλλευση πού ἀπαιτεῖ μάλιστα, ἔνταση κ ε φ α λ α ί ο υ καί ὕπαρξη μιᾶς πολύπλοκης καί δαπανηρῆς ὀργανώσεως ἐδῶ καί στό ἐξωτερικό.

Ἀλλά οἱ κίνδυνοι πού ἀπειλοῦν αὐτή τή στιγμή μέ ἀφανισμό τό τόσο συναλλαγματοφόρο κλάδο μας, μέ ὅλες τίς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις γιά τήν Ἐθνική μας οἰκονομία, τό ναυτεργατικό μας δυναμικό ἀλλά καί αὐτή ἀκόμη τήν ἐθνική μας ἀσφάλεια, δέν προέρχονται μόνο ἀπό τά γεγονότα πού προαναφέραμε. Νέοι κίνδυνοι, ἐξ ἴσου σοβαροί, διαγράφονται, ἐμφανῶς πλέον, προερχόμενοι ἀπό ὁρισμένους ἑταίρους μας μέσα στήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα. Μέσα ἀπό τίς προσπάθειες γιά μιά «Κοινή ναυτιλιακή πολιτική», τίς τάσεις γιά «φιλελευθεροποίηση», τῶν ἐσωτερικῶν μεταφορῶν στούς κόλπους τῆς Ε.Ο.Κ. καί τήν καθιέρωση τῆς «ἐλευθέρας παροχῆς ὑπηρεσιῶν», στό κοινοτικό χῶρο, χερσαῖο καί θαλάσσιο, ἐπιχειρεῖται ἡ ἄλωση τῆς ἑλληνικῆς ἀγορᾶς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καί θαλάσσιας περιηγήσεως, κυρίως στόν τόσο ἑλκυστικό χῶρο τοῦ Αἰγαίου, ἀπό κοινοτικά ἐπιβατηγά πλοῖα, κατ' ἀρχήν καί ἀργότερα, γιατί ὄχι, καί ἀπό μή κοινοτικά. Ὅπως εἶναι γνωστό ἡ ἑλληνική νομοθεσία, παρέχει ἀποκλειστικά τό δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοΐας στό ἑλληνικό ἐπιβατηγό καί τό δικαίωμα τῆς διενέργεια κυκλικῶν περιηγητικῶν πλοίων, μέ ἀφετήριο καί' τερματικό ἑλληνικό λιμένα, στό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο. Εἶναι αὐτό πού στήν κοινοτική γλώσσα λέγεται Cabotage.

Εἶναι σαφές πώς μιά τέτοια κίνηση ἀποβλέπει στήν ἐξασφάλιση ἀπασχολήσεως στό πλεονάζον δυναμικό τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου, ἐνίων κοινοτικῶν μας ἑταίρων καί μή, τήν θερινή περίοδο ὅταν τελειώνουν τά χειμερινά τους προγράμματα στήν Καραϊβική. Φυσικά τό ἐπιχείρημά τους γιά ἀντιπροσφορά ἐλεύθερης κίνησης τῶν δικῶν μας πλοίων μεταξύ τῶν δικῶν τους λιμανιῶν εἶναι χωρίς κανένα περιεχόμενο, γιατί ἀνάλογο νησιωτικό σύμπλεγμα ὅπως αὐτό τοῦ Αἰγαίου, μέ τά τόσα γνωστά πλεονεκτήματα ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀπό κρουαζιερόπλοια, δέν ὑπάρχει σέ καμιά ἄλλη χώρα τῆς Ε.Ο.Κ.

Ἡ Ἑλληνική κυβέρνηση, μέ πλήρη ἐπίγνωση τῶν οἰκονομικῶν, κοινωνικῶν καί ἀκόμη περισσότερο ἐθνικοαμυντικῶν συνεπειῶν πού θά εἶχε ἡ κατάργηση τοῦ Cabotage γιά τήν χώρα μας, σταθερά ἀρνεῖται, ἔχοντας καί τό veto στά χέρια της, νά καταργήσει τό προνόμιο πού καλύπτει τό ἑλληνικό ἐπιβατηγό πλοῖο στόν ἐθνικό μας χῶρο καί δέν φαίνεται ὁπωσδήποτε διατεθειμένη νά συζητήσει ἕνα τέτοιο ἐνδεχόμενο. Ἀλλά καί ἡ Ε.Ο.Κ. θά πρέπει νά ἀντιληφθεῖ τήν ἰδιομορφία πού ὑπάρχει στό πρόβλημα, λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη καί τήν κατάσταση πού ἐπικρατεῖ στό Αἰγαῖο μέ τίς τουρκικές ἀπειλές καί ἀμφισβητήσεις γιά τήν ἑλληνική κυριαρχία. Καί μόνο τό γεγονός ὅτι κάποια ἡμέρα καί ἴσως ὄχι μετά ἀπό πολλά χρόνια, ἡ Τουρκία θά γίνει μέλος τῆς Κοινότητας, εἶναι ἀρκετό γιά νά ἀντιληφθοῦν οἱ ἑταῖροι μας, τό πόσο δύσκολη εἶναι κατάργηση τοῦ Cabotage. Γιατί ἡ Τουρκία σάν μέλος τῆς Ε.Ο.Κ. θά ἔχει τό δικαίωμα, χωρίς περιορισμούς, νά κάνει μέ τά πλοῖα της ὄχι μόνο κυκλικούς περιηγητικούς πλόες ἀλλά ἀκόμη καί ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Στήν περίπτωση ὅμως αὐτή εἶναι πολύ φυσικό ἡ γειτονική χώρα, νά δημιουργήσει μιά π ρ α κ τ ι κ ή, πού θά μπορεῖ νά τήν χρησιμοποιήσει γιά τήν περαιτέρω διαστρέβλωση καί τήν ἐν συνεχεία ἀ μ φ ι σ β ή τ η σ η τοῦ ὑφισταμένου νομικοῦ καθεστῶτος στό Αἰγαῖο.

Ἀλλά πέραν τῶν ἀνωτέρω, πού ἀναφέρονται στήν ἐνίσχυση τῆς Τουρκικῆς ἀπειλῆς στό Αἰγαῖο, ἀπό μιά πιθανή κατάργηση τοῦ Cabotage, ἡ παρουσία τῶν ξένων πλοίων στόν ἑλληνικό θαλάσσιο χῶρο, θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα, τόν δεινό ἀνταγωνισμό καί τήν προϊούσα ἐξόντωση τοῦ κλάδου τῶν κρουαζιεροπλοίων μας. Καί τοῦτο γιατί οἱ ξένοι θά φέρουν μονάδες μέ ἱκανή ἀνταγωνιστικότητα, προκειμένου νά ἀποσπάσουν τήν προτίμηση τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ. Οἱ ξένοι ἐπίσης, ἔχουν τήν δυνατότητα περιορισμοῦ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως μέ συρρίκνωση τῆς συνθέσεως καί εὐχέρεια προσλήψεως χαμηλόμισθων ἀλλοδαπῶν. Τέλος οἱ ξένοι, ἔχουν διασυνδέσεις μέ τίς ἐθνικές τουριστικές τους ἀγορές, πού σήμερα τροφοδοτοῦν μέ πελατεία τά ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια. Αὔριο οἱ βρεταννοί τουροπερεῖτορς, θά «μπουκάρουν» τά ἀγγλικά καράβια στό Αἰγαῖο, καί ὄχι τά ἑλληνικά. Εἶναι λογικό, ἔστω καί ἄν κάτι τέτοιο δέν θά βρίσκεται μέσα στό «κοινοτικό πνεῦμα» πού τώρα ἐπικαλοῦνται οἱ Βρεταννοί ἁρμόδιοι...

Ἐάν λοιπόν ἔχουμε ἕνα τέτοιο ἀνταγωνισμό μέσα στήν αὐλή μας, τότε εἶναι φυσικό, νά συσταλεῖ ἡ δραστηριότητα τοῦ ἑλληνικοῦ κρουαζιεροπλοίου καί ἀ-

κόμη πιό πιθανό νά ἐξαφανισθεῖ ὁ ὑπό ἑλληνική σημαία στόλος. Γιατί θά συμβεῖ τό ἑξῆς: Στήν προσπάθειά της νά διασώσει ὅ,τι μπορεῖ νά διασώσει, ἡ ἑλληνική ἐπιχείρηση κρουαζιερῶν, θά πρέπει νά αὐξήσει τήν ἀνταγωνιστικότητα τῶν μονάδων της καί αὐτό δέν μπορεῖ νά γίνει ἀλλοιῶς παρά μόνο μέ τήν ἀλλαγή σημαίας. Ἀλλά μιά ἀλλαγή σημαίας, σημαίνει ἀποκοπή τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ ἀπό μεγάλο ἀριθμό θέσεων, λίαν ἀποδοτικῆς ἀπασχολήσεως καί ἀποκοπή τῆς οἰκονομίας ἀπό μία συναλλαγματική ροή τῆς τάξεως τῶν 400-500 ἑκατ. δολλαρίων τό χρόνο.

Κατά συνέπεια, τό ἄνοιγμα τοῦ Αἰγαίου στόν ξένο ἀνταγωνισμό, δέν εἶναι ἁπλή ὑπόθεση ἐπιδείξεως πνεύματος κοινοτικῆς συνεργασίας, εἶναι πολύπλοκο πρόβλημα ναυτιλιακοῦ καί ἐθνικοῦ συμφέροντος.

α. Ἐπιχορηγήσεις · δάνεια

Ὁ ἑλληνικός τουριστικός καί μεσογειακός ἐπιβατηγός στόλος εἶναι ὁ μόνος ἴσως ἀπό τούς ἐπιχειρηματικούς κλάδους πού δέν μετέχει οὐσιαστικά στήν χρηματοδότηση ἀπό ἑλληνικούς ὀργανισμούς ἤ Τράπεζες. Ἡ λήψη εἰδικῶν χρηματοδοτικῶν μέτρων γιά τήν δανειοδότηση τῶν ἐπισκευῶν, μετασκευῶν καί κυρίως τόν ἐκσυγχρονισμό τῶν πλοίων μας, εἶναι ἀπαραίτητη καί ἐπείγουσα. Θά πρέπει νά γίνει ἀντιληπτό ὅτι τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο καί τά μεσογειακά ε/γ-ο/γ πλοῖα, εἶναι παραγωγικές μονάδες ἐ ξ α γ ω γ ι κ ο ῦ χαρακτήρα, μιά πού ἡ «κρουαζιέρα» καί ἡ μεταφορά τοῦ ξένου τουρίστα, εἶναι, κατ' ἐξοχήν «ἐ ξ α γ ω γ ι κ ό» προϊόν ἀφοῦ ἀπευθύνεται, κυρίως, στούς ἀλλοδάπούς.

Ὑπό τό πνεῦμα αὐτό, ζητήσαμε ἐπέκταση τῶν εὐεργετημάτων τοῦ ἀναπτυξιακοῦ νόμου 1262 καί στόν κλάδο μας, ὡς ἐξυπηρετοῦντος, ὅπως ὁ νόμος προβλέπει, ἐθνικά, κοινωνικά καί οἰκονομικά συμφέροντα. Πέραν αὐτοῦ ζητήσαμε ἐπιχορηγήσεις ἤ χορήγηση χαμηλοτόκων καί μακροπροθέσμων δανείων γιά μετασκευές καί ἐπισκευές πλοίων μας, πριμοδότηση τοῦ εἰσαγομένου ἀπό ἐπιχειρήσεις μας συναλλάγματος κ.λπ.

Ἡ ἀπάντηση τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, δυστυχῶς, ὑπῆρξε ἀρνητική. Κρίνεται ὅλως ἀπαραίτητο, λόγω τῆς ἐξαιρετικῆς σημασίας του, τό θέμα, σύντομα νά ἐπανεξετασθεῖ.

Θά πρέπει ἐν προκειμένω νά μνημονευθεῖ ὅτι ἤδη οἱ Ἰταλοί, μέ κρατικές ἐπιχορηγήσεις, οἱ Νορβηγοί καί Ἀμερικανοί μέ εἰδικά ἀναπτυξιακά τοῦ κλάδου προγράμματα, μέ ἄτοκα μακροχρόνια δάνεια, ἐκσυγχρονίζουν τά πλοῖα τους ἤ καί ναυπηγοῦν νέα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, πράγμα πού, ἐάν καί ἐδῶ δέν ληφθοῦν ἐγκαίρως, ἀνάλογα μέτρα, θά ὁδηγήσει πολύ σύντομα τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο ὁριστικά πλέον ἐκτός τουριστικῆς ἀγορᾶς.

β. Ἀποδέσμευση τῶν πλοίων μας ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως νά χρησιμοποιοῦν ἑλληνικό προσωπικό εἰς τό «ξενοδοχειακό» τμῆμα τους (κουζίνα - τραπεζαρία - κυλικεῖα), ὅταν ἐκτελοῦν τουριστικούς πλόες στήν περιοχή τουλάχιστον τῆς Καραϊβικῆς (ὅπου καί κινεῖται ὁ μεγαλύτερος ἀριθμός κρουαζιεροπλοίων, τό 80% περίπου τῆς «Ἀγορᾶς»).

Εἶναι γνωστό ὅτι ἀνταγωνιζόμενα ξένα κρουαζιερόπλοια χρησιμοποιοῦν εἰς τό τομέα αὐτό (CATERING) προσωπικό ἄσχετο μέ τή σημαία τους, τό ὁποῖο μισθοτροφοδοτεῖται ἀπό τόν ἑκάστοτε ἐργολάβο τροφοδοσίας (Concessionaires), μέ ἀποτέλεσμα τήν αἰσθητή μείωση τοῦ λειτουργικοῦ κόστους τοῦ πλοίου καί κατά συνέπεια τήν αὔξηση τῆς ἀνταγωνιστικότητάς του. Ἐάν τοῦτο ἐπετρέπετο καί γιά τό ἑλληνικό κρουαζιερόπλοιο, εἰδικά καί μόνο, ἔστω, γιά τήν προαναφερθεῖσα γεωγραφική περιοχή, θά τοῦ ἐξασφάλιζε, ἀπασχόληση καί γιά τούς χειμερινούς μῆνες, μέ ἀποτέλεσμα: ὀφέλεια γιά τήν ἐθνική μας οἰκονομία (μή ἀπώλεια συναλλάγματος ἀπό τόν ἀναγκαστικό σήμερα παροπλισμό) καί ἀπασχόληση ναυτικῶν μας (τῶν ὑπολοίπων εἰδικοτήτων).

γ. Δυνατότητα χρονοναυλώσεως τῶν πλοίων μας «γυμνῶν» (BARE-BOAT CHARTERING), ἔστω καί ὑπό κάποιους γεωγραφικούς καί χρονικούς περιορισμούς.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ δυνατότητα αὐτή παρέχεται ἀπο ἄλλα ναυτιλιακά κράτη ὅπως Νορβηγία, Σουηδία, Δανία κ.λπ., καί βοηθάει ἀποτελεσματικά εἰς τήν ἐπιβίωση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων χωρίς τά πλοῖα τους νά ἀναγκασθοῦν νά ἀλλάξουν σημαία.

δ. Προστασία ἀπό τήν παρουσία ξένων κρουαζιεροπλοίων στόν ἑλληνικό θαλάσσιο χῶρο. Ἐπιβάλλεται ἡ ἐκ μέρους τοῦ κράτους διατήρηση καί προστασία τοῦ προνομίου μας. Οἱαδήποτε παραβίασή του θά ὁδηγήσει ἀσφαλῶς τίς ἐπιχειρήσεις μας σέ πλήρη διάλυση.

ε. Ἔντονη καί συστηματική προβολή ἐκ μέρους τοῦ Ε.Ο.Τ. τοῦ θαλάσσιου Τουρισμοῦ καί ἰδιαίτερα στήν ἀμερικανική ἀγορά.

στ. Ὀργάνωση κατάλληλης καί ἐπαρκοῦς ἐκπαιδευτικῆς ὑποδομῆς, γιά τήν δημιουργία καλά καταρτισμένων ναυτικῶν (κυρίως Θαλαμηπόλων καί Μαγείρων).

ζ. Ἀπ' εὐθείας ἀεροπορική σύνδεση τῆς μεγάλης τουριστικῆς ἀγορᾶς τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν Η.Π.Α. μέ τήν Ἑλλάδα μέ περισσότερες πτήσεις CHARTER ἤ τακτικές γραμμές διαφόρων ἀεροπορικῶν ἑταιρειῶν.

Τέλος, ἰδιαίτερη προσοχή θά πρέπει νά δοθεῖ καί στά προβλήματα πού ἀνακύπτουν ἀπό τήν ἔνταξή μας στήν ΕΟΚ, ὥστε νά μή χαθεῖ ἡ ἑλληνικότης ἑνός κλάδου πού τόσα προσφέρει καί ἐλπίζουμε θά προσφέρει εἰς τό μέλλον, στήν ἑλληνική Οἰκονομία.

Παρ' ὅλα τά κακά σημάδια γιά τό χρόνο πού ἄρχισε, ἐλπίζουμε πάντα καί αἰσιοδοξοῦμε, πιστεύοντας πώς μέ μιά καλή προσπάθεια, ὅλοι μαζύ, Κυβέρνηση, Ε.Ο.Τ. καί φορεῖς τοῦ Τουριστικοῦ κυκλώματος θά ἐλαχιστοποιήσουμε τούς δυσμενεῖς παράγοντες καί μέ τή βοήθεια καλλίτερων διεθνῶν συγκυριῶν, θά δοῦμε μέσα στόν καινούργιο χρόνο τό τόσο πολύτιμο γιά τή χώρα μας τουριστικό ρεῦμα νά ἀνεβαίνει στή στερηά καί στή θάλασσα στά ἐπίπεδα πού ὅλοι ἐπιδιώκουμε καί ἐπιθυμοῦμε.

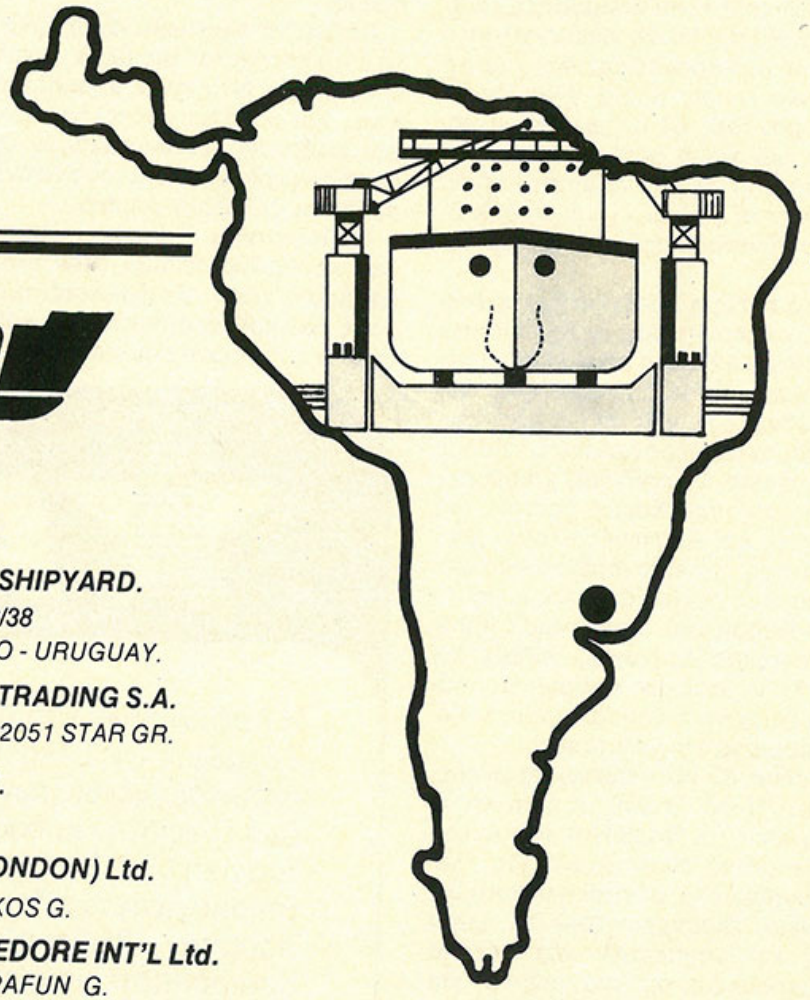
Μέ τήν εὐκαιρία αὐτή ἀπευθύνω προσωπικά καί ἐκ μέρους ὅλων, τῶν μελῶν μας, στά «Ναυτικά Χρονικά», πού πάντα μέ τόσο ἐνδιαφέρον φιλοξενοῦν κάθε ἄποψη γιά τά προβλήματα τῆς ναυτιλίας μας, τίς καλλίτερες εὐχές γιά τό 1986.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΑΣΤΗΡ
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Η Ασφαλιστική Εταιρία «ΑΣΤΗΡ», θυγατρική της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, εκφράζει τη βαθειά θλίψη της στους συγγενείς των άτυχων Ναυτικών που έχασαν τη ζωή τους στην πρόσφατη αεροπειρατία, με τη γνωστή τραγική εξέλιξή της στο αεροδρόμιο της Μάλτας.
Επίσης αναγνωρίζοντας σαν εργατικό ατύχημα το παραπάνω θλιβερό συμβάν θα καλύψει στο ακέραιο οποιαδήποτε υποχρέωσή της που απορρέει από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο «Πληρωμάτων Πλοίων» με την πλοιοκτήτρια Εταιρία στα πλοία της οποίας επρόκειτο να ναυτολογηθούν οι αδικοχαμένοι ναυτικοί.

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



TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.
Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38
Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.
Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.
Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLEDORE INT'L Ltd.
Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.
Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Θέσεις καί προβλήματα

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

Εἶναι φυσικό γιά τή χώρα μας, χώρα κατ' ἐξοχήν ναυτική μέ συνολικό ἀνάπτυγμα παραλίων 14.850 χιλιομέτρων νά ἔχουν ἰδιάζουσα σημασία οἱ θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι τά περισσότερα μέρη τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος ἀλλά καί τά μεγαλύτερα ἀστικά κέντρα βρίσκονται σέ παράλια ἤ κοντά σ' αὐτά.

Βέβαια οἱ ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες δέν ἀφοροῦν μόνο τούς τουρίστες πού ταξιδεύουν τό καλοκαίρι και ἐπισκέπτονται τά ὄμορφα νησιά μας, ἀλλά ἀφοροῦν καί τούς μόνιμους κατοίκους 100 περίπου νησιῶν μας, πού κατανέμονται σέ 14 νησιωτικούς νομούς μέ σύνολο περίπου 1.200.000 κατοίκους.

Ὁ στόλος τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, εἶναι σημαντικός παραγωγικός κλάδος τῆς χώρας μας, στενά συνδεδεμένος μέ τή Σημαία καί τήν οἰκονομία τῆς χώρας, συνυφασμένος μέ τήν τουριστική ἀνάπτυξη, τίς ἐσωτερικές συγκοινωνίες ἀλλά καί τήν ἐξαγωγική δραστηριότητα μέ ἐπιπτώσεις στίς πολιτικές καί ἀμυντικές ἰσορροπίες στόν ἑλληνικό θαλάσσιο χῶρο, ἰδιαίτερα στό Αἰγαῖο, ἀλλά καί σ' ὁλόκληρη τήν περιοχή τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Εἶναι ὁ πιό εὐαίσθητος κλάδος τῆς Ναυτιλίας μας γιατί ἔχει ἄμεση σχέση μέ τόν ἁπλό πολίτη καί τίς ἀνάγκες του.

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι τήν εἰκοσαετία 1965-1985 σημειώθηκε ἐντυπωσιακή βελτίωση στίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες χωρίς καμμία βοήθεια ἀπό τό Κράτος πού εἶναι ὑποχρεωμένο νά καλύπτει τά μεγάλα ἐλλείμματα τῶν συγκοινωνιακῶν ὀργανισμῶν τῆς Χώρας.

Ἡ μεταφορική ἱκανότητα τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου αὐξήθηκε ἐντυπωσιακά. Ἐνῶ τό 1963 ἦταν 18.500 ἐπιβάτες (τό θέρος), σήμερα ἔφθασε στούς 92.000 ἐπιβάτες.

Ἡ μέση ἡλικία πού τό 1963 ἦταν 29 χρόνια, κατέβηκε σήμερα στά 15 χρόνια περίπου.



Μία σημαντική μεταβολή πραγματοποιήθηκε ἐπίσης στή μορφή τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου. Μέ πρωτοβουλία ἰδιωτῶν ἀντικαταστάθηκαν τά ἐπιβατηγά κλασσικοῦ τύπου μέ τά ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά πού μεταφέρουν ἐπιβάτες καί ὀχήματα. Ὁ καινοφανής αὐτός τύπος πλοίου πού ἐπικράτησε, εἶχε θετικά ἀποτελέσματα στήν ἀγροτική οἰκονομία καί τήν γενικώτερη ἀνάπτυξη τῶν νησιῶν μας, γιατί διευκολύνθηκε ἡ μεταφορά τῶν γεωργικῶν προϊόντων καί λοιπῶν ἀγαθῶν. Μέ τήν ἐξάπλωση δέ τοῦ Ι.Χ. αὐτοκινήτου, συνέβαλε σημαντικά καί στήν αὔξηση τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος.

Ἔχουμε ὅμως τήν περίοδο αὐτή καί ριζικές μεταβολές στή μορφή τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως. Οἱ λαϊκές ἀκτοπλοϊκές ἑταιρεῖες, ὅπως ἐμφανίσθηκαν ἀπό τό ἔτος 1967, ἀποτελοῦν τήν περίπτωση ἐφαρμογῆς τοῦ θεσμοῦ τῶν ἐπιχειρήσεων εὐρείας μετοχικῆς βάσης στόν τομέα τῶν ὑπηρεσιῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν. Ἰδιαίτερο χαρακτηριστικό τους, ὅτι τό σύνολο τῶν μετοχῶν τους, εἶναι μεταξύ ἐκείνων πού χρησιμοποιοῦν τίς ὑπηρεσίες πού παρέχει τό πλοῖο τους.

Οἱ λαϊκές ἑταιρεῖες ἀναπτύχθηκαν στό καθεστώς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καί σέ ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό καί θά ἦταν εὐτύχημα νά μήν ἀνατρεῖ ὁ ἀνταγωνισμός αὐτός μέ τήν ἐκδήλωση κρατικοῦ προστατευτισμοῦ.

Τά προβλήματα τῆς ἀκτοπλοΐας μποροῦν νά συνοψισθοῦν ὡς ἀκολούθως:

α. Οἰκονομική κατάσταση.

Παρουσιάζεται ἀφενός ἀνοδική πορεία τῶν δαπανῶν πού συνθέτουν τό λειτουργικό κόστος καί ἀφετέρου συμπίεση τῶν τιμῶν τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν (ναυλολογίου) γιά λόγους κοινωνικῆς πολιτικῆς.

Οἱ πολυάριθμες ἐκπτώσεις καί ἀπαλλαγές μειώνουν σημαντικά τά ἔσοδα τῆς ἀκτοπλοΐας.

Οἱ νέες ἐπιβαρύνσεις ἀπό τίς αὐξήσεις τῶν συντελεστῶν τοῦ κόστους ἐκμετάλλευσης, λόγω ὑποτίμησης τῆς δραχμῆς, ἔχουν παραμείνει ἀκάλυπτες ὥστε νά δημιουργεῖται κίνδυνος γιά τήν ἐπιβίωση τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορέων, ὅπως προκύπτει, ἀπό τά σοβαρά ἐλλείματα πού παρουσιάζονται στούς ἰσολογισμούς τους.

Μέσα σ' αὐτή τήν πολιτική τῆς μή ἀπελευθέρωσης τῶν τιμῶν τῶν παρεχομένων ἀπό τίς ἀκτοπλοϊκές ἑταιρεῖες ὑπηρεσιῶν, ἐντάσσεται βέβαια καί ἡ παράλληλη τιμολογιακή πολιτική πού ἀσκεῖται στόν ἄλλο μεγάλο κρατικό φορέα τήν Ὀλυμπιακή Ἀεροπορία, πού ἐπηρεάζει καθοριστικά καί τήν τιμολογιακή πολιτική στίς ἀκτοπλοϊκές ἑταιρεῖες.

β. Προγραμματισμός δρομολογίων

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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

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

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

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

γ) Ἐκσυγχρονισμός Ἀκτοπλοϊκοῦ Στόλου

Τά ἐπιβατηγά ἀκτοπλοϊκά πλοῖα τά τελευταῖα χρόνια ἔχουν σαφῶς βελτιωθεῖ καί νέα σύγχρονα πλοῖα ἔχουν προστεθεῖ στόν ἀκτοπλοϊκό στόλο.

Ἐν τούτοις, εἶναι ἐπιβεβλημένος ὁ περαιτέρω ἐκσυγχρονισμος καί ἀντικατάσταση τῶν μεγαλυτέρας ἡλικίας πλοίων μέ νέες μονάδες πού εἶναι δυνατό νά ναυπηγηθοῦν σέ ἑλληνικά ναυπηγεῖα σέ συνδυασμό μέ τήν ἀναμόρφωση τοῦ πιστοδοτικοῦ καθεστῶτος.

δ) Ἐκσυγχρονισμός λιμένων

Ἐπιβάλλεται νά βελτιωθοῦν τά λιμάνια καί οἱ ἐγκαταστάσεις. Τά πλοια πρέπει νά παραβάλουν μέ ἀσφάλεια καί μέ εὐκολία στά λιμάνια καί οἱ δυνατότητες ἐπι/ ἀποβιβάσεως τῶν ἐπιβατῶν καί φορτοεκφόρτωσης τῶν ὀχημάτων πρέπει νά βελτιωθοῦν ὥστε οἱ ἀπαιτούμενοι χρόνοι νά μειωθοῦν στό ἐλάχιστο δυνατόν.

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

ε) Προνόμιο τῆς ἀκτοπλοΐας

Σοβαρά μᾶς ἀπασχολεῖ τό πρόβλημα τῆς διαφύλαξης τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας (CABOTAGE) γιά τά Ἑλληνικά πλοῖα.

Ὅπως εἶναι γνωστό στίς προτάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς (COMMISSION) στό Συμβούλιο Ὑπουργῶν τῆς ΕΟΚ ἔχει προβλεφθεῖ δεκαετής περίοδος γιά τήν κατάργηση τοῦ προνομίου τῆς ἀκτοπλοΐας.

Σέ ὡρισμένες περιπτώσεις ἐφόσον ὑπάρχουν δυσκολίες προβλέπεται νά ἐπανεξετασθεῖ τό θέμα γιά εἰδικές περιοχές πρό τῆς λήξεως τῆς δεκαετίας.

Οἱ ἀνωτέρω προτάσεις καί τά λοιπά θέματα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς συζητήθησαν στίς 14/11/1985 στό Συμβούλιο Ὑπουργῶν Μεταφορῶν τῆς Ε.Ο.Κ. ἀλλά δέν ἐλήφθησαν ἀποφάσεις.

Σύμφωνα μέ δημοσιογραφικές πληροφορίες στό θέμα τῆς ἀπελευθέρωσης τῆς ἀκτοπλοΐας ἡ Ἑλληνική πλευρά ἐξέθεσε τούς λόγους γιά τούς ὁποίους δέν δέχεται τήν προτεινόμενη λύση ἀπό τά ἄλλα κράτη -μέλη.

Ἡ ἰδιομορφία τῶν ἀκτῶν μας ἀλλά καί λόγοι ἐθνικῆς ἄμυνας μᾶς ὑποχρεώνουν νά μή δεχθοῦμε ἀπελευθέρωση τοῦ θαλασσίου χώρου μας.

Θά μπορούσαμε νά συμπεράνουμε ὅτι ἡ Ἑλληνική ἐπιβατηγός ναυτιλία, τελείως ἀβοήθητη ἐξυπηρέτησει σέ ἱκανοποιητικο βαθμό τά νησιά μας.

Ἡ πρόοδος πού συντελέστηκε εἶναι κατ' ἐξοχή ἔργο τῆς ἰδιωτικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης στήν ὁποία συνυπάρχει καί ἡ εὐρύτερη λαϊκή συμμετοχή μέ τίς ἑταιρεῖες λαϊκῆς βάσης.

Καταλήγοντας ἐπαναλαμβάνουμε τήν ἴδια διαβεβαίωση ὅτι εἴμαθε πρόθυμοι νά συνεργασθοῦμε γιά τήν ἀνάπτυξη ἑνός προγράμματος πλήρους ἐξυπηρετήσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας πού θά πρέπει νά ἔχει σάν προϋποθέσεις τήν ἐξασφάλιση τῆς βιωσιμότητας τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων καί τήν συνέχιση τοῦ καθεστῶτος τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καί τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ.

Στά «Ναυτικά Χρονικά» πού ἐπί πολλά χρόνια φιλοξενοῦν μέ τόσο ἐνδιαφέρον καί ἀγάπη τά προβλήματα τῆς ἀκτοπλοΐας καί γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας μας, τίς καλλίτερες εὐχές μας γιά τό 1986 μέ τήν ἐλπίδα ὅτι στή χρονιά πού ἔρχεται θά ἱκανοποιηθοῦν οἱ προσδοκίες μας γιά πρόοδο καί εὐημερία.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907
ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) · ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ · ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΕΤΟΣ 1986

Τοῦ κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ, Βουλευτῆ Πειραιώς-Νήσων, τ. Γεν. Γραμματέα Υ.Ε.Ν.

Μιλώντας στήν Ναυτιλιακή Λέσχη τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1984, εἶχα ὑπογραμμίσει ὅτι τό ΠΑΣΟΚ μέ βάση τά ὅσα ἀναφέρονταν στό 5ετές Πρόγραμμα, υἱοθέτησε μιά νέα πολιτική στήν ναυτιλία, κύριο χαρακτηριστικό τῆς ὁποίας εἶναι ὅτι ἔπαψε πιά νά θεωρεῖ ὡς κυβερνητικό στόχο τήν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ ἤ ἑλληνόκτητου πλοίου στό διεθνῆ στίβο.

Ἡ θέση αὐτή ἐπιβεβαιώθηκε πρόσφατα κατά τόν πιό ἐπίσημο τρόπο μέ τήν ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου τοῦ Σεπτεμβρίου '85 (βλ. Ν.Χ. τῆς 15/9/85), ἡ ὁποία καθώρισε τούς στόχους τῆς Κυβερνήσεως τοῦ ΠΑΣΟΚ γιά τήν ναυτιλία.

Πουθενά σ' αὐτή δέν γίνεται μνεία μέτρων ἀνάπτυξης ἤ ὑποβοήθησης τῆς ἀνταγωνιστικότητας τῆς ἐλεγχόμενης ἀπό Ἕλληνες ποντοπόρου ναυτιλίας, ἐνῶ κρίθηκε ὅτι εἶχαν θέση ὡς κυβερνητικοί στόχοι ὁ ἐκδημοκρατισμός τοῦ ναυτεργατικοῦ κινήματος καί ἡ ἐξυγίανση (διάβαζε κοινωνικοποίηση) τῶν ἑταιριῶν λαϊκῆς βάσης.

Στήν ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου ἀναφέρεται γενικά καί ἀόριστα ὅτι θά ληφθοῦν μέτρα «γιά τήν προστασία καί προαγωγή, τῶν συμφεερόντων τῆς ναυτιλίας μας». Ἀλλά ποιά ἐννοεῖ τό ΠΑΣΟΚ ὡς «συμφέροντα τῆς ναυτιλίας» καί πῶς αὐτά ἐξυπηρετοῦνται προκύπτει ἀπό τό 5ετές Πρόγραμμα: α) βελτίωση τῆς ποιοτικῆς στάθμης τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καθώς κάι τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, β) σωστότερη διάρθρωση (;) τῆς ναυτιλίας, γ) ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, δ) ἡ ἐνίσχυση τοῦ ρόλου τῆς Ἑλλάδος στήν διαμόρφωση τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἐπομένως πρέπει νά τό καταλάβωμε καί νά τό «χωνέψωμε» ὅλοι ὅτι δέν ἀποτελεῖ κυβερνητική πολιτική οὔτε ἡ δημιουργία συνθηκῶν φθηνῆς ἐκμετάλλευσης τῆς ἑλληνικῆς καί ἑλληνόκτητης ποντοπρου ναυτιλίας μέ μέτρα πού ἀφοροῦν εἴτε τό πλοῖο, εἴτε ἀπ' εὐθείας τήν ἐφοπλιστική ἐπιχείρηση, οὔτε ἡ διατήρηση καί ἀνάπτυξη μεγάλης ναυτιλίας ἐλεγχομένης ἀπό Ἕλληνες.



Ἡ πραγματικότητα αὐτή ἐξηγεῖ πολλά πού ἐκ πρώτης ὄψεως φαίνονται ἀνεξήγητα ὅπως λ.χ. τήν ραθυμία τῆς κυβερνήσεως νά παρατείνη ἐπ' ἀόριστο τήν ἰσχύ γενικῆς ἀποδοχῆς μετρων, πού παρεκώλυσαν μέχρι τήν τώρα τήν γενίκευση τῆς φυγῆς τῶν πλοίων ἀπό τό ἐθνικο νηολογιο καί πού ἴδια εἶχε θεσπόει μέ τόν ν. 1376/83 (διμερεῖς συμβάσεις, μειωμένη σύνθεση γιά ὁρισμένες κατηγορίες πλοίων), παρόλο πού δέν διαπιστώνεται ἀξία λόγου ἀντίδραση, ἤ τήν διάλυση τοῦ ΥΕΝ, κατεξοχήν ἐργαλείου ἐφαρμογῆς τῆς πολιτικῆς τῆς μεγάλης ναυτιλίας ἐδῶ καί δεκαετηρίδες, πού προχωρεῖ σταδιακά καί σίγουρα μέ τήν μέθοδο τῆς φαλκίδευσης τῶν ἁρμοδιοτήτων του.

Ἄς σημειωθῆ ὅτι τά πρῶτα θύματα αὐτῆς τῆς νέας πολιτικῆς εἶναι οἱ ναυτικοί μας. Ἡ οἰκονομική κατάρρευση τοῦ ΝΑΤ προκλήθηκε ἀπό τήν μείωση τῶν ἐσόδων του ἐξ αἰτίας τῆς φυγῆς 1.000 πλοίων ἀπό τήν σημαία τήν τελευταία 4ετία, ἡ ἀνεργία σέ ὁρισμένες εἰδικότητες καί ἡ ὁλική ἔκλειψη τοῦ μισθοῦ «πιάτσας» εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς συρρίκνωσης τῆς ὑπό ἑλληνική σημαία χωρητικότητας.

Πρέπει ἐπομένως ἡ κυβέρνηση νά μεταγνώση. Πρέπει νά πιεσθῆ ἀπό ὅλους, προπαντός τούς ναυτεργάτες γιά νά πεισθῆ νά ἀλλάξη πολιτική. Ὅτι κύριος ἄξονας τῆς κυβερνητικῆς της πολιτικῆς πρέπει νά εἶναι ἡ ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο τῆς ὅσο τό δυνατό ἐλεύθερα δρώσης ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχείρησης.

Μέ ἀφετηρία τήν θέση αὐτή:

α) Βασική καί ἀμετακίνητη θέση πρέπει νά εἶναι ἡ στήριξη τῆς ἑλληνικῆς σημαίας καί ἡ ἀνάπτυξη τοῦ συστήματος τῶν συμβάσεων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων μέ τό ΝΑΤ. Ἄρα χρειάζεται ἡ λύψη μέτρων πού θά καταστήσουν πάλι τό ἑλληνικό νηολόγιο, ἤ τήν σύμβαση μέ τό ΝΑΤ ἑλκυστική καί συμφέρουσα γιά τόν ἕλληνα πλοιοκτήτη.

Στήριξη τῆς σημαίας καί ἀνάπτυξη τοῦ συστήματος τῶν συμβάντων μέ τό ΝΑΤ, πέρα ἀπό τούς νέους πόρους πού θά εἰσρρέουν στό ΝΑΤ, θά ἐξασφαλίσουν συνθῆκες καί ἀμοιβή ἐργασίας στό ναυτεργατικό δυναμικό μας κάτω ἀπό τήν προστατευτική ὀμπρέλλα τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας.

β) Τό ἐν ἰσχύει πολύπλοκο σύστημα προϋποθέσεων γιά τήν πρόσληψη ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων, χρονοβόρο καί δαπανηρό γιά τό Κράτος καί τόν Πλοιοκτήτη, πρέπει νά καταργηθῆ. Νομίζω τά πράγματα ὀφείλομε νά τά δοῦμε κατάματα γιατί ἡ πολιτική τῆς στρουθοκαμήλου δέν ὠφελεῖ. Ἡ ἐνδεδειγμένη λύση εἶναι μία καί μόνη. Στά ποντοπόρα ἑλληνικά πλοῖα πάνω ἀπό ὁρισμένη χωρητικότητα (λ.χ. ἄν τῶν τόννων d.w. 4.000) μέ ρητή καί ἀπόλυτη ἐξαίρεση τούς ἀξ/κούς καταστρώματος, μηχανῆς καί

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

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

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westemount, Montreal, Quebec H3Z 2P9
Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon
Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

ἀσυρμάτου καί ἴσως τόν ναύκληρο, νά ἐπιτραπῆ ἡ ἐλεύθερη ἄνευ χρονικῶν περιορισμῶν πρόσληψη ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, χωρίς ἐξάρτηση τοῦ μισθολογίου των ἀπό τό ἑλληνικό μισθολόγιο εἴτε βάσει διμερῶν συμβάσεων, εἴτε ἐλεύθερα, μέ τήν ἀπαραίτητη προϋπόθεση ὅτι ὁ ἀλλοδαπός θά ἔχη σέ κάθε περίπτωση τό ἀνάλογο πιστοποιητικό ναυτικῆς ἱκανότητας πού ἀναγνωρίζουν οἱ διεθνεῖς συμβάσεις. Ἀπό τό μέτρο αὐτό δέν θά ὑπάρξει δυσμενής ἐπίπτωση στήν ἀπασχόληση τῶν ἑλλήνων ναυτικῶν κυρίως διότι γιά τήν ὑπόλοιπη ἑλληνική χωρητικότητα θά ἰσχύουν οἱ περιορισμοί γιά τούς ἀλλοδαπούς.

γ) Θά πρέπει νά γίνη ριζική ἀναδιάρθρωση τοῦ συστήματος ναυτικῆς ἐκπαίδευσης ὥστε ἡ ἐπαγγελματική ναυτική παιδεία νά παρέχεται σ' αὐτούς πού πραγματικά θέλουν καί μποροῦν νά γίνουν ναυτικοί.

Τό σύστημα ναυτικῆς ἐκπαίδευσης μέ τίς 17 ἀνώτερες δημόσιες ναυτικές σχολές, ἐγκατεστημένες σ' ὅλη τήν Ἑλλάδα καί ἰσότιμες πρός τά ΤΕΙ (πρώην ΚΑΤΕΕ) γιά ἀποφοίτους λυκείων, πού ἱδρύθηκαν στά τελευταῖα 25 χρόνια χάρις στό Κεφάλαιο Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως (ΚΝΕ) ἀπέτυχε, ἀφοῦ ἐπί τῆ βάσει τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς 25ετίας, ποσοστό μόλις 12%-20%, ἀνάλογα πρός τήν εἰδικότητα τῶν ἀποφοίτων, ἄσκησε τό ναυτικό ἐπάγγελμα. Οἱ ὑπόλοιποι γιά τούς ὁποίους ξοδεύθηκε τόσο χρῆμα τοῦ ΚΝΕ ἐπέλεξαν ἄλλα ἐπαγγέλματα.

Μέ βάση τά δεδομένα αὐτά, οἱ ΑΔΣΕΝ, πλήν μιᾶς ἤ δύο πού θά ἀναβαθμισθοῦν σέ Ἀγώτατες Σχολές Ναυτικῶν καί Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν, πρέπει νά καταργηθοῦν, ἐνῶ ἀντίθετα πρέπει νά ἐπεκταθῆ ὁ θεσμός τῶν ναυτικῶν λυκείων ἐξωτερικῆς φοίτησης.

Παράλληλα χρειάζονται σχολεῖα τύπου ΚΕΣΕΝ καί ΔΕΣΗΝΟ ὅπου ἡ φοίτηση θά εἶναι ὑποχρεωτική γιά κάθε ναυτικό πού ἐπιθυμεῖ νά συμμετάσχη στίς ἐξετάσεις γιά τήν λήψη τοῦ διπλώματος Γ' τάξεως ἀξ/κοῦ, καταστρώματος μηχανῆς ἤ ἀσυρμάτου, ἐνῶ τό θεσμοθετημένο σύστημα τῶν «σάντουϊτς κόρς» πρέπει κάποτε νά ἐφαρμοσθῆ στήν πράξη.

Ἔτσι ἡ ναυτική ἐκπαίδευση θά καταστῆ πραγματικά ἐπαγγελματική καί τεχνική καί θά παρέχεται σέ πρόσωπα πού ἤδη θά ἔχουν συμπληρώσει χρόνο ναυτικῆς ὑπηρεσίας.

δ) Τό νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ ν. 814/78 μέ τό πλέγμα τῶν γνωστῶν ἀπαλλαγῶν καί διευκολύνσεων πρέπει νά βελτιωθῆ καί νά διευκρινισθῆ μέ βάση τήν πεῖρα πού ἀποκτήθηκε.

Ὁ ἀπόλυτα πετυχημένος θεσμός τῆς ναυτικῆς ἑταιρίας νά βελτιωθῆ ὥστε νά δοθῆ ἡ δυνατότητα κτήσης πλοίων μέ ξένη σημαία.

ε) ΝΑΤ. Κάθε σκέψη γιά αὔξηση τῶν εἰσφορῶν πρέπει νά ἀποκλεισθῆ γιατί θά ὁδηγήση μοιραία στήν γενίκευση τῆς φυγῆς τῶν πλοίων. Ἄς μή ξεχνᾶμε ὅτι ὁ πλοιοκτήτης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου βαρύνεται γιά κοινωνικές εἰσφορές κατά μέσο ὅρο μέ ποσοστό 17% τοῦ προσαυξημένου μέ τά ἐπιδόματα μισθοῦ, τή στιγμή πού ὁ χερσαῖος ἐργοδότης βαρύνεται μέ εἰσφορές τῆς τάξεως τοῦ 21,7% ἐπί τῶν συγκριτικά πολύ χαμηλοτέρων μισθῶν τῶν ἰδιωτικῶν ὑπαλλήλων καί ἐργατῶν. Ἐπί πλέον ὁ ἐφοπλιστής βαρύνεται μέ τά ἔξοδα ἰατροφαρμακευτικῆς περίθαλψης καί μισθούς ἀσθενείας 4 μηνῶν ἀπό τά ὁποῖα εἶναι ἀπαλλαγμένος ὁ χερσαῖος ἐργοδότης πού ὑπάγεται στό ΙΚΑ.

Τί πρέπει νά γίνη;

Ἄμεσα, ἡ μεταφορά τῶν πόρων τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως στό ΝΑΤ, ἀφοῦ ἡ ριζική ἀναδιάρθρωση τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης πού προτείνομε, δίδει τά σχετικά περιθώρια.

Μεσοπρόθεσμα, ἡ στήριξη τῆς σημαίας θά φέρη τά ἔσοδα.

Ἐκεῖνο πού δέν πρέπει νά γίνη εἶναι ἡ κατάργηση κεκτημένων ἀσφαλιστικῶν δικαιωμάτων τῶν ναυτεργατῶν μας (αὔξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας συνταξιοδότησης κ.λπ.) γιατί αὐτό θά ἀποτελέση κατάφωρη ἀδικία σέ βάρος ἀνθρώπων, πού δέν ἔφταιξαν σέ τίποτε. Ἄν γίνη κάτι τέτοιο θά σηκωθοῦν καί οἱ πέτρες.

στ) Ὅλες οἱ δημόσιες ὑπηρεσίες πού ἀφοροῦν τό πλοῖο καί τούς ἀνθρώπους του (διοίκηση καί ἀστυνόμευση ναυτιλίας, ναυτεργασία, πρόνοια, ναυτική ἐκπαίδευση, ναυτιλιακή ὑποδομή) πρέπει νά βρίσκωνται κάτω ἀπό τήν αὐτή σκέπη δηλαδή τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στό ὁποῖο πρέπει νά ὑπαχθοῦν πάλι ἁρμοδιότητες πού ἀφοροῦν τήν ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία καί τά διαλυτήρια ἐνῶ ὁ Ὑπουργός πρέπει νά συμμετέχη μέ γνώμη καί ψῆφο στίς κυβερνητικές οἰκονομικές ἐπιτροπές.

Ἄς ἐλπίσωμε ὅτι θά ὑπάρξη φῶς καί ἐλπίδα. Ἡ Ν.Δ. μέ δήλωση τοῦ Προέδρου της κ. Κ. Μητσοτάκη στήν Ναυτιλιακή Λέσχη τόν Σεπτέμβριο '84, εἶχε προτείνει διακομματική πολιτική γιά τήν Ναυτιλία. Τό ΠΑΣΟΚ μέχρι στιγμῆς κωφεύει διότι, ἀπό ὅτι φαίνεται, προτιμᾶ νά ἐφαρμόζη σέ μεγάλο βαθμό τίς πολιτικές πού ἀείποτε ὑπεστήριζε ἡ Πανελλήνια Ἕνωση Μηχανικῶν Ε.Ν. Ἡ Νεοδημοκρατική Πρόταση ἐξακολουθεῖ νά ἰσχύη καί ἐναπόκειται στό ΠΑΣΟΚ ἄν θά ὑπάρξη συνέχεια.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

Ἄς πᾶμε ὅλοι στήν κηδεία τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας

Τοῦ κ. ΜΙΧ. Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

Ἐννοῶ βέβαια τή σημαία πού κυμάτιζε στά σκάφη μας, τά τέσσερις χιλιάδες καί πλέον καί πού τώρα κατεβαίνει συνέχεια καί εἶναι κοντά στά χίλια ἑφτακόσια, σέ τέσσερα - πέντε χρόνια μόνο.

Προσκεκλημένοι ἐπιφανεῖς θά εἶναι βέβαια ἡ κυβέρνηση, πρῶτα πρῶτα, σάν γιατροί πού ἦταν καί κηδεμόνες. Ὁ ἀσθενής τους δυστυχῶς πεθαίνει ἀπό ἀσθένεια ἀνίατη γιά τό μέγεθος τοῦ γιατροῦ καί ἀμέλεια ἐγκληματική γιά τό ρόλο τοῦ κηδεμόνα.

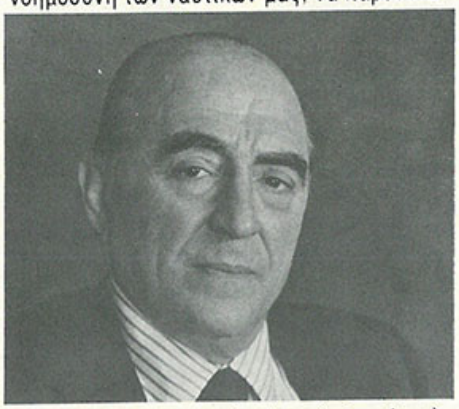
Πρίν ἀκόμη ἡ παροῦσα κυβέρνηση ἀναλάβει, εἴχαμε συναντήσεις μέ τόν Ἀνδρέα Παπανδρέου καί τούς συνεργάτες του στό Καστρί, μέ τόν μακαρίτη Ἀντώνη Χανδρῆ, καί ἄλλα μέλη τῆς ΕΕΕ. Ἐκεῖ ἐνημερώναμε τήν τότε ἀντιπολίτευση γιά τά προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἀλλά καί προτείναμε τρόπους βελτίωσης τῆς συνεργασίας μέ κράτος καί ναυτεργάτες.

Προσωπικά, θυμοῦμαι, ἐπρότεινα τότε, ἀλλά καί μετά, σέ συνάντηση στό Μεγάρο Μαξίμου τότε πού ὁ Ἀνδρέας ἦταν Πρωθυπουργός, τήν δημιουργία κοινῆς ἐπιτροπῆς γιά νά ἐξετάση τρόπους αὔξησης τῆς εἰσροῆς Ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος στήν χώρα μας καί μάλιστα τόνισα «τοῦ διπλασιαμοῦ του» μόλις περάση ἡ οἰκονομική κρίση Σάν ἀριθμό ἀνέφερα τρία (3) δισεκατομμύρια δολλάρια καί ἐπάνω.

Εἴχαμε σάν παράδειγμα τήν ἐπιτυχία, μετά τό αἴτημα τοῦ Καραμανλῆ, τῆς μεγάλης αὔξησης εἰσροῆς συναλλάγματος, παρά τά ἐμπόδια τραπεζῶν, γραφειοκρατείας κ.λπ. Εἴχαμε λοιπόν μιά ἐξαίρετη ἐμπειρία πού θά βοηθοῦσε τό μέλλον, ἄν τό θέλαμε, ἄν τό ἀποφασίζαμε.

Συζητήσαμε γιά τό ΝΑΤ καί τήν δική του ἀσθένεια, πού ἄρχισε ὅπως ὅλοι γνωρίζουμε μέ τό νά γίνη τελείως αὐθαίρετα, αὐτό τό ἱερό ταμεῖο τῶν ναυτικῶν μας, τσιφλίκι ἀνευθύνων ὑπουργῶν τῆς περασμένης κυβέρνησης, καί συνέχισε μέ τήν παροῦσα τόν ἴδιο καί χειρότερο ἀκόμη δρόμο Κατάφεραν, οἱ κυβερνήσεις νά καταστρέψουν τό μόνο ὑγιές ταμεῖο συντάξεων πού ὑπῆρχε στήν Ἑλλάδα, μοιράζοντας τά κεφάλαιά του, πού ἦσαν ὁ ἱδρῶτας τῶν ναυτικῶν μας, ἀλλά καί οἱ δικές μας μεγάλες εἰσφορές, στούς πάντες καί στά πάντα πού νόμιζαν πώς πρόσφεραν πολιτικό χαμόγελο.

Το ἴδιο πολιτικό χαμόγελο πού οἱ ἀνόητοι ἐφευρέτες τῆς περίφημης «ἀνακύκλωσης» νόμισαν πώς θά βροῦν στούς ναυτικούς μας καί δέν τό βρῆκαν. Πῆγαν γιά ἐλιγμό πού νά ἀποφύγη τό πολιτικό κόστος, μιά καί νόμισαν πώς χάριζαν στόν «ἐφοπλισμό» (ἀποτυχημένη καθ' ὅλα σκέψη καί ἔκφραση) ὁλόκληρο παράδεισο ἀσυδοσίας μέ τίς διμερεῖς συμφωνίες καί τήν μειωμένη σύνθεση! Βέβαια ἄν διάβαζαν ἐφημερίδες θά γνώριζαν ὅτι καί τά δύο μέτρα εἶχαν ἤδη γίνει ρουτίνα σέ πολλά ἄλλα ναυτικά κράτη. Ἐμεῖς ὅμως σάν Ἕλληνες πιό «ἐξυπνοι» ἀπό ὅλους, δέν κάνει νά προσφέρομε κάτι τό κοινό ἤ τό μέτριο, χωρίς ἀντάλλαγμα πού νά μποροῦμε ἔστω καί ψεύτικα, προσβάλλοντας ἀκόμη τήν νοημοσύνη τῶν ναυτικῶν μας, νά παρουσιά-



σουμε σάν φιλεργατικό μέτρο, ἐνῶ στήν οὐσία τούς ναυτεργάτες ἔβλαψε τό ἴδιο ὅπως τούς πλοιοκτῆτες. Εἶναι ὅμως ἐπίσης ἀναπόσπαστο χαρακτηριστικό τοῦ Ἕλληνα καί βέβαια ἰσχυρότερο πολύ στόν Ἕλληνα πολιτικό, ἡ πάση θυσία διατήρηση τοῦ «ἀλάνθαστου». Ἡ ἴσως καί τοῦ «ἀθανάτου»; Γιατί ὄχι; Εἴμαστε ὁ μόνος λαός στόν κόσμο, πού λέει «ἄν πεθάνω» κουνώντας κυκλικά τό δεξί χέρι, ἀντί νά σκεφθῆ ὅτι τό «ὅταν» εἶναι τό πιό πιθανό!

Ἔτσι λοιπόν κηδεύομε ὅπου νάναι τήν Ἑλληνική σημαία Καί τήν κηδεύομε σέ καινούργια τελική κηδεία, μέ πολύ λίγες ἐλπίδες «ἀνάστασης». Οἱ ἀναρχικοί λένε πώς γιά νά ξαναφτιάξη ὁ κόσμος πρέπει πρώτα νά καταστραφῆ τέλεια. Αὐτό δέν εἶναι ἀκριβῶς ἡ ἰδεολογική καί φιλοσοφική θέση τοῦ Ἕλληνα πλοιοκτήτη. Ξέφυγε ὅμως ἀπό τά χέρια του ἤ τήν δύναμή του, ἡ ἐκλογή. Ἡ βαθύτερη καί πλατύτερη οἰκονομική κρίση τοῦ αἰῶνα, πού ἀπαιτοῦσε χειρισμό ἰδιαίτερα προσεκτικό ἀπό τό Κράτος, τούς πλοιοκτῆτες, τούς ναυτεργάτες, κτύπησε τήν Ναυτιλίας μας ἀμείλικτα. Ἡ δύναμή μας, ἡ αἰσιοδοξία μας, τό «πάντοτε ἐμπρός» στήν πρόοδο τῆς Ναυτιλίας μας, πού τήν μεγάλωσαν ὡς τό 1981, ἔγιναν τώρα ἐλαττώματα, γιατί, ἔχουμε ὑπερεπέκταση, ἀδυναμία καί τήν ἀνάγκη γρήγορου, νέου προσανατολισμοῦ.

Ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης ἤδη ἀλλάζει. Οἱ νέοι μας βρίσκονται τώρα ἐπί κεφαλῆς καί εἶναι τά ἀστέρια τῆς ναυτιλίας μας Ὁ καινούργιος Ἑλληνικός (Ἑλληνόκτητος θέλω νά πῶ) στόλος θά εἶναι καί στό μέλλον ἀπό τούς πιό μεγάλους γιατί θά παλαίψουμε ὅπως μποροῦμε μέ κάθε μέσο, μέ κάθε τρόπο καί στό τέλος θά κερδίσουμε τό παιχνίδι.

Εἶναι μεγάλο κρίμα πού τό κράτος δέν κατάλαβε καί ἴσως νά μήν καταλάβη ποτέ. Κατάφερε ἔτσι, γιά νά μήν χαθοῦν 200 ψῆφοι κατά τόν τότε Ὑπουργό (μέ τή ἀνακύκλωση) νά πληγώση περισσότερο ἀπ' ὅλους τήν ναυτιλία πρῶτα, ἀλλά τόν Ἕλληνα ναυτεργάτη καίρια καί βαθειά. Τά πλοῖα πού κατεβάζουν τήν Ἑλληνική σημαία, κατ' ἀνάγκη φεύγουν πιά ἀπό τό ΝΑΤ, τό ἤδη κατεστραμμένο καί ἴσως ἀπ' τόν Ἕλληνα ναυτεργάτη. Μήπως χάσουμε περισσότερους ψήφους ἀπό 200 τώρα;

Ἔτσι κάναμε ὁλόκληρο κύκλο, γιά νά κτυπήσουμε αὐτούς πού λιγότερο φταῖνε. Αὐτούς δηλαδή τούς ναυτεργάτες μας πού ἔκαναν, **ἄν καί ὅταν ἔκαναν,** μικρά, δευτερεύοντα λάθη. Τό κράτος μέ ἀνόητα μέτρα νόμισε πώς θά τούς κερδίση, ἀλλά τούς πλήγωσε στό τέλος. Μερικοί ἀπ' τούς ἐργατοπατέρες κάθε ἄλλο παρά σύνεση ἔδειξαν καί δείχνουν, ἰδίως αὐτοί μέ ἀλύγιστες πολιτικές θέσεις καί ὁδηγίες ἀπ' ἀλλοῦ. Μερικοί ναυτικοί νόμισαν πώς θά μποροῦσαν νά τό παίξουν δίπορτο. Νά βάλουν μπρός τούς ἐργατοπατέρες αὐτούς καί συγχρόνως, νά παραμείνουν νοικοκυραῖοι, καλοί στήν δουλειά τους, μέ τίς δικές τους ἰδέες. Στό τέλος τό παιχνίδι δέν παίζεται ἔτσι δυστυχῶς. Οἱ λίγοι στόν Πειραιᾶ κουμαντάρουν τούς πολλούς ἀλλοῦ. Αὐτά ὅμως εἶναι ἀνθρώπινα λάθη, πού ὅταν ὅλοι θέλουν, γρήγορα διορθώνονται. Οἱ ἔξυπνοι «μπαίνουν μιά μέρα στήν θέση τους», ἤ οἱ «ἐπαγγελματίες πολιτικοί» Ὑπάρχουν ἄνθρωποι ἄξιοι, στίς τάξεις τῶν ναυτεργατῶν μας, τίμιοι καί ἱκανοί νά πληρώσουν τά κενά (ἤ τά κακῶς πληρωμένα) στίς συνδικαλιστικές ὀργανώσεις. Γιά νά γίνη αὐτό πρέπει νά ὑπάρχη τό ἐπάγγελμα, νά μήν πεθάνη κι' αὐτό ὅπως πεθαίνει ἡ σημαία.

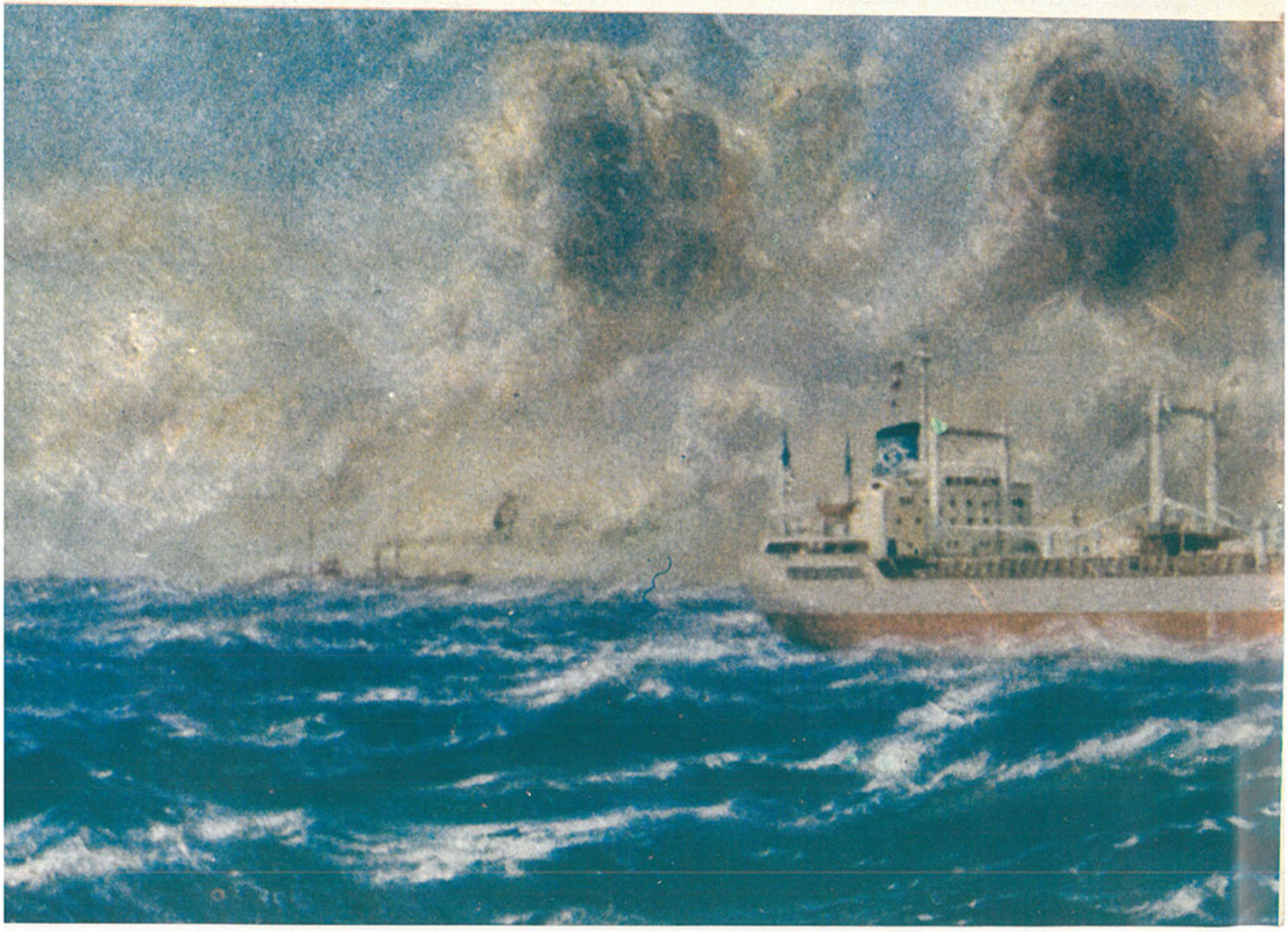
Τό γεγονός, ὅπως εἶπα καί πρίν, ὅτι ἡ περασμένη κυβέρνηση ἔχει εὐθῦνες σοβαρές γιά τήν ἐπιπολαία μεταχείριση τῆς Ναυτιλίας, δέν μειώνει βέβαια καθόλου τίς εὐθῦνες τῆς τωρινῆς γιά τήν ἴδια ἐπιπολαία καί πολλές φορές ἐγκληματικά ἀμελῆ καί ἀμελέτητη χείριση τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας, αὐτῶν πού μέ λίγα λόγια ἀνέφερα, ἀλλά καί ἄλλων ὅπως ἡ Ναυτεκπαίδευση πού ἤδη πάει νά χαλάση τελείως.

Μέ μεγάλη λύπη γράφω αὐτά τά λόγια. Ὅλοι πονοῦμε τήν Ναυτιλία καί τούς ναυτεργάτες πού ὑποφέρουν καί θά ὑποφέρουν περισσότερο ἴσως, ὅπως φαίνεται. Ὅταν ὅμως φεύγει ἡ ἐκλογή ἀπό τά χέρια μας, δέν μένει ἴσως παρά μιά προσευχή. Ἄς μήν εἴμαστε ἐμεῖς ἐκεῖνοι πού ὁ Θεός ἀποφάσισε νά θυσιάση, ναυτεργάτες ἤ πλοιοκτῆτες... «Ναυτιλία». Ἐμεῖς δέν κηδεύομε τήν σημαία μας. Νεκροθάφτης, γιατρός καί κηδεμόνας τό κράτος σέ θέση περιοχῆς, σχεδόν τῆς χήρας! Ἴσως οἱ ἐκπρόσωποι του νά κερδίσουν καί κανένα ψῆφο στήν κηδεία, ἀπ' τό μεγάλο πλῆθος αὐτῶν πού θρηνοῦν.

PROMETHEUS

ΕΥΧΟΜΕΘΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΝ

ΑΙΣΙΟΝ ΚΑΙ ΕΥΤΥΧΕΣ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΤΟΣ

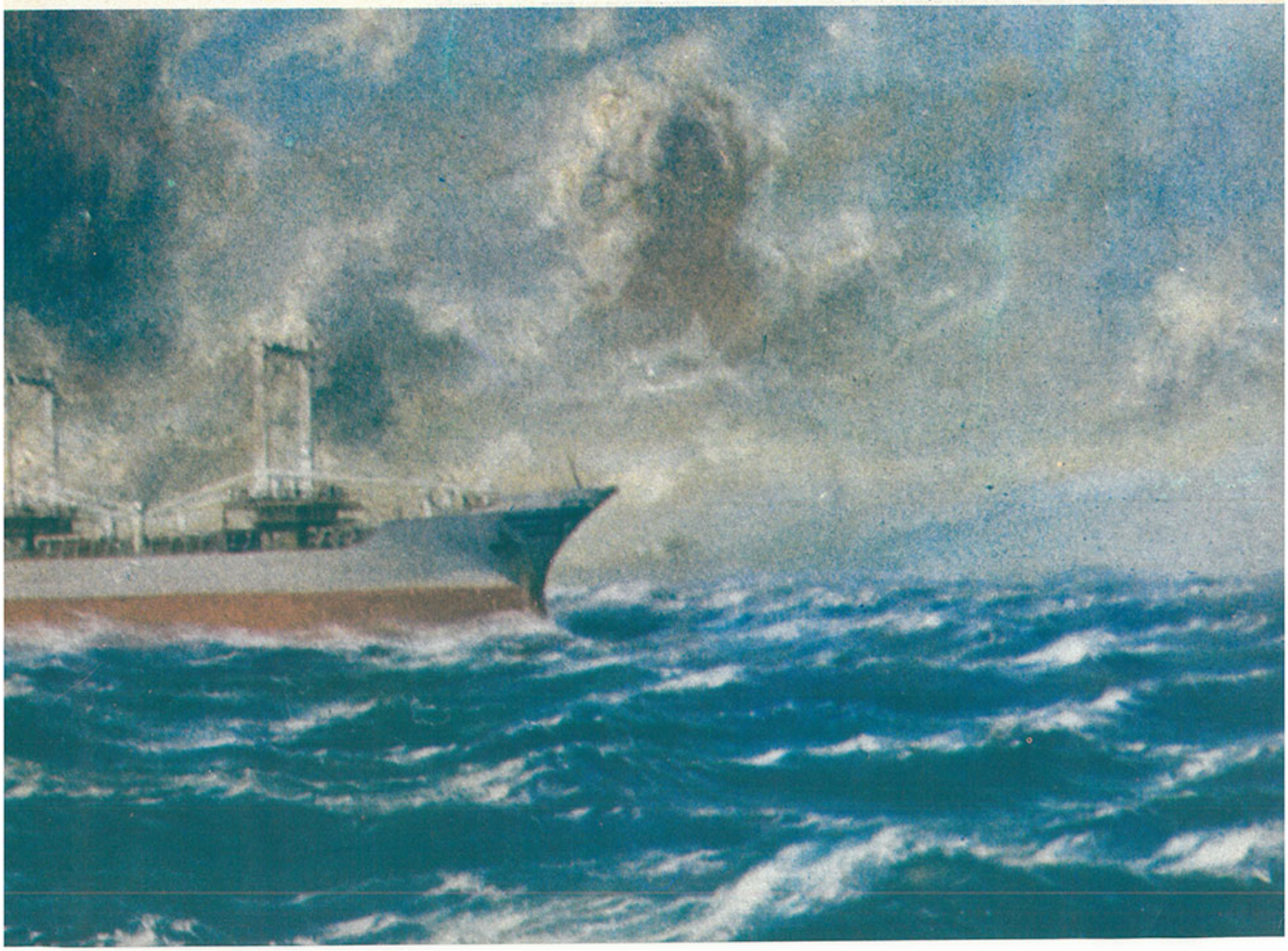


MARITIME CORP.

WISHES

TO THE SHIPPING COMMUNITY
A HAPPY AND PROSPEROUS
NEW YEAR

Μ/Υ «Ἀνταῖος». Θαλασσογραφία τοῦ κ. Μπότη Θαλασσινοῦ



Προτείνω

Τοῦ κ. ΠΑΝ. ΤΣΑΚΟΥ

Γιά ἀκόμη μιά φορά μοῦ δίνεται ἡ εὐκαιρία νά ἀπευθύνω στό περιοδικό σας καί τούς συντελεστές τῆς ἔκδοσής του, μαζί μέ τίς εὐχές μου γιά τόν καινούργιο χρόνο καί τά θερμά, ἐγκάρδια καί εἰλικρινή μου συγχαρητήρια γιά τόν ὡραῖο καί ἀδιάλειπτο ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας μας ἀγώνα του.

Πράγματι, σέ κάθε τεῦχος σας καί ἀπό κάθε στήλη, διάχυτη ἀνακύπτει ἡ ἀνησυχία γιά τήν πορεία τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων καί ἡ ἔγνοια καί ἐπίμονη προσπάθεια γιά τήν προβολή καί θεραπεία των. Ξεφύγατε ἀπό τά στενά συντεχνιακά καί ἐπαγγελματικά ὅρια καί ἀναγάγατε τήν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεση σέ ἰδεολογία, γιατί πιστέψατε τήν συνεισφορά της γόνιμη γιά τήν οἰκονομία καί τήν ἐθνική μας ζωή γενικώτερα, ἀκολουθώντας κατά τήν παράδοση καί τήν ἀρχή τοῦ ἀειμνήστου Δημ. Κωττάκη.

Δέν εἶναι ἁπλά χρήσιμο, ἁπλά εἶναι ἀναγκαῖο αὐτή σας ἡ πίστη νά γίνει κοινή πίστη. Εἶναι ἀναγκαῖο νά συνειδητοποιήσουμε ὅλοι πώς ἡ Ναυτιλία δέν εἶναι ἁπλά ἕνας οἰκονομικός παράγων. Εἶναι ἀπό τούς ἀκρογωνιαίους λίθους τῆς δομῆς τῆς ἐθνικῆς μας ζωῆς πού συγκροτοῦν τήν σπονδύλωση τῆς ὑπόστασής μας καί ἑρμηνεύουν τήν ἑνότητα καί συνέχεια τῆς ὕπαρξής μας.

Γιά νά διαγράψουμε τίς πραγματικές διαστάσεις τῆς προσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας μας καί νά σταθμίζουμε τόν τρόπο τῆς ἀντιμετώπισής της δέν ἀρκεῖ νά τήν θεωροῦμε μόνο σάν ἕνα, πάγια ἐνεργητικό στοιχεῖο τοῦ ἰσοζυγίου τῆς Οἰκονομίας μας, ἁπλά νά ἀναλογιζόμαστε ὅτι ἀποτελεῖ αὐτή πομπόν τοπικῆς οἰκονομικῆς ἐνέργειας, ὅτι συνιστᾶ ἐνεργητικό στοιχεῖο τῆς κοινωνικῆς μας οἰκονομίας, ὅτι προβάλει τό γόητρο τῆς χώρας καί συμβάλλει στήν ἄμυνά της, ὅτι συντελεῖ στήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐθνικοῦ ναυτικοῦ ἐνστικτου καί ὅτι... καί ὅτι...

Δέν ἦταν στίς προθέσεις μου αὐτή, ἡ ἐντελῶς συνοπτική, ἀναφορά στήν προσφορά τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τήν θεώρησα ὅμως ἀναγκαῖα γιά νά χρωματίσω ὅσο γίνεται πιό ἔντονα τήν δυσαναλογία ἀνάμεσα σέ ὅ,τι ἡ Ναυτιλία προσφέρει καί σέ ὅ,τι αὐτή «ζητᾶ», ἄν κάποιος θά ἤθελε νά ἀφαιρέσει τά εἰσαγωγικά, γιατί ἐγώ τουλάχιστον φρονῶ πώς μόνο σέ εἰσαγωγικά ἤ μέ ἀποθετικήν ἔννοια, ὁ ὅρος ἔχει θέση.

Ἀποτελεῖ κοινόν τόπο ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν ζήτησε ποτέ καί δέν ζητᾶ καί τώρα τίποτε — ὑπό θετική μορφήν — ἀπό τήν Πολιτεία. Καί τοῦτο ὄχι γιατί δέν τό χρειάζεται. Κάθε ἄλλο ὑπάρχουν χρονικές περίοδοι — ὅπως αὐτή πού περνᾶμε — πού μιά, ὑπό κάποιαν μορφή, οἰκονομική ἐνίσχυση ἀπό τό κράτος θά ἀποτελοῦσε σανίδα σωτηρίας. Τά τεράστια ὅμως οἰκονομικά μεγέθη πού ἀντιπροσωπεύει ἡ Ναυτιλία δέν παρέχουν τήν δυνατότητα στό κράτος μιᾶς ἀποφασιστικῆς θετικῆς συνδρομῆς, ἔστω καί ἄν τό ἐπιθυμοῦσε. Ἐξ' ἄλλου αὐτή ἡ ἀδυναμία δέν συνιστᾶ γιά τόν Ἕλληνα πλοιοκτήτη ἕναν ἀστάθμητο παράγοντα. Ξέρει ἀπό τήν ἀρχή πώς πρέπει νά τά βγάλει πέρα μόνος του καί αὐτό κάνει, ἤ τουλάχιστον αὐτό ἐπιχειρεῖ.

Ἡ παρεμβολή ὅμως ἀδικαιολόγητων ἐμποδίων εἶναι αὐτή πού συντελεῖ στήν ἀποδυνάμωση τῆς ναυτιλίας μας στόν διεθνή ἀνταγωνιστικό στίβο καί στήν συρρίκνωσή της. Καί ἄν μέν οἱ ἐποχές εἶναι καλές τά ἐμπόδια ξεπερνιοῦνται, ἐάν ὅμως οἱ ἐποχές εἶναι δύσκολες δέν μένει ἄλλη διέξοδος γιά τό ἑλληνικό πλοῖο ἀπό τού νά ἀναζητήσει πρόσκαιρα ἄλλη ξένη στέγη. Αὐτή καί καμιά ἄλλη φρονῶ πώς εἶναι ἡ βασική αἰτία τῆς συγκριτικῆς συρρίκνωσης τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου. Τά ἀναφερόμενα ἤ ἀναγραφόμενα περί ἀσυδομίας τῆς ξένης σημαίας προέρχονται μόνο ἀπό κακόπιστους ἤ ἄσχετους πρός τά θέματα τῆς Ναυτιλίας, γιατί εἶναι πιά σέ ὅλους γνωστό ὅτι τό «port state control», ὁ ἔλεγχος δηλαδή τῶν πλοίων ἀπό τίς Ἀρχές τῶν λιμανιῶν πού καταπλέουν ἔχει ἀποδυναμώσει, ἄν δέν ἔχει ἀναιρέσει, τόν ἔλεγχο τῶν πλοίων ἀπό τή χώρα τῆς σημαίας.

Σύγχρονη λοιπόν ἀποστολή τῆς Πολιτείας εἶναι νά πράξει ἤ νά παραλείψει ὅ,τι εἶναι ἀναγκαῖο γιά τήν ἀναίρεση τῶν παραγόντων ἐκείνων πού εἶναι ἀνασχετικοί τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσης.

Ἀλλά ποιοί εἶναι οἱ παράγοντες αὐτοί, ποιά τά ἐμπόδια καί ποιοί οἱ λόγοι πού ἀποθαρρύνουν τους πλοιοκτῆτες νά φέρουν τά πλοῖα τους στό Ἑλληνικό Νηολόγιο;

Ἡ ὁλοκληρωμένη καί συνολική ἐπισήμανση τῶν λόγων τούτων ἀποτελεῖ τήν «διάγνωση» πού ἀποτελεῖ τήν ἀπαραίτητη προϋπόθεση τῆς θεραπείας. Δέν εἶναι ἄγνωστοι οἱ λόγοι αὐτοί· ἔχουν κατά καιρούς ἀναφερθεῖ, εἴτε σέ σχόλια τοῦ τύπου, εἴτε ὑπό μορφήν αἰτημάτων, εἴτε ὑπό ἄλλην μορφήν, δέν ἔχουν πάρει ὅμως τήν συγκεντρωτική «κωδικοποιημένη», θά ἔλεγα, μορφή. Καί τό σπουδαιότερο, ἔχουν σχεδόν ὅλοι κατά καιρούς ἀντιμετωπισθεῖ ἀπό τήν Πολιτεία. Ἡ ἀντιμετώπιση ὅμως ἔγινε μέ τρόπο εὐκαιριακό, περισταστιακό, σποραδικό καί ὄχι μέ μιά συγκεντρωτική «κωδικοποιημένη» μορφή.

Ὅλη ἡ παραπάνω φλύαρη «εἰσαγωγή» ἀπέβλεψε νά ἀπολήξει σέ μιά ἁπλή πρόταση πού ἀπευθύνεται στόν διοικητικό τῆς Ναυτιλίας φορέα, καί πού ἡ ὑλοποίησή της φρονῶ ὅτι θά συμβάλει ἀποφασιστικά στήν ἐπιτροφή τῶν πλοίων μας στό Ἑλληνικό Νηολόγιο. Καί νά ἡ πρόταση:

1. Νά συγκροτηθεῖ μέ πρωτοβουλία τοῦ ΥΕΝ μία ἐπιτροπή ἀπό ἐκπροσώπους τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας.

2. Νά ἀνιχνεύσει ἡ ἐπιτροπή αὐτή καί νά καταγράψει ὅλους τού λόγους πού ἀποθαρρύνουν ἤ ἀποτρέπουν τό ἑλληνικό πλοῖο ἀπό τό Ἑλληνικό Νηολόγιο. Ἔχω τήν πεποίθηση ὅτι τό πόρισμα τῆς σχετικῆς μελέτης τῆς ἐπιτροπῆς θά ἀποτελέσει ἔκπληξη, ὑπό τήν ἔννοια ὅτι θά καταλήξει σέ θέματα πού ἔχουν ἤδη ἀντιμετωπισθεῖ ἤ εἶναι ὑπό ρύθμιση ἤ που ἀπομένουν ἀλλά πού ἡ ρύθμισή τους εἶναι ἁπλή καί ἀνώδυνη. Θά διακινδυνεύσω νά προμαντεύσω ὅτι σάν κυριώτερη αἰτία θά καταδειχθεῖ κάποια σύγχυση, ρευστότητα καί ἀβεβαιότητα.

3. Βάσει τῶν πορισμάτων τῆς ἐπιτροπῆς νά καταρτισθεῖ ὁλοκληρωμένο συμπληρωματικό θεσμικό νομοθετικό πλαίσιο πού νά περιλαμβάνει τίς νέες ρυθμίσεις καί νά ἐπιβεβαιώνει τίς ὑπάρχουσες κατά τρόπον πού νά μήν καταλείπει ἀμφιβολίες.

Πιστεύω ὅτι ἔτσι θά προκύψει ἡ ἀναγκαία θεσμική σταθερότητα πού θά ἐπιτρέψει τήν ἀπρόσκοπτη ἐπιχειρηματική δράση καί τήν πραγματοποίηση τῆς ἐπιθυμίας τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν νά ὑψώσουν, σέ ὅλα ἄν εἶναι δυνατόν τά πλοῖα τους, Ἑλληνική Σημαία γιατί καί τήν θέληση ἔχουν καί τόν πατριωτισμό ἀναμφισβήτητα διαθέτουν γιά νά τό πράξουν.

Μαζί μέ τίς θερμότερες εὐχές γιά καλύτερες ἡμέρες γιά ὅλους, θεωρῶ ἀπαραίτητο νά διευκρινίσω ὅτι ὅσα περιέχονται στό ἄρθρο αὐτό ἐκφράζουν προσωπικές ἀπόψεις.

Η ΕΠΙΒΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥ

Λέγεται ὅτι «τό κυβερνᾶν ἐστί προνοεῖν». Τούτου δοθέντος κρίνοντας ἀπό τά μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα φαίνεται ὅτι πρόθεσις τῆς κυβερνήσεως εἶναι ἡ συρρίκνωσις τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰδ' ἄλλως θά εἶχε λάβει ἄλλα μέτρα.

Ἂς σημειωθῆ ὅτι εἰς τό διαρρεῦσαν δωδεκάμηνο τό συνολικό deadweight τῶν ὑπό 'Ελληνική σημαίαν πλοίων χύδην φορτίων ἔμεινε στάσιμο ἐνῶ τό παγκόσμιο ηὐξήθη κατά 7,1% ὁ δέ ρυθμός μειώσεως τοῦ ἑλληνικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων ἦτο περίπου ὁ διπλάσιος τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας ἢ τοῦ διεθνοῦς συνόλου. Εἰς τήν αὐτήν περίοδο ὁ στόλος τῶν ὑπό Κυπριακήν σημαίαν Δεξαμενοπλοίων ηὐξήθη σημαντικά.

'Η συρρίκνωσις τῆς 'Ελληνικῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας ἀτυχῶς δέν φαίνεται νά ἀνησυχῆ ἐπαρκῶς τό κράτος πιθανῶς ἐπειδή οἱ γραφειοκράτες καί οἱ κομματικοί παράγοντες ἀρνοῦνται νά παραδεχθοῦν σφάλματα ἐκτιμήσεώς των. Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς πλοιοκτησίας ἀπό καιρό ἐξέθετα τά προβλήματα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καί προέτειναν λύσεις τοῦ κράτους κωφεύοντος. Ὡς ἐκ τούτου ἡ περαιτέρω συρρίκνωσις τῆς 'Ελληνικῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας πρέπει νά θεωρεῖται δεδομένη μέχρις ὅτου οἱ ἀριθμοί γίνουν τόσον ἀπελπιστικοί πού θά ἀνησυχήσουν τελικῶς οἱ ὑπεύθυνοι, θά βγάλουν τίς δογματικές τους παρωπίδες καί θά εὕρουν τό σθένος νά υἱοθετήσουν τίς ὑποδείξεις αὐτές.

Τό κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου συγκριτικῶς συνεχίζει νά αὐξάνη καί ὁ ἀριθμός τῶν ἑλληνικῶν πλοίων μικραίνει μέ συνέπεια οἱ ἐν ἐνεργεία Ἕλληνες ναυτικοί νά λιγοστεύουν, οἱ πόροι τοῦ ΝΑΤ νά μικραίνουν καί μέ αὐξανόμενα τά ἔξοδα τό ΝΑΤ νά εὑρίσκεται εἰς τά πρόθυρα τῆς χρεωκοπίας, τά συναλλαγματικά ἔσοδα τοῦ κράτους ἀπό τήν Ναυτιλία μικραίνουν καί τό 'Ελληνικό συναλλαγματικό ἰσοζύγιο νά χειροτερεύη κ.λπ.

Τά ἀνωτέρω εἶναι φυσιολογικά ἐπακόλουθα τῆς λανθασμένης σταθμίσεως τῶν προβλημάτων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἀπό τούς ὑπευθύνους.

Ἕνας πατριώτης μου ἀπό τήν 'Ιθάκη βλέποντας τά παροπλιαμένα πλοῖα ἔλεγε ὅτι: «οἱ πλοιοκτῆτες τά δένουν γιά νά μήν ἔχουν δουλειά οἱ ναυτεργάτες...». Φαίνεται ὅτι αὐτός



ὁ συλλογισμός ἐξυπηρετοῦσε τά κομματικά του κριτήρια ἢ τά ἀπωθημένα του. Παρεμφερεῖς σοφιστεῖες «ἐπεξηγηματικές» τῆς κρίσεως στήν 'Ελληνική Ναυτιλία προωθοῦνται ἀπό κέντρα ἐπιρροῆς δῆθεν ὑπεραμυνόμενα τά δικαιώματα τῶν ἐργαζομένων μέ ἀποτέλεσμα ὁ 'Ελληνικός στόλος νά συνεχίζη νά συρρικνοῦνται συνεπῶς καί οἱ θέσεις ἐργασίας ἐπ' αὐτοῦ. Μέ τήν ἀδυναμία τους νά κατανοήσουν τά πραγματικά αἴτια ναυτεργάτες καί πολιτεία ἔχουν θέσει τό 'Ελληνικό πλοῖο ἐκτός συναγωνισμοῦ.

'Ο 'Ελληνικός στόλος θά συνεχίση νά μειώνεται μέχρις ὅτους γίνη συνείδησις ὅτι ὁ σκοπός τῆς ναυτιλίας εἶναι νά προσφέρη τό χαμηλότερον δυνατόν κόμιστρον εἰς τό κοινωνικόν σύνολον. Μόνον ὅταν τό ἐπιτυγχάνει ἀνδρώνεται.

Τό ἐπίμαχο θέμα εἶναι ἡ παραγωγικότης, ἤτοι: τό μεταφορικόν ἔργον πού παράγεται ἀπό τήν 'Ελληνική Ναυτιλία ἀνά μονάδα κόστους, καί αὕτη ἅπτεται σαφῶς τῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς Ναυτιλίας ἀπό τό κράτος καί τῆς γενικότερης οἰκονομικῆς πολιτικῆς τῆς κυβερνήσεως.

Οἱ κυριώτεροι τομεῖς πού ἐπηρεάζουν τήν παραγωγικότητα τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου εἶναι ἡ ἐπάνδρωσις, ἡ ναυτεργατική συνείδησις καί ὁ κεφαλαιουχικός ἐξοπλισμός.

— 'Επάνδρωσις: Κατ' ἀρχάς θά ἔπρεπε νά εἶναι κοινός τόπος ἡ ἀναπροσαρμογή τῆς ἐπανδρώσεως καί ἡ ἀνακατονομή τῶν ἐργασιῶν γιά νά συμπίπτει μέ τά διεθνῆ νόρμ καί τίς βελτιώσεις στόν μηχανικό ἐξοπλισμό τῶν πλοίων. Διεθνής τάσις εἶναι ἡ μείωσις τῆς ἐπανδρώσεως καί ἡ ὑποκατάστασις ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ μέ βελτιωμένα μηχανήματα ἢ αὐτοματισμούς. Θά ἦτο ἀνόητον νά πράττωμεν ἄλλως.

Στατικές εἶναι μόνον οἱ παραγωγικές δομές τοῦ σοσιαλισμοῦ καί εἶναι ἐμφανεῖς οἱ καταστρεπτικές συνέπειες αὐτῆς τῆς νοοτροπίας.

Κάθε πλοῖο πού διαγράφεται ἀπό τά 'Ελληνικά νηολόγια ἀντιπρο-

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR · 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRES

σωπεύει κατά μέσον ὅρον 22 θέσεις ἐργασίας λιγώτερες. Ἕνα μεγάλο μέρος αὐτῶν τῶν θέσεων μπορεῖ νά εἶχε διατηρηθῆ ἐάν τό κράτος κάι οἱ ναυτεργάτες εἶχαν τήν διορατικότητα νά βοηθήσουν οὐσιαστικῶς τήν πλοιοκτησία εἰς τήν προσπάθεια αὐξήσεως τῆς παραγωγικότητος καί ὡς ἐκ τούτου τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τό ὅραμα ἀκόμα καλυτέρων ἡμερῶν δέν ἀποκτᾶται μέ τήν νομοθέτησι χαμηλώτερης παραγωγικότητος ἀλλά μόνον μέ καλύτερη ἀπόδοσι.

— Ναυτεργατική Συνείδησις: Εἶναι κυρίως θέμα παιδείας. Ὁ σωστός συνδικαλισμός δέν εἶναι ἐχθρός τῆς ἐργοδοσίας. Διαπραγματεύεται τούς καλύτερους δυνατούς ὅρους ἐργασίας ἀλλά κάνει συνείδηση στά μέλη του ἰδίως δέ τούς νεωτέρους, ὅτι μετά τό πέρας τῶν διαπραγματεύσεων τό συμφέρον τους ταυτίζεται μέ τό συμφέρον τοῦ πλοίου καί ὑποχρέωσίς τους εἶναι νά βελτιώσουν μέ κάθε τρόπο τήν ἀπόδοσί του, προτείνοντας τρόπους περιστολῶν σπατάλης, ἀποφεύγοντας βανδαλισμούς κλπ.

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία ἀνταγωνίζεται τίς ναυτιλίες ἄλλων λαῶν καί δέν θά ἐπιβιώση ἐάν δέν ξαναγίνη βίωμα ὅτι πλοιοκτησία κάι ναυτεργάτες εἶναι μιά οἰκογένεια, μόνο μαζί πᾶνε μπροστά.

— Κεφαλαιουχικός ἐξοπλισμός: Ἡ πρόσφατη σκλήρυνσις τῆς στάσεως τῶν ξένων τραπεζῶν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας εἰν συνδυασμῶ μέ τήν παρατεινομένη ναυτιλιακή κρίσι καθιστᾶ προβληματική τήν λειτουργία ὁρισμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεως καί ἀκόμη δυσκολώτερη τήν ἀντικατάστασι τῶν μή ἀνταγωνιστικῶν πλοίων.

Ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης εἶναι ἐπιφορτισμένος νά συναγωνίζεται τούς ὁμολόγους του Ἄγγλους, Νορβηγούς, Γερμανούς, Ὁλλανδούς, Ἰάπωνας, Κινέζους (HONG KONG) καί ἄλλους μέ τό ἐπιπρόσθετο μειονέκτημα τῆς μή μετατρεψιμότητος τῆς λοιπῆς περιουσίας του πού μπορεῖ νά γίνη καθοριστικό διά τήν ἐπιβίωσιν καί τήν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τήν παροῦσα κρίσι.

Ἡ Κυβέρνησις θά ἔπρεπε νά ἀναθεωρήση τούς νομισματικούς περιορισμούς οὕτως ὥστε οἱ Ἑλληνικές τράπεζες μέ ἐνέχυρο Ἑλληνικά περιουσιακά στοιχεῖα νά ἔδιναν τῆς ὑπαρχούσης Ναυτιλίας ἀπό τραπεζικές περιπέτειες καί τήν βοήθεια ἀντικαταστάσεως μή ἀνταγωνιστικῶν πλοίων διά ἄλλων μεταχειρισμενων ἤ νεοτεύκτων πιό συναγωνισίμων.

Μόνο μέ τήν αὔξησι τῆς παραγωγικότητος πού σέ γενικές γραμμές ἐξαρτᾶται ἀπό τό ἀνωτέρω τρίπτυχο εἶναι δυνατόν νά ἐπιβιώση ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία.

Οἱ ἀλήθειες εἶναι ἁπλές καί οἱ λύσεις χιλιοειπωμένες φθάνει νά θελήσωμε νά βγάλωμε τίς παρωπίδες. Ὅσο καθυστεροῦν οἱ ἁρμόδιοι νά καταλάβουν τό πρόβλημα τόσο θά συνεχίζη νά συρρικνοῦται ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ἀκολουθώντας τούς νόμους τῆς φύσεως.

Ἐάν θέλωμεν ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία νά παραμείνη μιά κάποια Διεθνής δύναμη πρέπει νά συνειδητοποιηθοῦν τά προβλήματά τά της καί νά ληφθοῦν ἀμέσως τά μέτρα πού θά τήν βοηθήσουν νά ἀνακτήση τήν ἀνταγωνιστικότητά της.

«Οἱ καιροί οὐ μενετοί τῆς ἡμετέρας ραθυμίας»

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

SERVING GREEK SHIPPING OVER ONE CENTURY

WORLD WIDE REPRESENTATIVES IN GREECE
FOR DRYDOCKS AND SHIPREPAIRERS

FAR EAST
— Keppel Shipyard Ltd. — **SINGAPORE**
— Western Eagle (Private) Ltd. — **SINGAPORE**
— Keppel Philippines Shipyard Ltd. — **MANILA**
— Jardines Shipping Agencies — **HONG KONG**
JAPAN, SINGAPORE, MALAYSIA, TAIWAN, THAILAND, PHILIPPINES, HONOLULU

MEDITERRANEAN
— Fincantieri Cantieri Navali Italiani SpA. **PALERMO — ITALY**

— Bacino di Carenaggio SpA, **TRAPANI · ITALY**

SOUTH AFRIKA
— Elgin Brown + Hamer (Pty) Ltd. — **DURBAN**
— Elgin Morgan Marine — **RICHARDS BAY**
— Hohn T. Rennie + Sons

NORTHERN EUROPE
— Verolme Botlek b.v. — **ROTTERDAM**
— ClydeDock Engineering — **SCOTLAND**
— Turbo · Technik G.m.b.H. — **W. GERMANY**

CANADA
— Halifax Shipyard Ltd. — **HALIFAX**

U.S.A.
— Norfolk Shipbuilding & Drydock Corp.—**VIRGINIA**

— Continental Maritime of San Francisco Inc. **CALIFORNIA**

SOUTH AMERICA
— Renave · Rio de Janeiro — **BRAZIL**

SAUDI ARABIA
— Jeddah Ship Repair Yard (Sakotech)—**JEDDAH**

U.A.E
— Albwardy Marine Engineering — **DUBAI**

SALE & PURCHASE, SHIPS VALUERS, DEMOLITON BROKERS
SOLE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SECOND HAND SPARE · PARTS IN KAOHSIUNG — TAIWAN.

DIRECTOR: **T.J. GIAVRIDIS**

67, Akti Miaouli Str.
185 37 Piraeus · Greece

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

Κλίμα ἐμπιστοσύνης

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ

'Ανταποκρινόμενος στήν πρόσκληση - πρόκληση αὐτή τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γιά ἕνα ἄρθρο μέ τίς ἀπόψεις μου πάνω στή συρρίκνωση τοῦ ὑπό ἑλληνική σημαία στόλου καί στό «τί δέον γενέσθαι», φοβᾶμαι ὅτι θά ὑπῆρχε κίνδυνος νά ἐπαναλάβω, ἁπλά, ὅσα ὅλοι ὅσοι ἀσχολούμαστε μέ τά θαλάσσια ἔργα, παλαιότεροι καί νεώτεροι, ἔχουμε διαπιστώσει καί ἐπισημάνει. Γι' αὐτό θά προσπαθήσω νά «συνεισφέρω» στή σοβαρή αὐτή ἔρευνα τῶν Ν.Χ., ἐπιχειρώντας νά δῶ τό πρόβλημα «'Ελληνική Ναυτιλία» καί ἀπό τήν ἄλλη ἐκείνη σκοπιά, πού μοῦ ἐπιτρέπει καί ἡ ἰδιότητα τοῦ πολιτικοῦ. Μέ ἄλλα λόγια τήν πολιτική.

'Η πολιτική πλευρά τοῦ προβλήματος αὐτόματα δίδεται ἀπό τίς ἐπισημάνσεις καί ἀναφορές τῆς ἴδιας τῆς πολιτικῆς ἡγεσίας τῆς χώρας, ἡ ὁποία στίς ἐπισημότερες ἐκφράσεις της, πρόσφατα, εἴτε μέσα στό Κοινοβούλιο εἴτε στό ὑπουργικό συμβούλιο, συνέδεσε μερικές ἀπό τίς αἰτίες τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς πενίας καί μέ τά γενικότερα προβλήματα τοῦ ναυτιλιακοῦ κλάδου. Ἄν ὅμως αὐτοῦ τοῦ εἴδους ἡ πολιτική διάσταση τοῦ προβλήματος εἶναι τυπική, ἡ οὐσιαστική θά πρέπει νά ἀναζητηθεῖ — καί αὐτό τό ἀναφέρω πέραν ὁποιασδήποτε ἀντιπολιτευτικῆς διαθέσεως — μέσα στήν εὐρύτερη οἰκονομική — καί γιατί ὄχι καί κοινωνική — πολιτική τῆς κυβερνήσεως καί στίς ἐπιπτώσεις της καί στή ναυτιλία. Κι αὐτό γιατί καί ἡ ναυτιλία παρά τόν διεθνῆ χαρακτῆρα της, ἀναγνωρίζεται πλέον ὡς ἀναπόσπαστα συνδεδεμένη μέ τήν εὐρύτερη οἰκονομική καί κοινωνική ζωή τῆς χώρας.

'Ακόμη καί οἱ ἴδιοι οἱ κυβερνητικοί παράγοντες ἔφθασαν νά ὁμιλοῦν γιά τήν ἀποκατάσταση κλίματος ἐμπιστοσύνης, προκειμένου νά ἐπαναδραστηριοποιηθεῖ ἡ ἐπενδυτική πολιτική τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, πολιτική πού ἀναγόμενη στό ναυτιλιακό χῶρο, ἄμεσα τουλάχιστον σημαίνει, ἐγγραφή πλοίων στό ἑλληνικό νηολόγιο.



'Η συνειδητοποίηση, ἀπό τήν κυβέρνηση, τῆς ἀναγκαιότητος αὐτῆς ἀντανακλᾶται σέ μιά συγκεκριμένη πρωτοβουλία, τήν ὁποία, σύμφωνα μέ ἀσφαλεῖς πληροφορίες, ἀνέλαβε, σχετικά πρόσφατα ὁ ὑπουργός 'Εθνικῆς Οἰκονομίας.

Καί ἡ πρωτοβουλία αὐτή δέν εἶναι ἄλλη παρά ὁρισμένες διαβουλεύσεις πού εἶχε μέ τούς "Ελληνες βιομηχάνους, ὑποσχόμενος σέ αὐτούς καί νομοθετική κατοχύρωση τῆς μή τροποποιήσεως ἤ μεταβολῆς καθ' οἱονδήποτε τρόπο τοῦ καθεστῶτος τῶν ἐπενδύσεων, τίς ὁποῖες αὐτοί θά ἤθελαν νά πραγματοποιήσουν. Γίνεται ἀντιληπτό ὅτι ἡ ὑπόσχεση αὐτή δέν ἀποτελεῖ οὐσιαστικά παρά ἀναγνώριση τῆς δυσπιστίας τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας πρός τήν μέχρι σήμερα κυβερνητική πολιτική. Καί, ἐπιπλέον, τονίζει τήν ἀνάγκη ἀποκαταστάσεως ἑνός κλίματος ἐμπιστοσύνης.

Πολλοί ἀσφαλῶς δέν εἶναι σέ θέση νά ἀντιληφθοῦν τήν πρακτική αὐτή σημασία τῆς ὁπωσδήποτε ἀφηρημένης ἔννοιας τοῦ «κλίματος». Πολύ δέ περισσότερο, ὅταν ἀναφερόμαστε στήν ἑλληνική ναυτιλία, ὁπότε τό κλῖμα αὐτό τό συνδέουν, κακῶς, μέ τήν ἱκανοποίηση αἰτημάτων τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά συγκεκριμένα προνομιακά μέτρα. 'Ο ἀντίλογος, στό σημεῖο αὐτό δίδεται ἀπό τήν ἴδια τήν πραγματικότητα. "Οταν ἀκριβῶς ἡ «λήψη μέτρων» ἦταν ἐκείνη πού ὁδήγησε ἐκτός ἐθνικοῦ νηολογίου τήν ἑλληνική ναυτιλία. "Οταν μάλιστα, πάγιο ἦταν τό αἴτημα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ νά μείνει τό καθεστώς πού ἐπί χρόνια διεῖπε τήν ἑλληνική ναυτιλία, ἀμετάβλητο.

Μέ μιά βασική ἐξαίρεση. Τήν πρωτοβουλία γιά τούς ἐκσυγχρονισμούς τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας νά μήν τήν ἔχει ὁ γραφειοκρατικός Μινώταυρος, ἀλλά ὁ ἴδιος ὁ ἐφοπλισμός, ὁ ὁποῖος σέ συνεργασία μέ τόν "Ελληνα ναυτικό καί μέ βάση τήν κοινή γλώσσα τήν ὁποία πάντοτε μιλοῦσαν — πρίν ἡ γλώσσα αὐτή ὑπονομευθεῖ ἀπό τήν πολιτικοποίηση τοῦ συνδικαλισμοῦ — κατόρθωσε νά φέρει στήν πρώτη θέση παγκοσμίως τόν ἑλληνόκτητο στόλο.

Καί τό κυριώτερο. 'Η ἑλληνική ναυτιλία νά θεωρεῖται ἡ ὑγιέστερη καί φθηνότερη πηγή συναλλαγματικῆς προσόδου. Τήν καταστροφική ἀνάμιξη τοῦ κράτους τήν προσδιορίζει καλύτερα ἀπό ὁποιοδήποτε ἄλλο παράδειγμα αὐτό τοῦ ΝΑΤ, γιά τό ὁποῖο τώρα τό κράτος ἀναγκάζεται νά χρησιμοποιεῖ χρήματα τῶν 'Ελλήνων φορολογουμένων, ὅταν στό παρελθόν τόσο ἡ ὁμαλή λειτουργία τοῦ 'Ιδρύματος ὅσο καί ἡ σταθερή ἀσφαλιστική κάλυψη τῶν ναυτικῶν ἦσαν ἐξασφαλισμένες μέ τά λεφτά καί μόνο τῶν ἐφοπλιστῶν καί τῶν ναυτικῶν καί τή διαχείριση τήν ὁποία ἀσκοῦσαν.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Ἤδη τώρα, μετά ἀπό ταλαιπωρίες τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐπί δύο σχεδόν χρόνια, ἤρθη τό νομικό καθεστώς πού δημιούργησε τήν σωρεία τῶν προβλημάτων, ἀλλά καί αὐτό ἔγινε κατά τρόπο ἀδέξιο.

Μέ ἀποτέλεσμα, μαζί μέ τίς δυσμενεῖς διατάξεις νά καταργηθοῦν καί ὁρισμένες εὐεργετικές, ὅπως λ.χ. τῆς μειώσεως τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων.

Αὐτό καί μόνο τό γεγονός ἀποδεικνύει ὅτι καί οἱ λεγόμενες εὐεργετικές διατάξεις γιά τή ναυτιλία, δέν ἀποτελοῦσαν μιά συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική, ἀλλά θεσπίσθηκαν ὡς ἀντιστάθμισμα ἄλλων, περιοριστικῶν τῆς ὁμαλῆς λειτουργίας τοῦ πλοίου. Ἡ «ἰσορροπία» ὅμως αὐτή, τό μόνο πού δέν ἀποτελεῖ εἶναι ναυτιλιακή πολιτική, πού θά δημιουργοῦσε εὔκρατο κλῖμα εἴτε γιά τή στενότερη σύνδεση τῆς ναυτιλίας μέ τήν ἐθνική οἰκονομία, εἴτε γιά τόν ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων στό ἐθνικό νηολόγιο.

Πιστεύω ὅτι μέ τά ὅσα ἀνέφερα πιό πάνω, στοιχειοθετεῖται ἐπαρκῶς ἡ πολιτική πλευρά τοῦ προβλήματος «Ἑλληνική Ναυτιλία». Ἤ μέ ἄλλα λόγια, προσδιορίζεται ἐπακριβῶς, τί χρειάζεται, σέ πρώτη φάση, γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ ἑλληνικοῦ νηολογίου. Κλῖμα ἐμπιστοσύνης καί ἀποχή τοῦ κράτους ἀπό «πρωτοβουλίες», πίσω ἀπό τίς ὁποῖες μπορεῖ μέν νά βρίσκεται ἡ καλή πρόθεση γιά τήν ὑποστήριξη ἑνός κλάδου, ἡ σημασία τοῦ ὁποίου ἀναγνωρίζεται. Πλήν ὅμως ἡ ἔλλειψη διαλόγου — ἐγγενής ὅπως ἀποδεικνύεται, κυβερνητική ἀδυναμία, σέ πολλά ἐπίπεδα — μεταβάλλει τίς «πρωτοβουλίες» αὐτές σέ ἀποτυχημένη πολιτική, μέ κλιμακούμενα ἀρνητικά ἀποτελέσματα.

Ἄν σέ πρώτη φάση ἀποκατασταθεῖ τό κλῖμα αὐτό, τότε ὑπάρχουν τά περιθώρια, γιά νά μιλήσουμε καί γιά συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική, ἡ ἐφαρμογή τῆς ὁποίας, ἀπό ὁποιαδήποτε κυβέρνηση θά πρέπει νά λαμβάνει σοβαρά ὑπόψη τό ἑξῆς: Ὅτι ἡ ἔλλειψή της, στό παρελθόν, φαίνεται νά μήν ἔβλαψε ὅσο θά νόμιζε κανείς τήν ἀνάπτυξη τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Αὐτό δέν σημαίνει ὅτι παρέλκει ἡ ναυτιλιακή πολιτική ἀπό ἕνα κράτος, παραδοσιακά ναυτικό μάλιστα. Ἀλλά, ἁπλά ὅτι, ὁσάκις ἐπιχειρήθηκε νά σχεδιασθεῖ, δέν διεκδίκησε εὔσημα ἐπιτυχίας.

Σήμερα οἱ μεταβληθεῖσες διεθνεῖς οἰκονομικές συνθῆκες καί οἱ ἐπί ἄλλων βάσεων διακρατικές σχέσεις, ἀσφαλῶς καί ὑπαγορεύουν τήν ἀνάγκη ἑνός πλαισίου ἐθνικοῦ, λειτουργίας τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἑνός κράτους. Μέ βασική φιλοσοφία ὅμως, τήν ἐλεύθερη δράση τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καί τήν ἱκανοποίηση τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τοῦ κλάδου, ὅπως προσδιορίζονται ἀπό τόν τραχύ διεθνῆ ἀνταγωνισμό. Πρόσφατα, τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος, ἐμφανίσθηκε μέ ἕνα συγκεκριμένο πλαίσιο προτάσεων, ἡ ἐπεξεργασία τοῦ ὁποίου θά μποροῦσε νά ἀποτελέσει τήν πρώτη ἐμπεριστατωμένη Ἐθνική Ναυτιλιακή Πολιτική. Στή διακριτική εὐχέρια τῆς Πολιτείας βρίσκεται ἡ ἐκμετάλλευση τῶν προτάσεων αὐτῶν γιά νά μετουσιώσει τήν πεῖρα τῶν ἀνθρώπων τῆς Ναυτιλίας σέ ἀποδοτική πολιτική. Καί κάτι περισσότερο. Νά πείσει γιά τίς εἰλικρινεῖς της προθέσεις, οἱ ὁποῖες τελευταίως, καλῶς ἤ κακῶς, ἔχουν ἀμφισβητηθεῖ...

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ

Don't have your Seamen hanging around — use our complete Maritime Service.



Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

— ASIA

— NORTH AMERICA (both East and West Coast)

— SOUTH AMERICA

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vissarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Maritime Service.

SAS





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

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

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

LONDON OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

HAMBURG OFFICE

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

*** 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 30.6.1985**

Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation from us?? You've got nothing to loose but... much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΚΑΙ ΑΝΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΤΟ ΑΓΑΘΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ἑλλάδα καί Ναυτιλία εἶναι σχεδόν ταυτόσημες ἔννοιες. Ὁ λαός τῆς Ἑλλάδος δέν μπορεῖ νά ἀποκοπεῖ ἀπό τό ὑγρό στοιχεῖο πού τόν περιβάλλει. Οἱ ξένοι πού γνωρίζουν τήν Ναυτική μας Ἱστορία, ταυτίζουν τόν Ἕλληνα μέ τήν Ναυτιλία, ἡ δέ Σουηδική Ἀκαδημία μᾶς ἀπεκάλεσε ἐπίσημα Κόσμο τοῦ Πόντου καί Ἑστία τῶν Ναυτικῶν.

ΚΥΡΙΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ἀπό ποιούς ὅμως ἀποτελεῖται ἡ ναυτιλία καί σέ ποιούς ὀφείλεται ἡ μεγάλη ἀνάπτυξή της στήν μεταπολεμική περίοδο;

Χωρίς νά παραγνωρίζομε καθόλου τίς ἀπαράμιλλες ἱκανότητες καί τήν συμβολή τοῦ Ἕλληνα Ναυτικοῦ, δέν μποροῦμε νά ἀρνηθοῦμε ὅτι τό θεμέλιο τῆς ναυτιλιακῆς μας ἰσχύος ἀποτελεῖ ὁ Ἕλληνας Ἐφοπλιστής. Χωρίς τήν τόλμη, τήν πρωτοβουλία καί τήν διακινδύνευση, χωρίς τήν γνώση, τήν πείρα καί τήν σύνεση, πλοῖα δέν γίνονται καί ναυτιλίες δέν ζοῦν, ἔλεγε ὁ ἀείμνηστος Δ. Κωττάκης. Ἡ διαχειριστική ἱκανότητα τοῦ Ἕλληνα Ἐφοπλιστή ἔχει διεθνῶς ἀναγνωρισθεῖ, γι' αὐτό καί οἱ ξένοι χρηματοδότες τοῦ ἐμπιστεύθηκαν τεράστια ποσά γιά τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Ὁ πολιτικός μας κόσμος, ἐκτός σπανίων ἐξαιρέσεων, διστάζει κατ' ἀρχήν νά ἀναφέρει τήν λέξη «ἐφοπλιστής», ἔχει δέ καταντήσει στόν τόπο μας ἡ λέξη αὐτή νά εἶναι ταυτόσημη μέ τόν «ἀδικοῦντα»! Ὡστόσο ἐμπνευσμένοι πολιτικοί δέν ἐφοβήθηκαν τό πολιτικό κόστος καί εὐθέως ἐξεστόμισαν τήν ἀλήθεια. Στό Ναυτιλιακό Συνέδριο τοῦ Σεπτεμβρίου 1964 ὁ τότε Πρωθυπουργός Γεώργιος Παπανδρέου, ἀπευθυνόμενος στούς ἐφοπλιστές εἶπε:

«Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταί ἀποτελοῦν δόξαν διά τήν Ἑλλάδα. Εἶναι ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως νά βοηθήση εἰς τό ἀκέραιον τήν εὐόδωση τῶν μεγάλων σκοπῶν σας». Ἀλλά καί ὡρισμένοι παλαιότεροι πολιτικοί μας δέν ἐδίστασαν νά κάνουν τό ἴδιο.



ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΓΝΩΜΗΣ

Στό ἐσωτερικό, εἴτε ἀπό ἄγνοια εἴτε ἀπό προκατάληψη εἴτε ἀπό ἔλλειψη σωστῆς ἐνημέρωσης, οἱ περισσότεροι ἀπό τόν πολιτικό κόσμο, ἀλλά καί ἡ κοινή γνώμη, ἔχουν σχηματίσει συγκεχυμένες ἰδέες γιά τήν λειτουργία τῆς ναυτιλίας, τήν χρησιμότητά της καί τούς πρωταγωνιστές της. Τόν τελευταῖο καιρό ἔχει καλλιεργηθεῖ ἀπό πολλούς ἕνα πνεῦμα διαχωρισμοῦ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντα ἀπό τήν ναυτιλία. Αὐτός ὅμως ὁ διαχωρισμός εἶναι ὄχι μόνο ἀνεδαφικός ἀλλά καί ἐπιβλαβής. Ἡ ναυτιλία μέ τούς πρωτεργάτες της εἶναι ἑνιαία καί ἀδιαίρετη. Τό θέμα εἶναι κεφαλαιώδους σημασίας. Θά πρέπει λοιπόν νά μεθοδευθεῖ προσεκτικά ὁ τρόπος ἐνημέρωσης τοῦ πολιτικοῦ κόσμου καί τῆς κοινῆς γνώμης. Γιά τόν λόγο αὐτό εἶναι σκόπιμο νά συγκληθεῖ ἕνα Ναυτιλιακό Συνέδριο στό ὁποῖο νά ζητηθεῖ ἡ ὑπερκομματική τοποθέτηση ὅλων τῶν παραγόντων ἀπέναντι στήν ναυτιλία, ὥστε νά μπορέσει ἐπιτέλους νά ὑπάρξει συλλογική κάι ἑνιαία ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων της στό ἐσωτερικο. Στό Συνέδριο αὐτό θά πρέπει νά τονισθοῦν ὡρισμένες ἀλήθειες, πού εἶναι οἱ ἑξῆς:

1) Παρά τήν τραγική κατάσταση στήν ὁποία ἔχει περιέλθει ἡ ναυτιλία μας, τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού προβλέπεται νά εἰσρεύσει στήν χώρα μας τό 1985 θά πλησιάσει τό ἕνα δισεκατομμύριο δολλάρια. Δηλαδή ποσό πού δέν ἀπέχει καί τόσο πολύ ἀπό τό δάνειο διασώσεως πού παίρνει ἡ Ἑλλάδα ἀπό τήν ΕΟΚ σέ δύο δόσεις καί μέ πολλές προϋποθέσεις.
2) Μέσα στίς δυσκολίες τῆς οἰκονομίας μας ὁ ἐφοπλισμός εἶναι ὁ κυριώτερος κλάδος ὁ ὁποῖος κάνει ἐπενδύσεις χωρίς ἀνταλλάγματα, ἐγγράφοντας στό ἑλληνικό νηολόγιο σημαντικό ἀριθμό πλοίων, πολλά ἀπό τά ὁποῖα εἶναι νεότευκτα καί σύγχρονης τεχνολογίας. Χωρίς αὐτά, θά ἦταν ἀπογοητευτική ἡ εἰκόνα, δεδομένου ὅτι κατά τήν τελευταία τετραετία τό Ἐθνικό μας Νηολόγιο ἔχει μειωθεῖ κατά 1.500 περίπου πλοῖα.
3) Ἡ ναυτιλία δέν ζητᾶ ἀνταλλάγματα ἀπό τό κράτος ἀλλά τήν διατήρηση τῆς πάγιας ὑπερκομματικῆς πολιτικῆς πού θεμελιώθηκε στή 10ετία τοῦ 1950 μέ σειρά νομοθετημάτων πού ἀποκατέστησαν τό κλίμα ἐμπιστοσύνης καί σταθερότητας. Τά νομοθετήματα αὐτά, τά ὁποῖα ἐ-

JAC
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.
93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

χουν γίνει θεσμικά γιά τήν ναυτιλία, δέν πρέπει νά τροποποιοῦνται μέ διάφορα προσχήματα γιατί τό κλίμα τῆς ἐμπιστοσύνης διαταράσσεται. Τό ξένο κεφάλαιο στό ὁποῖο στηρίζεται ἡ ναυτιλία ἀπαιτεῖ σταθερή νομοθεσία, οἱ δέ ἀλλαγές εἶναι φυσικό νά δημιουργοῦν ἀνησυχία καί δυσπιστία ὅσον ἀφορᾶ τούς θεσμούς πού διέπουν τό ἐθνικό μας νηολόγιο.

4) Τά ἑλληνικά πλοῖα εἶναι καί πρέπει νά θεωροῦνται προέκταση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐδάφους. Ἄν λοιπόν μιλᾶμε γιά κατοχύρωση τῶν ἀπαραγράπτων δικαιωμάτων μας στό Αἰγαῖο πέλαγος, αὐτά δέν μποροῦν νά προστατευθοῦν χωρίς τόν ἑλληνικό ἐμπορικό στόλο.

Ἄν γίνουν συνείδηση αὐτές οἱ ἀλήθειες, ἡ Κυβέρνηση εἶναι, πιστεύομε, ἐκείνη πού ἔχει χρέος νά ἐνημερώσει καί διαφωτίσει τόν πολιτικό κόσμο καί τήν κοινή γνώμη. Θά γίνει ἔτσι ἕνα ἀποφασιστικό βῆμα γιά τήν ἀποκατάσταση κλίματος ἐμπιστοσύνης πού εἶναι βασική προϋπόθεση γιά νά διαφυλάξομε τό ἀνεκτίμητο ἀγαθό πού λέγεται ναυτιλία.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ

Εἶναι ἀνάγκη νά καταβληθοῦν προσπάθειες γιά νά ἀμβλυνθοῦν τό ταχύτερον οἱ σοβαρές δυσχέρειες πού ἔχουν ἀνακύψει στό ἐσωτερικό γιά τό ἑλληνικό πλοῖο. Ἡ Ε.Ε.Ε. ἔχει ἤδη ὑποβάλει πρός τήν Κυβέρνηση λεπτομερές ὑπόμνημα ἐκθέτοντας τίς θέσεις της.

Στήν κορυφή τῶν προβλημάτων πού ἀπασχολοῦν τήν ναυτιλία, πρέπει νά τεθεῖ τό θέμα NAT, γιατί δέν κινδυνεύει μόνο μέ κατάρρευση τό Ταμεῖο αὐτό ἀλλά μαζί μέ αὐτό καί ὁλόκληρο τό ναυτιλιακό μας οἰκοδόμημα.

Τό NAT πού παρέχει ἀσφάλεια καί προστασία στόν ναυτικό καί τήν οἰκογένειά του, εἶναι ἀναμφισβήτητα ἕνα σπουδαῖο κίνητρο γιά τήν διατήρηση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας μας, τό ὁποῖο εἶναι ἀπαραίτητο καί γιά τήν διατήρηση τῆς ἑλληνικῆς ταυτότητας ἀλλά καί τήν ἐνίσχυση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Πέρα ἀπό αὐτό, τό NAT ἰσχυροποιεῖ τόν δεσμό τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ μέ τό πλοῖο καί τήν πατρίδα του καί δημιουργεῖ ἐξισορροπητικές τάσεις καί ἁρμονία στίς σχέσεις μέ τόν ἐργοδότη του. Μέ αὐτό τό πνεῦμα ξεκίνησε ἡ πρόθυμη ὑποστήριξη τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρός τό NAT, ὅταν τό 1907 καθιερώθηκε ἡ ἐργοδοτική — ἐφοπλιστική εἰσφορά, μέτρο σωστό καί πρωτοποριακό στόν διεθνῆ χῶρο τῆς ναυτιλίας.

Τό κράτος «ἀτασθάλως» πολιτευόμενο ἐπεσώρευσε δυσβάστακτα βάρη στό NAT μέ ἀποτέλεσμα νά τό φέρει σέ οἰκονομικό ἀδιέξοδο, παρά τίς προειδοποιήσει τῶν πλοιοκτητῶν καί ναυτικῶν πού εἶναι ἀποκλειστικοί «αἱμοδότες» τοῦ Ταμείου αὐτοῦ. Τό κράτος ἔχει ὑποχρέωση νά ἀναλάβει αὐτό τά χρέη πού ἀδικαιολόγητα ἐδημιούργησε, ὥστε νά μπορέσει τό Ταμεῖο νά σταθεῖ στά πόδια του. Πέρα ἀπό αὐτό, ἡ Κυβέρνηση θά πρέπει νά ἐγκαταλείψει τήν ἰδέα ἐφαρμογῆς συστημάτων ἄλλων ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν, πολυδαπάνων, τύπου ΙΚΑ, καί νά ἀφήσει τήν διοίκηση ὅπως ὑπῆρχε κατά τήν μακρά περίοδο τῆς εὐημερίας τοῦ NAT.

«Τό φυλάξαι χαλεπώτερον τοῦ κτήσασθαι».

Ἕνα ἄλλο σημεῖο πού ἔχει ἰδιαίτερη σημασία γιά τήν εὐστάθεια τοῦ ναυτιλιακοῦ μας οἰκοδομήματος εἶναι τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Γιά λόγους ἀνεξήγητους γιά κάθε λογικό ἄνθρωπο, τό χαρτοφυλάκιο αὐτό, ἐδῶ καί ἀρκετά χρόνια εἶναι ὑποβαθμισμένο. Τάσεις διαλύσεως, διαιρέσεως, συγχωνεύσεως κ.ἄ. ἔχουν ἐκδηλωθεῖ στό πρόσφατο καί ἀπώτερο παρελθόν. Τό Ὑπουργεῖο αὐτό ἀρκετές φορές παρεξέκλινε ἀπό τόν προορισμό του καί ἀντι νά τά προσελκύει, ἔδιωχνε τά πλοῖα μας ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο.

Θά ἦταν ὅμως ἄδικο νά λεχθεῖ ὅτι ἡ Ὑπηρεσία αὐτή γενικά ἀπέτυχε. Ἀπό τό Λιμενικό Σῶμα προῆλθαν ἀξιόλογα πρόσωπα τά ὁποῖα μέ ὑπευθυνότητα καί πίστη στό ἔργο τους προσέφεραν μεγάλες ὑπηρεσίες στήν ναυτιλία μας. Σήμερα, ὅσο ποτέ ἄλλοτε, εἶναι ἀπαραίτητο νά πλασιωθεῖ τό Σῶμα ἀπό ἱκανούς κάι ἐμπνευσμένους λειτουργούς. Τό ΥΕΝ γενικά πρέπει νά τεθεῖ στήν ὑπηρεσία τῆς ναυτιλίας καί ὄχι τό ἀντίθετο. Χρειάζεται νά γίνει συνείδηση ὅτι τό ἑλληνικό πλοῖο πού ἀντιμετωπίζει σήμερα τόσο σκληρό ἀνταγωνισμό καί δίνει μάχη ἐπιβιώσεως στό ἐξωτερικό, δέν μπορεῖ νά ἐπιβαρύνεται καί μέ τίς δυσκολίες πού τοῦ δημιουργοῦν οἱ φυσικοί του προστάτες.

Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering
• contracting
• sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ε.Ο.Κ.

Στό ἐξωτερικό ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός πρέπει νά σταθμίσει μέ σοβαρότητα τίς θέσεις πού θά πάρει ἀπέναντι στήν ΕΟΚ, μετά ἰδίως ἀπό τίς τελευταῖες ἐξελίξεις. Ἀπό τήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα μᾶς ἔρχονται μηνύματα πού ἀφοροῦν τήν ἀνάπτυξη μιᾶς μεγάλης ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς «χωρίς σύνορα». Διαφαίνεται ὅτι στό γύρισμα τοῦ 20οῦ αἰώνα ἡ ΕΟΚ θά ἀποτελέσει τήν μεγαλύτερη οἰκονομική δύναμη στόν πλανήτη καί μία περιοχή πού θά ἐλέγχει τό μεγαλύτερο μέρος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἐκεῖ μπορεῖ νά ἀκουμπήσει ἡ ναυτιλία μας, τήν ὁποία σήμερα τόσο πολύ μάχεται ὁ προτασετευτισμός καί ὁ ἀνταγωνισμός τῶν ναυτικῶν τοῦ ὑπόλοιπου κόσμου. Πρωτοβουλίες λοιπόν πρέπει νά λάβει ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός πάνω στό σπουδαῖο αὐτό θέμα.

Ἕνα ἐπιτελεῖο ἀπό τόν ναυτιλιακό κόσμο πού θά διαθέτει πείρα, χρόνο καί πίστη, πρέπει νά ἔλθει σέ ἐπαφή μέ τούς σπουδαιότερους ναυτιλιακούς ἐπιχειρηματίες τῆς ΕΟΚ, ἀλλά κ μέ ὅλους τούς παράγοντες πού μποροῦν νά ἐπηρεάσουν ἀποφασιστικά τήν διαμόρωση μιᾶς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καί νά συζητήσει ἐπί τῆς οὐσίας τῶν θεμάτων πού ἀπασχολοῦν τήν κοινοτική ναυτιλία.

Ἡ ἐγκατάλειψη τοῦ προστατευτισμοῦ καί ἡ ἀντιμετώπιση τῆς πλεονάζουσας χωρητικότητας, θά πρέπει νά ἀποτελέσουν τό ἐπίκεντρο τῶν συζητήσεων μακριά ἀπό γραφειοκρατικές χρονοβόρες διαδικασίες, πού μέχρι τώρα ἀποδειχθήκανε ἀνώφελες.

Τά προβλήματα αὐτά ἔχουν ὡριμάσει στήν συνείδηση τῆς πλειοψηφίας τῶν κοινοτικῶν μας ἑταίρων καί ὑπάρχει σοβαρή ἐλπίδα νά προχωρήσομε μέ γοργότερο ρυθμό γιά τήν ἐπίλυση τῶν προβλημάτων των.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Ἄσχετα πρός τά ἀνωτέρω, ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης πρέπει νά στηριχθεῖ στίς δικές του δυνάμεις, ἔχοντας ἐπίγνωση ὅτι τό κράτος ἔχει περιορισμενες δυνατότητες, οἱ ὁποῖες κυρίως συγκεντρώνονται στήν ὑποβοήθηση τῆς εὔρρυθμης λειτουργίας τοῦ πλοίου, ὥστε νά μπορεῖ ἀνεμπόδιστο νά ἀντιμετωπίσει σήμερα τόν σκληρό ἀνταγωνισμό στόν διεθνῆ χῶρο. Τό 1985 ἦταν ἀσφαλῶς γιά τήν ναυτιλία μας ἡ χειρότερη μεταπολεμική χρονιά. Τά προβλήματα πού συσσωρεύθηκαν καί ἰδίως ἡ ραγδαία πτώση τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, ἔχει ἀποθαρρύνει τούς περισσότερους καί τούς κάνει νά βλέπουν τό μέλλον ζοφερό.

Εἶναι σωστό ὅτι καταρρέει ὁ μύθος γιά τό ἑλληνικό δαιμόνιο καί σβήνουν τά ὁράματα γιά τόν κυρίαρχο ρόλο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας; Ὄχι βέβαια! Τό παιχνίδι δέν χάθηκε. Οἱ Ἕλληνες δέν πρόκειται νά ἐγκαταλείψουν τήν θάλασσα ἔστω καί ἄν οἱ ἀπώλειές τους εἶναι βαριές. Ἕνα μεγάλο ποσοστό τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας θά διασωθεῖ καί κατά τήν ἐκτίμησή μου, τήν ὁποία συμμερίζονται καί ὡρισμένοι εἰδήμονες ἀπό τόν Τραπεζικό κύκλο, ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός στό σύνολο του βρίσκεται σέ καλύτερη μοῖρα ἀπό πολλές ἄλλες ναυτιλίες. Ἡ μάχη γιά τήν ἐπιβίωση θά εἶναι σκληρή καί μακρά μέχρις ὅτου φθάσομε στήν ἀνασύνταξη γιά νέες ἐξορμήσεις. Ἔχομε ἀκόμα μία θετική ἐλπίδα, ὅτι τήν σκυτάλη τήν παίρνει ἡ νέα γενιά τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, σπουδασμένων, τεχνοκρατῶν καί μέ πείρα πού ἀπέκτησαν στό ἐργαστήρι τῶν πατέρων τους. Διαθέτουν εὐφυΐα καί ὑπομονή. Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι αὐτοί θά ἐξορμήσουν καί πάλι γιά νέες κατακτήσεις, γιατί διαθέτουν πίστη καί πνοή καί τό σπουδαιότερο εἶναι δεμένοι μέ τόν τόπο τους. Γι' αὐτό καί πιστεύω ὅτι θά εἶναι αὐτοί πού θά στηρίξουν καί πάλι τό ἐθνικό νηολόγιο πού ἀποτελοῦσε καί θά ἀποτελεῖ τήν ταυτότητα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ὑποστηρίζεται διεθνῶς ἀπό ἔγκριτους οἰκονομολόγους ὅτι τό μέλλον ἐπιφυλάσσει καλύτερες μέρες στούς μικρούς καί μεσαίους ἐπιχειρηματίες. Ἄν εἶναι ἔτσι τά πράγματα, ὅπως καί ἐγώ πιστεύω, τότε οἱ οἰκογενειακές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τῶν Ἑλλήνων θά προχωρήσουν καλύτερα ἀπό ἐκεῖνες τύπου μαμμούθ πού, λόγω τῆς δυσκινησίας καί τῶν δυσκολιῶν προσαρμογῆς τους πρός τήν νέα ἐξέλιξη τῶν πραγμάτων, ἐπλήγησαν περισσότερο.

Τό 1986 δέν ἔχει περιθώρια γιά χειροτέρευση. Μποροῦμε λοιπόν νά ἐλπίζομε πώς θά εἶναι καλύτερο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

the right ports in
the right place for
the right Bunker Oil Suppliers

YOU CAN RELY ON:



For bunker delivery coordination, general information and quotations, please contact:

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE
Tel: (01) 4180 641 (5 lines)
and (01) 8951 533 24 hours all week service
Telex: 21 3035

Μέ θάρρος τήν ἀλήθεια

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Δύσκολη ἡ περιγραφή τῆς καταστάσεως τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Συμπλέουμε μέ τούς Ἰάπωνες, Ἀμερικανούς, Νορβηγούς, Ἄγγλους κ.λπ. ἐφοπλιστές στήν θάλασσα τῆς καταστροφῆς. Στόν τυφῶνα τόν ὁποῖο οἱ ἴδιοι ἐδημιουργήσαμε, μέ τήν συνεργασίαν τῶν Ἰαπωνικῶν Ναυπηγείων. Ὁ ὑπερπληθωρισμός τῶν νεοτεύκτων πλοίων ἔφερε τήν καταστροφή. Τά ξένα Ναυπηγεῖα καί κυρίως τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς κατασκευάζουν τά ἴδια πλοῖα, τά ὁποία μᾶς ἐπούλησαν τά ἔτη 1981, 1982, 1983 στή μισή τιμή καί μέ καλύτερους ὅρους. Ἔτσι τά χρεωλύσια τά ὁποία ἔχουμε μέ τούς σημερινούς ναύλους δέν καλύπτουν οὔτε τούς τόκους τῶν τόκων! Δυστυχῶς, ἡ πεῖρα μας δέν ἦταν ἀρκετή νά προβλέψουμε στά ναυπηγικά συμβόλαια ὅτι, ἐν περιπτώσει ὑποτιμήσεως ἀπό τούς ναυπηγούς τῶν τιμῶν γιά τά ἴδια πλοῖα, θά ἐμειώνετο καί ἡ τιμή τῶν δικῶν μας, τουλάχιστον γιά τό ὑπόλοιπο τῆς ὀφειλῆς μας. Τώρα τά παθήματα ἀσφαλῶς θά γίνουν μαθήματα. Τό μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας θά ἐξαρτηθεῖ ἀπό τό ἡμερήσιο κόστος κινήσεως. Πῶς ὅμως αὐτό θά μειωθεῖ; Διερωτῶμαι τί χρειάζονται τά Προξενικά Λιμεναρχεῖα, τά ὁποία ἐπιβαρύνουν τό κόστος μας. Μήπως ἔχουν καί τά ἄλλα Κράτη τό πολυέξοδο αὐτό φροῦτο; Μέ ἡμερήσιο κόστος περί τά 4.000 δολλάρια, ἡ ὥρα κοστίζει 167 δολλάρια. Μήπως λοιπόν γνωρίζουν **οἱ χρυσομάνικοι** πόσες ὧρες χάνονται γιά νά ἔχουν οἱ Πλοίαρχοί μας τήν τιμή νά γίνονται δεκτοί στά Προξενικά Λιμεναρχεῖα; Κάθε ἐπιχείρηση διεθνοῦς συναγωνισμοῦ, ἐάν ἀγνοήση τό κόστος, μοιραίως θά διαλυθεῖ.

Τά μεταναστεύονται στήν Λιβερία καί Παναμᾶ πλοῖα καταλήγουν στήν ἀπόφαση αὐτή ἀπό ἀνάγκη ἐπιβιώσεως. Ἐάν κάποιος πιστεύει ὅτι μπορεῖ νά ἔχουμε ναυτικούς χωρίς πλοῖα, τότε ἄς συνεχίσουμε τήν Κρατική παρέμβαση στίς σχέσεις μας μέ τούς ναυτικούς μας. Τά παράπονα τῆς πλοιοκτησίας εἶναι τεράστια. Ὁ γράφων κατά τό 1956 ἐν στενῇ συνεργασία μέ τόν ἀείμνηστον δημιουργό τοῦ ἐφοπλιστικοῦ θαύματος καί ἱδρυτή τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» Δημήτριον Κωττάκην, ἐπέτυχον νά πείσουν τήν τότε Κυβέρνηση Καραμανλῆ νά ἀσφαλιστοῦν στό ΝΑΤ τά ἀνασφάλιστα πληρώματα τῶν ὑπό ξένη σημαία Ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοῖα. Ἔτσι τό ΝΑΤ ἔγινε τό Μέγα Ἵδρυμα. Τά κεφάλαιά του ἦταν ὅλα σέ ξένο συνάλλαγμα. Οἱ κακές ὅμως πράξεις τῶν μετά τό 1974 κυβερνήσεων μέ τήν ἀνοχή τῶν διοικούντων αὐτό, ἔφεραν τό ΝΑΤ στό σημερινό του κατάντημα.

Στό σημεῖο αὐτό ὀφείλω νά τονίσω ὅτι, ἐκτός τῆς καταστάσεως τοῦ ΝΑΤ, ἡ Κυβέρνηση τοῦ κ. Καραμανλῆ ἐφαρμόζοντας τήν λεγομένη «εἰσφορά» τό 1975 μέ ἕνα δολλάριο κατά τόννο d.w. τῶν ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοίων μας, ἔγινε παραβάτης ρητῆς συμφωνίας τῆς νηολογήσεως τῶν πλοίων μας στήν Ἑλλάδα. Φθάσαμε δέ στό σημεῖο νά πληρώνουμε τά τελευταῖα 5-6 χρόνια φόρους ἐπί τῶν ζημιῶν!!!

Εἶναι γνωστό ὅτι τελευταῖα στόν τόπο μας ἡ ἔννοια τῶν λέξεων ἔχει σημαντικά ἀλλάξει. Ἔτσι ὁ φόρος λέγεται εἰσφορά, οἱ συμμορίτες ναυτικοί, ἡ ἀπειθαρχία ἐλευθερία κ.λπ. Κάτω ἀπό τίς συνθῆκες αὐτές, κανείς δέν μπορεῖ νά μᾶς κατηγορήσει γιά ἔλλειψη πατριωτισμοῦ, ἐάν μεταναστεύσουμε σέ ἄλλα νηολόγια.

Ἐργατοπατερική πολιτική στήν Ἐμπορική μας Ναυτιλία δέν γίνεται. Ἐμεῖς φροντίζουμε τούς ναυτικούς μας καλύτερα ἀπό οἱονδήποτε ἄλλον. Καί βέβαια, ἀναφέρομαι στούς ἔντιμους συνεργάτες μας. Δέν εἶναι ὅμως δυνατόν νά ἀνεχόμαστε ἐπιβάτες οἱ ὁποῖοι μπαίνουν στά πλοῖα μέ σκοπό νά ἀναγκάσουμε νά πέσει... ἡ χούντα τῆς Χιλῆς!!!

Ἡ τάξη μας ἀποτελουμένη ἀπό ἀνθρώπους συντηρητικούς, ἀξιοπρεπεῖς καί ἐργαζομένους νυχθημερόν, δέν εἶναι δυνατόν νά κατέρχεται στό πεζοδρόμιο τῆς Ἀκτῆς Μιαούλη γιά τήν ἀντιμέπιση τῶν ἀναρχικῶν. Ἁπλῶς, ἀλλάζουν σημαία καί τελευταία, πολλοί ἀλλάζουν καί ἐπάγγελμα. Ποιοί ὅμως χάνουν τελικῶς; Σίγουρα οἱ καλοί ναυτικοί μας. Οἱ Ναυτικές μας Σχολές δέν βγάζουν πλέον ναυτικούς. Ἡ ἐκδημοκράτηση τῶν Σχολῶν εἶναι καλύτερα νά λέγεται μέ τό πραγματικό της ὄνομα, καταστροφή τῶν ἀφελῶν αὐτῶν παιδιῶν.

Εἶναι λυπηρό τό ὅ,τι τουλάχιστον, δέν ἀκολουθοῦμε τό σύστημα τῶν Σοβιετικῶν Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Πιστεύω ὅτι τήν ὕπαρξη μεγάλης καί ἰσχυρῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στήν Ἑλλάδα τήν θέλει πρῶτα ἡ Σοβιετική Ἕνωση, ὅπως ἀκριβῶς θέλει σέ ἀκμή καί τίς ἐπισκευαστικές μας ἐγκαταστάσεις γιά τά πλοῖα της. Ἀλλά αὐτό πού δέν θέλουν εἶναι ἡ ἀναρχία καί στά πλοῖα μας καί στά Ναυπηγεῖα.

Ἐν ὀλίγοις, ἡ πολιτική τοῦ Κράτους πρέπει νά ἀλλάξει, ὅπως τώρα πλέον ἀλλάζει κατεύθυνση ἡ γενικώτερη οἰκονομική πολιτική. Τό ΝΑΤ πρέπει νά ἔχει διοίκηση 70% ἀπό πλοιοκτῆτες καί 30% ἀπό ναυτεργάτες, χωρίς καμμία κρατική παρέμβαση. Τό αἴσχος τῆς συνταξιοδοτήσεως φυγάδων ἀπό τό παραπέτασμα ἀπό τόν ἱερό ἱδρῶτα τῶν ναυτικῶν μας, θά παραμείνει ντροπή γιά ὅσους τό ἀπεφάσισαν.

Εὔκολη ἡ καταστροφή ἑνός τόσο σημαντικοῦ κλάδου ὅπως ἡ Ναυτιλία μας.

Δυσκολώτατη ὅμως ἡ ἐπιβίωση καί ἀνάπτυξή του μέ τό πνεῦμα τοῦ ἐργατοπατερισμοῦ.

ΜΑΛΤΑ

ΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

S. MIFSUD & SONS LTD.

131 EAST STREET
VALETTA · MALTA

TEL: 624199 · 625349
CABLE: SILNAVE
TLX: 277 MALTA

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

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

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

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

Ὑπάρχει ἐλπίδα;

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ

Τό ἐρώτημα αὐτό ἀκούγεται καθημερινά σέ κάθε καφενεῖο τῆς Ἀκτῆς Μιαούλη, σέ κάθε γραφεῖο ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης, πού ἔχει μείνει ἀκόμα ἀνοικτό στόν Πειραιά, σέ κάθε Τράπεζα, πού ἀσχολεῖται μέ τήν χρηματοδότηση τῆς ναυτιλίας, σέ κάθε ὀργανισμό, πού ἔχει σχέση μέ τόν ἐμπορικό στόλο, στά καρνάγια, τά ναυπηγεῖα, τά ἐπισκευαστήρια καί σέ κάθε παραναυτιλιακή ἐπιχείρηση. Ἡ διαπίστωση αὐτή δείχνει ὄχι μόνο κάποιο προβληματισμό, ἀλλά καί μιά συγκεκριμένη ἀγωνία, πού δημιουργεῖ ἡ συνειδητοποίηση (ἐπιτέλους) τῶν τεράστιων προβλημάτων τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Γιατί, πραγματικά, ἡ κρίση αὐτή εἶχε καί τοῦτο τό ἀποτέλεσμα. Βοήθησε στή συνειδοποίηση μιᾶς σειρᾶς προβλημάτων, τά ὁποία συγκάλυπτε ἡ ἔντονη ἀνάπτυξη τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου.

Ἄν στό κλίμα αὐτό προσθέσει κανείς τίς ἀλλεπάλληλες διαψεύσεις τῶν προβλέψεων γιά ἀνάκαμψη καί τήν ὁλοφάνερη διαπίστωση, πώς οἱ ὑπάρχοντες μηχανισμοί εἶναι ἀνίκανοι ν' ἀπορροφήσουν τούς κραδασμούς στό οἰκοδόμημα τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εὔκολα ἐξηγεῖ τήν βαριά ἀτμόσφαιρα, πού βαραίνει πάνω ἀπό τόν Πειραιά.

Παρ' ὅλα αὐτά μιά προσεκτική ἀνάλυση πείθει ὅτι στό παγκόσμιο σύστημα τῶν διεθνῶν θαλάσσιων μεταφορῶν ὑπάρχει σήμερα μιά θέση γιά τόν ἑλληνικό στόλο. Ἀπομένει νά σκεφθοῦμε ἄν ποτέ τέτοιες θέσεις παραχωροῦνται ἢ θά πρέπει νά ἀγωνιστοῦμε γιά τήν κατοχύρωσή της.

Ξέρουμε τώρα ὅτι χωρίς ἄμεση προσαρμογή τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας στίς ριζικά ἀλλαγμένες συνθῆκες τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς καί τούς νέους ὅρους διεξαγωγῆς τοῦ παγκόσμιου θαλάσσιου ἐμπορίου, οἱ μοναδικές ἀξιόλογες διεθνεῖς ἐπιδόσεις τῆς χώρας δέν μποροῦν νά διατηρηθοῦν.

Χρειάζεται μιά ξεκάθαρη Διεθνῆς καί Ἐθνική ναυτιλιακή πολιτική, πού θά βάζει συγκεκριμένους στόχους καί θά προσδιορίζει τά μέσα γιά τήν ἐπίτευξή τους. Χωρίς ἕνα τέτοιο ἐργαλεῖο ὁ κύκλος τῶν ἀντιφατικῶν μέτρων, τῆς δυσπιστίας, τῆς πόλωσης καί τῆς ἀντιπαράθεσης θά στραγγαλίση τίς καλές προθέσεις, ὅπου ὑπάρχουν καί θά ματαιώση τήν ὁποιαδήποτε προσπάθεια.

Εἶναι ἀνάγκη νά περάσουμε στούς ἐμπορικούς συνεταίρους τῆς χώρας, στούς φίλους καί στούς συμμάχους μας τό μήνυμα, ὅτι ἡ Ἑλλάδα ἔχει ζωτικά συμφέροντα, πού συνδέονται μέ τόν ἐμπορικό της στόλο καί διαθέτει τή πολιτική βούληση νά τά ὑπερασπίση μέ κάθε θυσία. Τή θέση αὐτή πρέπει πρίν ἀπ' ὅλα νά κάνουμε σεβαστή μέσα στά πλαίσια τῶν σχέσεων μας μέ τήν Ε.Ο.Κ., ὅπου ἡ διεκδίκηση ἑνός ἡγετικοῦ ρόλου πρέπει νά ἀποτελέσει τήν αἰχμή τῆς πολιτικῆς μας. Οἱ πρόσφατες ἀποφάσεις γιά τήν ἑνοποίηση τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς ἀνοίγουν ἀξιόλογες προοπτικές πρός τήν κατεύθυνση αὐτή καί δέν πρέπει νά μείνουν ἀνεκμετάλλευτες. Ἡ προώθηση μιᾶς κοινῆς εὐρωπαϊκῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πού θά παίρνει ὑπ' ὄψη της συμφέροντα τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εἶναι τό ἀναγκαῖο προαπαιτούμενο γιά τή θωράκιση τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου στό διεθνῆ στίβο.



Οἱ ἐπιφυλάξεις, πού κατά καιρούς ἔχουν διατυπωθῆ ἀκόμ καί ἀπό Ἕλληνες πλοιοκτῆτες σχετικά μέ τήν χρησιμότητα ἢ ὄχι μιᾶς κοινῆς εὐρωπαϊκῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, εἶναι καιρός νά ἀρθοῦν. Ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμός δέν κινδυνεύει ὅπως φοβοῦνται ὁρισμένοι ἀπό τήν ὕπαρξη ἀλλά ἀπό τήν ἔλλειψη μιᾶς κοινῆ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Οἱ μεγάλες οἰκονομικές δυνάμεις τοῦ κόσμου μποροῦν ἴσως νά συντηρήσουν τούς ἐμπορικούς τους στόλους βασισμένους στόν τεράστιο ὄγκο τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου τους καί τίς προνομιακές συμβάσεις θαλάσσιας μεταφορᾶς, πού μποροῦν νά ἐπιβάλλουν, αὐτό ὅμως ὁδηγεῖ στήν ἐξόντωση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Στήν προσπάθεια γιά τήν ἀνατροπή αὐτῆς τῆς προοπτικῆς πρέπει νά ἐπιδιώξουμε τή συμμαχία ὅλων ἐκείνων τῶν δυνάμεων πού ἀντιστέκονται στόν προστατευτισμό καί πιστεύουν ὅτι ὁ δρόμος γιά τήν οἰκονομική ἀνάπτυξη καί συνεργασία τῶν λαῶν περνάει ἀναγκαστικά μέσα ἀπό τήν κατάργηση τῶν φραγμῶν πού ὑψώνονται γιά τήν προστασία τῶν ἐθνικῶν οἰκονομιῶν.

Ἄν πρόκειται νά προωθηθῆ μιά νέα συμφωνία γιά τήν κατάργηση τῶν ἐμποδίων στόν τομέα τῆς διεθνοῦς προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν, ἡ χώρας μας δέν πρέπει νά διστάση νά ἐπωφεληθῆ προσφέροντας τήν ὑποστήριξή της στήν προσπάθεια αὐτή. Ἀφοῦ μονάχα ἔτσι μπορεῖ νά δοθῆ ἀποτελεσματική ἀπάντηση στήν καταστροφική πολιτική «ντάμπιγκ» τῶν ναύλων καί προνομιακῶν συμβάσεων που ἐφαρμόζουν μιά σειρά ἀπό χῶρες, πού διαθέτουν κρατικούς στόλους, ὁδηγώντας ἔτσι τήν παγκόσμια ναυτιλία σέ μαρασμό καί συρρίκνωση κι' ἀνοίγοντας τό δρόμο γιά τή δημιουργία ὀλιγοπωλίων στό χῶρο τῶν διεθνῶν θαλάσσιων μεταφορῶν.

Ἀπό τήν ἄλλη μεριά εἶναι καιρός νά ἐξηγηθῆ στίς μεγάλες ναυπηγικές δυνάμεις, ὅτι ἡ ἀλόγιστη πριμοδότηση τῆς ναυπήγησης νέων πλοίων, κόβει τό κλαδί πάνω στό ὁποῖο κάθεται ἡ ναυπηγική τους βιομηχανία. Μιά διεθνής συνεννόηση πάνω σ' αὐτό τό ζήτημα εἶναι σήμερα ὅρος γιά τήν ἐξυγίανση τῆς ἀγορᾶς, προϋποθέτει ὅμως τήν ἐπεξεργασία συγκεκριμένων προτάσεων ἐκ μέρους τῆς Εὐρωπαϊκῆς κοινότητας, πού θά τήν κάνουν ἀξιόπιστο καί πειστικό συνομιλητή τῶν ἀσιατικῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων.

Μιά τέτοια προσπάθεια πρέπει νά ἐπιδιωχθῆ κυρίως ἀπό τήν Ἑλλάδα τά συμφέροντα τῆς ὁποία θίγονται πολύ πιό καίρια ἀπό τήν ἀσκουμένη πολιτική ὑπερπαραγωγῆς πλοίων ἀπό τίς Ἀσιατικές Χῶρες ὡς π.χ. Ἰαπωνία καί Ν. Κορέα.

Βέβαια, ἡ χάραξη καί ἐφαρμογή ὁποιασδήποτε στρατηγικῆς στό διεθνῆ χῶρο προϋποθέτει ἀναγκαία μιά δυναμική καί ἀξιόπιστη ἐθνική ναυτιλιακή πολιτική στό ἐσωτερικό, πού θά ἀποσκοπῆ κύρια στή βελτίωση τῆς ὑποδομῆς καί θά στοχεύη στήν ἁρμονική ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας μέσα στά πλαίσια τῆς οἰκονομικῆς προσπάθειας τῆς χώρας.

Ἡ μέχρι σήμερα ἀδυναμία μας γιά ἀνάληψη μεθοδικῆς δράσης, ἡ ἔλλειψη μακροπρόθεσμου καί μεσοπρόθεσμου σχεδιασμοῦ καί ἡ ἀναποτελεσματικότητα κατά τήν ἐφαρμογή τῶν προγραμμάτων, πού κατά καιρούς προτάθηκαν εἶναι δυσκολίες διαπιστωμένες. Θά μποροῦσε, ὅμως κανείς νά πῆ ὅτι σ' αὐτή τήν περίοδο τῶν γενικώτερων ἀνακατατάξεων, πού βρίσκεται ἡ χώρα, δίνεται, ἴσως, ἡ μοναδική εὐκαιρία γιά μιά προσπάθεια ἀνατροπῆς τῶν μειονεκτημάτων αὐτῶν.

Ἡ Κυβέρνηση πρέπει νά πάρει χωρίς καθυστέρηση τήν πρωτοβουλία προχωρώντας σέ μιά ρεαλιστική ἀνάλυση τῶν παραγωγικῶν σχέσεων καί ὁδηγώντας τίς παραγωγικές δυνάμεις ἀπό τή στείρα ἀντιπαράθεση στήν ἀποδοτική συνεργασία. Ἡ ἀπομόνωση, ὅσων τυχοδιωτικά ἐπιχειροῦν ν' ἀποσπάσουν προσωρινά κέρδη ἀπό τήν ὄξυνση, πού δημιουργεῖ ἡ κρίση ὑποθηκεύοντας τό μέλλον τῆς ναυτιλίας εἶναι καθῆκον ὅλων μας, ἀλλά πρῶτα ἀπ' ὅλα τῆς ὑπεύθυνης πολιτικῆς ἡγεσίας. Εἶναι πιά καιρός νά εἰπωθῆ ξεκάθαρα, πῶς στό σημερινό ἐπίπεδο ὀργάνωσης τῆς ναυτιλιακῆς οἰκονομίας λαμβάνοντας ὑπ' ὄψη τίς παραγωγικές σχέσεις καί τόν συσχετισμό τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων ἡ ζωτική γιά τά συμφέροντά τῆς χώρας ἀνάπτυξη τῆς

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ναυτιλίας πρέπει συνειδητά νά βασισθῆ στήν ἰδιωτική πρωτοβουλία.

Ἐδῶ θά πρέπει νά τονισθῆ ὅτι μιά δυναμική νέου τύπου ναυτιλιακή πολιτική ἔχει ἀνάγκη ἑνός ἐνιαίου ἀναβαθμισμένου καί ἰσχυροῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Στήν ἐπιδίωξη αὐτή εἶναι ἀναγκαία ἡ στράτευση κάθε διαθέσιμου ἀνθρώπινου δυναμικοῦ καί ἡ ἀνάληψη θετικῶν πρωτοβουλιῶν γιά τήν ἀποκατάσταση τῆς συνεργασίας ἀναμέσα στήν κρατική μηχανή καί τούς διοικουμένους, πλοιοκτῆτες καί ναυτεργάτες. Ἀρκετά πλέον δοκιμάστηκε τό Λιμενικό Σῶμα μέ τήν ἐκμετάλλευση ὁρισμένων ἄτυχων καί ἐντελῶς μεμονωμένων περιπτώσεων. Κανένα πρόγραμμα «πολιτικοποίηση» τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΥΕΝ δέν μπορεῖ νά πετύχη ἄν μέ αὐτό ὑπονομεύεται ἡ ὑπάρχουσα στελέχωση. Ὅπως θά λέγε καί κάθε συνετός καπετάνιος, δέν ἀλλάζεις τά καθήκοντα τοῦ πληρώματος, ὅταν τό πλοῖο κινδυνεύει.

Δέν θά ἦταν ὑπερβολική ἡ ἄποψη, ὅτι τό μέλλον τῆς ναυτιλίας προσδιορίζεται ἀπό το ἐπίπεδο τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης. Οἱ ἐπιλογές στόν τομέα αὐτό εἶναι βέβαια δύσκολες καί οἱ λύσεις σύνθετες καί περίπλοκες. Μιά καλή ἀρχή ὅμως θά ἦταν νά παραδεχθοῦμε, ὅτι ἡ σημερινή κατάσταση εἶναι ἀπογοητευτική καί ἀπαράδεκτη.

Σέ τί εἴδους ἀνάλυση βασίζονται ἄραγε τά συνθήματα τοῦ τύπου «Ἐφοπλιστές εἴσαστε ληστές» μέ τά ὁποῖα περιφέρονται στόν Πειραιᾶ οἱ δόκιμοι ἀξιωματικοί, μαθητές τῶν ΑΣΔΕΝ; Ποιός ὁδηγεῖ αὐτούς τούς νέους στήν πόλωση καί τήν χωρίς προοπτική ἀντιπαράθεση;

Ἡ κυβέρνηση ἔχει τήν εὐθύνη γιά τήν ἐκπαίδευση τῶν νέων ναυτικῶν καί σ' αὐτήν πέφτει τό βάρος νά χαράξη μιά ἐκπαιδευτική πολιτική, πού θά ἀποδώση στελέχη ἀπελευθερωμένα ἀπό τό φαῦλο κύκλο τῶν πολωτικῶν διαδικασιῶν καί θά προωθήση τήν ἰδεά τῆς κοινωνικῆς εἰρήνης, ἀναγκαίας γιά τήν οὐσιαστική ἐξυπηρέτηση τῶν συμφερόντων ἐργαζομένων καί ἐργοδοτῶν.

Τό ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα καί ἡ ἡγεσία του ὀφείλουν μιά ἀπάντηση στήν πρόκληση τῶν καιρῶν. Ὑπάρχουν τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας, πού μποροῦν νά γίνουν ἀντικείμενο στενῆς συνεργασίαας μέ τήν πλοιοκτησίας. Οἱ συνθῆκες οἱ κατάλληλες αὐτό πού χρειάζεται εἶναι μιά καινούργια νοοτροπία, ἕνα ξεκαθάρισμα τῶν στόχων καί τῶν ἐπιδιώξεων καί ἕνα καινούργιο κλίμα πού δέν θά ὁδηγεῖ στή ρήξη καί τήν ἀντιπαράθεση, ἀλλά στή συνεργασία καί τό διάλογο, ὥστε νά κερδιθῆ τό μέλλον.

Ἡ σύνδεση τῆς ναυτιλίας μέ τήν ἐθνική οἰκονομία θά παραμείνη εὐχή χωρίς περιεχόμενο ἄν δέν δημιουργηθοῦν οἱ κατάλληλοι φορεῖς γιά τήν πραγμάτωση τοῦ στόχου αὐτοῦ. Ἡ ἵδρυση Μεσογειακοῦ καί Διεθνοῦς Κέντρου Ναυλώσεων στόν Πειραιᾶ, ἡ συγκρότηση Ὀργανισμοῦ Ναυτικῶν Ἀσφαλίσεων, ἡ σύσταση Ἐθνικοῦ Ὀργανισμοῦ Ναυτικῶν Λιμένων, ἡ προώθηση τῆς Ναυτικῆς καί Ἠλεκτρονικῆς τεχνολογίας στά πλαίσια τῆς συνεργασίας Ἑλλήνων Βιοτεχνῶν καί πλοιοκτητῶν εἶναι οἱ ἀναγκαῖες προϋποθέσεις γιά νά κερδίσουμε περισσότερα ἀπ' ὅτι ἄλλες παραδοσιακές ναυτικές χῶρες, ὅπως π.χ. ἡ Νορβηγία μετά τήν μείωση τοῦ στόλου της.

Τέλος ἡ προαγωγή τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας «ἀκτοπλοούσης» καί τουριστικῆς χρειάζεται μιά ξεχωριστή προσπάθεια κι αὐτό γιατί σάν ἀνεξάρτητος τομέας θά ἀντιμετωπισθῆ μέ τήν ἰδιαίτερη ἐκείνη προσοχή πού ἐπιβάλλει ὁ νησιωτικός χαρακτήρας τῆς χώρας καί ἡ προνομιακή τουριστική θέση της.

Ὅλα αὐτά δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἀφοροῦν καί τούς Ἕλληνες πλοιοκτήτες, οἱ ὁποῖοι συμμέτοχοι στήν εὐθύνη τῶν διαδικασιῶν καί τῶν ἐξελίξεων πρέπει νά βοηθήσουν γιά τήν πραγμάτωση τοῦ στόχου. Ἡ ἀτομική δράση εἶναι κύριο στοιχεῖο τῆς ἐπιτυχίας τοῦ πλοιοκτήτη, θά πρέπει ὅμως νά προσαρμοσθῆ στό πλαίσιο τῆς συλλογικῆς δράσης νά ἀναγνωρισθῆ σάν μειονέκτημα γιά νά ἀποφευχθοῦν οἱ ἀρνητικές ἐπιδράσεις του. Τό ναυτιλιακό κεφάλαιο εἶναι βέβαιον, ὅτι προέρχεται ἐκτός Ἑλλάδος ὅσο ἡ νομισματική κατάσταση πού ἐπικρατεῖ σήμερα δέν ἀλλάζει ἐκ βάθρων. Αὐτός ὅμως ὁ διεθνισμός δέν ἀφορᾶ εἰς τίς σημερινές ἀνάγκες, οἱ ὁποῖες ὑπαγορεύουν τήν ἐθνική ὑποστήριξη τῆς ναυτιλίας μέ πολλά στοιχεῖα ἐθνικοῦ ἐλέγχου, τά ὁποῖα ἔχουν ἀντικαταστήση τήν παλαιώτερη γνωστή κατάσταη ὡς «self-regulation».

Ὅλοι λοιπόν ἀπό κοινοῦ πρέπει νά προσπαθήσουμε εἰς τήν ἐπίτευξη τοῦ στόχου, ὁ ὁποῖος περιλαμβάνει τήν δημιουργία συνθηκῶν κλίματος ἐμπιστοσύνης, ἀλληλοκάλυψης καί συνεργασίας, ὥστε ἐκ τῶν πράξεών μας ἡ ἀπάντηση στό ἐρώτημα πού θέσαμε ὡς ἐπικεφαλίδα νά εἶναι θετικό. Τό ὀφείλουμε ὡς μικρή προφορά στή ναυτιλία, ἡ ὁποία μᾶς ἐξασφάλισε τήν ἐθνική μας ἀνεξαρτησία, τήν οἰκονομιική ἀνάπτυξη καί μιά πρώτης τάξεως διεθνῆ ταυτότητα, ἡ ὁποία ἐάν ἔπρεπε νά συγκριθῆ μόνον μέ τήν προσφορά τῶν Ἑλληνικῶν γραμμάτων τῆς ἀρχαιότητας στόν Εὐρωπαϊκό πολιτισμό εἶναι δυνατόν νά ἀνταπαραβληθῆ ὡς σύγχρονη ἑλληνική ἐπιτυχία.

Β. Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

ANGELICOUSSIS SHIPHOLDING GROUP LIMITED

Registered Office: Clarendon House, Church Street HAMILTON, Bermuda

Service Company:

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES, S.A.

REGISTERED OFFICE: P.O.Box 7082, Panama City 5, Panama

OFFICE IN GREECE:
25, Akti Miaouli, P.O.Box 80004, GR-Piraeus — Telephone 4112511 (10 lines)
Telex: 21 2567, 21 3037 — Cable Address: ANANGELSHIP — PIRAEUS

London Office:

AGELEF SHIPPING CO. (LONDON) LTD.

5th floor, Centre Point, 103, New Oxford Street
London, WC1A 1PG
Telephone: LONDON 379 6731 (10 lines)
Telex: LONDON 88 67 95
Cable Address: ADELFOTIS LONDON WC1

New York Office:

ANANGEL SHIPPING (U.S.A) Inc.

170 BROADWAY — SUITE 1506
NEW YORK N.Y. 10038 — U.S.A
TEL.: N.Y. 962 2116
TELEX: N.Y. 22 61 50

Θ ά λ α τ τ α θ ά λ α τ τ α

ΕΙ ΜΗ ΘΑΛΑΤΤΑΣ ΗΝ ΠΑΝΤΩΝ ΑΝ ΑΓΡΙΩΤΑΤΩΝ ΖΩΩΝ
ΚΑ'ΝΔΕΕΣΤΑΤΟΝ Ο ΑΝΘΡΩΠΟΝ ΗΝ
(ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΣ)

Τοῦ κ. Λ. ΛΕΜΟΥ

Ἀγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Ἐπί σειράν ἐτῶν παρακολουθῶ μέ θαυμασμό τούς ἀοκνους ἀγῶνες σου, τό ἐνδιαφέρον καί τήν ἀγάπην σου, πρό παντός δέ τίς σωστές θέσεις πού παίρνεις καί τίς ὀρθές λύσεις πού ὑποδεικνύεις στά ἑκάστοτε ἀναφυόμενα προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Θά μοῦ ἐπιτρέψῃς νά συμβάλω καί ἐγώ στό ἐπίμονο καί ὡραῖο ἔργο σου γράφοντας τάς ἀπόψεις μου στό Πανηγυρικό Πρωτοχρονιάτικο Τεῦχος σου, μέ τήν ἐλπίδα ὅτι σάν ναυτικός μέ ὑπερπεντακονταετῆ ὑπηρεσία στό ὑγρό στοιχεῖο καί μέ πεῖρα ἀρκετή θά βοηθήσω εἰς τήν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως εἰς τήν ὁποίαν εὑρίσκεται ἡ Ἐμπορική Ναυτιλία.

Βεβαίως σέ ἕνα τόσο σοβαρό θέμα γιά πράγματα πολύ γνωστά στούς πολλούς τά ὁποῖα ὅμως ποτέ δέν ἐτέθησαν ἐπί τάπητος μέ τήν ἀληθινή τους ὄψιν θά πρέπει νά μιλήσω ἔξω ἀπό τά δόντια γυμνά κάι ὠμά ὅπως ἁρμόζει στό ἐπάγγελμά μας πού τό χαρακτηρίζει ἡ εἰλικρίνεια καί ἡ τραχειά ναυτική γλώσσα μας.

Οἱ στρατιῶτες τοῦ Ξενοφῶντος ἀναφώνησαν θάλασσα, γιατί σ' αὐτήν ἔβλεπαν τήν Ἑλλάδα. Γιά νά καταλάβῃ κανείς τήν ἐθνική σημασία πού ἔχει ἡ θάλασσα γιά τήν Ἑλλάδα δέν χρειάζονται εἰδικές γνώσεις, ἀλλά κοινό μυαλό.

Τά μικρά παιδιά ἀπό τό σχολεῖο κιόλας μαθαίνουν, ὅτι ἡ ζωή τῶν Ἑλλήνων σχετίζεται ἄμεσα μέ τήν θάλασσα. Ἀργοναυτική ἐκστρατεία, Ὀδύσσεια, Σαλαμίς κτλ. ἀποτελοῦν ἱστορικά γεγονότα καί ἔπη πού διαδραματίζονται στή θάλασσα. Ὁ Ἑλληνικός πολιτισμός εἶναι Αἰγαῖος πολιτισμός κι' ὁπωσδήποτε ἀνεπτύχθη στά παράλια τῆς Ἰωνίας. Γεωπολιτικά εἴμαστε παραλιακός πληθυσμός. Κι' ὅπως λέγει ὁ Πλάτων μοιάζουμε σάν βατράχια ξαπλωμένοι γύρω γύρω στή λίμνη, ἐννοώντας τήν μεσόγειο.

Ὁ Ἑλληνισμός ἔχει νησιωτικό χαρακτήρα. Ἡ ροπή τῆς φυλῆς εἶναι πρός τήν θάλασσα κι' ὄχι πρός τήν ἐνδοχώρα, γι' αὐτό ὁπουδήποτε κι' ἄν ἐγκατεστάθησαν οἱ Ἕλληνες οἰκοδομοῦσαν πόλεις λιμάνια. Ἡ θάλασσα συνέδεσε τόν Ἑλληνισμό σέ οἰκουμενική ἑνότητα. Οἱ Ἕλληνες τῆς κάτω Ἰταλίας, πού ἐλέγετο Μεγάλη Ἑλλάς, οἱ Ἕλληνες τῆς Νοτίου Γαλλίας οἱ Ἕλληνες τῆς Αἰγύπτου, οἱ Ἕλληνες τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, οἱ Ἕλληνες τῆς Κυρήνης καί οἱ Ἕλληνες τῆς Ἑλλαδικῆς χερσονήσου κολυμποῦσαν ὅλοι τους στήν ἴδια θάλασσα.

Ἀποτελεῖ πιά βεβαιότητα, ὅτι τά βουνά χωρίζουν λαούς καί ἀνθρώπους ἐνῶ οἱ θάλασσες τούς ἑνώνουν. Ἡ Ἑλληνική ἀκμή, πολιτιστική, οἰκονομική, ἠθική καί στρατιωτική ἀποδεδειγμένα ὀφείλεται στήν ἀξιοποίηση τῆς θάλασσας. Ἐπίστευαν τόσο πολύ στήν θάλασσα οἱ Ἕλληνες, ὥστε τήν ἐξύψωσαν σέ λατρεία καί τήν τιμοῦσαν στό πρόσωπο τοῦ Θεοῦ Ποσειδῶνος. Μετά τήν ἐπικράτηση τοῦ Χριστιανισμοῦ τήν θέση τοῦ Ποσειδῶνος πῆρε ὁ Ἅγιος Νικόλαος, διότι οἱ Ἕλληνες ἐξακολουθοῦν μέσα ἀπό τά βάθη τῆς ψυχῆς τους, σάν ἀπό ἔνστικτο αὐτοσυντηρήσεως νά τείνουν πρός τήν θάλασσα. Ἐδῶ βρίσκεται τό μέλλον τῆς φυλῆς. Ἡ θάλασσα εἶναι τό ἐθνικό ὀξυγόνο τῆς Ἑλλάδος.

Θά μπορούσαμε εὔκολα νά περιγράψουμε τά ὀφέλη πού ἔχει ἡ πατρίδα μας ἀπό τήν θάλασσα, τά ὁποῖα δέν εἶναι μόνον οἰκονομικά. Ἀσφαλῶς ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ κερδοφόρα ἐπιχείρηση. Στό σημεῖο ὅμως αὐτό χρειάζεται ἰδιαίτερη προσοχή, γιά νά ἀποφευχθῆ κάποια παρανόησις. Τό κέρδος εἶναι τό οἰκονομικό ἀποτέλεσμα τῆς ναυτιλίας, δέν εἶναι ὅμως τό κίνητρο γιά νά γίνῃ κανείς ναυτικός. Ὅσο καί νά σᾶς φαίνεται παράξενο τό ἀληθές εἶναι, ὅτι τό κίνητρο τοῦ ναυτικοῦ βρίσκεται στήν ψυχή του κι' ὄχι στήν τσέπη του. Ἡ ἀλλοιώτικα γιά νά γίνῃς ναυτικός εἶναι ὑπόθεσις χαρακτῆρος. Βεβαίως τό κέρδος ἔχει σημασία. Ποῖος θά ὑποστήριζε τό ἀντίθετο; Ἀλλά δέν εἶναι τό κέρδος ὁ ἀποφασιστικός παράγων πού κάνει τόν Ἕλληνα ναυτικό.

Ὁ ἀποφασιστικός παράγων εἶναι ἡ ἀνθρωπίνη ψυχοσύνθεσις. Ἂν ἀπό τήν μιά μεριά βάλετε τόν ριψοκίνδυνο, τόν ἀποφασιστικό, τόν περιπετειώδη, τόν ἐργατικό κι' ἀπό τήν ἄλλη μεριά βάλετε τόν δειλό, τόν ἄβουλο, τόν μαλθακό, τόν ὀκνηρό μπορεῖτε μόνοι σας νά πεῖτε ποιός κάνει γιά ναυτικός καί ποιός δέν κάνει.

Ὁ ναυτικός πού νυχθημερόν παλεύει μέ τά πιό ἄγρια στοιχεῖα τῆς φύσεως καί ἀδάμαστος διασχίζει τούς ὠκεανούς ὑποχρεωτικά εἶναι φτιαγμένος ἀπό ὡρισμένο ψυχικό ὑλικό. Ἡ σύστασις τοῦ χαρακτῆρος του εἶναι τέτοια, πού τόν ὁδηγεῖ ἴσως ἀσυνείδητα, ἀλλά μοιραῖα στή θάλασσα. Φυσικά ὑπάρχει τό χρῆμα. Αὐτό δά ἔλειπε νά ἀγωνίζεται κανείς τόσο σκληρά καί νά μή ἔχει ἀντάλαγμα. Δέν εἶναι ὅμως ἐπαναλαμβάνω καί τονίζω τό χρῆμα ἐκεῖνο, πού τόν ἔσπρωξε νά στραφεῖ πρός τήν θάλασσα. Τό αἴτιον εἶναι ψυχικόν. Γι' αὐτό ἕνας γνήσιος ναυτικός δέν ἀφήνει τήν θάλασσα γιά νά κάνει τόν μπακάλη, ἔστω κι' ἄν κερδίζει περισσότερα, ἔστω κι' ἄν δέν θά κινδυνεύει. Ὁ γνήσιος ναυτικός εἶναι πρῶτα ἀπ' ὅλα καί πάνω ἀπ' ὅλα θαλασσινός, ἄνθρωπος δηλαδή τῆς θαλάσσης. Τοῦτο ἔχει κατανοηθῆ καί περιγραφῆ ἀπό ἀνθρωπογνώστας συγγραφεῖς. Αὐτοί οἱ συγγραφεῖς παρετήρησαν τούς γέρο - ναυτικούς πού δέν μποροῦσαν πιά νά ἀποπλεύσουν καί τούς ἔβλεπαν νά κάθονται ὧρες ἀτελείωτες στά λιμάνια, νά βυθίζουν τό βλέμμα τους στά βάθη τοῦ ὁρίζοντος μέ αἰσθήματα πού δέν θά νοιώση ποτέ ἕνας συνταξιοῦχος τοῦ δημοσίου. Ἡ λογοτεχνία μᾶς ἔδωσε ἀρκετές τέτοιες εἰκόνες ναυτικῶν, πού λίγο πολύ μοιάζουν μέ ναυάγια.

Ἀποδώσαμε βαρύτητα τή ψυχοσύνθεσι τοῦ ναυτικοῦ, γιατί πρέπει κάποτε νά καταλάβουν ὅλοι οἱ ὑπεύθυνοι, ὅτι ὁ ναυτικός, καί εἶναι ἐπάγγελμα, νά κερδίζει χρήματα, ἀλλά προπαντός εἶναι χαρακτήρας. Ὅταν ἑπομένως τόν ἀντιμετωπίζουν μόνον σάν ἐπάγγελμα, μόνον σάν πηγή κέρδους, τότε δέν ξέρουν περί τίνος πρόκειται. Καί δέν ὑπάρχει χειρότερο πράγμα, ἀπό τό νά προτείνῃς λύσεις ἤ νά ἀποφασίζῃς γιά πράγματα πού ἀγνοεῖς.

Ἐξ' ἀρχῆς λοιπόν βάζω τό ζήτημα στήν σωστή του θέσι, ὅτι δηλαδή ἡ πολιτεία ὀφείλει νά ἀντιμετωπίζῃ τόν ναυτικό σάν ἐπαγγελματία μέ ἰδιόμορφον ψυχοσύνθεσιν. Ὁ χασάπης, ὁ κουρέας, ὁ γαλατᾶς, ὁ μανάβης κτλ. εἶναι ἐπάγγελματα, πού γιά νά ἀσκηθοῦν δέν ἀπαιτοῦν ἰδιαίτερα ψυχικά προσόντα. Ἐνῶ γιά τόν ναυτικό προϋποτίθενται ψυχικά προσόντα, πού ἄν στερεῖται δέν γίνεται ναυτικός

Εἰδικώτερα ἔχουμε καί τά παρακάτω πρακτικά σημεῖα πού σφραγίζουν τήν προσωπικότητα τοῦ ν α υ τ ι κ ο ῦ .

1) Ὁ ναυτικός διατρέχει μόνιμα κίνδυνο ζωῆς, πράγμα τό ὁποῖον δέν συμβαίνει σ' ἄλλα ἐπαγγέλματα.

2) Ὁ ναυτικός ἐργάζεται εἴκοσι τέσσερις ὧρες τό 24ωρο, διότι μέρα καί νύχτα βρίσκεται στόν χῶρο τῆς ἐργασίας, ἐν ἀντιθέσει πρός τά ἄλλα ἐπαγγέλματα, ὅπου ὁ χρόνος ἀπασχολήσεως εἶναι καθορισμένος καί ἡ παραμονή στόν χῶρο ἐργασίας χρονικά περιορισμένη.

3) Ὁ ναυτικός χάνει τήν ἄμεση προσωπική ἐπαφή μέ τό σπίτι του, τούς φίλους του, τήν οἰκογένεια καί τήν πατρίδα ὅσο ταξιδεύει, ὅσο ἐργάζεται δηλαδή. Τουναντίον. στά ἄλλα ἐπαγγέλματα ὑπάρχει ἡ συνεχής προσωπική ἐπαφή μέ τήν οἰκογένεια, τούς φίλους καί τά λοιπά, μέ συνέπεια νά ἐξουδετερώνεται ὁ καθημερινός κόπος.

4) Ὁ ναυτικός νοιώθει τήν ξενητειά γεγονός πού εἶναι θυσία, ὅπως νοιώθει καί τόν πόνο τοῦ ἀποχωρισμοῦ ἀπό τά ἀγαπημένα πρόσωπα, γεγονός πού καί αὐτό εἶναι θυσία, ὅπως νοιώθει καί τήν νοσταλγία προσώπων καί πραγμάτων, γεγονός πού καί αὐτό εἶναι θυσία. Μέ ἄλλα λόγια ἡ ξενητειά, ὁ ἀποχωρισμός καί ἡ νοσταλγία εἶναι συναισθηματικές θυσίες, στίς ὁποῖες ὑποβάλλεται ὁ ναυτικός καί τίς ὁποῖες δέν γνωρίζουν οἱ ἄλλοι ἐπαγγελματίες.

5) Ὁ ναυτικός ἐργάζεται κάτω ἀπό τίς πιό δύσκολες συνθῆκες. Λένε πώς οἱ ἀγρότες ὑποφέρουν τήν ταλαιπωρία τῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Εἶναι ἀλήθεια, ἀλλά ὄχι στό μέγεθος πού τήν ἀντιμετωπίζουν οἱ ναυτικοί, οἱ ὁποῖοι δέν ξεφεύγουν ἀπό τήν μῆνιν τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, ἐνῶ ὁ ἀγρότης στή χειρότερη περίπτωση, ἁπλούστατα δέν πηγαίνει στή δουλειά του ἤ τήν διακόπτει πράγματα πού δέν μπορεῖ νά κάνη ὁ ναυτικός.

Βλέπετε λοιπόν ὅτι ὁ ναυτικός εἶναι ἐκεῖνος πού λόγω ἐπαγγέλματος κινδυνεύει ἡ ζωή του, ἐργάζεται ἀδιακόπως, ἀποκόπτεται ἀπό τό ἰδιωτικό περιβάλλον του, ξενητεύεται, ἀποχωρίζεται ἀγαπητά πρόσωπα, νοσταλγεῖ καί μοχθεῖ ὑπό τούς σκληροτέρους ὅρους ἐργασίας. Γιά ὅλα αὐτά πού ὑπομένει δικαιοῦται εἰδικῆς μερίμνης ἀπό τό κράτος καί τήν κοινωνία. Ἐκεῖνος δικαιοῦται καί τό κράτος καί ἡ κοινωνία τοῦ ὀφείλουν. Διότι τόσον τό κράτος, ὅσον καί ἡ κοινωνία ἐπωφελοῦνται ἐκ τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ. Κι' ἄς ποῦμε τώρα συνοπτικά τί προσφέρει στό κράτος καί στήν κοι-

νωνία ὁ ναυτικός.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ: α) Τό ναυτικό ἔμβασμα ἀποτελεῖ τήν σίγουρη βάση τῶν λεγομένων ἀδήλων πόρων, β) ἀπορροφᾶ μάζες ἐργαζομένων στή ναυτιλία μέ συνέπεια νά μειώνεται ἡ ἀνεργία καί ἡ μετανάστευσις, γ) αὐξανομένη ἡ ναυτιλία αὐξάνεται ὁ συνολικός ἐθνικός πλοῦτος τῆς Ἑλλάδος, δ) χάρις στή ναυτιλία δημιουργεῖται ὑποδομή βαρειᾶς βιομηχανίας στήν Ἑλλάδα, ὅπως ναυπηγεῖα, χαλυβουργεῖα κτλ, ε) ἡ ναυτιλία παρέχει ἐργασία σέ ὑποβοηθητικά τῆς ναυτιλίας ἐπαγγέλματα π.χ. τροφοδοσίαι πλοίων, πρακτορεύσεις, μεσιτεῖαι, ἐφοδιασμοί κτλ. στ) ἡ ναυτιλία εἶναι διαπραγματεύσιμος οἰκονομικος παράγων πού τό κράτος μπορεῖ νά χρησιμοποιεῖ στίς διακρατικές οἰκονομικές του σχέσεις, ζ) μέ τήν ναυτιλία ὁλοκληροῦται τό ἐθνικό διαμετακομιστικό ἐμπόριο, η) ἡ ναυτιλία δίνει διέξοδο στόν ἐπαγγελματικό προσανατολισμό τῆς νεολαίας μέ μακροπροθέσμους εὐμενεῖς οἰκονομικάς συνεπείας.

ΠΟΛΙΤΙΚΑ: α) Ἡ ναυτιλία ὅπως ἱστορικά ἀπεδείχθη ἀπετέλεσε καί ἀποτελεῖ πολιτικό ὅπλο ἐφ' ὅσον τό κράτος γνωρίζει νά τό μεταχειρίζεται, β) χάρις στήν ναυτιλία ἀνέρχεται τό διεθνές γόητρο τῆς χώρας, διότι ἡ ναυτιλία συνιστᾶ ἐκδήλωσιν καί πολιτικῆς δυνάμεως, γ) μέ τήν ναυτιλίαν τό κράτος διευκολύνεται σέ πολιτικούς χειρισμούς γιά συνεργασία μέ ἄλλα κράτη, ἰδίως σέ περιπτώσεις συγκρούσεων, ἀποκλεισμοῦ καί γενικῶς σέ περιπτώσεις πού ξένα κράτη χρειάζονται πλοῖα. δ) Ἡ ναυτιλία, ὅπως καί οἱ ἀπόδημοι ὁμογενεῖς ὑλοποιεῖ τήν οἰκουμενικότητα τοῦ Ἑλληνισμοῦ, διότι κάθε ἕνα Ἑλληνικό πλοῖο εἶναι ἕνα κομμάτι τῆς Ἑλλάδος στό ἐξωτερικό. ε) Τά Ἑλληνικά πλοῖα στό ἐξωτερικό εἶναι οἱ πανίσχυροι πρεσβευταί τῆς Ἑλλάδος, στήν ὁποίαν χαρίζουν κῦρος καί δύναμι περισσότερο ἀπό ὅλο τό διπλωματικό σῶμα. στ) Χάριν στήν ναυτιλία της ἡ Ἑλλάς ὑπολογίζεται στή διεθνή κοινωνία ἀφάνταστα περισσότερο παρά ἄν δέν εἶχε ναυτιλία.

ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΑ: α) ὁ ναυτικός γίνεται ἀμέσως ναύτης πολεμικοῦ, ἄρα ἡ ναυτιλία ἐξασφαλίζει στό πολεμικό ναυτικό ἐμψυχο ὑλικό ἤδη ἐκπαιδευμένο ἀπό τόν καιρό τῆς εἰρήνης β) ἡ ναυτιλία ἐγγυᾶται τίς θαλάσσιες μεταφορές σέ περίπτωσι ἐμπολέμου καταστάσεως γ) ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ ἐθνική δύναμη πού δέν καταστρέφεται ὅπως π.χ. ἡ βιομηχανία, διότι ἡ ναυτιλία δέν εἶναι συγκεντρωμένη σέ συγκεκριμένο χῶρο, ἀλλά κινεῖται σ' ὁλόκληρο τόν κόσμο. Ἑπομένως ἀπό πλευρᾶς ἐθνικῆς ἀμύνης τό Ἔθνος διαθέτει μίαν οὐσιαστικά ἄτρωτον δύναμιν: τά πλοῖα του. δ) Χωρίς νά εἰσέλθω σέ λεπτομερεῖς ἀναλύσεις ἀρκοῦμαι στή διαβεβαίωση, ὅτι σ' ὅλους τούς πολέμους, ὅλων τῶν ἐποχῶν οἱ Αὐτοκρατορίες θεμελιώθηκαν ἤ χάθηκαν στή θάλασσα κι' ὄχι στή ξηρά. Ἑπομένως καί ἰδίως γιά τήν θαλασσινή Ἑλλάδα ἡ ἰσχυρή ναυτιλία εἶναι conditio sine qua non τῆς ὑπάρξεώς της.

Ἠθικά α) Ἡ Ἑλλάς σάν χώρα ἀφοπλισμοῦ ἔχει ἀναμφισβήτητο ἠθικό βάρος. Αὐτό παρατηρεῖτε στίς ξένες χῶρες π.χ. στή Γερμανία ἡ λέξις "Ελλην δέν προκαλεῖ σεβασμό, διότι ὑπονοεῖ συνήθως ἐργάτην μετανάστην, ἐνῶ στήν Ἑλβετία ἡ λέξις "Ελλην προκαλεῖ σεβασμόν διότι ὑπονοεῖ συνήθως τόν.ἐφοπλιστήν. β) Ἕνας λαός θαλάσσης πάντα ἔχει μεγαλυτέραν ἠθικήν ἀκτινοβολίαν ἀπό ἕνα λαό γεωργῶν, βοσκῶν, ἐργατῶν, διότι ἡ θάλασσα προσδιορίζει στό λαό της παγκόσμια διάστασι. γ) Οἱ θαλασσινοί λαοί ἔχουν τό ἠθικό προνόμιον τῶν πρώτων δημιουργων πολιτισμοῦ.

Γιά ὅλους αὐτούς τούς λόγους πού ἀνέφερα τελείως συνοπτικά ἀξίζει νά ἀποδυθῆ τό Ἔθνος σέ μιά Πανελλήνιον ἐκστρατείαν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας καί πιό συγκεκριμένα:

1) Ἀντί ἡ τηλεόρασι καί τό ραδιόφωνο νά προπαγανδίζουν τίς ἐκτρώσεις θά ἔκαναν καλλίτερα ἄν διεφήμιζαν τό ναυτικό ἐπάγγελμα καί νά προέτρεπαν τούς νέους νά δοῦν τό μέλλον τους στή θάλασσα.

2) Νά παρακινηθῆ ἡ νεολαία νά ἀναπτύξη τά θαλάσσια ἀθλήματα, τήν ἱστιοπλοΐα καί κυρίως νά δοθοῦν κίνητρα στούς νέους γιά τήν ἀγορά σκαφῶν, ὥστε νά συνδεθοῦν μέ τήν θάλασσα. Ἀντ' αὐτῶν ὅμως τό κράτος φοροεισπράκτωρ καταδιώκει τά ἰδιωτικά σκάφη γιά νά εἰσπράξη φόρους κι' ἔτσι ἀποτρέπει τήν ἐξοικείωσι τῆς Ἑλληνικῆς νεότητος μέ τήν θάλασσα, ἡ ὁποία εἶναι τό μέγιστο μέρος τῆς Ἑλληνικῆς φύσεως.

3) Νά ἀναβιώσουν τά θαλασσινά Ἑλληνικά ἔθιμα, τά ὁποῖα σκοπίμως παρηγκωνίσθησαν καί ἐλησμονήθησαν τά τελευταῖα χρόνια π.χ. μέχρι τό 1950 τά Χριστούγεννα τά παιδιά πού ἔλεγαν τά κάλαντα περιέφεραν ἕνα καράβι. Ἀντί γιά τό ἔλατο τῶν Χριστουγέννων πού εἶναι ἔθιμο ξενόφερτο ἀπό τόν βορρᾶ, μέχρι πρό τινος στά σπίτια μας τά Χριστούγεννα βάζαμε στολισμένα καράβια.

4) Νά ὀργανωθοῦν: α) οἱ ἐπισκέψεις τῶν μαθητῶν στά πλοῖα ὄχι στά πλαίσια κάποιας ναυτικῆς ἑβδομάδος, ἀλλά στά πλαίσια τακτικοῦ σχολικοῦ προγράμματος, β) οἱ ραδιοφωνικές ἐκπομπές γιά τούς ναυτιλλομένους, γ) τηλεοπτικά προγράμματα μέ θέμα τήν ναυτιλία, δ) τηλεοπτικά προγράμματα μέ μαθήματα κολυμβήσεως κ ἁλιείας, προβολῆς σκαφῶν, ζωῆς στά πλοῖα, ὑποβρυχίου πλούτου, θαλασσίας πανίδος καί χλωρίδος, θαλασσίας ἀρχαιολογίας, ἱστορικῶν ναυμαχιῶν, κτλ. κτλ.

5)Εἶναι ἀκατανόητον στό τέλος 20 αἰῶνος νά προβάλουν χίλια δύο ἐμπόδια γιά νά μή μπορῆ νά ψηφίση ὁ ναυτικός ὅπου κι ἄν βρίσκεται. Πλήν τούτου αὐτός εἶναι ὁ λόγος πού ἀδιαφοροῦν τό κράτος καί οἱ κυβερνήσεις του γιά τήν ναυτιλία μας καί τούς ναυτικούς μας. Δέν παίρνουν ψήφους, δέν ἔχουν ἐνδιαφέρον.

Νά δοθῆ δικαίωμα ψήφου στούς ταξιδεύοντας ναυτικούς, διότι εἶναι γελοῖο ἐκεῖνοι νά προσφέρουν τόσα στό Ἔθνος καί νά μή δικαιοῦνται νά ψηφίζουν, ὅπως δικαιοῦται ὁ τελευταῖος τσοπάνος.

6) Νά λυθῆ παγίως καί διά παντός τό μισθολογικό καί συνταξιοδοτικό θέμα τῶν ναυτικῶν.

7) Νά ἀποτραπῆ μέ κάθε μέσο ἡ προσέλευσις ξένων στά Ἑλληνικά πλοῖα, μέ μιά ἔντονο καί ἐκτενῆ κυβερνητική προπαγάνδα. Νά ἐλκυθοῦν γυναῖκες εἰς τίς βοηθητικές ἐργασίες τῶν πλοίων ὡς Θαλαμηπόλοι, Μάγειροι καί ὡς ἀξιωματικοί ἀσυρμάτου μέ τό νά παίρνη ὁ ἀξιωματικός καταστρώματος, ὁ μηχανικός, ὁ λοστρόμος, ὁ ναύτης, ὁ θερμαστής τήν γυναίκα του, τήν κόρη του, τήν ἀδελφή του, τήν ἀρραβωνιαστικιά του ἀντί νά προσλαμβάνονται ἐγχρωμοι μέ ὅλα τά συνεπαγόμενα καί νά μήν γίνεται ἀφαίμαξις λίρες 20.000.000 μηνιαίως πού πλήρωνε σέ αὐτούς τούς ξένους ἡ Ναυτιλία στά καλά χρόνια της.

Γιά σκεφθῆτε αὐτός ὁ πλοῦτος νά σκορπιζότανε στά φτωχά καί ἀγονα χωριά τῆς χώρας μας θά χρειαζόταν νά γινότανε ὁ "Ελληνας μετανάστης, δηλαδή δοῦλος τῆς Γερμανικῆς, Αὐστραλιανῆς καί ἄλλων οἰκονομιῶν καί νά ἐρηνώνη ἡ χώρα μας; Ἀφοῦ εἴχαμε ἕνα κραταιό στόλο τί τό θέλαμε τό Γερμανικό ἐργοστάριο πού πλήρωνε ἄλλωστε μικρότερο μισθό ἀπό τό Ἑλληνικό καράβι. Ἐάν μεριμνοῦσε τό κράτος ὅσο ἔπρεπε δέν θά συζητοῦσε ἤ ὄχι ἄν πρέπει νά γίνουν διμερῆς συμφωνίες γιά νά προστατεύσει τούς "Ελληνας ναυτικούς, δηλαδή ψύλους στά ἄχυρα.

Ἡ Ἑλληνική ναυτιλία πρέπει νά εἶναι Ἑλληνική ἀπό τόν ἰδιοκτήτη τοῦ πλοίου μέχρι τόν ναυτόπαιδα. Εἶναι ἐθνική ἀπερισκεψία νά ἀφελληνίζουμε τήν ναυτιλία μας, τή δόξα καί πηγή τῆς ζωῆς μας.

8) Νά καθιερωθοῦν κίνητρα γιά τήν εἴσοδο στό ναυτικό ἐπάγγελμα. Ἐδῶ τό κράτος ἐπειδή ἀγνοεῖ τό ζήτημα δίνει κίνητρα γιά τήν δημιουργία ξενοδοχοϋπαλλήλων καί δέν δίνει κίνητρα γιά τή δημιουργία ναυτικῶν. Προτιμᾶ δηλαδή σέ τελευταῖα ἀνάλυση νά ἔχη γκαρσόνια κι' ὄχι καπετάνιους.

9) Νά στραφῆ ἡ νεολαία στήν ναυτική ἀξιοποίηση τῶν χιλιάδων βραχονησίδων καί νησίων τοῦ Αἰγαίου καί Ἰονίου, ὅπου τό κράτος θά ἐνθαρρύνει κατασκηνώσεις, ἐγκαταστάσεις κτλ. Ἀντ' αὐτοῦ βλέπουμε δυστυχῶς ὅτι τό μεγαλύτερο μέρος τῆς Ἑλληνικῆς νεολαίας δέν ξέρει κολύμπι. Εἶναι πράγματι ἀδιανόητο οἱ κάτοικοι μιᾶς χώρας πού σχεδόν εἶναι νησί νά μή γνωρίζουν νά κολυμποῦν. Αὐτό δείχνει τό μέγεθος τῆς κρατικῆς ἀδιαφορίας ἐναντι τῆς θαλάσσης.

Ἡ ὑποβάθμισις τῆς ναυτιλίας ὀφείλεται στό γεγονός, ὅτι οἱ ὑπουργοί καί οἱ κυβερνήσεις δέν ξέρουν τί εἶναι ἡ ναυτιλία. Τήν νομίζουν σάν ἕνα τομέα τῆς διοικήσεως, ὅπου μπορεῖ ὁ κάθε ἄσχετος καί ὁ κάθε γραφειοκράτης νά λέγη καί νά ἐπιβάλη τήν γνώμη του. Ὁ οἰκονομικός, πολιτικός, ἠθικός καί στρατιωτικός κολοσσός πού ὀνομάζεται ναυτιλία ἀντιμετωπίζεται ἀπό τό κράτος ἀνεύθυνα, πρόχειρα, ἀδιάφορα. Ἐν τούτοις μέσα στήν κρατική ἄγνοια ὑπάρχει κι' ἕνα ἄλλο ἀξιοπρόσεκτο σημεῖο, ὅτι δηλαδή στό κάτω-κάτω τῆς γραφῆς ἡ ναυτιλία δέν ἔχει ἀνάγκη τό κράτος, ἀλλά τό κράτος ἔχει ἀνάγκην τῆς ναυτιλίας. Διότι ἡ ναυτιλία

"SACORAFOS"

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

εἶναι ὑπόθεσις ἐθνική κι' ὄχι κρατική. Δι' αὐτό ἄλλως τε ὅταν ἡ Ἑλλάς ἐπί τουρκοκρατίας δέν διέθετε κράτος, διέθετε ναυτιλία, ἡ ὁποία προϋπῆρξε τοῦ νεοελληνικοῦ κράτους πού μέ τήν βοήθειά της ἐδημιουργήθη. Ἄρα ὅσο ὑπάρχει Ἑλληνικό Ἔθνος, Ἕλληνες δηλαδή, θά ὑπάρχη ναυτιλία, εἴτε ὑφίσταται Ἑλληνικό κράτος, εἴτε ὄχι. Γιά ἐπιβεβαιωτικό παράδειγμα φέρω τόν Β' παγκόσμιο πόλεμο. Οἱ Γερμανοί κατέλυσαν τό Ἑλληνικό κράτος, ἀλλά δέν κατόρθωσαν νά διαλύσουν τήν Ἑλληνική ναυτιλία. Εἶναι πράγματι νά ἀπορῆ κανείς πῶς μιά τέτοια ὁλοζώντανη καί κορυφαία ἐκδήλωση τῆς ἐθνικῆς μας δραστηριότητος δέν τήν βλέπει σωστά τό κράτος καί τήν βάζει σέ δεύτερη μοίρα ἐνδιαφέροντος. Καί κάτι χειρότερο ἀντί νά τήν προσέχη σάν κόρη ὀφθαλμοῦ τήν δυσφημεῖ καί τήν συκοφαντεῖ. Διότι τό κράτος ἀποπειράται νά διαδόση ἀντιεφοπλιστική νοοτροπία. Παρουσιάζει τούς ἐφοπλιστάς σάν ἐκμεταλλευτάς, φοροφυγάδας, κεφαλαιοκράτας κτλ. Στήν πραγματικότητα τίποτε δέν συμβαίνει ἀπό αὐτά, διότι ἁπλούστατα ὁ ἐφοπλισμός εἶναι ὑπερκρατικός μέ διεθνῆ δραστηριότητα, πού κερδίζει ὄχι ἀπό τήν ἐκμετάλλευση τῶν ναυτικῶν, ἀλλά ἀπό τήν ἐπιχειρηματική ἀξιοποίηση τῶν δυνατοτήτων, πού τοῦ παρέχει ἡ θάλασσα. Μόνον ἀνόητοι θά ἐπίστευαν καί μόνον κακόπιστοι θά ἰσχυρίζοντο, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής πλουτίζει ἀπό τά ἡμερομίσθια τῶν ναυτικῶν του. Πλουτίζει ἀπό τήν ἐκμετάλλευση τῶν εὐκαιριῶν πού τό οἰκονομικό του δαιμόνιο προβλέπει καί γιά τίς ὁποῖες διακινδινεύει τά πάντα. Ἐξ ἄλλου ἡ ναυτιλία προϋπῆρξε κάθε πολιτικῆς κινήσεως, κάθε συνδικαλισμοῦ καί κάθε σοσιαλισμοῦ.

Πῶς νά ὠφελήση κανείς τήν ναυτιλία ὅταν δέν μπορεῖ νά τήν καταλάβη; Ὅταν δέν τήν ξέρει; Ὡστόσο ἀντί νά ἀναγνωρίσουν κάτι λογικό καί ἔντιμο, ὅτι δηλαδή δέν εἶναι σέ θέσι νά κατανοήσουν τήν οὐσία τῆς ναυτιλίας ἀσχολοῦνται μαζί της καί τήν βλάπτουν. Ἡ ζημιά πού τῆς προξενοῦν φαίνεται ἀπό τήν μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική σημαία. Εἶναι ἐθνική ντροπή νά κατεβαίνουν οἱ Ἑλληνικές σημαῖες ἀπό τά πλοῖα μας. Ἔτσι αὐτοί πού δέν εἶναι ἄξιοι νά αὐξήσουν τόν στόλο μας δείχνονται ὑπεράξιοι στό νά τόν ἐλαττώσουν. Ταυτόχρονα μέ ἀναίσχυντο τρόπο πλήττουν τήν ὑπόληψι τοῦ ναυτικοῦ κοσμου, τόν ὁποῖον ὑποτιμοῦν. Δέν θά παίξουμε ὅμως τό παιχνίδι τοῦ διχασμοῦ λέγοντας ὅτι οἱ ναυτικοί προσφέρουν στούς ἐθνικούς ἀγώνας τῆς πατρίδος περισσότερα ἀπό ὅλας τάς ἄλλας τάξεις. Ἀλλά θά ὑπογραμμίσουμε μέ ἔμφαση ὅτι οἱ ναυτικοί μας ἔδωσαν προθύμως πάντοτε τό παρόν στούς πολέμους τῆς πατρίδος. Οὐδέποτε ἀπουσίασαν. Κι' ἄν σήμερα ὑπάρχει Ἑλλάς ὑπάρχει χάρι στά πλοῖα της καί στήν αὐτοθυσία τῶν ναυτικῶν. Θέλετε ἀπό τούς ἀρχαίους χρόνους, ἀπό τήν βυζαντική αὐτοκράτορία μέχρι τήν ἐπανάστασι τοῦ 21 καί τήν μικρασιατική καταστροφή, ἄν ἔλειπε ἡ δυναμική παρουσία τοῦ ναυτικοῦ θά ἐχάνετο ἡ Ἑλλάς. Ἡ παρουσία ἐκείνη ἦταν συνειδητή προσφορά στήν Ἑλλάδα. «Κωνσταντή πρέπει νά πεθάνεις»!εἶπε ὁ Κανάρης. Τά λόγια τοῦ ἁπλοῦ ἐκείνου θαλασσινοῦ ἀποτελοῦν ἐπίγραμμα καθήκοντος, πού θά ἔπρεπε νά ἦταν χαραγμένο στήν εἴσοδο κάθε ναυτικῆς σχολῆς.

Μήν ἐθελοτυφλῆτε. Κάποτε ὑποχρεοῦσθε ὅλοι νά παραδεχθῆτε, ὅτι ἡ ναυτιλία ἔχει περιεχόμενο πού δέν βρίσκεται στ' ἄλλα ἐπαγγέλματα.Δίχως νά ἀντιλαμβάνεσθε τό περιεχόμενό της. δέν μπορεῖτε νά κάνετε ναυτιλιακή πολιτική. Νά ἀντιληφθῆτε ἀκόμη καί κάτι ἄλλο, ὅτι ἡ ναυτιλία δέν σᾶς ἔχει ἀνάγκη. Θέλει ὅμως τή κρατική συνεργασία γιατί αὐτό ἀπαιτεῖ τό κοινό συμφέρον τῆς Ἑλλάδος καί τοῦ κράτους καί τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Ἂν βέβαια τό κράτος ἀποδίδει μεγαλύτερη σημασία στά προβλήματα τῶν δικηγόρων, τῶν κτηματομεσιτῶν ἤ τῶν ἐμπόρων εἰδῶν λαϊκῆς τέχνης δέν θά φταίει τότε ἡ ναυτιλία νά κυττάξη ἀλλοῦ τά συμφέροντά της, διότι οἱ ἐφοπλιστές δέν θά δεχθοῦν νά ἐξαρτᾶται ἡ ἐπιχειρηματική δραστηριότης τους, ἀπό τίς ἀποφάσεις τοῦ κάθε δημοσίου ὑπαλλήλου ἤ πολιτικοῦ ἀσχέτου πρός τήν ναυτιλία. Αὐτοί πού δέν βάλανε ποτέ τά πόδια τους στή θάλασσα δέν μποροῦν νά ἀποφασίζουν, γιά ἐκείνους πού βάλανε στή θάλασσα τή ζωή τους.

Ἐπιβάλλεται λοιπόν νά χαραχθῆ ἐξ ἀρχῆς μία πολιτική ναυτιλία, διότι ὅτι ὑπάρχει σήμερα εἶναι πολιτική ἀντιναυτιλίας. Σάν ἄμεσο μέτρο προτείνουμε νά ζητηθῆ ἀπό τούς ἐφοπλιστές νά ἐκπονήσουν μελέτη ὅπου νά ἐξετάζεται σφαιρικά ὁλόκληρος ἡ ὑπόθεσις τῆς ναυτιλίας αὐτῆς καθ' ἑαυτῆς, καθώς καί τῶν σχέσεων της μέ τό κράτος, τήν κοινωνία καί τήν ἐθνικήν μας οἰκονομίαν. Καί στήν συνέχεια νά ἐφαρμοσθοῦν οἱ προτάσεις.

Ἡ κυβέρνηση καθιέρωσε μονίμους διαλόγους μέ διάφορα ἐπαγγέλματα κι ἐκπροσώπους διαφόρων τάξεων. Ἕνα τέτοιο γόνιμο διάλογο πρέπει νά ἔχει καί μέ τούς ἐφοπλιστές. Διότι εἶναι ἀχαρακτήριστο νά συνδιαλλέγεται ἡ κυβέρνηση μέ τούς ἰδιοκτῆτες μοτοσακό καί νά ἀποφεύγει τούς ἰδιοκτῆτες πλοίων. Μιλάμε γιά γόνιμο διάλογο πού δέν σημαίνει ἐπίσκεψη ἀντιπροσωπείας ἐφοπλιστῶν στό γραφεῖο τοῦ ἁρμοδίου ὑπουργοῦ κι ἐπίδοση ὑπομνήματος πού ξεχνιέται στό χρονοντούλαπο, ἀλλά ἀποφασιστική εἰσήγηση καί ὑλοποίηση μέτρων γιά τήν ναυτιλία πού θά προτείνουν οἱ ἐφοπλιστές, οἱ ὁποῖοι α) εἶναι εἰδικοί β)ἔχουν συμφέρον γ)ἀσχολοῦνται συνεχῶς μέ τό θέμα δ)ἐπιδιώκουν τήν προαγωγή τῆς ναυτιλίας καί ε) εἶναι μόνιμοι στήν ὑπόθεση.

Μήν ξεχνᾶτε ὅτι ὑπουργοί, κυβερνήσεις καί πολιτεύματα ἔρχονται καί παρέρχονται, ἐνῶ ἡ ναυτιλία μένει. Ἑπομένως τά ζητήματα τῆς ναυτιλίας νά μήν τά ρυθμίζουν οἱ περαστικοί καί δίπλα ἀπό τήν ναυτιλία, ἀλλά οἱ μόνιμοι καί μέσα στή ναυτιλία. Τέτοιοι εἶναι οἱ ἐφοπλιστές. Τήν γνώμη τους τό κράτος νά σέβεται καί νά ἀκούη. Διότι ὅπως τονίζει καί ἡ λαϊκή παροιμία: «ὅσα ξέρει ὁ νοικοκύρης δέν τά ξέρει ὁ κόσμος ὅλος» καί νοικοκύρης στή ναυτιλία εἶναι ὁ ἐφοπλιστής. Βέβαια δέν παραβλέπω τήν σπουδαιότητα τῶν ἐργατῶν τῆς θαλάσσης, πού εἶναι τά πληρώματα τῶν ποίων. Ἐδῶ ἀξίζει νά διευκρινίσω ὅτι μεταξύ πληρωμάτων καί πλοιοκτητῶν δέν ὑπάρχουν ἀντίθετα συμφέροντα, διότι ὁ ἕνας ἔχει τήν ἀνάγκη τοῦ ἄλλου. Ὁπωσδήποτε ἀναφύονται διαφωνίες πρᾶγμα πού εἶναι φυσικό, σάν τίς διαφωνίες μέσα στήν ἴδια τήν οἰκογένεια. Ἀντίθεσις ὅμως συμφερόντων δέν ὑπάρχει, κατά συνέπεια ὅποιος ἀντιπαραθέτει ἐφοπλιστές καί πληρώματα δημιουργεῖ τεχνητή ἀντίθεση, γιά λόγους πού ἐκεῖνος γνωρίζει.

Μετά ἀπό ὅσα εἴπαμε φάνηκε καθαρά,ὅτι ἡ ναυτιλία εἶναι ζωτικός παράγων ζωῆς καί προόδου τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους. Ἡ ναυτιλία εἶναι λοιπόν ἐθνική ὑπόθεσις καί ὄχι κρατική. Μέ ἄλλα λόγια ἡ θάλασσα δέν ἀποτελεῖ ἕνα κοινό τομέα τῆς διοικήσεως, ἀλλά προϋπόθεση τῆς ὑπάρξεως τοῦ Ἑλληνισμοῦ.

Μεταξύ Ἑλληνισμοῦ καί ναυτιλίας ἀνεπτύχθησαν σχέσεις ἐξαρτήσεως. Κατά μεγάλο μέρος ὁ Ἑλληνισμός ἐξαρτάται ἀπό τήν ναυτιλία, γιά τόν ἀκόλουθο λόγο.

Ὁ Ἑλληνισμός ἐκφράζεται διά τοῦ πολιτισμοῦ πού ἐκπροσωπεῖ καί διά τῆς ὑλικῆς του δυνάμεως. Μόνον ὁ πολιτισμός δέν ἀρκεῖ γιά τήν ἐπιβίωση τῶν Ἑλλήνων. Χρειάζεται καί ἡ ὑλική δύναμις. Ὅπως ὁ ἄνθρωπος εἶναι δισυπόστατος καί ἔχει σῶμα καί πνεῦμα, ἔτσι καί ὁ Ἑλληνισμός ἔχει πνεῦμα (πολιτισμός) καί σῶμα (ὑλική δύναμις). Ἂν εἶχε μόνο πνεῦμα δέν θά μποροῦσε νά ἐπιζήση στούς ἀγῶνες, διότι ἄλλοι λαοί ἰσχυρότεροι θά τοῦ ἐπεβάλλοντο καί θά τόν ἐξαφάνιζαν. Κατόρθωσαν ὅμως οἱ Ἕλληνες νά ἐπιβιώσουν στόν περί ὑπάρξεως ἀγώνα καί νά μεγαλουργίσουν ἐπειδή συνεδύαζαν πολιτισμό καί ὑλική δύναμη. Ἦσαν ἱκανοί νά κάνουν Μαραθῶνες. Στήν ἱστορία συναντᾶ κανείς λαούς, πού ἐξελίχθηκαν πολιτιστικά, ἐξ αἰτίας ὅμως τῆς ἀνικανότητος των νά ἰσχυροποιηθοῦν ὑλικά κατεδικάσθησαν στόν ἱστορικό ἀφανισμό, ἔτσι ἐχάθησαν οἱ Ἀσσύριοι, Χετταῖοι, Ἴνκας κτλ.

Ἡ ναυτιλία δίνει στόν Ἑλληνισμό τήν παγκοσμιότητά του ἀπό ὑλικῆς ἀπόψεως. Ὁ Ἑλληνισμός στόν πνευματικό χῶρο ἀποκτᾶ οἰκουμενικότητα, χάρις στήν πολιστική παραγωγή τῶν φιλοσόφων, λογοτεχνῶν, καλλιτεχνῶν καί ἄλλων ἐπιστημόνων συγγραφέων. Μέ τό βιβλίο ὁ Ἑλληνισμός μπαίνει σέ κάθε ξένη βιβλιοθήκη κι ἑπομένως γίνεται οἰκουμενικός. Πολιτιστικά λοιπόν ἡ οἰκουμενικότητα τοῦ Ἑλληνισμοῦ στηρίζεται στό βιβλίο. Ὑλικά βασίζεται στήν ναυτιλία. Καί πράγματι ἀπο τά πανάρχαια χρόνια ἡ ἐπαφή Ἕλληνα καί ξένου πῶς ἐγέντο; Φυσικά διά τῆς ναυσιπλοΐας. Τά Ἑλληνικά πλοῖα ἦσαν ἐκεῖνα πού: α) μετέφεραν ἀποίκους Ἕλληνας στά διάφορα παράλια τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὐξείνου Πόντου, τοῦ Βισκαϊκοῦ Κόλπου, τῆς Ἀγγλίας μέχρι καί τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ καί ποιός ξέρει καί πού ἀλλοῦ ἀκόμη. Οἱ ἄποικοι ἐξ Ἑλλάδος ἤρχοντο σ' ἐπαφή, σέ πρώτη ἐπαφή μέ τούς ἰθαγενεῖς κατοίκους καί ὑποχρεωτικῶς πλέον ἀνεπτύσσοντο σχέσεις μεταξύ τῶν β) μετέφεραν ἐμπορεύματα μέ συνέπεια τήν καθιέρωσιν περιοδικῶν ἐπαφῶν μέ ξένους ἐνδιαφερομένους γ) μετέφεραν τούς λεγόμενους Περιηγητάς, ὅπως ὁ Παυσανίας κτλ. οἱ ὁποῖοι περιέγραφαν τούς τόπους καί τούς ἀνθρώπους πού συνήντουν μέ ἀποτέλεσμα νά ἀναπτυχθῆ ἡ γεωγραφία, ἡ ἀνθρωπογεωγραφία καί νά δοθοῦν καί νά διασωθοῦν μέχρι τῶν ἡμερῶν μας πληροφορίαι καί στοιχεῖα γιά τούς λαούς μακρινῶν ἐποχῶν δ) μετέφεραν στρατιωτικάς δυνάμεις, πού ἐξησφάλιζαν τήν Ἑλληνικήν κυριαρχία δυναμικῶς. Νά μήν ἀπατώμεθα ἡ Ἑλληνική αὐτοκρατορία καί ἡ Ἑλληνική κοσμοκρατορία ἐθεμελιώθη διά τῆς θαλάσσης ε) τέλος μετέφεραν πλοῦτον στήν μητρόπολη ἀπό τάς κτήσεις μ' ἐπακόλουθο τήν ἀκμήν τῶν Ἑλληνικῶν κρατῶν.

Ὁ Ἑλληνισμός κατά συνέπεια παγκόσμιος πολιτιστικά καί παγκόσμιος ὑλικά μποροῦσε νά ἀντιμετωπίζει νικηφόρος τόν περί ὑπάρξεως ἀγώνα. Ὁ Πολιτισμός καί ἡ ὑλική ἰσχύς ἦταν τά δύο πόστα πάνω στά ὁποῖα βασιζότανε ὁλόκληρος ὁ γίγας πού ὀνομάζεται ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ

Ἂν ἕνα ἀπό τά δύο πόστα ὑστεροῦσε, παρέλυε ἤ δέν ὑπῆρχε ὁ γίγας θά ἦτο χωλός καί θά ἀπετέλει ζήτημα χρόνου ἡ ἐκμηδένισίς του. Εὐτυχῶς ἐπετύγχανε νά ἀναδεικνύη συνεχῶς ἀνθρώπους πού προήγαγαν τόν πολιτισμόν καί ἀνθρώπους πού προήγαγαν τήν ναυτιλία του.

Ἀπό τήν ἐμφάνισίν του, μέχρι καί τῶν ἡμερῶν μας πῶς ἀλλοιώτικα θά ἠδύνατο ὁ Ἑλληνισμός νά σταθῆ ὑλικῶς, παρά μέ τήν ναυτιλίαν;

Σήμερα π.χ. πῶς θά συναγωνισθοῦμε ὑλικά

τούς ξένους μέ τά μεγάλα βιομηχανικά τους κράτη; Θά τούς συναγωνισθοῦμε βιομηχανικά; Φυσικά ὄχι. Θά τούς ἀνταγωνισθοῦμε τό οἰκεῖο μας περιβάλλον, στόν χῶρο ὅπου διαπρέπουμε, στή θάλασσα δηλαδή. Ἡ στρατηγική μας γιά ἐθνική ἐπιβίωση καί πρόοδο μᾶς δείχνει ὅτι μᾶς συμφέρει νά δώσωμε τήν μάχη τῆς ἐθνικῆς ζωῆς μας σέ πεδίο δικῆς μας ἐκλογῆς καί συγκεκριμένα στή θάλασσα, ὅπου αἰῶνες τώρα εἴμαστε γνώστες, ἐπιτυχημένοι, κυρίαρχοι.

Οἱ ἐφοπλισταί διά τῆς τακτικῆς πού ἀκολουθοῦν ἐφαρμόζουν τήν στρατηγική πού χαράσσει τήν γενικήν κατεύθυνσιν, ἡ ὁποία εἶναι ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ. Δέν ἀρκεῖ πού ὑπήρξαμε ναυτικοί, πρέπει νά παραμείνουμε, διότι ἡ θάλασσα εἶναι ὁ χῶρος τῆς ἀξιοποιήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ δαιμονίου καί ἰδίως ὁ χῶρος τῆς ὑλικῆς ἰσχύος.

Ἀσφαλῶς δέν παραβλέπω τήν κοινωνικήν σπουδαιότητα τῆς πνευματικῆς δημιουργίας. Πρῶτα ὅμως θά ζήσουμε καί μετά θά φιλοσοφήσωμε. Πολιτισμός καί τεχνολογία ὀφείλουν νά συμβαδίζουν, διότι ἡ ἀνισομερής πρόοδος προκαλεῖ ἐθνικό κακό. Ἐάν ἔχωμεν μόνον πολιτισμόν, τότε τό Ἔθνος βασίζεται στήν μαλθακότητα καί χάνει τήν ἀγωνιστικότητά του. Ἐάν ἔχωμεν μόνον ὑλική δύναμι, τότε τό Ἔθνος βαθμηδόν ἀποκτηνοῦνται καί μοιραίως θά χαθῆ, δίχως ν' ἀφήση πίσω κάποια πολιτιστική κληρονομία. Ἡ πραγματικότης διδάσκει ὅτι πολιτισμός καί ὑλική δύναμις πρέπει νά συμβαδίζουν ἁρμονικά. Κλασσικό παράδειγμα εἶναι ἡ Ἀρχαία Ἑλλάς, οἱ κλασσικοί χρόνοι, ἡ Ἑλληνιστική ἐποχή καί ἡ βυζαντινή αὐτοκρατορία. Σ' αὐτές τίς περιόδους βλέπετε μία συνδιασμένη παραγωγή πολιτισμοῦ καί ἐξελίξεως ὑλικῆς ἰσχύος. Σ' αὐτές τίς περιόδους διαπιστώνετε ὅτι ἡ ναυτιλία ἦταν ἡ βάση τῆς ὑλικῆς δυνάμεως τοῦ Ἔθνους. Προσέχτε λέγω τοῦ Ἔθνους κι ὄχι τοῦ κράτους, διότι μετά ὅταν τό Ἔθνος ἔχασε τό κράτος του, δέν ἔχασε τήν ναυτιλίαν του, ἡ ὁποία σιγά σιγά πάλι τοῦ ξαναέφτιαξε κράτος.

Καλό θά εἶναι νά προστεθῆ καί ἡ διαπαιδαγώγηση τοῦ χαρακτῆρος, τήν ὁποίαν προσφέρει ἡ ναυτιλία καί ἡ ὁποία διαπαιδαγώγηση συντελεῖ στήν θωράκιση τοῦ Ἔθνους. Νομίζει ὅτι ἀπό τήν φύση τῆς δουλειάς ἡ ναυτιλία διαπαιδαγωγεῖ τόν χαρακτήρα τοῦ ναυτικοῦ σέ ἰδιότητας πολύ χρησίμους α) Κατ' ἀρχήν ἀναγκαστικά ὁ ναυτικός γνωρίζει τό κίνδυνο. Ὅποιος λοιπόν ἀργά ἀλλά ὁπωσδήποτε συνυπάρχει μέ τόν κίνδυνο μετατρέπεται σέ ἄφοβον, εἰδάλλως ἐγκαταλείπει τό πλοῖο. Ἐφ' ὅσον μένει γίνεται ἄφοβος πού σημαίνει ὄχι ὅτι δέν φοβεῖται, ἀλλά ὅτι κυριαρχεῖ τόν φόβον του, δέν πανικοβάλλεται κι' ἐπομένως συνηθίζει, στήν γενναιότητα, πράγμα χρήσιμο γιά τόν ἴδιο καί γιά τό Ἔθνος του β) Ἐπειδή ταξιδεύει θέλει δέν θέλει ξυπνᾶ. Ὑποχρεώνεται νά δουλέψη τό μυαλό του, νά εἶναι προσεκτικός, ἐπιφυλακτικός διότι ἀποβιβάζεται σέ ξένο περιβάλλον καί γενικῶς νά ἐπαγρυπνᾶ, διότι δέν κάθεται σ' ἕνα κατάστημα ὅπου πωλεῖ τυρί ἢ ὑφάσματα γ) τό ταξίδι συνεπάγεται μόρφωσιν, διότι καί μιά ξένη γλώσσα θά μάθη, καί καινούργια μέρη θά δῆ κι ἄλλους ἀνθρώπους θά γνωρίση, καί νέες καταστάσεις θά ἀντιμετωπίση καί ἄλλα πολλά πού εἶναι μάθηση ἐν μέρει καί μόρφωσις πλήρης. Περισσότερο ἐπίσης εἶναι εὔκολο νά ἀπαριθμήσω, προτιμῶ ὅμως νά περιορισθῶ σέ μιά σύγκριση. Ἡ δουλειά τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου τοῦ διαπαιδαγωγεῖ χαρακτῆρας Φυσικά ὄχι. Ἀπό τήν φύση τῆς ἡ δημοσιοϋπαλληλική ἐργασία δέν διαμορφώνει χαρκτῆρα. Στό γραφεῖο πάει, ἀπό τό γραφεῖο φεύγει, γιατί νά τοῦ διαπλάση χαρακτῆρα ἡ δουλειά του; Ἀσφαλῶς δέν ὑποτιμῶ τό ἐπάγγελμα τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου. Τήν ἀλήθεια λέγω, ἐκτός καί νομίζει κανείς ὅτι ὁ ὑπάλληλος τοῦ ὑποθηκοφυλακείου κάθε μέρα γίνεται καί πιό γενναῖος, καί πιό ἄφοβος κτλ. Πῶς νά τό κάνουμε ἡ διεκπεραίωση ἐγγράφων δέν σφυρηλατεῖ χαρακτῆρες, πράγμα πού κάνει ἡ καθημερινή προσπάθεια, ἡ καθημερινή πάλη τοῦ ναυτικοῦ. Ἄλλωστε καί ἡ δημοτική ποίηση λέγει γιά «θάλασσα λεβεντοπνίχτρα» καί δέν βάζει σ' ἄλλη δουλειά τούς λεβέντες.

Προφανῶς ὁ λαός μας τιμᾶ τούς ναυτικούς καί ἴσως νά μήν εἶναι συμπτωματικό ὅτι ὁ πρῶτος πρόεδρος δημοκρατίας ἀνεκηρύχθη ὁ ἔνδοξος Παῦλος Κουντουριώτης.

Μπροστά σ' ὅλα αὐτά τίθεται ἀμείλικτο τό ἐρώτημα: Τί κάνει τό κράτος. Ἡ ναυτιλία τοῦ Ἔθνους πού περιλαμβάνει ὅλα ὅσα μόνο περιληπτικά ἀνέφερα πῶς ἀντιμετωπίζεται ἀπό τήν Πολιτεία; Ποιά εἶναι ἡ πολιτική ναυτιλίας τοῦ νεοελληνικοῦ κράτους.

Ἄς δοῦμε ὠμά τήν πραγματικότητα

Ἐρωτῶ: Ποία ἡ σχέση μεταξύ τοῦ νεοελληνικοῦ κράτους καί τοῦ μεγάλου κράτους τῆς Θαλάσσης; Ἔχομεν ὑπουργεῖον Ναυτιλίας τό ὁποῖον ἔπρεπε νά ἦτο πρωθυπουργεῖον διότι ἡ ναυτιλία πού ἁπλώνεται σ' ὁλόκληρο τόν κόσμο, πού διασχίζει ὠκεανούς πού ἐκπροσωπεῖ τήν μεγίστην ὑλικήν ἀκμήν τοῦ Ἔθνους δέν κλείνεται σέ ὑπηρεσιακούς φακέλλους κάποιας δημοσίας ὑπηρεσίας ἤ ἔστω ἑνός δυσκίνητου, ἀσχετου ὀργανισμοῦ, πού πέστε τό ὑπουργεῖο, πέστο τό ὅπως ἀλλοιῶς θέλετε. Ἡ ναυτιλία εἶναι ἀντικείμενο ἐπιπέδου πρωθυπουργοῦ. Ὅταν τήν ὑποβιβάζεται ἔστω καί ἕνα δάκτυλο ἀποκαλύπτεται ὅτι ἀγνοεῖτε τό ζήτημα. Ἔχετε μία ἀφηρημένη εἰκόνα περί ναυτιλίας, τήν νομίζετε κάτι πού ἀσχολεῖται μέ πλοῖα, φορτώσεως, ναύλους, μεταφορές, ἔχετε εἰκόνα τῆς ναυτιλίας, ἐκεῖνο πού σᾶς λείπει εἶναι ἡ ἔννοια τῆς ναυτιλίας. Ὅπως ὅταν βλέπετε ἕνα γεροδεμένο δρομέα ἔχετε εἰκόνα τοῦ ἀθλητισμοῦ δίχως νά μπορεῖτε νά τόν ὠφελήσετε, διότι ἔχετε ἄγνοια τῆς ἐννοίας τοῦ ἀθλητισμοῦ ἔτσι συμβαίνει μέ τήν ναυτιλία.

Κατά τήν γνώμη μου ὁλόκληρο τό ὑπουργεῖο ναυτιλίας, ὅλοι οἱ ὑπάλληλοι του δηλαδή, ἀπό τόν ὑπουργό μέχρι τόν κλητῆρα θά πρέπει νά μποῦν σ' ἕνα πλοῖο νά ταξιδεύουν νά κουνηθοῦν καλά καί μετά νά τούς γίνει ἕνα σεμινάριο ἀπό εἰδικούς καί κατόπιν νά γυρίσουν ξανά στό ὑπουργεῖο τους ἔχοντας ἔτσι κάποια ἰδέα περί ναυτιλίας. Δέν ὑπερβάλω, διότι, εἶναι γνωστό καί κάθε τόσο διαβάζομε στίς ἐφημερίδες ὅτι οἱ ὑπάλληλοι τοῦ ἀλφα ἤ τοῦ βήτα ὑπουργείου λαμβάνουν μέρος σέ σεμινάρια ἐπιμορφώσεως. Αὐτό πού συμβαίνει σ' ὅλας τάς ὑπηρεσίας γιατί νά μή γίνεται καί στό ὑπουργεῖο ναυτιλίας; Παράδοξο μοῦ φαίνεται ὅτι δέν γίνεται.

Ἐπειδή ἀγνοοῦν τήν ἔννοια τῆς ναυτιλίας μιλοῦν γιά ὑποβιβασμό τοῦ ὑπουργείου ναυτιλίας σέ ὑφυπουργεῖον ἤ ὑπηρεσία κτλ. Ὅλα αὐτά ἐπιβεβαιώνουν τήν πεποίθησίν μου, ὅτι οἱ ἁρμόδιοι εἶναι ἀναρμόδιοι, οἱ ὑπεύθυνοι ἀνεύθυνοι πού κάποτε θά μάθουν ὅτι λογαριάσουν χωρίς τόν ξενοδόχο.

Ἄμεση συνέπεια τῆς κρατικῆς ἀγνοίας εἶναι ὅτι ἀντί τό ὑπουργεῖο νά κατευθύνη, κατευθύνεται. Ἀντί τό ὑπουργεῖο νά ἀνοίγη ὁρίζοντες γιά τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, τί κάνει; Παρακολουθεῖ ὡς θεατής, τούς ὁρίζοντες πού οἱ ἰδιῶται ἀνοίγουν μέ τήν δική τους δραστηριότητα, ἔτσι τό ὑπουργεῖο ναυτιλίας ἀντί νά εἶναι μπροστά σημαιοφόρος τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τρέχει ἀπό πίσω της γιά νά γλείψη κανένα κοκκαλάκι ὑπό μορφήν φόρου ἤ τέλους. Τό ναυτιλιακόν ἔγινε ταμειακόν. Ἀπό δῶ λοιπόν καί πέρα ὅλα εἶναι δυνατά νά συμβοῦν μέ τήν σιγουριά, ὅτι κανένα ἀπό αὐτά δέν θά ὠφελίση τήν ναυτιλία μας.

Ἀπό μέρους μου δέν ὑπάρχει ἐριστική διάθεση καί πολύ περισσότεο ἀντιπολιτευτικό πνεῦμα, διά μένα δέν ὑπάρχει ἡ μιά ἤ ἡ ἄλλη κυβέρνηση ἐγώ ἀναφέρομε στό Ἑλληνικό κράτος καί στήν Ἑλληνική ναυτιλία. Ἡ δέ θέσις μου εἶναι μία καί μόνη. Θεωρῶ ἐθνικό ὁτιδήποτε ὠφελεῖ τήν ναυτιλία καί ἀντεθνικό ὁτιδήποτε τήν βλάπτει.

Ὁ χρησμός γιά τά «ξύλινα τείχη» πού τότε ἔσωσε τούς Ἕλληνες ἰσχύει γιά πάντα. Ὁ νοών νοείτω.

Θά ἤθελα νά προτείνω λοιπόν ἀφοῦ οἱ ἐφοπλιστές ἑτοιμάσουν τήν μελέτη τους, πού θά εἶναι πλήρης μέ στοιχεῖα οἰκονομικά, κοινωνιολογικά, δημογραφικά, πολιτικά, τεχνικά καί θά περιέχη προτάσεις γιά ναυτιλιακή πολιτική, δέν θά τήν παραδώσουν στό κράτος. Ἀλλά συγχρόνως θά πρέπει καί τό κράτος καί τά κόμματα νά ἑτοιμάσουν ἀντιστοίχους μελέτας καί προτάσεις, ὥστε ὅλοι νά ἀναλάβουν τίς εὐθῦνες τους. Εἶναι κρῖμα πού τά κόμματα δέν ἔχουν πρόγραμμα ναυτιλιακό, ἀλλά εὐχολογοῦν ὅτι θά φροντίσουν γιά τήν ἀνοδο τῆς ναυτιλίας. Λόγια δηλαδή. Ὄχι πρόγραμμα. Λοιπόν ἐφοπλισται, κράτος καί κόμματα νά ἀνακοινώσουν δημοσίως, ὥστε νά μάθη ὁ λαός τί εἶναι, τί χρειάζεται καί τί θά ὠφελήση ἡ ναυτιλία.

Κατ' αὐτόν τόν τρόπον θά μποῦν τά πράγματα στή θέσι τους καί θά πάρουν τίς ἀληθινές διαστάσεις τους.

ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR · 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRES



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1985: Ἡ Ἀγορά σέ κρίση, ἡ Πολιτεία σέ λήθαργο

Τοῦ κ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Εἰς πεῖσμα τῶν διαβεβαιώσεων διαφόρων στατιστικολόγων, ἀναλυτῶν καί λοιπῶν οἰωνοσκόπων καί χειρομαντῶν γιά ἀνάκαμψη, ἡ Ναυτιλία μας διανύει ἤδη τό πέμπτο ἔτος δυσπραγίας καί ἀπογνώσεως. Ἀρχίζει πλέον ν' ἀναρωτᾶται κανείς κατά πόσον ἡ παρούσα ἐπετηρίς, μέ τίς τόσο πλούσιες γνῶμες καί προβλέψεις τῶν παραγόντων τοῦ κλάδου καί τίς θαυμάσιες στατιστικές της θά ἔπρεπε ἀντί γιά «πανηγυρική» νά ἀποκαλεῖται «ἐπιμνημόσυνος». Τί περισσότερο νά ἀναμένει πλέον ὁ κάθε ἀναγνώστης, θῦμα κατά πᾶσαν πιθανότητα καί ὁ ἴδιος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἀπό μία ἐπετηρίδα στήν ὁποία ἐπαναλαμβάνονται κάθε φορά οἱ μαῦρες σκέψεις τῶν προηγουμένων ἐκδόσεων.

Τό νά ἐπεκταθῆ κανείς σέ ἀσκοπες ἀνασκοπήσεις τοῦ καταστροφικοῦ 1985 καί σέ μαντεῖες γιά τό νεφελῶδες 1986, οὔτε καταστάσεις ἐπηρεάζει, οὔτε ἐλπίδες δίδει στούς ἀπεγνωσμένους: ἡ Ναυτιλία ἦταν καί παραμένει ἡ κατ' ἐξοχήν βιομηχανία τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων, μέ κύριο ρυθμιστή ὄχι τόσο τίς γνωστές οἰκονομικές παραμέτρους, ὅσο τίς ἀπρόβλεπτες πολιτικοοικονομικές ἐξελίξεις καί ἀστάθμητους ψυχολογικούς παράγοντες. Ἄς ἀφήσουμε λοιπόν τούς μηχανισμούς αὐτούς νά ρυθμίσουν μόνοι τους τό μέλλον ἀντί νά δημουργοῦμε μέ αἰσιόδοξες προβλέψεις καί εἰκασίες κλῖμα τεχνητῆς εὐφορίας, πού σάν ἀποτέλεσμα ἔχει μᾶλλον τήν ἐπιδείνωση τῆς κρίσεως παρά τόν μετριασμό της.

Πολλοί ὑποστηρίζουν ὅτι ἡ ὑπερπροσφορά τονάζ στόν παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο ἀποτελεῖ ἄλυτο καί χρόνιο πρόβλημα, μιά βαρειά κληρονομιά κακῶν ἐκτιμήσεων σέ καλές γιά τήν Ναυτιλία ἐποχές, πού καταδίκασαν τήν ναυλαγορά σέ μόνιμη ἀτονία.

Ἀλλά νά πού ἡ ὑπερπροσφορά πετρελαιοφόρων πού ἐδῶ καί δώδεκα χρόνια ἐμάστιζε τήν ναυλαγορά τῶν τάνκερς ἄρχισε ἐπιτέλους νά ὑποχωρῆ χάρις στίς συνεχεῖς καί μαζικές διαλύσεις πλοίων, στόν δραστικό περιορισμό τῶν ναυπηγήσεων καί στήν διαδοχική ἀποχώρηση τῶν μεγάλων ἑταιρειῶν πετρελαίου ἀπό τόν ἐφοπλισμό εἰς ὄφελος τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ. Βεβαίως ὑπάρχουν καί τά πλοῖα ξηροῦ φορτίου, στά ὁποῖα τό φαινόμενο τοῦ γιγαντισμοῦ σέ προσφερόμενη χωρητικότητα ἐμ φανίστηκε ἔντονο μόλις μετά τό 1981, ξεπερνώντας μέχρι σήμερα τά ὅρια κάθε φαντασίας. Κι ἐδῶ ὅμως θά ἐπενεργήσουν μέ τήν σειρά τους παράγοντες αὐτορυθμιστικοί πού θά ὁδηγήσουν, ἀργά ἤ γρήγορα, σέ γενικώτερη ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς. Ἀργά ἤ γρήγορα, τό τονίζουμε, ὄχι αὔριο ὅπως εὔχονται ὅλοι, ἀλλά οὔτε καί ποτέ ὅπως ἄρχισαν νά φοβοῦνται οἱ πολλοί.



Γιά ὅσους τρέμουν τήν λερναία ὕδρα τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, μέ ὅποια κεφαλή κι ἄν ἐμφανίζεται αὐτή — ἐθνικούς στόλους, καταμερισμό φορτίων, ἐπιδοτήσεις ναυπηγήσεων καί ἄλλα γνωστά καί ἄγνωστα σχήματα κι ἐπινοήσεις — ἄς ἀφήσουμε κι ἐδῶ τόν πανδαμάτορα χρόνο νά ἀφαιμάξη πλήρως τούς κρατικούς προϋπολογισμούς τῶν χωρῶν ἐκείνων πού τόσο κόπτονται γιά τό «ἐθνικόν γόητρον καί τήν στρατηγικήν σημασίαν» τῶν ἀντιοικονομικῶν κατά τά ἄλλα ἐθνικῶν στόλων τους.

Οἱ ἀραβικές χῶρες καί πολλές χῶρες τοῦ Τρίτου Κόσμου, ἔμαθαν ἤδη τό μάθημά τους καί ἐκποιοῦν στόλους - ἐρείπια πού μόλις χθές παρέλαβαν ἀπό τίς ναυπηγικές ἐσχάρες, εἰς δόξαν τῆς ὑδροκεφάλου κρατικῆς μηχανῆς πού τά διαχειρίζεται καί τῶν ἀναύτων πληρωμάτων πού τά κινοῦν.

Ἄς ἀναφερθῆ ἐδῶ καί ἡ ἐπί πολλά χρόνια προαλειφομένη θαλασσοκρατορία τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως, μέ τά μεγαλεπήβολα πενταετῆ προγράμματα ναυπηγήσεων: Πάει καιρός ἀπό τότε πού σταμάτησαν οἱ τυμπανοκρουσίες καί οἱ Ρῶσοι, φρονίμως ποιοῦντες, ναυλώνουν μεγάλο μέρος τῶν φορτίων τους σέ πλοῖα τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ, ἀντί νά συντηροῦν ἕναν τεράστιο στόλο ὅπου ἡ μέση ὑπηρεσία τῶν πληρωμάτων ταλαντεύεται γύρω στούς τέσσερεις μῆνες...

Αὐτή τή φορά λοιπόν ἴσως ὁ κύκλος πρός τήν ἀνάκαμψη νά εἶναι πολύ μεγαλύτερος ἀπό ποτέ ἄλλοτε, ὅταν ὅμως ἔλθη ἐκείνη ἡ ὥρα, ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία θά πρέπει νά εἶναι κατάλληλα προετοιμασμένη νά καρπωθῆ ὅλες τίς προσφερόμενες εὐκαιρίες. Ἄς ἀνησυχοῦν λοιπόν, δικαιολογημένα ἄλλωστε, οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆται ἀλλά καί ἄς γρηγοροῦν, διότι ἡ θάλασσα μπορεῖ νά εἶναι ἄρρωστη, παραμένει ὅμως ὁλοζώντανη καί οἱ ὑποσχέσεις της γιά τό μέλλον διαγράφονται ἀκέραιες.

Μέ τά τόσα ὑπερσύγχρονα πλοῖα τά ὁποῖα διατίθενται σήμερα στήν ἀγορά τῶν μεταχειρισμένων σέ τιμές ἐξευτελιστικές, ὑπάρχουν τεράστιες δυνατότητες ἀνανεώσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου μέσω τῆς ἀγορᾶς ἀπό δεύτερο χέρι. Στόχος ἡ δημιουργία ἑνός στόλου μικρότερου ἴσως σέ ἀριθμό ἀνταγωνιστικώτερου, μέσα σ' ἕναν κόσμο ὅπου ἡ οἰκονομία καυσίμων καί ἐργατικοῦ δυναμικοῦ ἔχουν σήμερα τόν πρῶτο λόγο.

Ταυτόχρονα, δίδεται ἡ εὐκαιρία στήν Ἑλληνική πλοιοκτησία νά ὑποβοηθήση κι ἐκείνη τήν ἐπίσπευση τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἰσορροπίας προσφορᾶς καί ζητήσεως στίς θαλάσσιες μεταφορές: Τόσο μέ τήν παράδοση στά διαλυτήρια παλαιῶν καί τεχνολογικῶς ξεπερασμένων μονάδων, ὅσο καί μέ τήν ἀποφυγή ναυπηγήσεως νέων πλοίων, τήν στιγμή πού ἡ ἀγορά τῶν μεταχειρισμένων προσφέρει εὐκαιρίες ἴσης τεχνολογικῆς στάθμης.

Νά λοιπόν πῶς γεφυρώνεται ἡ χρονιά πού μᾶς πέρασε μ' ἐκείνη ποῦ ἦλθε. Ὑπομονή χρειάζεται, ἀλλά καί κατάλληλη προετοιμασία γιά τίς καλύτερες ἡμέρες πού ἀργά ἤ γρήγορα μᾶς ἐπιφυλάσσει ἡ θάλασσα. Στά μετώπισθεν ὅμως τί γίνεται; Τά νῶτα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας φρουροῦνται ἐπαρκῶς ἐν ὄψει μελλοντικῆς ἐπιθέσεως; Τό Κράτος, ὁ τρίτος καί ἰσάξιος στιλοβάτης τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μαζί μέ τήν Ναυτεργασία καί τόν Ἐφοπλισμό, στέκεται ἄραγε σωστά στό πόστο

in Buenos Aires
FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.
DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS
Shipagents Brokers & Bunkers
PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.
Paraguay 866, 5th Floor,
1057 Buenos Aires
OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS
7 - 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4132998 - 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

του; Οἱ ἐμπειρίες τῶν τελευταίων ἐτῶν δυστυχῶς μᾶς πείθουν γιά τό ἀντίθετο:

— Γιά πρώτη φορά μετά ἀπό πολλές δεκαετίες, ἡ ψαλλίδα τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία καί ἑλληνοκτήτου στόλου ἄνοιξε διάπλατα εἰς βάρος τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου.

— Γιά πρώτη φορά τό ΝΑΤ, ὁ ἀρχαιότερος καί ὑγειέστερος ἀσφαλιστικός ὀργανισμός τῆς Ἑλλάδος ἀπειλεῖται μέ χρεωκοπία.

— Γιά πρώτη φορά τό ἐκπαιδευτικό σύστημα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καρκινοβατεῖ, πειραματόζωο ἀρχικά ἀδοκίμων ἐκπαιδευτικῶν ἐμπνεύσεων ἀπό ἐκκολαπτόμενους παιδαγωγικούς μάγους, ἐν συνεχεία δέ θῦμα τῆς πλήρους κρατικῆς ἀδιαφορίας.

Οἱ τρεῖς παραπάνω διαπιστώσεις μαρτυροῦν περίτρανα ὅτι τήν στιγμή πού ὁ Ἐθνικός Ἐμπορικός Στόλος χρειάζεται ὅσο ποτέ ἄλλοτε ἰσχυρή ναυτιλιακή ὑποδομή, ἡ Ἑλληνική Πολιτεία ἔχει πέσει σέ λήθαργο, ἀγνοώντας ἤ καί περιφρονώντας ἀκόμη τό τεράστιο κεφάλαιο τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας πού λέγεται Ναυτιλία.

Πολλοί εἶναι οἱ ὑπέρμαχοι τοῦ κρατικοῦ ληθάργου πού νίπτουν τάς χεῖρας των, διατυμπανίζοντες ὅτι ἡ φυγή τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀπό τά Ἐθνικά νηολόγια δέν εἶναι ἀποτέλεσμα λανθασμένης κυβερνητικῆς πολιτικῆς ἀλλά μᾶλλον τῆς παγκόσμιας ναυτιλιακῆς κρίσεως, πού ὠθεῖ τόν κάθε ἐπιχειρηματία σέ ἄλλα νηολόγια μέ δυνατότητες εὐθηνοτέρου ἐργατικοῦ κυρίως κόστους. Γνωρίζουν ὅμως οἱ στρουθοκαμηλίζοντες αὐτοί κύριοι ὅτι οἱ ἀπανωτές δραχμικές διολισθήσεις καί ὑποτιμήσεις τῶν τελευταίων ἐτῶν, οἱ ὁποῖες σημειωτέον (καί πρός ἀποφυγήν παρανοήσεων!) δέν ἐστόχευαν τήν ἀνακούφιση τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καταστήσει πλέον τήν Ἑλληνική σημαία ἀνταγωνιστικώτερη πολλῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, στίς ὁποῖες μολαταῦτα προσφεύγουν ἐδῶ καί λίγα χρόνια οἱ ἐφοπλισταί μας; Καί προσφεύγουν ἀκόμα καί σήμερα, τό τονίζουμε, ὅταν εἶναι σέ ὅλους γνωστό τό πάγωμα τῶν μισθῶν καί ἡμερομισθίων πού ἐπέβαλε ἡ Κυβέρνηση γιά τό 1986, ὄχι βέβαια πάλι σκεπτομένη εἰς τό παραμικρό τόν εὐεργετικό ἀντίκτυπο ἐπί τῆς Ναυτιλίας...

Ἄς ἀφήσουν λοιπόν οἱ ἐντόπιοι ἀρνηταί τῆς Ναυτιλίας τό οἰκονομικόν ἄλλοθι κατά μέρος καί ἄς ὁμολογήσουν ὅτι ἡ φυγή ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία βασίζεται σέ ἕναν καί σημαντικό παράγοντα: τήν παντελῆ ἔλλειψη ἐμπιστοσύνης πρός τήν Ἑλληνική Πολιτεία! Μιά ἔλλειψη ἐμπιστοσύνης πού πηγάζει:

— Ἀπό τήν ἐπιδεικτική ἕως προκλητική ὑποβάθμιση τῆς προσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας στόν τόπο. Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ὁ στιλοβάτης τῶν ἀδήλων πόρων τῆς Χώρας, φαίνεται ὡσάν νά μήν ἀπασχολεῖ πλέον τούς οἰκονομικούς φωστῆρες τῆς Πολιτείας, οἱ ὁποῖοι κατά τά φαινόμενα ἔχουν λύσει ὅλα τά κρίσιμα συναλλαγματικά προβλήματα τοῦ τόπου καί χωρίς αὐτό. Καί νά ἀναλογισθῆ κανείς ὅτι περί τά τέλη τῆς τελευταίας δεκαετίας τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα εἶχε φθάσει σέ τέτοιο ὕψος ὥστε νά καλύπτει τίς ἐτήσιες ἀνάγκες τῆς χώρας σέ πετρέλαιο.

Τό ναυτικό ἐπάγγελμα, πού ἀποτελεῖ ἐδῶ καί αἰῶνες πηγή ζωῆς γιά τήν νησιωτική Ἑλλάδα, φαίνεται νά μήν συγκινῆ πλέον τήν Πολιτεία. Ὅσο γιά τίς παραναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις που γιγάντωσαν τόν Πειραιᾶ καί τόν ἔφεραν στήν χορεία τῶν μεγαλυτέρων ναυτιλιακῶν κέντρων τοῦ κόσμου, κι ἐκεῖ οὐδεμία συγκίνησις. Μόνον μιά ἀπέραντη ἀμηχανία ἐν ἀπογνώσει ἀπέναντι στόν ἐπιθανάτιο ρόγχο πού ἀπλώνεται σ' ὅλον τόν Πειραιᾶ.

— Ἀπό τήν ὑστερία κρατικοποιήσεως κάθε ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας, σύμφωνα μέ τίς ἐπιταγές μιᾶς δογματικῆς φιλοσοφίας τῶν παρωχημένων πιά ἀκαδημαϊκῶν συγγραμμάτων σοσιαλιστικοῦ εὐαγγελισμοῦ τῶν κυβερνώντων. Μά πῶς εἶναι δυνατόν ἡ Ναυτιλία νά αἰσθανθῆ σιγουριά καί ἀσφάλεια μέσα σ' ἕνα τέτοιο περιβάλλον; Καί ποιός μπορεῖ νά τῆς ἐγγυηθῆ ὅτι σέ περίπτωση βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς τό Κράτος δέν θά μεταμορφωθῆ σέ σφαγέα τῆς «χρυσοτόκου νήσσας», ὅπως συνέβη καί κατά τό παρελθόν;

Οἱ μεγαλόστομες δηλώσεις τῶν ὑπευθύνων τῆς Ναυτιλίας περί συμπαραστάσεως τοῦ Κράτους στήν μεγάλη Ἑλληνική Ναυτιλιακή προσπάθεια εἶναι ἀνούσιες καί ὑποκριτικές, τήν στιγμή πού ὄχι μόνον ἡ Πολιτεία δέν δραστηριοποιεῖται, ἀλλά παράλληλα ἄλλοι κρατικοί παράγοντες σέ καίριες θέσεις ὑποσκάπτουν τά θεμέλια τῆς Ναυτιλίας.

— Ἀπό τήν, ἐδῶ καί τέσσερα χρόνια, ἐπίμονη ἄρνηση τοῦ Πρωθυπουργοῦ τῆς χώρας νά δεχθῆ σέ ἀκρόαση τήν ὑπατη ἀντιπροσωπεία τοῦ Ἐφοπλισμοῦ, τό Προεδρεῖο τῆς ΕΕΕ, ὡσάν αὐτή νά ἀποτελοῦσε πηγή μεταδοτικῆς ἀσθενείας: Ἕνα φαινομενικά ἀσήμαντο κενό στό Πρωθυπουργικό πρωτόκολλο, μέ δυσμενέστατο ὅμως ἀντίκτυπο στόν ναυτιλιακό κόσμο.

— Ἀπό τόν ἀκήρυκτο καί ἄγνωστο σέ πολλούς πόλεμο τοῦ Κράτους ἐναντίον κάθε μορφῆς δωρεᾶς καί κοινωφελοῦς ἔργου προερχομένου ἀπό ἰδιώτες, λάτρεις τῆς ἰδιαιτέρας πατρίδας τους καί τῆς Ἑλλάδος γενικώτερα. Ἕνα πόλεμο στόν ὁποῖον βάλλεται καί πλῆθος πλοιοκτητῶν καί πού σύνθημά του εἶναι ἡ δῆθεν ἀπόδοση στόν Λαό ὅλων τῶν ἔργων εὐποιΐας, ὡσάν αὐτά νά μήν προωρίζοντο γιά τόν Λαό ἀπό τούς ἰδίους τούς ἐμπνευστάς των. Γιά τά ὅσα ἔργα εὐποιΐας ὑπάρχουν σήμερα, ἐπιδιώκεται ἡ παντοειδής ἀποσιώπησις, ἀποστροφή ἤ καί ἀπορρόφησίς τους ἀπό τήν Πολιτεία, ἡ ὁποία ὅπως ἤδη τό διαπιστώσαμε, καταλήγει στήν πλήρη ὑποβάθμισή τους. Ἄς ρωτήσουν οἱ ναυτικοί μας τούς ἁρμοδίους πόσες κλίνες διατίθενται γι' αὐτούς στήν πτέρυγα Δ. Πατέρα τοῦ «Εὐαγγελισμοῦ», ἡ ὁποία κτίσθηκε εἰδικά γιά τόν ναυτόκοσμο τῆς Ἑλλάδος.

Γιά ὅσα ἔργα εὐποιΐας δέν ἔχουν ἀκόμη πραγματοποιηθῆ, πολύ φοβούμεθα ὅτι θά παραμείνουν στά σχέδια, ἀφοῦ οἱ ἐπίδοξοι δωρηταί θά σκεφθοῦν καλά ποιούς θά ἔχουν νά ἀντιμετωπίσουν «εἰς εὐγνωμοσύνην» γιά τήν γενναιοδωρία τους. Οἱ ἐρημες πινακίδες τοῦ Ἱδρύματος Α. Ὠνάση στήν Λεωφόρο Συγγροῦ μιλοῦν ἀπό μόνες τους.

— Ἀπό τήν εἰρωνική ἕως ἐχθρική στάση τοῦ φιλοκυβερνητικοῦ Τύπου ἀπέναντι στόν Ἑλληνικό Ἐφοπλισμό. Στήν Ἑλλάδα, ὅπου ὁ Τύπος ἀνέκαθεν ἐπηρεαζόταν ἀπό τίς ἑκάστοτε πολιτικές παρατάξεις, ἡ ἐντύπωσις γιά τίς προθέσεις τοῦ σημερινοῦ Κράτους ἀπέναντι στήν Ναυτιλία εἶναι πεντακάθαρη, ἀφοῦ ἀντικατοπτρίζεται μέσα στίς σελίδες τῶν φιλοκυβερνητικῶν ἐφημερίδων.

— Ἀπό τήν ἐπίμονη τέλος ἄρνηση τῆς Πολιτείας νά «βάλη τό χέρι στή φωτιά» σέ θέματα τά ὁποῖα χρήζουν ἀμέσου ἐπιλύσεως. Κατ' αὐτόν ἀκριβῶς τόν τρόπο ἡ ἱστορική πλέον ἀνακύκλωσις ἀφέθηκε ἐπί μιά ὁλόκληρη διετία καί παρά τήν πανελλήνια κατακραυγή, νά ὑποβαθμίζη τήν ἐπάνδρωση τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καί νά ἀφαιμάσσει τά ἤδη πενιχρά ταμεῖα τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς, εἰς δόξαν, ἀλλοίμονο, τῶν μεσαζόντων τῆς Τρούμπας καί τῶν ἀερομεταφορέων ἀντιστοίχως. Καί ἐνῶ ὅλοι ἔβλεπαν τήν ζημιογόνο δράση τῆς ἀνακυκλώσεως, τό «πολιτι-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS

SALE & PURCHASE • CONTRACTING

NIVA

86 Filonos Street Piraeus Greece

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

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus

κόν κόστος» καί οί «κυβερνητικές έπιλογές» έπεσκίασαν τελικά τό συμφέρον τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Τό ΝΑΤ ἀφίεται στό ἔλεος τῆς χρεωκοπίας. Μά, χωρίς ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης πρός τά Ἑλληνικά νηολόγια, πού ἐξαρτᾶται ἀποκλειστικά ἀπό ἐνέργειες τοῦ ἰδίου τοῦ Κράτους, πῶς θά ἐπανέλθουν τά πλοῖα πού τόσον καιρό συντηροῦσαν τό ΝΑΤ ἀκμαῖο καί ἰσχυρό; Ἡ τουλάχιστον, πότε ἐπιτέλους θά γίνῃ ἡ ἀποβολή ἀπό τό ΝΑΤ ὅλων ἐκείνων τῶν συνταξιούχων τοῦ παραπετάσματος καί τῆς Διασπορᾶς γενικώτερα, τῶν ἀλιέων, ποδοσφαιριστῶν καί ἄλλων ἀσχέτων πρός τήν ποντοπόρο Ναυτιλία, μέ τούς ὁποίους οἱ Κυβερνήσεις τοῦ παρελθόντος καί τοῦ παρόντος ἱκανοποιοῦσαν τίς ψηφοθηρικές τους ὀρέξεις;

Ἡ ναυτική ἐκπαίδευσις βαίνει ἀπό τό κακό στό χειρότερο. Κι ἐδῶ ὅμως Κρατικός λήθαργος. Καταργηθείσης τῆς στολῆς καί τῆς πρωϊνῆς προσευχῆς ἐλύθησαν λοιπόν ὅλα τά προβλήματα τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν. τοῦ μέλλοντος. Καταργηθείσης καί τῆς πειθαρχίας «πέρασαν» ἐπιτέλους ὅλα τά ψυχολογικά συμπλέγματα τῶν ἐμπνευστῶν τοῦ νέου κανονισμοῦ τῶν ΑΔΣΕΝ, μέ ἀποτέλεσμα νά γινόμεθα περίγελως διεθνῶς καί ἰδιαίτερα στούς Σοβιετικούς τῆς σιδηρᾶς πειθαρχίας, τούς ὁποίους κατά τά ἄλλα θαυμάζουμε.

Ἀτυχῶς ὅμως, μέλλον στόν Ἑλληνικό Ἐμπορικό στόλο δέν ὑπάρχει χωρίς πεπειραμένους, καλά ἐκπαιδευμένους καί προπαντός πειθαρχημένους ἀξιωματικούς. Ὑπομνήματα καί ἐμπεριστατομένες μελέτες ἀπό φορεῖς τῆς Ναυτιλίας παραμένουν ἔγκλειστα στά τρίσβαθα τῶν ὑπουργικῶν γραφείων χωρίς νά γίνεται τίποτε πρός καμμία κατεύθυνση γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τῆς γνώσεως τῆς θαλασσίας τέχνης. Ἐάν κι ἐδῶ δέν ἀφυπνισθῇ ὁ Κρατικός γίγας, ὁδηγούμεθα μοιραῖα πρός ἀφανισμόν τῆς Ναυτιλίας μας, πού χωρίς ἱκανό ἀνθρώπινο δυναμικό θά παύσῃ νά προωταγωνιστῇ στόν παγκόσμιο στίβο.

Εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν τόσων δυσμενῶν γιά τήν Ναυτιλία οἰωνῶν πού προκάλεσε ἡ φυγή ἀπό τά Ἑλληνικά νηολόγια, ἡ Πολιτεία ἐθεώρησε σκόπιμο νά ἐξαγγείλῃ τήν ἄρση τοῦ ὁρίου τῶν 17 ἐτῶν γιά ἕνα ἑξάμηνο σέ ὅσα πλοῖα ἐπιθυμοῦν νά ἐπανέλθουν στά Ἑλληνικά νηολόγια. Γνωρίζουν ἄραγε ἐκεῖνοι οἱ ὁποῖοι ἐθέσπισαν τό μέτρο αὐτό πόσα πλοῖα ἐμπίπτουν στήν κατηγορία τῶν δυναμένων νά ἐπαναπατρισθοῦν; Ἡ ἀπάντησις: ἐλάχιστα καί ἀκόμη πιό ἐλάχιστα ἐκεῖνα πού θά κάνουν χρῆση τῆς Κυβερνητικῆς ἐξαγγελίας. Ἀντιθέτως, διενοήθησαν οἱ ἴδιοι κύριοι τόν δυσμενέστατο ἀντίκτυπο πού ἔχει ἕνα τέτοιο μέτρο στήν διεθνῆ ναυτιλιακή κοινή γνώμη, ὅπου τό ἄκουσμα καί μόνο τῆς ἄρσεως τοῦ ὁρίου ἡλικίας τῶν 17 ἐτῶν ἀρκεῖ γιά νά ἀναζωπυρώσῃ τίς κατηγορίες τῶν ἐχθρῶν τῆς Ναυτιλίας μας περί ὑποσυντηρουμένων πλοίων καί τά ἄλλα γνωστά;

Καί γιά τίς ἑκατοντάδες τῶν πλοίων πού ἐγκατέλειψαν τά Ἑλληνικά νηολόγια, γιά τά νεότευκτα ἐκεῖνα καί τά σύγχρονα κάτω τῶν 17 ἐτῶν πλοῖα τί ἔκανε καί τί σκοπεύει νά κάνῃ ἡ Πολιτεία πρός ἐπαναπατρισμόν τους; Ἄς μήν ἀναφερθοῦμε καί στίς ἑκατοντάδες τῶν ἀγορασθέντων καί ναυπηγηθέντων Ἑλληνοκτήτων πλοίων πού οὔτε κἄν πλησίασαν τίς ὑπηρεσίες νηολογήσεων κατά τά τελευταῖα χρόνια. Πῶς ἀλλοιῶς νά χαρακτηρίσῃ λοιπόν κανείς τό μέτρο τῆς ἄρσεως τοῦ ὁρίου ἡλικίας παρά ὡς ἕνα ἠχηρό χασμουρητό μέσα στόν κυβερνητικό λήθαργο;

Ἔφθασε ὁ καιρός νά τεθῇ ἐπιτέλους τό Κράτος ἐνώπιον τῶν εὐθυνῶν του. Νά ἀντιληφθοῦν οἱ Ἄρχοντες ὅτι πάνω ἀπό τό βραχυπρόθεσμο πολιτικό κόστος ὑπάρχει τό συμφέρον τοῦ τόπου τό ὁποῖο ὅπως κάθε δημοκρατικός πολίτης γνωρίζει, ὀφείλουν νά ὑπηρετοῦν. Ἡ ἄρνηση λήψεως μέτρων γιά τήν Ναυτιλία ἤ καί ἡ χρονική μετατόπισή τους εἶναι ἐξ ἴσου ἐγκληματικές μέ τήν λήψη μέτρων ἐναντίον τῆς, τό δέ ἀπορρέον μακροπρόθεσμο πολιτικό κόστος, ὅπως ἡ ἱστορία διδάσκει, ἀποβαίνει μοιραῖο γιά τούς ὑπαιτίους αὐτῆς τῆς ἀδιαφορίας καί τοῦ ἀρνητισμοῦ.

Ὁ Ἑλληνικός ἐφοπλισμός καί μαζί του οἱ εὐσυνείδητοι ναυτικοί καρριέρας καί οἱ παραναυτιλιακοί ἐπαγγελματίες πού ζοῦν ἀπό αὐτόν, περιμένουν μία σοβαρή καί ἐμπρακτη στροφή τῆς Πολιτείας πρός τό μέρος του, τήν ἀπό τόσον ἀναμενόμενη ἀφύπνιση τοῦ Κρατικοῦ γίγαντα πού θά στηρίζῃ μέ τό κύρος του τά νῶτα τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τότε καί μόνον ὁ ναυτιλιακός κόσμος θά ἔχει τήν σιγουριά καί τήν αὐτοπεποίθηση πού τόσο τοῦ χρειάζεται γιά τά μεγάλα ἅλματα τῆς ἐπερχομένης ἀνακάμψεως. Γιά νά καρπωθῇ γιά μιά ἀκόμη φορά ἐτοῦτος καί ὄχι ἄλλοι τόποι τούς γόνιμους καρπούς τῆς ἀναγεννημένης θάλασσας.

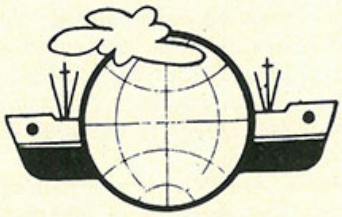
ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

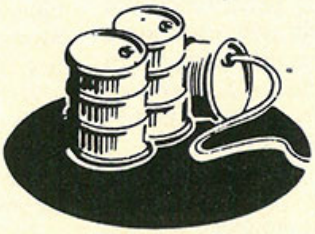


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ALFA SHIPPING Co. SDERL

SHIPBROKERS

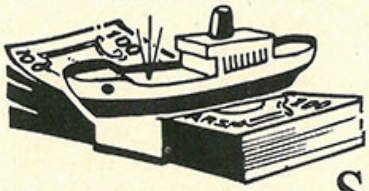




WORLDWIDE
BUNKERING
SERVICE

SUEZ
CANAL
OPERATORS





SALE AND
PURCHASE BROKERS

ALFA means first

97-99, FILONOS STR. — PIRAEUS

TLX: 213887 ALFA — 213894 ALFA — 211053 ALFA
PHONES: 413 6980—413 6946—413 6924—411 1702

ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΜΕΙΩΣΕΩΣ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΥΞΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Τοῦ κ. ΘΑΝΑΣΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ

Κατά τό δεύτερο ἥμισυ τοῦ 1985 ἐπιδεινώθηκε δραματικά τό συναλλαγματικό πρόβλημα τῆς χώρας μας σέ σημεῖο πού ἀποτελεῖ τό ὑπ' ἀριθμό ἕνα πρόβλημα τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας. Τό ἔλλειμα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν θά πλησιάση τό 1985 τά τρία δισεκατομμύρια δολλάρια. Ὁ ἑλληνικός λαός ἔχει χρεωθεῖ μέ ἕνα ποσό ἐξωτερικοῦ χρέους πού φθάνει τά δεκαπέντε δισεκατομμύρια δολλάρια. Ποσό δυσβάστακτο γιά τήν μικρή μας χώρα πού δέν ἔχει ἀνάλογες πλουτοπαραγωγικές πηγές ὅπως π.χ. τό Μεξικό καί ἡ Βραζιλία πού εἶναι μέν ὑπερχρεωμένες χῶρες ἀλλά πλούσιες σέ πετρέλαιο καί μεταλλεύματα. Τό ἐξωτερικό χρέος εἶναι δυσανάλογο καί πρός τόν μικρό πληθυσμό τῆς Ἑλλάδας.

Δυστυχῶς καί ἡ προοπτική σταδιακῆς μειώσεως τοῦ χρέους δέν διαφαίνεται στό ἐγγύς μέλλον λόγω τοῦ μεγάλου ἐλλείματος τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν.

Τό ἐρώτημα λοιπόν εἶναι πῶς θά πληρώσουμε τά γραμμάτιά μας χωρίς θετικό cash flow;

Εἶναι βέβαιο ὅτι οἱ ξένοι τραπεζίτες θά ἀπαιτήσουν καί θά πάρουν μεχρι δεκάρας τά χρήματά τους. Ἂν οἱ ἰδιωτικές ἐπιχειρήσεις ἔχουν τή δυνατότητα νά πτωχεύουν ἤ μέ τήν ἀπειλή τῆς πτωχεύσεως νά ἐπαναδιαπραγματεύονται καί νά μειώνουν τά δάνειά τους, ἕνα κράτος δέν μπορεῖ νά «πτωχεύση».

Ἕνα ἀπό τά αἴτια τοῦ συναλλαγματικοῦ προβλήματος τῆς χώρας μας εἶναι καί ἡ μείωση τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος συνεπεία τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ἔχει μειωθῆ ἕνα περίπου δισ. δολλάρια ἀπό δύο δίς τό 1980 σέ ἕνα δισ φέτος.

Τά αἴτια μειώσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἶναι τά ἑξῆς:

1) Ἡ μεγάλη ἄνοδος τοῦ δολλαρίου τά τελευταῖα πέντε χρόνια ἔναντι ὅλων τῶν ἄλλων νομισμάτων ἀφ' ἑνός καί ἡ ὑποτίμηση τῆς δραχμῆς ἀφ' ἑτέρου. Ἕνας ἁπλός ἀριθμητικός ὑπολογισμός καταδεικνύει ὅτι: τά δύο δισ. δολλάρια πρός 55 δρχ. τό δολλάριο ἰσοῦντο πρός 110 δισ. δραχμές ἐνῶ τό ἕνα δισ. δολλάρια μέ 145 μέση τιμή δραχμῆς τό 1985 ἰσοῦτε πρός 145 δισ. δρχ. Συνεπῶς, ἄν ὑπολογισθῆ σέ δραχμές, τό εἰσαγόμενο ἀπό τή ναυτιλία συνάλλαγμα αὐξήθηκε περίπου 35% μεταξύ 81 καί 85, δηλαδή μέ μέσο ἐτήσιο ρυθμό αὐξήσεως περίπου 8%.

Ὁ ρυθμός αὐξήσεως σέ δραχμές ὑπολείπεται τοῦ μέσου ρυθμοῦ αὐξήσεων τοῦ πληθωρισμοῦ στή χώρα μας πού ὑπολογίζεται σέ 19% τά τελευταῖα τέσσερα χρόνια. Ἄρα καί σέ ἀποπληθωρισμένες δραχμές ἔχει μειωθεῖ τό συνάλλαγμα κατά περίπου 30%.

2) Μειώθηκαν οἱ δραχμοποιήσεις ἐμβασμάτων ναυτικῶν πού ἀποτελοῦν μεγάλο μέρος τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Λόγω τῆς συνεχοῦς διολισθήσεως τῆς δραχμῆς οἱ ναυτικοί μας προτιμοῦν νά διατηροῦν τίς οἰκονομίες τους σέ δολλάρια παρά σέ καταθέσεις δραχμῶν. Ἐπίσης ἔχουν μειωθῆ τά ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν γιά ἐπενδύσεις σέ ἀγορές ἀκινήτων γιά τούς ἴδιους ὡς ἄνω λόγους.

3) Λόγω τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἔχει μειωθεῖ τό συνάλλαγμα πού εἰσάγεται γιά ἐπισκευές καί μετασκευές στά ναυπηγεῖα τῆς χώρας μας καί κυρίως στό Πέραμα. Ἕνα μεγάλο τμῆμα τοῦ στόλου μας καί ἰδίως τά παρήλικα πλοῖα πού κατ' ἐξοχήν χρειάζονται συντήρηση εἶναι παροπλισμένα.

4) Λόγω τῆς σχετικῆς μειώσεως τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καί λόγω τῆς κρίσεως καί τῆς μειώσεως τῶν ἑλληνοκτήτων πλοίων ἔχουν χαθεῖ θέσεις ἐργασίας πού ὑπολογίζονται σέ περίπου 5.000 (10% τοῦ ναυτικοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ).

5) Τέλος τό κλείσιμο λόγω τῆς κρίσεως ἀρκετῶν μικρομεσαίων ναυτιλιακῶν καί παραναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεως τοῦ Πειραιᾶ.

Ἕν ὄψει τοῦ ἄμεσου συναλλαγματικοῦ προβλήματος τῆς χώρας μας προβάλλει τό κρίσιμο ἐρώτημα τοῦ τί πρέπει νά γίνη ὥστε νά ξανακερδηθεῖ ἔστω μέρος τοῦ χαμένου ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Ἤδη τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ἔχει μειωθεῖ σέ πολύ χαμηλά ἐπίπεδα. Τό Σεπτέμβριο τοῦ 1985 γιά πρώτη φορά μετά ἀπό χρόνια, τό εἰσαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα σημείωσε μικρή αὔξηση ἔναντι τοῦ ἰδίου μήνα τοῦ 1984. Καί εὐελπιστοῦμε ὅτι στήν χειρότερη περίπτωση οἱ ἀριθμοί θά σταθεροποιηθοῦν στά σημερινά χαμηλά ἐπίπεδα. Δυστυχῶς ἡ ναυτιλιακή κρίση προβλέπεται μακροχρόνια, (ἡ ἀνάκαμψη τοποθετεῖται πέραν τοῦ 1990) καί δέν προβλέπεται αὔξηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος.

Ὑπάρχουν ὡστόσο δυνατότητες νά αὐξηθῆ τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα καί ὑπό τίς σημερινές δύσκολες συνθῆκες.

Συγκεκριμένα:

1) Ὅπως ὀρθότατα ἀνέφερε ὁ ὑπουργός Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Σημίτης σέ μία πρόσφατη τηλεοπτική συνέντευξη, προϋπόθεση γιά ἐπενδύσεις ἀπό ἐπενδυτές τοῦ ἐξωτερικοῦ (ἐφοπλιστές, ναυτικούς, κ.λπ.) εἶναι ἡ σταθεροποίηση τῆς οἰκονομίας. Ἡ δραστική μείωση τοῦ πληθωρισμοῦ πού θά ἔχη σάν ἀποτέλεσμα τήν σταθεροποίηση τῆς δραχμῆς. Ἂν σταθεροποιηθῆ ἡ δραχμή οἱ ναυτικοί θά δραχμοποιοῦν τό συνάλλαγμα γιά ἀγορές ἀκινήτων καί γιά τοποθέτηση τῶν οἰκονομιῶν τους σέ ἑλληνικές τράπεζες. Σήμερα οἱ ναυτικοί φοβούμενοι νέες ὑποτιμήσεις προτιμοῦν νά διατηροῦν τίς οἰκονομίες τους σέ δολλάρια στό ἐξωτερικό.

Ἀλλά καί οἱ ἐφοπλιστές ἔχουν σταματήσει νά ἐπενδύουν στήν Ἑλλάδα λόγω τῆς συνεχοῦς διολισθήσεως τῆς δραχμῆς. Εἶναι συνεπῶς ἀναγκαῖο νά ἐπιτύχουν τά σταθεροποιητικά μέτρα τῆς κυβερνήσεως καί ἡ δραχμή νά σταθεροποιηθῆ ἔναντι τοῦ δολλαρίου καί τῶν εὐρωπαϊκῶν νομισμάτων.

2) Γιά νά διασφαλισθοῦν καί νά αὐξηθοῦν οἱ σημερινές θέσεις ἐργασίας Ἑλλήνων, κυρίως τῶν ἀξιωματικῶν μας, πρέπει νά ληφθοῦν ρεαλιστικά μέτρα ἀπό τήν Πολιτεία.

Τά μέτρα ἔχουν τεθεῖ ἀπό τήν ΕΕΕ σέ σχετικά ὑπομνήματα καί συζητήσεις μέ τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἶναι πεποίθησή μου ὅτι ἄν ἐφαρμοσθοῦν θά εἶναι πρός ὄφελος ὅλων μας: καί τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας (αὔξηση τοῦ συναλλάγματος) καί τῶν Ἐφοπλιστῶν καί τῶν ναυτικῶν (αὔξηση τῶν θέσεων ἐργασίας τῶν ἀξιωματικῶν).

3) Δημιουργία ἔργων ὑποδομῆς στόν ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο γιά νά αὐξηθῆ τό συνάλλαγμα ἀπό ἐπισκευές πλοίων.

Καλύτερη ὀργάνωση τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσης Περάματος. Ἐνίσχυση τῆς βιομηχανίας διαλύσεως Πλοίων.

4) Ἀξιόλογες προτάσεις γιά μέτρα πού θά ἐνίσχυαν τίς παραναυτιλιακές δραστηριότητες στόν Πειραιᾶ, μέ συνέπεια αὔξηση τοῦ συναλλάγματος, περιέχει ἡ σχετική μελέτη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος (π.χ. ἡ ἀνάπτυξη τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονα, τῆς Ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, τῆς Ναυτικῆς Πίστεως).

5) Τέλος, τό κράτος θά μποροῦσε μέσω Πρεσβειῶν, Ἐπιμελητηρίων, κλπ. νά ἀναλάβη μία καμπάνια ἐνημερώσεως ἐπιχειρήσεων στήν Εὐρώπη καί ΗΠΑ γιά τά πλεονεκτήματα καί τίς δυνατότητες τῶν νόμων 27/75, 814/78. Ἡ προσέλκυση διεθνῶν ἑταιριῶν καί Τραπεζῶν πού θά μετέφεραν τήν ἕδρα τους στήν Ἀθήνα/ Πειραιᾶ θά εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τήν σημαντική αὔξηση τοῦ συναλλάγματος γιά ἔξοδα λειτουργίας γραφείων.

Ἄλλες μικρές Εὐρωπαϊκές χῶρες ὅ-

πως ἡ Ἑλβετία καί τό Λουξεμβοῦργο ἔχουν τεράστιο οἰκονομικό ὄφελος παρέχοντας τραπεζικές, ἀσφαλιστικές καί ἐμπορικές ὑπηρεσίες σέ ξένες ἐπιχειρήσεις.

Πιστεύω ὅτι ἡ Ἑλλάδα χάρις στούς Νόμους 27/75 καί 814/78, στό ἐξαίσιο κλῖμα της, στήν γεωγραφική της θέση μεταξύ τριῶν Ἠπείρων καί στόν ἐξυπνότατο λαό της θά μποροῦσε νά ἐξελιχθῆ σέ διεθνές ναυτιλιακό, τραπεζικό καί ἐμπορικό κέντρο.

Παρά τήν ἀπαισιοδοξία πού γεννοῦν οἱ ἀριθμοί πιστεύω πώς ὑπάρχει καλή θέληση καί διάθεση συνεργασίας καί ἀπό τό Κράτος καί ἀπό τούς ἐφοπλιστές καί ἀπό τήν πλειοψηφία τῶν ναυτικῶν μας.

Μέ τήν ἀμοιβαία κατανόηση καί τήν συνεργασία πολλά ἀπό τά θέματα τῆς ναυτιλίας μας θέλω νά ἐλπίζω, ὅτι θά βροῦν τή λύση τους μέσα στό 1986 πρός ὄφελος τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

ΘΑΝΑΣΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΚΟΙΝΟ ΠΑΡΑΝΟΜΑΣΤΗ

Τοῦ κ. ΔΙΟΝ. ΜΕΛΙΣΣΗΝΟΥ, Γεν. Διευθυντῆ τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονα

Θέλω πρωταρχικά νά σᾶς εὐχαριστήσω γιά τήν εὐκαιρία πού μοῦ δίνετε νά ἐκφράσω τίς ἀπόψεις μου διά μέσω τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας, τό ὁποῖο μέ συνέπεια προωθεῖ τά Ναυτιλιακά θέματα τῆς χώρας μας.

Ἕνας ἀκόμη δύσκολος χρόνος πέρασε γιά τήν Ἐμπορική μας Ναυτιλία.

Ἡ κρίση που μαστίζει ἀπό χρόνια τίς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές, ἐξακολουθεῖ μέ ἀμείωτη ἔνταση νά πλήττει τόν μεγάλο Ἐμπορικό μας Στόλο.

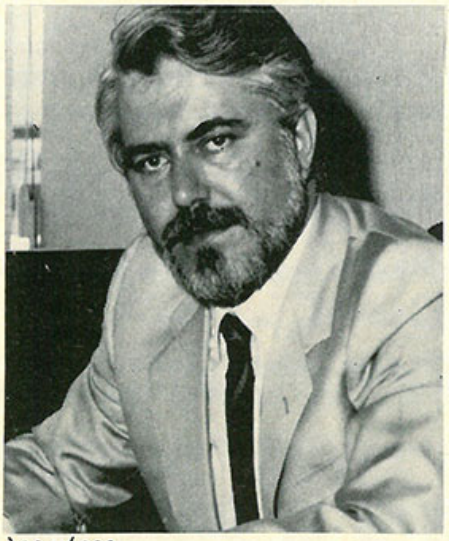
Ἡ παραπέρα μείωση τῶν ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοίων, ἡ συρρίκνωση τοῦ Ναυτιλιακοῦ μας συναλλάγματος καί ἡ ἀνεργία στό χῶρο τῶν Ναυτικῶν, εἶναι ἴσως τά περισσότερο ἐμφανῆ ἀποτελέσματα αὐτῆς τῆς κρίσης.

Μικρές ἤ μεγάλες Ναυτιλιακές ἑταιρίες, μικρά ἤ μεγάλα ὀνόματα τοῦ Ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, παράγοντες πολιτικοί, συνδικαλιστικοί καί ὅλοι ὅσοι ἀσχολοῦνται μέ τήν Ναυτιλία ἀνησυχοῦν, προβληματίζονται καί ἀναζητοῦν ἔστω καί ἐπί μέρους λύσεις, στά μεγάλα προβλήματα πού ἔχουν δημιουργηθεῖ.

Συζητήσεις καί διεργασίες γίνονται σέ ὅλα τά ἐπίπεδα, γιατί εἶναι πλέον ἐμφανές ὅτι γιά τό ξεπέρασμα τῶν προβλημάτων δέν φτάνει μόνο, ὅσο καί ἄν εἶναι ἀναγκαῖο, τό δαιμόνιο τοῦ Ἕλληνα Ἐφοπλιστή, στό ὁποῖο λίγο ἤ πολύ ὅλοι μας εἴχαμε ἐναποθέσει τίς εὐθύνες καί τίς ὑποχρεώσεις μας.

Δέν πρέπει νά παραγνωρίζει κανείς ὅτι τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δομήθηκε μέ τέτοιο τρόπο ὥστε νά ἀποτελεῖ τόν διεκπεραιωτή χαρτιῶν καί ὑποθέσεων, ἀντί νά χαράσει πολιτική στήριξης τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας μας.

Κανείς δέν πρέπει νά παραγνωρίζει ὅτι τό συνδικαλιστικό κίνημα γαλουχήθηκε μέ πνεῦμα οἰκονομίστηκων διεκδικήσεων, ἀφήνοντας ἔξω καί πέρα ἀπό τήν πολιτική του τά καίρια προβλήματα τοῦ χώρου. Καί ἀναρωτιέμαι πῶς οἱ Ἕλληνες Ἐφοπλιστές μέ παράδοση (καί ὄχι οἱ γιατροί ἤ οἱ ἐργολάβοι πού ἔγιναν ἐφοπλιστές), δέν ἀντελήφθησαν ὅτι τό πλοῖο πού ταξειδεύει, χρειάζεται μιά σημαία καί μιά πατρίδα δική του, πού νά τοῦ ἐξασφαλίζει μέ τήν πολιτική της τήν βιωσιμότητά του ἀκόμη καί στίς δύσκολες μέρες.



Εἴμαστε ἕνα Κράτος κατ' ἐξοχήν θαλασσινό πού ὅμως διέπεται ἀπό στεριανή νοοτροπία.

Ὅλοι θά πρέπει νά γνωρίζουν ὅτι τά ξύλινα τείχη τοῦ χρησμοῦ, δέν ἔσωσαν μόνο τήν Ἀθήνα τοῦ Θεμιστοκλῆ, ἔχουν σώσει τό Ἔθνος μας διά μέσου τῶν αἰώνων πολλές φορές καί θά σώζουν τήν Ἐθνική μας Οἰκονομία κάθε μέρα, γιά ὅσο τουλάχιστον ὁρατό μέλλον ἔχουμε:

Ἐάν σκεφτοῦμε ὅτι πρίν λίγα χρόνια τό ναυτικό μας συνάλλαγμα ἦταν 1,8 δις δολλάρια καί ὅτι σήμερα ἔχει φτάσει στό μισό περίπου, μποροῦμε εὔκολα νά καταλάβουμε τί σημασία ἔχει αὐτός ὁ τομέας γιά τό σύνολο τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, ἡ ὁποία ἀντιμετωπίζει κρίση μ' ἕνα ἔλλειμμα τῆς τάξεως τῶν 2,8 δισ δολλαρίων γιά τό 1985.

Ἡ ὕφεση ἔφερε στό φῶς τίς ἀδυναμίες τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποδομῆς καί ἔγινε ὁλοφάνερο τό πόσο ἀπροετοίμαστοι εἴμαστε ἀκόμη καί σήμερα, γιά νά στηρίξουμε ἕνα τόσο μεγάλο στόλο.

Πιστεύω ὅτι εἶναι πλέον ἀδύνατον νά γυρίσουμε στά χρόνια τοῦ πενήντα ἤ καί τοῦ ἑξήντα, μέ τήν μεγάλη αὔξηση τοῦ στόλου, τά μεγάλα περιθώρια κέρδους καί τόν εὔκολο τρόπο ἐπίλυσης τῶν ὁποιων προβλημάτων ἐδημιουργοῦντο.

Σήμερα τά δεδομένα ἔχουν ἀλλάξει.

Πολλές Σοσιαλιστικές χῶρες ἔχουν ἀναπτύξει μεγάλους στόλους καί χῶρες μικρές τοῦ τρίτου κόσμου δημιουργοῦν δικούς τους.

Πολλοί εἶναι ἐκεῖνοι πού μιλοῦν γιά προστατευτισμό στίς θαλάσσιες μεταφορές καί δέν εἶναι λίγα τά κράτη πού ἐνισχύουν οἰκονομικά ἄμεσα ἤ ἔμμεσα τούς Ἐθνικούς τούς στόλους.

Χῶρες μέ μικρή ναυτιλιακή παράδοση ἀναδύονται καί μᾶς συναγωνίζονται σέ στελεχιακό δυναμικό καί ἄλλες πολλές εἶναι ἐκείνες πού μέ τήν νομοθεσία τους προσελκύουν ὅλο καί μεγαλύτερο ἀριθμό πλοίων.

Αὐτά τά λίγα εἶναι μόνο τά πιό ἐνδεικτικά, ἀπό ἐκεῖνα πού ὁ καθ' ἕνας μας θά μποροῦσε νά σκεφθεῖ, διότι μοιραῖα σχεδόν ὅλα τά δεδομένα ἔχουν ἀλλάξει καί πρῶτα ἀπ' ὅλα ἔχουμε ἀλλάξει ἐμεῖς οἱ ἴδιοι.

Πιστεύω ὅτι ἦλθε ὁ καιρός νά προσεγγίσουμε τά προβλήματα τῆς Ναυτιλίας μέ ἕνα νέο πνεῦμα ἐποικοδομητικῆς συνεργασίας.

Ὁ κλασικός τρόπος διαπραγμάτευσης μέ τό τί σοῦ δίνω καί τί μοῦ δίνεις, θά πρέπει νά ξεπεραστεῖ, ἐάν θέλουμε ὁ τομέας τῆς Ναυτιλίας μας νά συνεχίζει νά παίζει τό παραδοσιακό του ρόλο, τόσο στόν κεφαλαιουχικό τομέα, ὅσο καί στούς τομεῖς ἀπασχόλησης καί εἰσροῆς συναλλάγματος. Χρειαζόμαστε ἕνα κοινό παρανομαστή, μιά κοινή βάση πάνω στήν ὁποία θά πρέπει νά κτίσουμε μιά νέα ναυτιλιακή πολιτική, γιά κάθε ἐπιμέρους τομέα τῆς Ναυτιλίας μας.

Αὐτή τή βάση πρέπει ὅλοι νά τήν ἀναζητήσουμε, μέσα ἀπό τήν συναίνεση τῶν ἐργαζομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν καί τῆς Πολιτείας, χωρίς στενόκαρδους ὑπολογισμούς γιά βραχυχρόνια ὀφέλη, πρέπει δέ νά τήν δοῦμε ὅσο γίνεται πιό πλατειά, ἔτσι ὥστε ὅλοι νά μπορέσουν νά δώσουν καί ὅλοι νά ἐξασφαλιστοῦν ὅτι ἔχουν νά πάρουν.

Ἡ πολιτική τῆς πόλωσης καί μάλιστα σ' ἐπί μέρους θέματα, ἀπό τούς κοινωνικούς ἑταίρους τῆς ναυτιλίας μας, μᾶς ἀποπροσανατολίζει καί μᾶς κάνει νά βλέπουμε τό δένδρο καί νά χάνουμε ἀπό τόν ὁρίζοντα τό δάσος. Εἴμαστε μιά χώρα Ναυτική καί πρέπει νά δώσουμε μεγάλη ἔμφαση καί προσοχή στά προβλήματα τοῦ χώρου.

Λίγα χρόνια πρίν ὁ ἐμπορικός μας

στόλος ἀπασχολοῦσε ὀγδόντα καί πλέον χιλιάδες ναυτικούς, ἡ δέ ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μας μαζί μέ τίς παραναυπηγικές βιοτεχνίες ἀπασχολεῖ σήμερα 50.000 ἐργαζόμενους.

Ἕνα μεγάλο ἀνθρώπινο δυναμικό γιά τά ἐργατικά δεδομένα τῆς χώρας μας, πού μέ τήν ἐργατικότητά του μέ δύσκολες συνθῆκες ἐργασίας, συμβάλλει ἀποφασιστικά στήν αὔξηση τοῦ Α.Ε.Π.

Ἡ ναυτιλία μας εἶναι μιά τεράστια κινητήριος δύναμη, πού πρέπει νά στηρίζουμε δυναμικά, προκειμένου νά ἐπωφεληθοῦμε τά μέγιστα.

Πρέπει νά σταματήσουμε τήν ἀνεπίτρεπτη κατάσταση, τοῦ νά καρποῦται ἡ Ἐθνική μας Οἰκονομία τά ψυχία, ἑνός τεράστιου οἰκονομικοῦ τζίρου τῆς τάξεως τῶν δεκάδων δισεκατομμυρίων δολλαρίων, ἀπό μισθούς καί μικροεπενδύσεις ναυτικῶν καί ἐφοπλιστῶν, ἐνῶ ἄλλες χῶρες μέ τήν τεχνολογία (τήν ὄχι καί τόσο προηγμένη) καί τίς ὑπηρεσίες πού παρέχουν στόν Ἑλληνικό Στόλο νά ἀποσποῦν ἀπό αὐτό τό τζίρο τό μεγαλύτερο μέρος.

Πρέπει κάποτε ὅλοι ὅσοι ἀγαποῦν αὐτόν τόν τόπο καί ἔχουν τήν δυνατότητα, νά συμβάλλουν χωρίς προκαταλήψεις στό νά γίνει ὁ Πειραιάς ἕνα μεγάλο Ναυτιλιακό Κέντρο.

Πιστεύω ὅτι ἡ κρίση ἀσφαλῶς δέν μᾶς ἔκανε πιό πλούσιους, ἀλλά δίχως ἄλλο μᾶς βοήθησε νά γίνουμε πιό πραγματιστές.

Εἶναι πλέον καιρός, ὅλοι ὅσοι συνδεόμαστε μέ τόν ἕνα ἤ τόν ἄλλο τρόπο μέ τήν Ναυτιλία, νά βοηθήσουμε στή δημιουργία ἑνός κλίματος ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης καί συνεργασίας, μέ στόχο τήν συναίνεση γιά μιά πολιτική στό χῶρο, ἡ ὁποία θά προκύπτει ἀπό τήν σέ βάθος μελέτη καί ἀνάλυση τῶν ἐπιμέρους τομέων τῆς Ναυτιλίας μας καί τῶν δυνατοτήτων τῆς χώρας μας, στά πρότυπα τῶν κλαδικῶν μελετῶν γιά τήν Βιομηχανία, τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανία Ἔρευνας καί Τεχνολογίας.

Ὁ Ἑλληνικός Νηογνώμων ἀκολουθώντας πιστά τήν πολιτική τῆς συνεργασίας εἶναι πάντοτε στήν διάθεση τῆς Πολιτείας και τῶν φορέων τῆς Ναυτιλίας νά βοηθήσει μέ ἔμψυχο ὑλικό καθώς καί μέ οἰκονομικά μέσα, κάθε προσπάθεια ἡ ὁποία ἀποβλέπει στήν ἐξυπηρέτηση καί προώθηση τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας μας.

ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΜΕΛΙΣΣΗΝΟΣ

GHIOLMAN SINCE 1885
AGENTS FOR
VESSEL REGISTRATIONS

7, Philellinon Street - Syntagma Square Athens 105 57 Telex: 216034 Goil - 222065 MALT. GR
Tel. 3230.330, 3233696, 3230068, 3228530, 3232877, 3234065 - 3223221 - 3255000 - 3229381

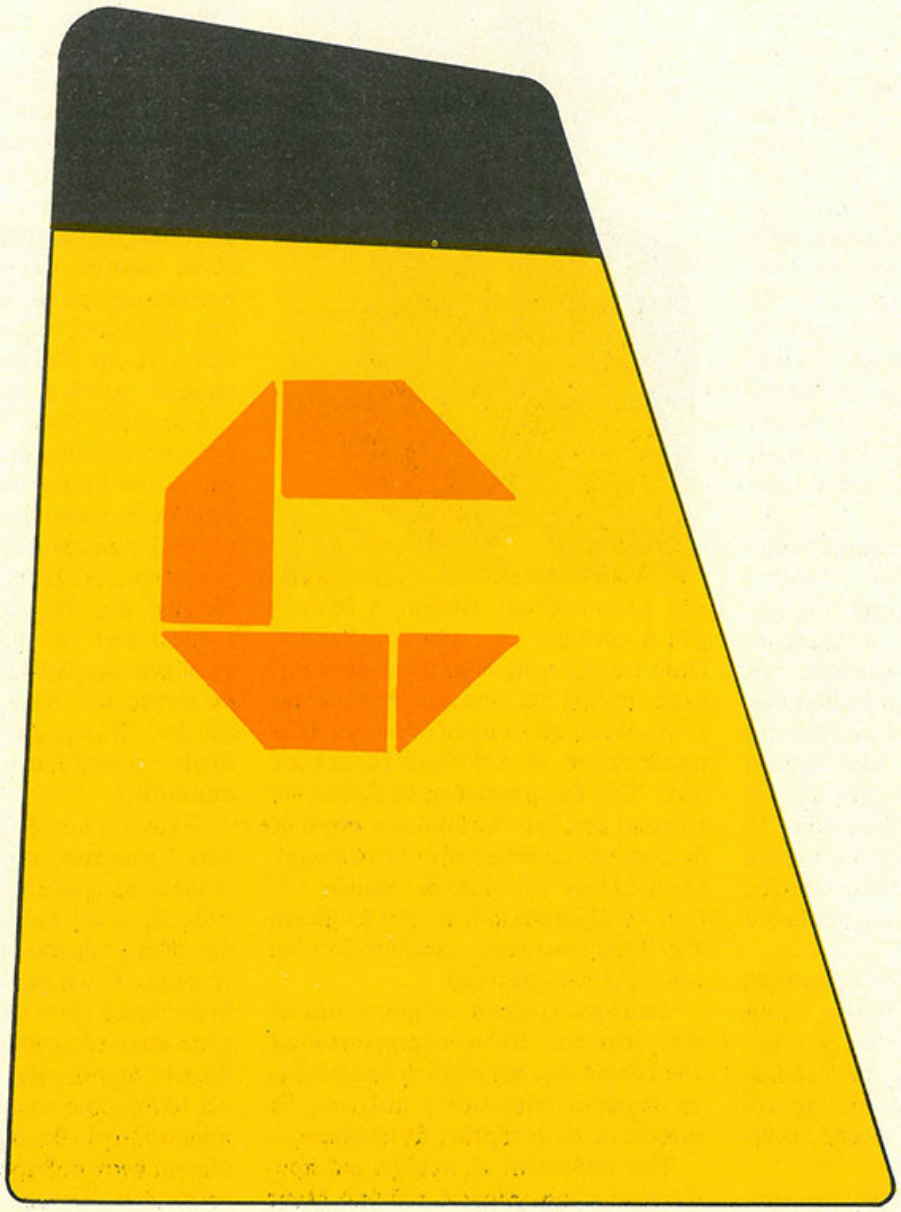
MALTA
SRI LANKA
GUERNSEY
GIBRALTAR
HONDURAS
CYPRUS
VANUATU
GREECE

IMMEDIATE REGISTRATIONS
BY TELEFAX No 3223251

COMPANIES AVAILABLE IN 14 COUNTRIES
ALL OUR OFFICES CONNECTED WITH COMPUTERS

OTHER SERVICES PROVIDED
special travel arrangements for shipping agencies • insurance
cruises • tours • custom clearences • yacht rentals and sales

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.
LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS
CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS
HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX 2249 - TELEPHONE 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Εὐρύτερη ἀντίληψη τῆς ἀποστολῆς μας

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀπό χρόνια συνδέουν τήν τύχη τῆς Ἑλληνοκτήτου Ναυτιλίας μέ αὐτήν τοῦ ὑπό Ἑλληνικῆς σημαίας στόλου. Πολλοί ἀπό ἐμᾶς εἴμασταν στό παρελθόν πιστοί στό ἐθνικό νηολόγιο καί παρ' ὅλη τήν ἀνταγωνιστικότητα τῶν ἀνατολικῶν πληρωμάτων ἐξακολουθοῦμε νά προτιμᾶμε τήν Ἑλληνική σημαία γιά ἕναν μεγάλο ἀριθμό τῶν μονάδων μας.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι αὐτό εἶναι πρός ἄμεσο ὄφελος τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὅμως, ἡ ἀνταγωνιστικότητά μας θίγεται ἀπό τά πατριωτικά μας αἰσθήματα. Ὀφείλουμε ἑπομένως νά ἀναρωτηθοῦμε ἐάν ἡ πίστη μας πρός τήν Ἑλληνική σημαία — ἤ τουλάχιστον ὅπως μᾶς διατίθεται σήμερα — εἶναι πράγματι συμφέρουσα γιά τήν Ἑλληνική Οἰκονομία, δεδομένου ὅτι ἡ τύχη τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστοῦ δέν μπορεῖ παρά νά ἐπηρεάσει τό οἰκονομικό μέλλον τῆς Ἑλλάδος.

Ἡ Ἑλληνόκτητος ναυτιλία βρίσκεται σήμερα, ὡς γνωστόν, μπροστά στήν πιό μεγάλη ἀπειλή πού τῆς παρουσιάσθηκε τουλάχιστον μεταπολεμικά. Ὅταν οἱ ναῦλοι φθάνουν στά σημερινά ἐπίπεδα, ἡ μόνη ἐλπίδα σωτηρίας βρίσκεται στή μείωση τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως. Ἐάν σκεφθεῖ κανείς ὅτι ἕνα πλοῖο ὑπό ξένη σημαία μπορεῖ νά ἐξοικονομήσει δολ. 500-750 ἡμερησίως, αὐτό πολύ εὔκολα μπορεῖ νά κάνει τήν διαφορά μεταξύ κέρδους καί ζημίας (πρίν ἀπό τοκοχρεωλύσια βέβαια).

Μέ τήν ἀπειλή τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς δέν ἔχουμε περιθώρια ἐπιλογῆς. Ποιά θά εἶναι ἑπομένως ἡ διέξοδος τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστοῦ ἔχοντας σάν δεδομένο ὅτι δέν μπορεῖ νά ὑποστεῖ τό κόστος μιᾶς πλήρους Ἑλληνικῆς συνθέσεως στά πλοῖα του;

Ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής δημιουργήθηκε στόν ξένο χῶρο, βασιζόμενος ὄχι σέ ἐθνική ὑποστήριξη ἀλλά στήν εὐελιξία του καί φυσικά στό ἐμπορικό του δαιμόνιο. Ὁπωσδήποτε οἱ συνθῆκες μέχρι τώρα ἦταν τέτοιες πού τό Ἑλληνικό καράβι ἦταν ἀνταγωνιστικό λόγω τοῦ σχετικά φθηνοῦ κόστους



τῶν πληρωμάτων. Οὐδέποτε ἐστηρίχθη ἡ ἐπιτυχία μας σάν ναυτιλιακός λαός σέ τεχνητές δομές καί οὔτε σήμερα πρέπει νά δημιουργήσουμε τεχνητή βάση πάνω στήν ὁποία νά προσπαθήσουμε νά κτίσουμε τό μέλλον μας. Ἐάν δέν μποροῦμε νά βγάλουμε τό ψωμί μας ὑπό τήν δική μας σημαία, ἄς ἐκμεταλλευθοῦμε τήν φθηνή διαχείρηση ἄλλων ναυτιλιακῶν χωρῶν καί ἔτσι νά ἐξασφαλίσουμε τήν ἐπιβίωση τῆς Ἑλληνοκτήτου ναυτιλίας ἐάν ὄχι τοῦ Ἕλληνα ναυτικοῦ.

Ὑπάρχουν βέβαια τρόποι νά συνδεθεῖ ἡ τύχη τοῦ Ἕλληνα ἐφοπλιστοῦ μέ τήν ἐθνική σημαία ἀλλά ἡ ἀπαιτούμενη ἐγχώρια ναυτιλιακή πολιτική θά πρέπει νά εἶναι εὐρείας ἀντιλήψεως.

Ἐάν πρόκειται νά πετύχει μιά προσπάθεια προσεγγίσεως τοῦ ὑπό ξένης σημαίας Ἑλληνόκτητου στόλου, θά πρέπει, ἡ προσπάθεια αὐτή νά εἶναι βασισμένη σέ πολύ ρεαλιστικά θεμέλια.

Πολλές θετικές λύσεις ἔχουν προτείνει ὑπεύθυνοι ἐκπρόσωποι τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου. Ὁπωσδήποτε ἡ Ἑλληνική κυβέρνηση θά πρέπει νά λάβει ἐπείγοντα μέτρα σέ ἀναγνώριση αὐτῶν τῶν δίκαιων αἰτημάτων. Ἴσως ὅμως θά πρέπει νά προστεθεῖ μιά ἐπί πλέον διάσταση στό πρόβλημα τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου — τό θέμα τῆς ἐφορίας.

Ἕνα σημαντικό μέρος τῆς διαφορᾶς κόστους μεταξύ Ἑλληνικοῦ καί ξένου πλοίου ἀποτελεῖται ἀπό τόν πρόσθετο φόρο τόν ὁποῖο πληρώνει τό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο, σέ σύγκριση μέ τήν Λιβεριανή ἤ Παναμαϊκή σημαία. Αὐτή ἡ διαφορά ὀφείλεται στό γεγονός ὅτι ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής σήμερα ἐκμεταλλεύεται ὄχι μόνον μικρά μπάλκ κάρριερς ἀλλά καί μεγάλα πετρελαιοφόρα. Συγκεκριμένα Ἕλληνες ἐφοπλιστές σήμερα ἐλέγχουν ἕνα μεγάλο ποσοστό δεξαμενοπλοίων τῆς τάξεως τῶν 50.000 — 150.000 dwt καί συνεχίζουν νά ἐλέγχουν ἕνα μεγάλο ἀριθμό VLCC. Λαμβάνοντας ὑπ' ὄψιν τήν μέση ἡλικία τοῦ ὑπό Ἑλληνική σημαία δεξαμενοπλοίου, ἡ ἐπιβάρυνση εἶναι ἀκόμα πιό σημαντική.

Ἔχοντας σάν δεδομένο ὅτι ἡ ναυτιλιακή πολιτική τῆς Ἑλλάδος θά ἐξελίσσετο σέ ὀρθές γραμμές, ἕνας σεβαστός ἀριθμός πετρελαιοφόρων θά ἐπροτίθετο σήμερα νά ὑψώση τήν Κυανόλευκο, ἐάν ἡ κλιμάκωση τοῦ φόρου ἦταν τέτοια ὥστε νά μήν ἐπιβαρύνεται τόσο πολύ τό μεγάλο πλοῖο. Ἐκτός ἀπό τήν δημιουργία νέου εἰσοδήματος γιά τό δημόσιο ταμεῖο, μιά τέτοια ἀναπροσαρμογή, θά δημιουργοῦσε ἐργασία γιά ἕναν σοβαρό ἀριθμό Ἑλλήνων ναυτικῶν. Ὁπωσδήποτε ἕνα τέτοιο σχέδιο πρέπει νά μελετηθεῖ προσεκτι-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

κά πρίν ἐφαρμοσθεῖ: ἀλλά μιά πιό ὀρθή κλιμάκωση τοῦ φόρου θά προσέφερε χωρίς ἀμφιβολία ἄμεσα ἡ ἔμμεσα οἰκονομικά ὀφέλη. Πρόσθετος λόγος πού πρέπει νά ληφθεῖ ὑπ' ὄψιν αὐτή ἡ ἰδέα εἶναι ἡ ἡλικία τοῦ Ἑλληνοκτήτου πλοίου, θέμα τό ὁποῖον ἤδη ἀπασχολεῖ τήν κυβέρνηση δεδομένου ὅτι αὔξησε τελευταῖα τό ἀνώτατο ὅριο ἡλικίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἄλλος τρόπος μέ τόν ὁποῖον θά μποροῦσε τό Ἑλληνικό Κράτος νά προσελκύσει τό Ἑλληνόκτητο βαπόρι ὑπό τό ἐθνικό νηολόγιο θά εἶναι νά δημιουργήσει ἐμπορικά κίνητρα στό πλαίσιο τῆς ΕΟΚ λαμβάνοντας μέρος στήν προσπάθεια τοῦ ἐφοπλιστοῦ νά διαφυλάξει ἄν ὄχι νά ἀναπτύξει τό δίκτυο δραστηριότητάς του. Ὅπως ἔχει λεχθεῖ ἐπανειλημμένως, ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής ἀπειλεῖται ὄχι μόνον ἀπό τήν ναυτιλιακή κρίση, ἀλλά, καί ἀπό τήν συνεχῆ αὔξηση τοῦ προστατευτισμοῦ.

Εἶναι ἀναμφισβήτητο ὅτι ὁ Ἑλληνόκτητος στόλος, εἴτε ὑπό Ἑλληνική εἴτε ὑπό ξένη σημαία, ὑπόκειται σέ αὐξημένο πολιτικό ἀνταγωνισμό σήμερα. Δέν μπορεῖ νά προστατευθεῖ ἀπό τέτοιο ἀνταγωνισμό διότι ἡ Ἑλληνική οἰκονομία δέν ἐλέγχει σημαντικό μέρος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ὥστε νά ἀπαντήσει μέ παρόμοια προστατευτική πολιτική. Ἐνῶ τό Ἑλληνικό κράτος δέν εἶναι σέ θέση νά δώσει ἄμεση βοήθεια στήν ἐγχώριο ναυτιλία θά μποροῦσε ἐν τούτοις νά ὑψώσει φωνή σέ ἐνίσχυση τῆς προσπαθείας τοῦ ναυτιλιακοῦ της κόσμου. Θά μποροῦσε παραδείγματος χάριν, νά ἐξασφαλίσει μέσα στό πλαίσιο τῆς ΕΟΚ μιά προνομιοῦχο θέση γιά τό ναυτιλιακό της κλάδο. Καλή διάθεση ὁπωσδήποτε θά ὑπάρχει ἀλλά ἡ μάχη δέν φαίνεται νά ἄρχισε ἀκόμα. Ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής ἀπαιτεῖ μέ τό δίκαιό του τήν συμπαράσταση τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου. Καίτοι μιά τέτοια προσπάθεια ἐκ μέρους τῆς κυβερνήσεως δέν θά ἔπρεπε νά εἶναι συνδεδεμένη μέ τό θέμα τῆς σημαίας θά ἔδινε ἕνα σημαντικό κίνητρο στόν ἐφοπλισμό νά συνταυτίσει τό μέλλον του μέ τήν Ἑλλάδα.

Ἴσως τό πιό σημαντικό στοιχεῖο τό ὁποῖον θά ὠθοῦσε τόν Ἕλληνα πλοιοκτήτη νά ἐπαναπατρίσει πλοῖα στήν Κυανόλευκο εἶναι ἡ δημιουργία ἑνός κλίματος συνεννοήσεως καί ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης τό ὁποῖο ἔχει λείψει τά τελευταῖα χρονια στίς σχέσεις μέ τό κράτος. Ὅπως εἶπε πρόσφατα ὁ Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δέν μπροεῖ νά ἐννοηθεῖ ἡ οἰκονομική εὐημερία τῆς Ἑλλάδος χωρίς τήν εἰσφορά τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Παράλληλα ὁ Ἕλληνας πλοιοκτήτης παραδέχεται ὅτι ἡ θέση στό πλαίσιο τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ὀφείλεται στήν Ἑλληνική του παράδοση. Ἐάν αὐτά τά αἰσθήματα εἶναι εἰλικρινῆ καί ὑπάρχει ἀμοιβαία ἐπιθυμία στενῆς συνεργασίας, ἀργά ἤ γρήγορα, ὁ πνευματικός δεσμός πού πρέπει νά ὑπάρχει μεταξύ κράτους καί ναυτιλίας θά διορθωθῆ. Ἡ ὑπερηφάνεια τοῦ καθένα ἀπό ἐμᾶς θά εἶναι ἀκόμα μεγαλύτερη ἐάν αὐτός ὁ δεσμός μπορεῖ νά ὑλοποιηθεῖ μέ ἕναν αὐξημένο καί δυνατό ἐμπορικό στόλο. Ἀλλά ἐάν ἡ Ἑλλάδα ἐπέζησε 400 χρόνια ὑπό τήν τούρκικη σημαία, ἴσως μπορέσει ὁ Ἑλληνόκτητος στόλος νά ζήσει μερικά χρόνια ὑπό τήν Λιβεριανή ἤ Παναμαϊκή σημαία. Ἀρκεῖ νά ὑπερνικήσει τήν τωρινή κρίση καί ἔτσι ἡ Ἑλληνική ναυτιλία μπορεῖ νά δεῖ ἀκόμα μεγαλύτερες δόξες ἀπ' ὅτι εἶδε μέχρι σήμερα.

CLEO NEGRIS

YOUR MAN IN INDIA

WELL ORGANISED AND EXPERIENCED

CONTACT

CLEO SHIP MANAGEMENT (PVT.) LTD.

SHIPPING AGENTS
CHARTERERS
STEVEDORES

CREWING
BUNKER SUPPLIERS
CARGO LOADING & DISCHARGING

HEAD OFFICE:

P.O.BOX 1058
10, REX CHAMBERS GR. FLOOR
W. HIRACHAND MARG.
OPP. RED GATE INDIVA DOCK
BOMBAY - 400 038 (INDIA)

TEL. NO. 268656/261068
A.O.H. 8829064/8829078
TELEX: 011-5718 XIOS IN
CABLES: CLEOSAMOS

OPERATING ALSO AT:

KANDLA. OKHA, BEDI, MARMGOA, COCHIN MANGLORE (East & West Coast of India)

Managing Directors: DAYAL PARIANI
GOPAL PARIANI

Νά ἀκουσθοῦν οἱ ἀπόψεις ὅλων

Τοῦ ΕΥΑΓ. ΠΟΘΗΤΟΥ

Δυστυχῶς ἐπαλήθευσαν αἱ ἀπό πολλῶν ἐτῶν προβλέψεις καί προειδοποιήσεις διά τήν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπό Ἑλληνικήν σημαίαν πλοίων.

Τά μέτρα ἀντιμετωπίσεως τῆς συρρικνώσεως αὐτῆς ἄτινα ὑπεδείχθησαν πρός τήν Πολιτείαν κατά καιρούς, ὄχι μόνο δέν ἐθεσπίσθησαν ἀλλά καί ἠγνοήθησαν παντελῶς ἀπό αὐτήν, ἴσως δέ καί νά ἐχλεβάσθησαν ἀπό πολλούς αὐτοαποκαλούμενους «Εἰδήμονες περί τά Ναυτιλιακά».

Ἀλήθεια, τί ἀποτέλεσμα θά μποροῦσε νά περιμένει κανείς ἀπό μία ἐθνική ναυτιλία τήν ὁποίαν τό κράτος μέ τήν ἀδιαφορίαν του ὁδήγησε καί ἐξακολουθεῖ νά ὁδηγεῖ πρός τόν πλήρη ἀφανισμόν;

Ὅταν ὁμιλοῦμε διά ἀφανισμόν δέν ἐννοοῦμε ὅτι οὗτος συνετελέσθη μόνον τήν τελευταίαν τετραετίαν, διότι οἱ ρίζες τοῦ κακοῦ δυστυχῶς εἶναι παλαιότερες. Τά τελευταία ὅμως ὑπέρ τῆς ναυτιλίας μέτρα ἄτινα ἐλήφθησαν ὑπό τῆς Πολιτείας, τελικῶς ἀπεδείχθησαν ἐπιβοηθητικά ὄχι ὅμως διά τό καλόν αὐτῆς ἀλλά διά τήν πλήρη συρρίκνωσίν της.

Ἡ δέ ἀνακύκλωσις τῶν πληρωμάτων θά μείνει ἱστορική, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι σέ μία ἐποχή πού ἄλλες ναυτικές χῶρες, ὅπως π.χ. ἡ Νορβηγία ἐλάμβανε μέτρα στηρίξεως τῆς ναυτιλίας της ἀκόμη καί μέ κρατικές ἐγγυήσεις πρός ξένες τράπεζες, ὅταν τά ἀγγλικά ναυτεργατικά σωματεῖα καθήλωναν τούς μισθούς, τά δέ γερμανικά ἐζήτησαν μείωσιν συνθέσεων πλοίων κατά 20% προκειμένου ἀνταπεξέλθει ἡ ναυτιλία τους τήν δύσκολη ναυλαγοράν, ἡ Ἑλληνική ναυτιλία ὑποχρεοῦτο εἰς τήν ἀντιοικονομική ἀνακύκλωση τῶν πληρωμάτων, ὑπολογίζοντας μόνον τό πολιτικόν κόστος μερικῶν χιλιάδων ἀνθρώπων καί ὄχι τό γενικόν συμφέρον τοῦ Ἑλληνικοῦ κράτους, τό ἰσοζύγιον πληρωμῶν τοῦ ὁποίου θά μποροῦσε νά ἐπηρεάσει θετικά ἡ Ἑλληνική ναυτιλία καί ἐπομένως τήν βελτίωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ.

Δέν χρειάζεται νά εἶναι κανείς διάνοια γιά νά μπορέσει νά καταλάβει τί προσέφερε καί τί ἀκόμη προσφέρει ἡ Ἑλληνική ναυτιλία στήν χώρα δίχως νά ζητᾶ ἀπό αὐτήν ἀνταλλάγματα.



Ἐπίσης δέν χρειάζεται νά ἔχει κανείς πολλές γνώσεις γιά νά ἀντιληφθεῖ τό μεγαλεῖον γιά τή χώρα καί τήν χρησιμότητα τῆς ναυτιλίας γιά τήν ἐθνική της ἀσφάλεια.

Τά «Ν.Χ.», τό περιοδικό πού τόσα χρόνια ἀγωνίσθηκε γιά τό ὅραμα τῆς μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας προκειμένου αὐτός ὁ τόπος νά δεῖ καλύτερες μέρες, ἀγωνιᾶ καί ἐρωτᾶ ἐάν καί ὁ ναυτικός κόσμος βλέπει καί συμφωνεῖ ὅτι ἐνῶ ἡ Ἑλληνική σημαία ἐμειώθη κατά 1.400 πλοῖα ἀπό τό 1981 μέχρι τέλος Ὀκτωβρίου 1985, ὁ Ἑλληνόκτητος στόλος μειώθηκε μόνον κατά 300 πλοῖα. Προσωπικῶς πιστεύω ὅτι ἡ μείωσις τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων εἶναι κατά πολύ μικρότερα τῶν 300 πλοίων, δεδομένου ὅτι δέν εἶναι πολύ εὔκολος ὁ ἐντοπισμός ὅλων τῶν νεοκτηθέντων Ἑλληνοκτήτων πλοίων. Πιστεύω δέ ὅτι στό ἀπώτερο μέλλον παρ' ὅλες τίς ἀντίξοες συνθῆκες ἄτινας διέρχεται ἡ ναυτιλία, ὁ Ἑλληνόκτητος στόλος θά αὐξήσει τόν ἀριθμό δυνάμεώς του καί θά βελτιώσει τήν ποιότητά του καί ἀσφαλῶς πάντα ταῦτα πρός ὄφελος κάποια ἄλλης χώρας καί οὐχί τῆς πατρίδος μας πού ἀναμφίβολα ὅλοι μας θά τό ἐπιθυμούσαμε.

Ἐρωτᾶται ἐπίσης ἄν εἶναι δυνατός ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν πλοίων πού ἔφυγαν ἀπό τήν Ἑλληνική σημαία καί αὐτῶν πού προσκτήθηκαν κατά τά τελευταία χρόνια.

Πιστεύω ὅτι διά νά ἐπιτευχθεῖ ὁ ἀνωτέρω στόχος ἡ Πολιτεία θά πρέπει νά θελήσει νά μάθει καί νά ἀκούσει προσεκτικά αὐτά τά ὁποία ἔχουν μέχρι σήμερα γραφεῖ καί ὑποδειχθεῖ ἐπανειλλημένως. Πρέπει ἐπίσης νά ἐνημερωθεῖ, ἐάν εἶναι δυνατόν, ὄχι μόνον ἀπό τίς ἁρμόδιες ἑνώσεις πλοιοκτητῶν ἀλλά καί ἀπό ὅλους τούς Ἕλληνες πλοιοκτῆτες χωριστά, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι πάρα πολλοί πλοιοκτῆται αὐτή τήν στιγμήν δέν ἀντιπροσωπεύονται ἀπό τήν Ε.Ε.Ε. λόγω ἀποβολῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀπό τά πλοῖα τους.

Εἰς τό μέλλον δέ πολλοί περισσότεροι δέν θά ἀντιπροσωπεύονται, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι τό καταστατικόν τῆς Ε.Ε.Ε. δέν προβλέπει μέλη ἄτομα, ἀλλά πλοῖα μέ Ἑλληνική μόνον σημαία καί ἐπομένως ἡ Ε.Ε.Ε. μελλοντικῶς παρά τήν πρό ἐτῶν προειδοποίησιν θά εὑρεθεῖ καί αὐτή δίχως πραγματικά μέλη καί ἐπομένως δίχως μεγάλην δύναμην.

Τέλος, τό 1986 εὔχομε νά εἶναι ἀποφασιστικόν γιά τήν Ἑλληνική σημαία καί ἡ Πολιτεία νά κάνει κάποια πραγματική προσπάθεια στήν ὁποία εἶμαι βέβαιος ὅτι ὁ Ἑλληνικός Ἐφοπλισμός καί ὅλοι περί τήν ναυτιλίαν ἀσχολούμενοι θά συμπαρασταθοῦν προκειμένου ἡ Ἑλληνική σημαία καί πάλι κυματίσει εἰς τούς ἱστούς ὅλων τῶν Ἑλληνοκτήτων πλοίων.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Ἡ ὥρα τῆς Ἐθνικῆς Ἀντιπροσωπείας

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

Ἀκόμα μιά χρονιά λοιπόν, περνᾶ στήν Ἱστορία. Χρονιά πού θά δυσκολέψει ἰδιαίτερα τόν ἱστορικό τοῦ μέλλοντος νά βρεῖ κάτι τι τό θετικό στόν χῶρο τῆς Ναυτιλίας.

Στόν διεθνῆ χῶρο, ἡ κρίση συνεχίστηκε, ἡ ναυλαγορά ἔμεινε στά ἴδια — ἄν ὄχι χαμηλώτερα — ἐπίπεδα, ὁ προστατευτισμός ἐντάθηκε, ἡ χρηματοδότηση ἔγινε δυσεύρετη. Παραδοσιακοί χρηματοδότες ἀποχώρησαν ἀπό τό ναυτιλιακό προσκήνιο, οἱ ἀξίες τῶν πλοίων ἔφτασαν σέ ἐξευτελιστικά ἐπίπεδα. Παρόλα αὐτά, ὁ Ἕλληνας ναυτικός ἐπιχειρηματίας, συνεχίζει καί θά συνεχίζει τόν πόλεμο. Μπορεῖ νά ἔχασε ἀρκετές μάχες, ἀλλά τόν πόλεμο θά τόν κερδίσει. Ἡ παγκόσμια ναυτιλία δέν θά τοῦ ἀρνηθεῖ καί στό μέλλον ἕνα μερίδιό της, ἔστω μικρότερο ἀπό αὐτό πού ἀξιώθηκε νά ἔχει στό παρελθόν. Αὐτό τό μερίδιο τό ἔχει κερδίσει ἀξιοκρατικά, μέσα ἀπό αἰῶνες ναυτικῆς παράδοσης.

Αὐτό ὅμως πού μᾶς ἀπασχολεῖ, εἶναι ὁ δικός μας χῶρος. Γι' αὐτόν, ὅσον ἀφορᾶ τή χρονιά πού πέρασε, δέν χρειάζεται, πιστεύω, νά πεῖ κανείς τίποτα. Διότι, ἁπλά, δέν ἔγινε τίποτα, τουλάχιστον παραγωγικό. Τί ἄλλωστε μποροῦσε νά γίνει ὑπέρ τῆς ναυτιλίας μας τή χρονιά πού στήν καρέκλα τοῦ γραφείου τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κάθησαν τρεῖς Ὑπουργοί; Στήν καρέκλα τοῦ γραφείου τοῦ Ἀρχηγοῦ Λιμενικοῦ Σώματος δύο Ἀρχηγοί; Τί ἔργο θά μποροῦσε νά προσφέρει αὐτό τό Ὑπουργεῖο; Τό Ὑπουργεῖο πού, θεωροῦμε θαῦμα τό ὅτι ὑφίσταται ἀκόμα, φιγουράροντας ἔστω στήν «τελευταία τῆ τάξει» σειρά τῶν ὑπουργείων τῆς Χώρας.

Εἶναι τραγικό γιά τή Ναυτιλία, σέ ἐπέκταση γιά τόν Τόπο, νά αἰσθανόμαστε σήμερα εὐτυχεῖς, ἐπειδή διεσώθη τό Ὑπουργεῖο μας, ὅπως καί εἶναι ἀκόμα πιό τραγικό, νά πανηγυρίζουμε τήν κατάργηση, στή χρονιά πού πέρασε, ἑνός νόμου πού, ὅταν ψηφίστηκε ἀπό τήν Ἐθνική Ἀντιπροσωπεία, στόχευε στήν ἐνίσχυση τῆς Ναυτιλίας μας...



Παρόλα αὐτά, μιά νέα χρονιά ἀρχίζει. Τά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, στήν εὐγενική τους πρόσκληση νά γράψω κάτι γιά τό πανηγυρικό τεῦχος τοῦ Ἰανουαρίου — ὅπως ἄλλωστε συνήθισα νά κάνω μέ ἰδιαίτερη χαρά τά τελευταία χρόνια — θέτουν τό ἐρώτημα τί πρέπει νά γίνει γιά νά σταματήσει ἡ συρρίκνωση τοῦ Ἐθνικοῦ μας νηολογίου καί νά ἀρχίσει ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν Ἑλληνόκτητων πλοίων.

Δέν χρειάστηκε νά σκεφθῶ πολύ. Εἶχα τήν εὐκαιρία, σέ ἀρκετές περιπτώσεις στό παρελθόν, νά ἐκφράσω ὅτι, γιά νά ἐπιβιώσει ἡ ναυτιλία μας στόν Ἐθνικό χῶρο, χρειάζεται πρίν ἀπό ὁτιδήποτε ἄλλο τήν ὁμοψυχία καί τήν ἀπόλυτη ἠθική συμπαράσταση τοῦ Λαοῦ μας καί τῶν Ἀντιπροσώπων του. Μέ ἄλλα λόγια, χρειάζεται τήν Ἐθνική της ἀναγνώριση σάν Ἐθνικό κεφάλαιο, Ἐθνική ὑπόθεση.

Σύγχρονοι πολιτικοί μας, ἀνεξάρτητα ἀπό πολιτική τοποθέτηση, ἔχουν ἐπανειλλημένα τά τελευταία χρόνια ἐκφραστεῖ μέ τά **καλύτερα λόγια** γιά τήν ναυτιλία μας. Τά λόγια ὅμως αὐτά, εἰπώθηκαν μέχρι τώρα, στίς περισσότερες περιπτώσεις, γιά νά ἐκφραστοῦν κομματικές ἀντιπαραθέσεις, μέσα ἤ ἔξω ἀπό τήν Βουλή. Ἔτσι, αὐτά τά θαυμάσια λόγια, ὅσο καί νά εἰσέπραξαν μεμονωμένα τίς εὐχαριστίες τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου, ἐλάχιστο οὐσιαστικό ὄφελος γιά τή ναυτιλία μας εἶχαν, μέχρι σήμερα.

Ὁρισμένα ἀπό αὐτά τά λόγια, ὅπως ἀκριβῶς ἔχουν εἰπωθεῖ, διάλεξα καί συνέδεσα, ὥστε νά γεννηθεῖ ἕνα πλῆρες κείμενο γιά τή ναυτιλία μας καί τούς προβληματισμούς της. Λόγια πού ἀνήκουν σέ σύγχρονους πολιτικούς τῆς Χώρας, ὅλων τῶν πολιτικῶν παρατάξεων. Λόγια πού ὅταν ἐκφράστηκαν μεμονωμένα ἐλάχιστα προσέφεραν. Λόγια πού ὅταν ἐκφράζονται ἑνωμένα, ὁμόψυχα, μποροῦν νά προσφέρουν πολλά.

Εὐχές λοιπόν, γιά ὑγεία καί προκοπή σέ ὅλους, στή Ναυτιλία καί τόν Τόπο μας γιά τή δύσκολη καί ἀποφασιστική χρονιά τοῦ 1986. Καί, εὐχή μεγάλη, νά ἐκφράζεται ἀπό ἐδῶ καί πέρα ὅλος ὁ πολιτικός μας κόσμος μέ μιά φωνή γιά τή Ναυτιλία μας.

Ἄλλωστε, δέν χρειάζεται, πιστεύω, τίποτα ἄλλο γιά νά διατηρήσουμε ζωντανή τήν ταυτότητά μας σάν ναυτικό κράτος. Τίποτα περισσότερο, μά καί ἀσφαλῶς τίποτα λιγώτερο.

... Ἡ Ἑλλάδα δέν εἶναι δυνατόν νά ζήσει ἐάν δέν ζεῖ ἡ Ναυτιλία μας (1)

Τήν Ἑλλάδα τήν ἔχει σμιλέψει ὁ γλύπτης πού λέγεται θάλασσα (2). Σέ τρεῖς πενταετίες, ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία θά μπεῖ στόν 21ο αἰώνα καί θά ἔχει συμπληρώσει 32 περίπου αἰῶνες ἱστορικῆς συνέχειας ἀπό τήν ἐποχή τοῦ Τρωϊκοῦ πολέμου (3). Ἡ Ἑλλάδα καί ἡ θάλασσα εἶναι ἔννοιες ἀλληλένδετες. Ἀπό τήν αὐγή τοῦ πολιτισμοῦ πού σημαδεύεται μέ τήν θριαμβευτική εἴσοδο τῆς Ἑλλάδας στήν Ἱστορία, ὁ Τόπος αὐτός ἔζησε πάντα μέ τή θάλασσα, ἀπό τή θάλασσα, χάρις στή θάλασσα (4).

Ἡ ναυτιλία δέν εἶναι κάτι τό καινούργιο στήν Ἑλλάδα. Οἱ Ἕλληνες δημιούργησαν στό παρελθόν ναυτιλία, διέπρεψαν σ' αὐτήν, συνέλεξαν σημαντικό πλοῦτο καί ὅταν ἔγινε ἡ Ἐπανάσταση τοῦ 1821, ὅπως ὅλοι γνωρίζουμε, οἱ στέρνες μέ τό χρυσάφι τῶν Ὑδραίων καί τῶν Σπετσιωτῶν ἀδειάσανε ὑπέρ τῆς παλιγγενεσίας τοῦ Ἔθνους. Τό ἴδιο δέ συνέβη καί στόν Β' Παγκόσμιο πόλεμο (5). Ἡ Ἑλληνική ναυτιλία, οἱ ἐφοπλιστές καί οἱ ναυτικοί, ἔχουν πληρώσει βαρύ φόρο αἵματος στούς ἀγῶνες τοῦ Ἔθνους καί ἐξακολούθησαν μέχρι τόν τελευταῖο ἀγώνα νά πληρώνουν αὐτό τό βαρύ φόρο αἵματος (6).

Τό μεγαλύτερο θαῦμα πού ἐπέτυχε τό γένος τῶν Ἑλλήνων μετά τόν Β' Παγκόσμιο πόλεμο ἦταν ἡ ἄνθιση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τήν ὁποία πετύχαμε στόν διεθνῆ στίβο μέ συνθῆκες σκληροῦ ἀνταγωνισμοῦ (7). Τό Ἑλληνικό Κράτος, μέ μοναδική ἐξαίρεση τά 100 λίμπερυ, ὄχι μόνο δέν ἔκανε τίποτα γιά νά βοηθήσει αὐτή τήν προσπάθεια, ἀλλά ἀντίθετα πολλές φορές ἔκανε πολλά γιά νά τήν ἐμποδίσει (3). Οἱ Ἑλληνικές Κυβερνήσεις, ὅλες οἱ Κυβερνήσεις, ἄσχετα ἀπό κόμματα, παρακολούθησαν πάντοτε μέ ἀρκετήν καθυστέρησιν τήν ἀλματώδη πορείαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (8). Ὁ χῶρος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καί μεγάλη ἰδιομορφία ἔχει καί τρομερή ἰδιαιτερότητα (9). Ἄν δημιουργήθηκε ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, ἄν μπόρεσε νά ἀναπτυχθεῖ ἦταν γιατί ἦταν ἐλεύθερη. Οὐσιαστικά, πρῶτα δημιουργήθηκε ἡ ναυτιλία καί στή συνέχεια δημουργήθηκε Κράτος γιά νά ἀσχοληθεῖ μέ τή Ναυτιλία.

Ἦταν πάρα πολλά τά προβλήματα τά κοινωνικά καί τά οἰκονομικά τῆς χώρας

πού ἔλυσε ἡ Ναυτιλία. Παρά τίς δυσκολίες, παρ' ὅλες αὐτές τίς δυσμενεῖς καμμιά φορά συνθῆκες, ἡ Ναυτιλία ἔλυνε προβλήματα (10).

Μέ αὐτή τήν 'Ελληνική Ναυτιλία ἐπιδιώκουμε τούς μονιμότερους καί πιό οὐσιαστικούς δεσμούς. Πρωταρχικό μας μέλημα εἶναι — ἤ πρέπει νά εἶναι — ὁ "Ελληνας ἐφοπλιστής νά ἐπιβιώσει στόν διεθνῆ ναυτιλιακό στίβο καί οἱ σχέσεις του μέ τήν 'Ελλάδα καί τήν οἰκονομία της νά καταστοῦν πολυμερεῖς καί βαθιές (11). "Αν ὁ ἐπιχειρηματικός κόσμος τῆς ναυτιλίας εἶχε τήν δυνατότητα νά ἀφιερώσει ἕνα μικρό μέρος τῆς δραστηριότητάς του στόν 'Εθνικό χῶρο, σέ συνδυασμό μέ τά κίνητρα πού ὑπάρχουν, θά ἄλλαζε σημαντικά μορφή ἡ οἰκονομία τῆς Χώρας (12).

'Η ἀνάπτυξη τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας στηρίχθηκε πάντοτε στή ναυτωσύνη τῶν 'Ελλήνων. Καί ναυτωσύνη, δέν εἶναι μόνο ἡ τέχνη νά ταξιδεύσεις καί νά συντηρεῖς τό καράβι. Εἶναι καί ἡ τέχνη νά τό ναυλώνεις, νά τό ἀσφαλίζεις, νά τό ἐπισκευάζεις μέ ἐπιτυχία καί, πρό πάντων νά τό παραγγέλνεις ἤ νά τό ἀγοράζεις καί νά τό πουλᾶς τόν κατάλληλο χρόνο (3). Τό 'Ελληνικό πλοῖο χρηματοδοτεῖται, κατασκευάζεται, ἀσφαλίζεται ἐπισκευάζεται, ἐφοδιάζεται, ἐργάζεται καί τέλος, διαλύεται στό ἐξωτερικό (12). 'Ο Πειραιᾶς ἔγινε σοβαρό ναυτιλιακό κέντρο καί ἑκατοντάδες ναυτικά γραφεῖα, τράπεζες, νηογνώμονες, τεχνικοί ὀργανισμοί, ναυλομεσῖτες, μετέφεραν τήν ἕδρα τους στόν Πειραιᾶ ἀπό τό Λονδῖνο, τήν Νέα 'Υόρκη καί ἀπό πολλά ἄλλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα (13). Θά καταβληθεῖ συστηματική προσπάθεια γιά τήν διεύρυνση τοῦ κύκλου καί τῆς ἔκτασης τῶν ὑπηρεσιῶν πού ἡ 'Ελληνική οἰκονομία μπορεῖ νά προσφέρει στό 'Ελληνικό πλοῖο ὑπό συναγωνιστικούς ὅρους καί γιά τήν συνεχῶς στενότερη σύνδεση τῆς διοίκησης τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μέ τήν 'Ελληνική οἰκονομία καί τή Χώρα.

'Η ἀνάπτυξη τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας καί ἡ παράκαμψη τῶν ἐμποδίων πού τήν περιορίζουν ἤ καθυστεροῦν μέχρι τώρα παίρνει μεγάλη προτεραιότητα στό πλαίσιο αὐτό (14). 'Υπάρχουν πολλά περιθώρια ἀκόμα τά ὁποῖα προσφέρει ἤ θά μπορέσει νά προσφέρει ὁ τόπος στήν ἐξυπηρέτηση τῆς ναυτιλίας καί τῶν ὁποίων ἡ καλή χρήση ἀπό τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις θά αὐξήσει τό εἰσαγόμενο συνάλλαγμα (15).

'Η ἐμπορική ναυτιλία στόν τομέα τῆς 'Εθνικῆς μας Οἰκονομίας εἶναι ἡ δεύτερη μετά τόν Τουρισμό, συναλλαγματοφόρος πηγή. Συναγωνίζεται τόν Τουρισμό, ἄν λάβουμε μάλιστα ὑπ' ὄψη μας τά δισεκατομμύρια ἐπενδύσεις πού ἔχουν γίνει γιά τόν Τουρισμό ἐνῶ ἀντίθετα ἡ Ναυτιλία δέν ἔχει δεῖ ποτέ τήν χρηματοδότηση τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου (9). 'Η 'Ελληνική Ναυτιλία εἶναι ἡ ἀποθέωση τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας. 'Η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία δέν εἶναι μόνο γιά νά φέρνει λεφτά στόν Τόπο — φέρνει ἀναμφισβήτητα — ἤ γιά νά ἀπασχολεῖ ἐργαζομένους. 'Η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία εἶναι ἕνας, ἴσως ὁ σημαντικώτερος πρόξενος τῆς 'Ελλάδος στό ἐξωτερικό (16). 'Η Ναυτιλία μεταφέρει τή σημαία μας καί μαζύ τό πολιτιστικό μας μήνυμα ὡς τίς ἄκρες τῆς γῆς, ἐνῶ συντελεῖ καί στήν αὔξηση τοῦ βάρους τῆς 'Ελλάδος στά πλαίσια τῆς Κοινότητας τῆς ὁποίας εἴμαστε ἡ πρώτη ναυτιλιακή δύναμη (17). "Οταν μέ ρωτοῦσαν τί «συν» φέρνει ἡ 'Ελλάδα, ποῖα εἶναι ἡ προίκα της, ἔλεγα ὅτι τό πρῶτο «συν» πού ἔφερνε ἡ 'Ελλάδα στήν Κοινότητα ἦταν ὁ ἐμπορικός της στόλος, ὅτι εἶχε τόν πρῶτο ἐμπορικό στόλο τοῦ κόσμου, ὁ ὁποῖος αὔξανε σημαντικότατα πλέον τή σημασία τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος εἰς ὅτι ἀφορᾶ τίς θαλάσσιες μεταφορές (18).

Εἶναι πραγματικά μιά μεγάλη ἐπιτυχία καί ἀποτελεῖ πραγματικά καταξίωση τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντα πού πέτυχε αὐτό πού σήμερα λέγεται 'Εμπορική 'Ελληνική Ναυτιλία. Εἶναι κατάκτηση τόσο τοῦ παράγοντα ἀνθρώπου εἴτε ναυτεργάτη, εἴτε ἐφοπλιστή καί βέβαια τῆς σημαίας, πού κατάφεραν νά εἶναι ἡ 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία ὁ κατά κανόνα μειοδότης στίς παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές (9). Οἱ "Ελληνες ἐφοπλιστές διέπρεψαν μέ τήν 'Ελληνική σημαία ὅλα αὐτά τά χρόνια καί στούς πολέμους καί μετά τούς πολέμους καί δέν πρόκειται νά τήν ἐγκαταλείψουν μέ τίς παροῦσες συνθῆκες (19).

Στήν 'Ελλάδα δέν ὑπάρχουν ἐφοπλιστές καί ναυτεργάτες. 'Υπάρχουν ναυτικοί καί ναυτικοί πού ἀπέκτησαν βαπόρια. Αὐτό ἰσχύει στήν συντριπτική πλειοψηφία τῶν περιπτώσεων (6). Εἴμεθα ὑπερήφανοι γιατί οἱ καικτζῆδες μας ἔγιναν ἐφοπλιστές. Καί εἴμεθα ὑπερήφανοι γιατί ἀνάμεσα ἀπό τούς ναυτεργάτες προέρχονται πάμπολοι ἀπό τούς σημερινούς ἐφοπλιστές. "Αν ἡ 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία ἀνεπτύχθη, ἀνεπτύχθη γιατί πέραν τῶν ἄλλων ὑπάρχει ἕνα ἄρρηκτος δεσμός ἀνάμεσα στή ναυτεργοδοσία καί τούς ναυτεργάτες, αὐτός ὁ δεσμός πού δημιούργησε τό θαῦμα τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας (20). 'Αποτελεῖ εὐτυχές ἐπίτευγμα τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τό ὅτι χωρίς συγκρούσεις, χωρίς κλυδωνισμούς, χωρίς ἀναμετρήσεις, ἀνευρίσκεται πάντοτε στό τέλος ἡ ἰσοροπία εἰς τά αἰτήματα τῶν ἐργαζομένων καί εἰς τίς ἀνάγκες τῆς ἐργοδοσίας (8).

'Η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία μπόρεσε καί πῆρε τή σημερινή μεγάλη θέση της μέσα στό διεθνῆ χῶρο ἀναπτυσσόμενη δυναμικά ἀλλά καί αὐτοδύναμα (14).

Πῶς ἀνταπεξῆλθε ὡς τώρα ἡ Χώρα μας στόν διεθνῆ συναγωνισμό καί πῶς κατάφερε νά φθάσει σ' αὐτή τή θέση; 'Υπάρχει ἡ 'Ελληνική παράδοση τῆς ναυτικῆς χώρας ἀπό πρίν ἀπό τό 1821 μέ μία ἀκμή πού εἶχε νά δείξει τότε καί πού δημιούργησε ἕνα ἔμψυχο ὑλικό καταπληκτικό (21). Κεφαλαιώδης προϋπόθεση γιά τήν ὕπαρξη κάθε ναυτιλίας στόν κόσμο, μικρῆς ἤ μεγάλης, εἶναι ἡ ἄρτια ἐκπαίδευση τῶν ναυτικῶν πού τήν ὑπηρετοῦν. Οἱ προσπάθειες τῆς 'Ελλάδας γιά τήν ὀργάνωση τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἦταν μακρόχρονες, ἐπίμονες, ἐπίπονες καί δαπανηρές. Μέ τή συστηματική ἐργασία τοῦ Κράτους, μέ τίς εἰσφορές τῆς πλοιοκτησίας πού σήμερα καλύπτουν τό 80 μέ 85 τοῖς ἑκατό τῶν δαπανῶν, τό ἐπίπεδο τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαιδεύσεως ἀνέβηκε ἐντυπωσιακά (13). 'Η ἰδιωτική πρωτοβουλία εἶναι ἀλήθεια ὅτι συνέβαλε πολύ στή δημιουργία χιλιάδων στελεχῶν, πλοιάρχων, μηχανικῶν, ραδιοτηλεγραφητῶν πού ἐπάνδρωσαν τήν 'Ελληνική ναυτιλία γιά πολλές δεκαετίες, ἤ τουλάχιστον συνετέλεσαν ἀποφασιστικά σ' αὐτό πού λέμε τό «θαῦμα τῆς μεγάλης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας» (22). 'Αφοῦ ὁ στόχος μας εἶναι νά τήν ἐπαυξήσωμεν γιατί τή χρειαζόμαστε περισσότερο παρά ποτέ σήμερα, μᾶς ἀπομένει μιά καί μόνη πολιτική. Νά ἀντιμετωπίσουμε μέ ρεαλισμό, μέ ἀποτελεσματικότητα καί ταχύτητα τό πρόβλημα καί νά ἐξασφαλίσωμε εἰς τήν 'Ελληνική Ναυτιλία τό προσωπικό πού τῆς χρειάζεται. Καί πιστεύω, τό καλύτερο πρᾶγμα πού ἔχομε νά κάνουμε σ' αὐτές τίς περιπτώσεις εἶναι νά μιμούμεθα τά πετυχημένα διεθνῆ πρότυπα ἀντί νά ζητήσωμε ἐμεῖς νά πρωτοτυπήσωμε (8).

Τό πρωταρχικό ἔργο τῶν σχολῶν εἶναι νά βγάλουν σωστούς καπετάνιους, σωστούς μηχανικούς, σωστούς ἀσυρματιστές. "Ετσι μόνο θά μπορέσουμε νά δώσουμε τό προσωπικό πού ἔχει ἀνάγκη στή λειτουργία τῆς καί στήν κίνηση της ἡ 'Ελληνική -'Εμπορική Ναυτιλία (13). 'Ο ναυτικός μέσα στό πλοῖο πρέπει νά εἶναι σέ πλήρη πειθαρχία, γιατί καί ὁ Πλοίαρχος ἔχει τεράστιες εὐθύνες καί τεράστια ἐξουσία, γιατί δέν μπορεῖ νά γίνει ἀλλοιῶς (23). 'Ο καπετάνιος δέν εἶναι μόνο ὁ ἐγγυητής τῆς περιουσίας τοῦ πλοιοκτήτη, εἶναι παραπέρα ὁ ἐγγυητής τῆς ἐφαρμογῆς τῶν νόμων τοῦ κράτους στή μικρή κοινωνία πού λέγεται πλήρωμα, ἀλλά καί κάτι παραπέρα. Εἶναι ὁ Πρέσβυς τῆς 'Ελλάδας σέ ὅλες τίς θάλασσες τοῦ κόσμου (9). "Αν θέλουμε καί στό μέλλον νά διατηρήσουμε τήν ὑψηλή στάθμη τῶν 'Ελλήνων ναυτεργατῶν, δέν ἀρκεῖ μονάχα τό ἐξαίρετο ἔμψυχο ὑλικό πού εἴχαμε μέχρι τώρα, ἀλλά χρειάζεται νά τό ἐξοπλίσουμε ἀκόμα περισσότερο (21). Πρέπει νά ἐπέλθει ἐργασιακή εἰρήνη στήν ἐμπορική ναυτιλία καί πρέπει νά γίνει ἀναμόρφωση καί ἀναβάθμιση τῆς ἐκπαιδεύσεως (24). Δέν εἶναι δυνατόν γιά κομματικές σκοπιμότητες νά ὑποχωρεῖ τό 'Υπουργεῖο σέ πιέσεις καί νά παραχωρεῖ καί νά δίνει στή βορά τῆς κομματικοποίησης τίς σχολές, στήν οὐσία δέ νά τίς ἀχρηστεύει. Εἶναι ἡ ἀναγκαῖα ὑποδομή γιά τή λει-

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE
II MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.
STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH
CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART
TELEX: 883691 TRODOS G
889361
PHONE: 01-6384100

NEW YORK

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

τουργία, τήν συνέχιση τῆς ἀνάπτυξης τῆς μεγάλης ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἡ κρίση εἶναι ἕνα παροδικό φαινόμενο πού θά περάσει. Ἡ ὑποδομή τῆς ναυτιλίς εἶναι κάτι πού θά μείνει. (22).

Ὁποιαδήποτε ἐκπαίδευση γιά νά ἀναβαθμισθεῖ, πρέπει νά τῆς ἐξασφαλίζεται καί δουλειά (25). Δέν μπορεῖ νά ὑπάρξει, ἄν δέν ὑπάρξουν πλοῖα νά κινοῦνται, καί εἶναι γεγονός ὅτι ἔχει μεγάλη σημασία, γιατί ἡ ναυτιλία σάν κλάδος εἶναι κλάδος ζωτικῆς σημασίας γιά τήν Ἐθνική Οἰκονομία. Εἶναι κλάδος ζωτικῆς σημασία γιά τό Ἔθνος. Ἀρκεῖ νά ἀναφέρω μόνο λίγα νούμερα γιά νά καταλάβετε τή σημασία της. Ἐργάζονται περίπου 100.000 Ἕλληνες, συνταξιοδοτοῦνται περίπου 35.000 ναυτικοί, ἀπασχολεῖται διοικητικό προσωπικό στίς ὑπηρεσίες, περίπου 15.000. Ἐάν δέ ὑπολογίσουμε καί τούς ἐξαρτημένους κλάδους πού ἔχουν σχέση μέ τή ναυτιλία, **τό συμπέρασμα πού βγαίνει εἶναι ὅτι τό 1/10 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας ἔχει ἄμεση σχέση μέ τή ναυτιλία.** Ἡ προσφορά αὐτοῦ τοῦ κλάδου πού εἶναι συγκριτικά ὁ πιό ὑγιής κλάδος τῆς οἰκονομίας — εἶναι ὑγιής διότι μέχρι τώρα δέν ἔχει μιά δεκάρα βάλει τό κράτος σ' αὐτόν τόν κορβανᾶ — εἶναι μεγάλη. Εἶναι δέ μόνη της, καί ἔχει μόνη στηθεῖ στά πόδια της. Δέν χρηματοδότησε, δέν πριμοδότησε τό κράτος οὔτε τό εἰσαγόμενο συνάλλαγμα, οὔτε τίς συντάξεις, οὔτε τά ἐπιδόματα ἀνεργίας. Καί δέν τό ἔκανε διότι τό Κράτος δέν ἔχει τίς δυνατότητες (26).

Πρέπει νά καταλάβουμε ὅλοι, καί οἱ ναυτικοί καί οἱ συνδικαλιστές καί τό Κράτος, ὅτι ἡ καλύτερη προστασία τῆς ναυτικῆς ἐργασίας εἶναι νά ὑπάρχουν πολλά βαπόρια ὑπό Ἑλληνική σημαία. Καί αὐτό σημαίνει κάτω ἀπό τίς σύγχρονες συνθῆκες ἀνταγωνιστική ἑλληνικη σημαία (3).

Εἶναι γεγονός ὅτι ὑπάρχει ναυτιλιακή κρίση καί ὅτι ὑπάρχει θέμα ἀνταγωνιστικότητας τῶν Ἑλληνικῶν καραβιῶν (27). Ἴσως αὐτή ἡ κρίση στήν Ἐμπορική Ναυτιλία εἶναι ἡ μεγαλύτερη ἀπό τήν περίοδο τοῦ δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου (28). Οἱ συνέπειες αὐτῆς τῆς κρίσης στίς ναυτιλιακές μεταφορές γιά τήν Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι περισσότερο ὀδυνηρές ἀπό ὅτι σέ ἄλλες ναυτιλίες. Οἱ λόγοι εἶναι γνωστοί. Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν στηρίζεται σέ πόρους Ἐθνικούς (19). Ἡ ναυτιλία μας δέν μεταφέρει Ἐθνικά προϊόντα. Εἶναι ἕνα ἐργαλεῖο μεταφορῶν πού τό ἔχει ἡ Ἑλλάδα καί πού χρησιμοποιεῖται ἀπό τήν διεθνῆ οἰκονομία. δέν χρησιμοποιεῖται ἀπό τήν Ἑλληνική Οἰκονομία. Εἶναι φυσικό, ὕστερα ἀπό αὐτό, ὅλες τίς ἐπιπτώσεις τῆς διεθνοῦς κρίσης νά ἔχουν ἀμεσότατη ἐπίδραση στό ἐργαλεῖο αὐτό (21).

Εἶναι ἀναγκαῖο ἰδιαίτερα σέ περιόδους κρίσεως νά περιφρουρήσουμε τήν ἀνταγωνιστικότητα τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας. Εἶναι ὄχι μόνο παράλογο, εἶναι παράφρων πράξις νά μή βοηθοῦμε τήν Ἑλληνική ναυτιλία ἡ ὁποία σήμερα ἔχει νά ἀντιμετωπίσει σκληρότατο ἀνταγωνισμό καί ἀπό καινούργιους, φρέσκους ἀνταγωνιστές, πολλοί τῶν ὁποίων ἴσως κινοῦνται καί μέ πολιτικές παραινέσεις καί γιά πολιτικές σκοπιμότητες. Εἶναι παράφρων πράξις τό Ἑλληνικό Κράτος νά μήν ἔχει τό θάρρος νά πράξει αὐτό πού ἐπιβάλλεται γιά νά κάνει τήν Ἑλληνική Ναυτιλία ἀνταγωνιστική γιά νά μπορέσει ἔτσι ἡ Ἑλληνική οἰκονομία νά ἐπιβιώσει (7). Ὑπάρχει ἀναμφισβήτητα μιά σύνδεση οἰκονομική καί ὁπωσδήποτε τό στοιχεῖο αὐτό θά πρέπει νά τό θέσουμε μαζί μέ τήν πορεία τοῦ Λαοῦ μας γιά τήν Ἐθνική του ἐπιβίωση. Ξεπετάγεται μέσα ἀπό τήν Ἱστορία μας ἡ ναυτική φυσιογνωμία τοῦ Λαοῦ μας (28).

Κανείς στήν Ἑλλάδα δέν μπορεῖ νά ἀδιαφορεῖ γιά τά προβλήματα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Καί ἄν τά βαθύτερα αἴτια τῶν προβλημάτων αὐτῶν ἀνάγονται σέ γενικότερους διεθνεῖς παράγοντες, εἶναι βέβαιο ὅτι ἀρκετά πράγματα μποροῦν νά γίνουν ἀπό δῶ καί γιά νά ἀμβλύνουν τά προβλήματα αὐτά καί γιά νά μετατρέψουν τήν κρίση σέ παράγοντα ἐνίσχυσης καί ὄχι ἐξασθένισης τῶν δεσμῶν τῆς ναυτιλίας μέ τήν Ἐθνική Οἰκονομία, πρός ὄφελος καί τῶν δύο (17). Ἐάν ἀναγνωρίζουμε ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι ἕνας κλάδος τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας πού προσφέρει ἀναμφισβήτητα στήν πρόοδο καί τήν εὐημερία τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ, ἔχουμε ὑποχρέωση νά προστατεύσουμε τή ναυτιλία καί πιστεύω αὐτό ὀφείλουμε νά κάνουμε ὅλοι ἔξω ἀπό κομματικές τοποθετήσεις καί ἔξω ἀπό γενικώτερες ἰδεολογικές διαφορές (29). Ὅταν μιλᾶμε γιά τήν ἐμπορική ναυτιλία, θά πρέπει νά ἔχουμε στό νοῦ μας ὅτι δέν ὑπῆρξε Παράταξη ποτέ στό Κοινοβούλιο πού νά μήν ἔχει δεχθεῖ τόν σχεδόν Ἐθνικό ρόλο, πού ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία παίζει στή ζωή τοῦ τόπου μας (30).

Τό θέμα εἶναι ἄξιο μιᾶς διακομματικῆς ἀντιμετώπισης. Καί τοῦτο διότι οἱ ἐναλλαγές τῶν Κυβερνήσεων και τῶν κομμάτων στήν ἐξουσία, δημιουργοῦν διαφορετικές ἀπόψεις καί ἀποφάσεις πάνω σέ βασικά θέματα τῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς. Καί ἔτσι, αὐτά πού ἡ μία κυβέρνηση ἀποφασίζει εἶναι πάρα πολύ εὔκολο, ἀλλά εἶναι πάρα πολύ ὀδυνηρό νά ἀνατραποῦν ἀπό μία ἄλλη Κυβέρνηση, πού ἔχει ἀκριβῶς τίς ἀντίθετες ἀπόψεις. Καί αὐτό, σέ τελική ἀνάλυση εἶναι σέ βάρος τῆς μεγάλης Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, καί εἶναι σέ βάρος τῶν 150.000 ἀνθρώπων πού ζοῦν, συντηροῦνται καί δημιουργοῦν ἄν θέλετε μέ βάση καί πόρο ἀποκλειστικό τήν ἐργασία τους στήν ἐμπορική ναυτιλία (22).

Ὅλοι αὐτή τή στιγμή, ὅλος ὁ ναυτιλιακός κόσμος, χωρίς καμμία διάκριση βρισκόμαστε σέ κοινό πλοῖο. Δέν εἶναι συνεπῶς ἡ ὥρα νά θίξουμε θέματα πού ἀφοροῦν τίς μεταξύ μας σχέσεις. Ὡς γνώμονα τῶν σκέψεων μας καί ὡς στόχο πρέπει νά ἔχουμε τήν ἀποτελεσματι-

INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)
CRISTOBAL / COLON
CABLE
TONIO COLON
TELEX
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572
TELEPHONE
Colon 45-0127
45-0137. 45-0128
MAILING ADDRESS
P.O. Box 443
Colon R. Panama
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY FREE LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY
CABLE
TONIO PANAMA
TELEX
From USA 368-2633
From Others 379-2633
TELEPHONE
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS
P.O. Box 6-4000
El Dorado
Panama R. Panama
CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16
24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

κή ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλιακῆς αὐτῆς κρίσεως. Διότι ἡ Ἑλλάδα μας δέν ἔχει ἄλλους πόρους. Ἐμεῖς δέν ἔχουμε κανένα Ἐθνικό φορτίο. Ἔχουμε ὅμως μιά ἀρετή, νά ἀντιμετωπίζουμε τά θέματα πού μᾶς ἀφοροῦν, τή θάλασσα μέ μιά μοναδική ἱκανότητα καί μαεστρία. Ἄς κάνουμε χρήση τῶν ἱκανοτήτων αὐτῶν καί ἄς βοηθήσουμε τό πλοῖο μέσα στό ὁποῖο βρισκόμαστε νά φτάσει σέ ἕνα λιμάνι ἀπάνεμο (1). Τά συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτεργατῶν καί τό γενικότερο τοῦ Κράτους εἶναι συνδεδεμένα (31).

Νομίζω ὅτι ἔστω καί ἄν παραταθεῖ ἡ κρίση, ἡ οἰκονομική ἤ διεθνῆς, εἶναι δυνατόν ἡ ἐμπορική ναυτιλία, ὄχι μόνο ἡ Ἑλληνική ἀλλά καί γενικώτερα ἡ παγκόσμια, νά περάσει πάλι σέ ἕνα στάδιο καλῆς λειτουργίας, γιά νά μήν πῶ, ἄνθησης (32). Ἄν δοῦμε ἱστορικά τήν Ἐμπορική μας Ναυτιλία, θά δοῦμε ὅτι ἡ ἐμπορική μας ναυτιλία ἀναπτύχθηκε μετά ἀπό περίοδο μεγάλης κρίσης. Ἄν αὐτό τό γεγονός τό λάβουμε ὑπ' ὄψη μας μέ τή λογική ὅτι ὑπάρχουν σήμερα στήν Ἑλλάδα πληρώματα διεθνοῦς ἀξίας καί τό ἐντάξουμε μαζί μέ τόν ἐφοπλιστή πού πραγματικά ἀποτελεῖ μοναδικό στόν κόσμο ἐπιχειρηματία στίς θαλάσσιες μεταφορές, πρέπει νά ποῦμε σίγουρα ὅτι ἡ ναυτιλία μας ἔχει προοπτική. Ἔχει προοπτική, ἀλλά κάτω ἀπό συνθῆκες συνεργασίας ναυτεργατῶν ἐφοπλιστῶν καί Κυβέρνησης (9). Πιστεύω ὅτι, παρά τίς ἀντιξοότητες, μέ κοινή προσπάθεια τῶν παραγόντων Κράτους, ἐφοπλισμοῦ καί ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, εἶναι δυνατόν ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία νά διατηρήσει τόν πρωταγωνιστικό της ρόλο στίς θαλάσσιες μεταφορές. Χρειάζεται πίστη καί ρεαλισμός γιά νά πάρει σάρκα καί ὁστά ἡ κοινή προσπάθεια.

Πίστη στήν ἰδέα ὅτι ἡ ναυτιλία εἶναι ΕΘΝΙΚΗ ὑπόθεση μέ ὅλα τά εὐεργετικά συνακόλουθα γιά τή Χώρα (12). Ἔχουμε τήν πλήρη συνείδηση πώς ἡ ναυτιλία μας ἐργάζεται σέ ἐλεύθερο καί σκληρό ἀνταγωνισμό πρός ὅλες τίς ναυτιλίες τοῦ κόσμου σέ ἐλεύθερες ἀγορές καί πώς γιά νά σταθεῖ καί νά ἐπικρατήσει πρέπει νά διατηρήσει δυνατή τήν ἀνταγωνιστικότητα της στό διεθνῆ χῶρο. Ὅσο ἡ ναυτιλία μεγαλώνει, τόσο περισσότερο τά συμφέροντά της στό διεθνῆ χῶρο πρέπει νά διασφαλίζονται καί νά ἐξουδετερώνονται οἱ ἀντιδράσεις πού ἀναπόφευκτα θά ἐκδηλώνονται ἀπό τούς ἀνταγωνιστές της καί πού θά τείνουν νά περιορίσουν τούς τομεῖς ἤ συνθῆκες τῆς δράσης της. Εἶναι ὑποχρέωση τοῦ Κράτους νά τό κάνει αὐτό, μέ τρόπο συστηματικό, μελετημένο καί ἀποτελεσματικό, χρησιμοποιώντας τά κατάλληλα μέσα καί μεθόδους (14).

Ἀλλά, χρειάζεται καί κάτι ἄλλο (8). Ἡ ναυτιλία εἶναι ὁ μεγάλος ξεχασμένος κλάδος τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, καίτοι προσφέρει πολλά στήν Ἑλληνική οἰκονομία. Ἄν ρωτήσετε τόν μέσο ἄνθρωπο πού περπατάει στούς δρόμους τῶν Ἀθηνῶν περί Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, πολύ λίγα πράγματα θά γνωρίζει (6). Χρειάζεται ὁ Ἑλληνικός Λαός νά ἀποκτήσει σωστή κρίσιν γιά τήν Ἐμπορική Ναυτιλίαν. Χρειάζεται, ὁλόκληρος ὁ Ἑλληνικός Λαός νά καταλάβη ὅτι ἐπί τέλους οἱ Ἕλληνες ναυτικοί, εἴτε ἰδιοκτῆτες εἶναι, εἴτε ἐργαζόμενοι οἱ ὁποῖοι ἐργάζονται στό διεθνῆ στίβο καί προκόβουν, μόνο καλό κάνουν στήν Ἑλλάδα, καί ποτέ κακό. Χρειάζεται νά γίνη κάποτε μιά καθαρή ἐξήγηση. Γιατί πολλές φορές ὑπάρχει πάθος, ὑπάρχει ἐχθρότητα, γιά μία δραστηριότητα τήν ὁποίαν ὅλοι οἱ Ἕλληνες, ἀσχέτως πολιτικῆς τοποθετήσεως, ἔπρεπε νά ἀγκαλιάσουν, νά τήν περιβάλλουν μέ ἀγάπη (8). Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι ἕνα τεράστιο «σύν» γιά τήν Ἑλλάδα (18). Πιστεύω ἀπόλυτα, ὅτι ἡ Ἑλλάδα δέν εἶναι δυνατόν νά ζήσει, ἐάν δέν ζεῖ ἡ Ναυτιλίας μας (1).

---

(1) Στάθης Ἀλεξανδρῆς
(2) Παναγιώτης Κανελλόπουλος
(3) Ἰωάννης Παλαιοκρασᾶς
(4) Μελίνα Μερκούρη
(5) Ἀλέξανδρος Παναδόγγονας
(6) Ἰωάννης Παλαιοκρασσᾶς
(7) Κωνσταντίνος Μητσοτάκης
(8) Κωνσταντίνος Μητσοτάκης
(9) Κωνσταντίνος Καναβάκης
10) Ἀνδρέας Ἀνδριανόπουλος
(11) Παῦλος Σαρλῆς
(12) Βασίλης Σαραντίτης
(13) Ἐμμανουήλ Κεφαλογιάννης
(14) Ἀνδρέας Γ. Παπανδρέου
(15) Ἐμμανουήλ Κεφαλογιάννης
(16) Ἀλέξανδρος Παπαδόγγονας
(17) Λεωνίδας Κύρκος
(18) Κωνσταντίνος Μητσοτάκης
(19) Ἀντώνης Ἀμπατιέλλος
(20) Ἀριστοτέλης Παυλίδης
(21) Ἐμμανουήλ Γλέζος
(22) Γεώργιος Μισαηλίδης
(23) Γεώργιος Κατσιφάρας
(24) Ἠλίας Βουγιουκλάκης
(25) Κωνσταντίνος Κάππος
(26) Γεώργιος Κατσιφάρας
(27) Κωνσταντίνος Κάππος
(28) Σήφης Ἀναστασάκος
(29) Ἰωάννης Κεφαλογιάννης
(30) Ἰωάννης Μποῦτος
(31) Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος
(32) Παναγιώτης Κανελλόπουλος.

---

(1) Ὁμιλία, ἐκδήλωση HELMEPA 2/10/85.
(2) Πρόλογος ἐκδόσεως ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 30/11/83.
(3) Ὁμιλία, Ναυτιλιακή Λέσχη 8/12/83.
(4) Συνέντευξη γιά τήν ἔκθεση ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ 9/4/85.
(5), (6), (9), (10), (18), (19), (20), (21), (26), (27), (28), (29), (30), (31), (32): Πρακτικά Βουλῆς, συζήτηση γιά τόν νόμο 1376/83, Ἰούνιος 1983.
(7) Ὁμιλία, Ναυτιλιακή Λέσχη, 17/2/83.
(8), (15) Ὁμιλία, Ἡμερίδα τῆς Ναυτιλίας, Δεκέμβριος 1979.
(11) Ὁμιλία, Ναυτιλιακή Λέσχη, 20/9/84.
(12) Ὁμιλία, Ναυτιλιακή Λέσχη, 17/5/84.
(13), (16), (22), (23), (24), (25): Πρακτικά Βουλῆς, ἐπερώτηση γιά τή Ναυτική Ἐκπαίδευση, Φεβρουάριος 1985.
(14) Συνέντευξη στό περιοδικό ΑΡΓΩ — Φεβρουάριος 1978.
(17) Ὁμιλία, Ναυτιλιακή Λέσχη, 26/11/85.

Γ. Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΘΑ ΜΕΙΝΕΙ ΠΑΝΤΟΤΙΝΑ ΣΤΑ ΧΕΡΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Τοῦ κ. ΛΟΥΚΑ ΧΑΤΖΗΪΩΑΝΝΟΥ

Κατ' ἀρχήν θά ἤθελα νά ἀπευθύνω μέσω τοῦ ἔγκυρου περιοδικοῦ σας, τούς χαιρετισμούς μου καί τίς καλύτερς εὐχές μου διά τό νέον ἔτος πρός ὅλους τούς Ἕλληνες ναυτιλλομένους, ναυτικούς καί ἐφοπλιστές.

Εἶναι γεγονός πώς δέν ἀποτελεῖ μόνο δική μου πεποίθηση, ὅτι ἡ ναυτιλία θά μείνη παντοτινά στά χέρια τῶν Ἑλλήνων, ἀλλά τό αὐτό παραδέχονται καί ὅλοι οἱ δυνάμενοι νά ἔχουν γνώμη περί τῆς ναυτιλίας, συγκεκριμένα οἱ Τραπεζικοί, Ἀσφαλιστικοί, καί Ναυτιλιακοί ξένοι παράγοντες οἱ ὁποῖοι καταλήγουν σύμφωνοι σέ αὐτή τήν πρόβλεψη. Στίς συζητήσεις τους προσπαθοῦν ἁπλῶς νά βροῦν τούς λόγους νά δικαιολογήσουν τήν διαίσθησή τους. Ἔτσι βεβαίως βοηθούμενοι καί ἀπό τήν ἱστορία καί ἀπό τήν πραγματικότητα καταλήγουν στούς ἑξῆς βασικούς λόγους:

Εἶναι παρατηρημένο ὅτι σέ ὅλα σχεδόν τά ναυτιλιακά κράτη τῆς Εὐρώπης ἀλλά καί στήν Ἰαπωνία, οἱ ἰδιῶτες ἐφοπλιστές δέν εἶναι παρά μερικές δεκάδες. Οἱ μεγάλοι στόλοι πού παρουσιάζονται ἀνήκουν σέ ἑταιρίες οἱ ὁποῖες ἀποτελοῦν δημόσιες ἐπιχειρήσεις εὐρείας βάσεως ἐγγεγραμμένες στό χρηματιστήριο.

Κατά τίς δεκαετίες τοῦ 50 καί 60, αὐτές οἱ δημόσιες ἐπιχειρήσεις ἐτύγχαναν τῶν εὐνοϊκῶν μέτρων τῆς ἀναπτυξιακῆς ρυθμίσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας κάθε χώρας.

Τά μέτρα αὐτά καταργήθηκαν τώρα λόγω τῆς ἀδυναμίας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας νά ἀνταγωνισθῆ καί ὡς ἐκ τούτου δέν ὑπάρχει ἡ προοπτική γιά τίς μεγάλες ἐπιχειρήσεις στήν Εὐρώπη χρησιμοποιώντας τά κεφάλαιά τους νά πάρουν τίς ἀπαραίτητες χορηγήσεις ὥστε νά ἀναπτυχθοῦν στό ναυτιλιακό τομέα. Ἐπομένως ἀφοῦ οἱ δημόσιες ἐπιχειρήσεις ἔχασαν αὐτό τό πλεονέκτημα ἔναντι τῶν ἰδιωτῶν ἡ ναυτιλία περνάει στά χέρια τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Ὅπως εἶναι γνωστόν, ἡ Ἑλλάδα διαθέτει ἕνα μεγάλο ἀριθμό ἰδιωτῶν ἐφοπλιστῶν (περί τούς δύο χιλιάδες ὑπολογίζονται, μαζί μέ συγγενεῖς καί διαδόχους), ἐπομένως εἶναι φυσιολογικό ἡ πρωτοβουλία καί τά ἡνία τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας νά περιέλθουν εἰς χείρας των, καί πρός τοῦτο θά βροῦν ἀρωγούς τούς διεθνεῖς χρηματοδοτικούς ὀργανισμούς οἱ ὁποῖοι ἐκτιμοῦν ἰδιαιτέρως τήν ἐφοπλιστικήν τέχνην τῶν Ἑλλήνων καί συγκεκριμένα τίς ἀποδεδειγμένες ἱκανότητές τους στήν οἰκονομία, τήν ἀποτελεσματική διαχείριση πλοίων, τήν νοικοκυρωσύνη τους καί τίς παραδοσιακά ἐμπειρικές γνώσεις τους γιά την ναυτική τέχνη καί τήν θάλασσα.

Ὑπό τίς προϋποθέσεις αὐτές καί δεδομένου ὅτι τό διεθνές ἐμπόριο ἔχει ἀνάγκη ἀπό τίς ὑπηρεσίες τῶν Ἑλλήνων καί συγκεκριμένα ἀπό τόν ἀνταγωνισμό τόν ὁποῖον προκαλοῦν, ἔχω τήν πεποίθηση ὅτι μποροῦν νά ἀναπτυχθοῦν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές ραγδαίως.

Ἄλλωστε δέν ἀποτελεῖ τυχαῖο γεγονός τό ὅτι φυσιολογικά καταλήγουν ὅλοι οἱ ναυλωτές στούς Ἕλληνες γιά νά ἀπολαμβάνουν τά χαμηλότερα δυνατά ἀνταγωνιστικά ναῦλα.

Βεβαίως, δέν ἀντιλέγω, ὅτι διαθέτει τόσο τό Χόγκ Κόγκ ὅσο καί ἡ Νορβηγία ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἐφοπλιστικούς οἴκους, πλήν ὅμως εἶναι σέ ἀριθμό πολύ λιγότεροι ἀπό τούς Ἕλληνες.

Ὅσον ἀφορᾶ τό μέλλον, ἡ διεθνής ναυτιλία προβλέπεται νά ἀναπτυχθῆ μέ κεντρικό ἄξονα τήν Ἰαπωνία καί τίς Ἰαπωνικές δημόσιες ναυτιλιακές, διότι αὐτές θά ἀποτελοῦν ἐν καιρῷ κρίσεως τήν διέξοδον τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας πρός τήν παραγωγήν πλοίων.

Ἡ Ἰαπωνία σάν μία ἀπό τίς δραστήριες χῶρες στό διεθνές ἐμπόριο ἔχει ἀνάγκη ἀπό χαμηλά, ἀνταγωνιστικά καί σταθερά ναῦλα, ἐπομένως εἶναι φυσιολογικό ἡ Ἰαπωνική κυβέρνηση διά τήν ἐπίτευξη τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ νά ἀπευθυνθῆ πρός τίς τεραστίου μεγέθους ἐθνικές ἑταιρίες ζητώντας τους νά ἀναλάβουν τήν συντήρησιν καί εἰ δυνατόν τήν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐπιδιδόμενες σέ μακροχρόνια συμβόλαια πάντα μέ τήν βοήθεια τοῦ κράτους καί τῶν τοπικῶν Τραπεζῶν τῆς Ἰαπωνίας ἐξασφαλίζοντας ἔτσι παραγγελίες πλοίων.

Κάτω ἀπό σταθερές συνθῆκες ἀναπτύξεως οἱ Ἰάπωνες, οἱ ὁποῖοι ἐλέγχουν τά 2/3 σχεδόν τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς πλοίων, δέν θά περιοριστοῦν μόνον στούς Ἰάπωνες ἐφοπλιστές ὡς πρός τάς πα-

Λ

Εἰς ὅλους τούς Ἀξιωματικούς, πληρώματα, συνεργάτας καί τάς οἰκογενείας των

εὐχόμεθα

Αἴσιο καί Εὐτυχές τό Νέον Ἔτος

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Π.Ε.

Ἀκτή Μιαούλη 11 — Πειραιᾶς

ραγγελίες ἀλλά εἶναι φυσικό νά ἀποτανθοῦν καί πρός ἄλλας κατευθύνσεις ὅπως εἶναι οἱ Ἕλληνες καί οἱ ἐφοπλιστές τοῦ Χόγκ Κόγκ καί τῆς Νορβηγίας γιά νά ἐξασφαλίσουν παραγγελίας. Τό ἴδιο θά πράξουν καί οἱ ἄλλες ναυπηγικές χῶρες τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς.

Συνεπῶς τό σύνολο τῶν δύο χιλιάδων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν θά δίνει πάντα τήν δύναμη στούς Ἕλληνες νά πετυχαίνουν καλύτερους ὅρους, καταλήγοντας στό συμπέρασμα ὅτι ἡ ναυτιλία ἡ Ἑλληνική ὄχι μόνο θά μείνη παντοτινά στά χέρια τῶν Ἑλλήνων ἀλλά θά ἐπεκταθῆ κατά πολύ, καθότι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές εἶναι μοναδικοί στόν κόσμο τόσο ὡς πρός τήν ἐργατικότητα ὅσο καί ὡς πρός τά γνώσεις ὡς καί εἰς τήν διαχείρησιν τῶν οἰκονομικῶν τοῦ πλοίου. Ἀποτελεῖ ἀξιοθαύμαστο γεγονός ἀκόμα τό φαινόμενο, πώς τόσο πλούσιοι οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές, ἐργάζονται τόσο σκληρά καθημερινά ἐπί 24ώρου βάσεως.

Φυσιολογικά λοιπόν ἡ ναυτιλία θά καταλήξη στά χέρια τῶν Ἑλλήνων εἰς τό προσεχές μέλλον, διότι δέν δύναται νά ὑπάρξη ὑποκατάστατος λύσις. Ὅσον ἀφορᾶ στίς παροῦσες δυσκολίες καί ποιός δέν ἔχει τίς δυσκολίες του, τίς περισσότερες ὅμως τίς ἔχουν οἱ ξένοι διότι ἐμεῖς εἴμαστε μονάδες καί ὁ καθ' ἕνας παλεύει τίς δυσκολίες του, δίνει διαβεβαιώσεις λαμβάνει ἀποφάσεις ταχέως καί μπορεῖ νά ἐπιζήση τῆς παρούσης θαλασσοταραχῆς.

Ἔχομεν ὡς γνώμονα, ὅτι ἡ θάλασσα ἀρρωσταίνει ἀλλά ποτέ δέν πεθαίνει.

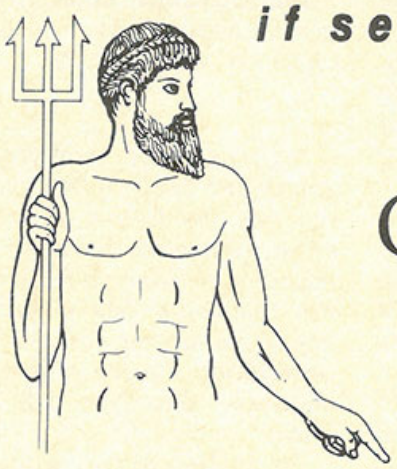
Θεωρῶ ἀπαραίτητον νά κρούσω τόν κώδωνα τοῦ κινδύνου εἰς ἕνα σημεῖον. Οἱ Τράπεζες μεταθέτουν τούς διευθυντάς τῶν Ναυτιλιακῶν Καταστημάτων ἀνά 2-3 ἔτη, σάν νά ἐπρόκειτο γιά διευθυντάς ἑνός οἱουδήποτε συνοικιακοῦ καταστήματος. Ὅσες ἀλλαγές ἔγιναν καλῶς. Τώρα πρέπει νά φροντίσουν νά ἐγκαταστήσουν μονίμους ἀνθρώπους στήν θέση τῶν ναυτιλιακῶν MANAGERS ἀπό τούς ὁποίους νά δύνανται νά ζητοῦν εὐθύνες μετά ἀπό 8-15 χρόνια, ἀλλά καί ταυτοχρόνως οἱ ἴδιοι οἱ διευθύνοντες νά ἀποτελοῦν τούς καλούς συμβούλους τῶν ἐφοπλιστῶν, ὡς ἐκ τῆς ἀνεγνωρισμένης πείρας των περί τήν ναυτιλίαν πού θά συνέτειναν ἀκόμη περισσότερο στήν συνεργασία Τραπέζης,ἐφοπλισμοῦ, διά τήν πρόοδο τῆς ναυτιλίας.

Παρατηρῶ καί παρακολουθῶ ὅτι οἱ πιστοδοτικοί ὀργανισμοί δίνουν στούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές, περισσότερην πίστην καί ἀνεκτικότητα ἀπ' ὅτι εἰς οἱονδήποτε ἄλλον, φτάνει ὁ Ἕλληνας ἐφοπλιστής, νά τούς ἱκανοποιῆ ὡς πρός τίς πράξεις του καί ὡς πρός τίς βλέψεις του διά τό μέλλον.

Αὐτό τοῦτο τό γεγονός ἀποτελεῖ τήν πιό εὐχάριστη διαπίστωση σάν ἕνα χαμόγελο μέσα ἀπό τά ἀφρισμένα κύμματα.

Εὔχομαι ὅτι καί ἡ μπουνάτσα, δέν πρόκειται νά ἀργήση ναρθῆ.

ΛΟΥΚΑΣ ΧΑΤΖΗΪΩΑΝΝΟΥ



if separation is your problem,

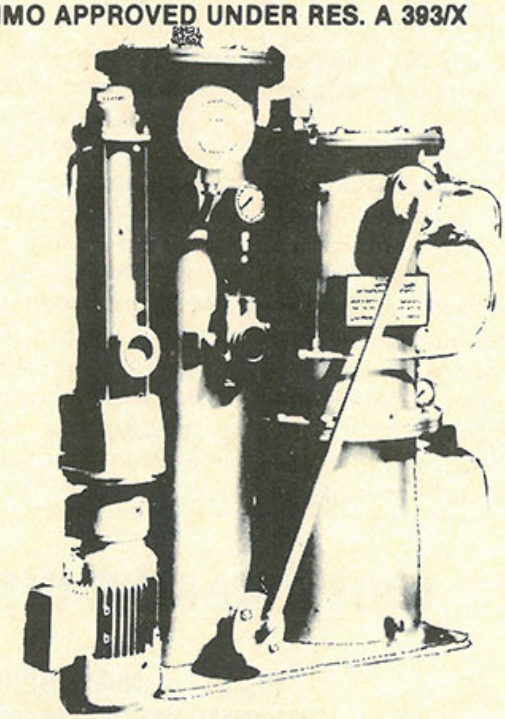
POSEIDON

OILY WATER SEPARATOR

15 PPM - IMO APPROVED UNDER RES. A 393/X

ΕΠΕ





Ἓξη μεγέθη ἀπό 0.1 ἕως 5.00 τον/ωρ. θα καλύπτουν τις ανάγκες κάθε πλοίου.
Χαμηλή τιμή — ευκολία τοποθέτισης — μη προβληματική λειτουργία και συντήρηση είναι τα προτερήματά του.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΠΕ
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 88, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 4130027 · 4529292 — TLX: 21 1363 POLY GR.

Καί τό Ναυτεργατικό Δυναμικό;

Τοῦ κ. ΜΙΧ. ΖΕΝΖΕΦΥΛΛΗ, Γεν. Γραμματέα τῆς Π.Ν.Ο.

Ἡ μελέτη τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς χρονικῆς περιόδου πού ἀρχίζει τό 1981 καί τελειώνει τόν Ὀκτώβρη τοῦ 1985 καταδείχνει ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν μέ ἑλληνική σημαία πλοίων ἀκολούθησε μιά πτωτική πορεία, πού ἔφτασε σέ ἕνα συνολικό ἀριθμό μείωσης κατά 1.400 πλοῖα. Εἶναι πραγματικά μιά ἐντυπωσιακή πτωτική πορεία, πού τά ἀποτελέσματά της ὄχι μόνο ἦταν καταλυτικά γιά τόν κύριο κορμό τῆς ναυτιλίας καί τά παραναυτιλιακά ἐπαγγέλματα, ἀλλά καί σέ μεγάλο βαθμό συνέβαλαν στούς κλυδωνισμούς τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Ἡ μείωση τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος ἀπό τά 2.000 περίπου ἑκατομμύρια δολλάρια στά 900 περίπου ἑκατομμύρια, τήν ἴδια ὥρα πού τό ἔλλειμα τοῦ ἰσοζυγίου ἀναμένεται γιά τό 1985 νά φτάσει τά 3.200 ἑκατομμύρια δολλάρια, μιλάει μόνη της.

Ἄν ἡ μελέτη τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς παραπάνω περιόδου σταματήσει στήν πτωτική πορεία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, τότε ἀληθινά εἶναι δικαιολογημένες τόσο οἱ θριαμβολογίες γιά τήν αὐξητική πορεία, πού πῆρε ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων ἀπό τόν Ὀκτώβρη τοῦ 1985 ὅσο καί οἱ μεγάλες προσδοκίες ἀπό τά Κυβερνητικά μέτρα τῆς ὑποτίμησης τῆς δραχμῆς καί τῆς καθήλωσης τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων.

Δυστυχῶς ὅμως, καί γιά τίς ἐλπίδες καί γιά τίς μεγάλες προσδοκίες, ὁ κλάδος τῆς παραγωγῆς πού ἀκούει στό ὄνομα ναυτιλία δέν κινεῖται μόνο ἀπό τά πλοῖα. Κύριος μοχλός ὕπαρξης καί ἀνάπτυξης τῆς κάθε ναυτιλίας καί εἰδικώτερα τῆς ἑλληνικῆς εἶναι τό ναυτεργατικό δυναμικό. Ἔτσι καί ἡ μελέτη τῶν στατιστικῶν στοιχείων, πού ἀγκαλιάζουν τήν ναυτιλία, πρέπει ἀναγκαῖα νά ἐπεκταθεῖ καί στά στοιχεῖα τῆς ἴδιας περιόδου πού ἀφοροῦν τούς ναυτεργάτες.

Τά στατιστικά, λοιπόν, στοιχεῖα λένε ὅτι στίς 31 Μάη 1980 ἐργάζονταν στά μέ ἑλληνική σημαία καί συμβεβλημένα μέ τό Ν.Α.Τ. πλοῖα 59.534 ἕλληνες ναυτικοί καί ὅτι τήν ἴδιαν αὐτήν ἡμέρα οἱ ἄνεργοι ἀνέρχονταν στίς 2.000 περίπου. Εἴχαμε δηλαδή, ἕνα συνολικό ἀριθμό 61.534 ἐργαζόμενων στά πλοῖα καί ἀναγκαστικά ἀνέργων ναυτικῶν, στούς ὁποίου ἀντιστοιχεῖ ἕνα ποσοστό περίπου 25% (15.383) ναυτεργατῶν που βρίσκονταν στήν στεριά γιά ἀνάπαυση καί ἄλλους λόγους ἐκτός ἀναγκαστικῆς ἀνεργίας. Μετά ἀπό 4 χρόνια, στίς 20 Σεπτέμβρη 1984 ἐργάζονταν στά ἴδια πλοῖα 40.720 ἕλληνες ναυτεργάτες καί οἱ ἄνεργοι ἀνέρχονταν σέ 4.000 περίπου. Ἐδῶ ἔχουμε ἕνα συνολικό ἀριθμό 44.720 ἑλλήνων ναυτεργατῶν πού ἐργάζονται στά πλοῖα ἤ εἶναι ἄνεργοι, στούς ὁποίους καί πάλι θά πρέπει νά προστεθεῖ ἕνα ποσοστό 25% (11.180) ναυτεργατῶν πού γιά ἀνάπαυση ἤ ἄλλους ἐκτός ἀνεργίας λόγους βρίσκονται στήν στεριά.

Ἀπό τά παραπάνω στοιχεῖα ἀποδείχνεται μιά μείωση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ κατά 16.184 ναυτεργάτες, πού σέ ποσοστά σημαίνει μείωση κατά 27,33%.

Ὅσο δικαιολογημένες λοιπόν εἶναι οἱ ἐλπίδες πού γέννησε ἡ ἀπό τό Ὀκτώβρη τοῦ 1985 αὐξητική πορεία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καί οἱ προσδοκίες ἀπό τά Κυβερνητικά μέτρα τῆς ὑποτίμησης τῆς δραχμῆς καί τῆς καθήλωσης τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων γιά τά ἑλληνικά νηολόγια, ἄλλο τόσο, τουλάχιστον, πρέπει νά εἶναι ἀπαισιόδοξες οἱ προβλέψεις γιά τήν ἑλληνική ναυτιλία καί ὁπωσδήποτε ἀντίθετες οἱ προσδοκίες ἀπό τά παραπάνω Κυβερνητικά μέτρα γιά τήν ἴδια αὐτή ναυτιλία.

Ἄν οἱ ἐλπίδες ἀπό τήν αὐξητική πορεία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καί οἱ προσδοκίες ἀπό τά Κυβερνητικά μέτρα στοχεύουν στόν ἀριθμό τῶν πλοίων τοῦ 1980 ἔχουν νομίζω ὑποχρέωση καί οἱ ἐλπίζοντες καί οἱ προσδοκοῦντες νά ρίξουν ἔστω μιά ματιά καί σέ τοῦτον τόν ἀριθμό: Στίς 31 Μάη 1980 ἐργάζονταν στά ἑλληνικά πλοῖα 91.872 ναυτεργάτες. Στήν ὑποθετική περίπτωση, λοιπόν, τῆς πραγματοποίησης τῶν προσδοκιῶν, ποῦ θά βρεθοῦν αὐτοί οἱ 91.872 ναυτεργάτες; Ἀσφαλῶς τά διαφημιστικά κρωξίματα τῶν γλάρων γιά τήν «παραμυθένια ζωή» τῶν ναυτεργατῶν θά πλημμυρίσουν τίς μικρές ὀθόνες καί οἱ ἐπίσημοι καί ἀνεπίσημοι μεσίτες θά ἐξαπολυθοῦν στίς χῶρες τοῦ τρίτου κόσμου.

Δημιουργοῦμε, ὅμως ἤ ἔστω ἀναστυλώνουμε ἔτσι μιάν ἑλληνική ναυτιλία;

***

Ἔχουμε ὅλοι ὑποχρέωση καί πρώτη ἀπό ὅλους ἡ Πολιτεία νά κατανοήσει ἐπί τέλους, ὅτι ἡ ἐμπορική ναυτιλία εἶναι ἀπό τούς κύριους τομεῖς τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Καί οἰκονομία δέν εἶναι ποτέ οἱ προσθαφαιρέσεις καί οἱ λογιστικές μανοῦβρες. Πρῶτα ἀπό ὅλα εἶναι πολιτικές ἐπιλογές καί σχεδιασμός.

Γιά νά ἀποκτήσουν κάποιο περιεχόμενο οἱ αὐξητικές τάσεις πού ἐμφανίζονται στόν ἀριθμό τῶν πλοίων εἶναι ἀνάγκη νά σχεδιασθεῖ μιά ἐθνική ναυτιλιακή πολιτική, πού θά στοχεύει στήν ὁλόπλευρη ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας, δηλαδή, πέρα ἀπό τόν ἀριθμό τῶν πλοίων στήν ἀριθμητική καί κύρια στήν ποιοτική ἀναβάθμιση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

UNITY MARINE INSURANE SERVICES

HULL — MACHINERY & P + I COVER
CARGO INSURANCE — T.C. LIABILITIES
S.O.L. & CREW COVERS

FILONOS 48
185 35 PIRAEUS

TEL: 417 2268
TLX: 21-1355

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ”Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ;

Τοῦ κ. ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ, Προέδρου τῆς ΠΕΠΕΝ

Ἐδῶ καί πολλά χρόνια γίνεται λόγος γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, μέ κύρια πάντοτε ἀναφορά στό ναυτεργατικό δυναμικό, πού σύμφωνα μέ τούς «κήρυκες τῆς ἀνταγωνιστικότητας» θά πρέπει νά βοηθήσει πρός αὐτή τήν κατεύθυνση. Τελευταία, μάλιστα μέ τήν ὑποτίμηση τῆς δραχμῆς καί τήν ταυτόχρονη δημοσίευση τῆς Πράξης Νομοθετικοῦ Περιεχομένου γιά τήν καθήλωση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζομένων πολύ λόγος γίνεται γιά μέτρα πού ἀπό μόνα τους θά βγάλουν τήν ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλίας ἀπό τήν κρίση.

Ἄν ἀκολουθήσει κανείς τήν ἄποψη σύμφωνα μέ τήν ὁποία ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία εἶναι τό σύνολο τῶν μέ ἑλληνική σημαῖα ἤ συμβεβλημένων μέ τό ΝΑΤ πλοίων καί ἄν παραπέρα θεωρήσει σάν ἔξοδο ἀπό τήν κρίση τήν αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παραπάνω πλοίων, τότε ἀναγκαστικά θά συμφωνήσει ὅτι πραγματικά μέ τά παραπάνω μέτρα ἡ ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία βρῆκε καί πῆρε τό δρόμο τῆς ἐξόδου ἀπό τήν κρίση, ἀνεξάρτητα ἄν τό ναυτεργατικό δυναμικό συνεχίζει τήν ἀριθμητική τοῦ συρρίκνωση καί τήν ποιοτική του ὑποβάθμιση, ἀνεξάρτητα ἀπό τό γεγονός ὅτι τό ΝΑΤ βρίσκεται σέ κατάσταση πτώχευσης καί ὁ ἀριθμός τῶν συνταξιούχων τείνει νά ξεπεράσει τόν ἀριθμό τῶν ἐν ἐνεργεία ναυτεργατῶν, ἀνεξάρτητα ἄν ἡ αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων θά συνοδεύεται καί ἀπό μιά κάθε μέρα αὐξανόμενη εἰσροή ἀλλοδαπῶν ναυτεργατῶν καί παράλληλη συνέχιση τῆς «φυγῆς» τῶν ἑλλήνων ἀπό τά ἑλληνικά — θά ἐξακολουθοῦν ἄραγε νά ὀνομάζονται ἑλληνικά; — πλοῖα καί ἀνεξάρτητα τέλος ἄν συνωδά μέ τά παραπάνω τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα θά ἀκολουθεῖ τήν πτωτική του πορεία.

Χωρίς νά θέλω σέ καμμιά περίπτωση νά ὑποβαθμίσω τήν σημασία πού ἔχει γιά τήν ἀναζήτηση μιᾶς ἐξόδου ἀπό τήν κρίση ἡ αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μέ ἑλληνική σημαία καί συμβεβλημένων μέ τό ΝΑΤ πλοίων, ἀπορρίπτω κατηγορηματικά τή θεώρηση αὐτῆς τῆς αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων σάν ἔξοδο τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀπό τήν κρίση καί παραπέρα τήν θεώρηση τῶν παραπάνω μέτρων — ὑποτίμηση τῆς δραχμῆς, καθήλωση τῶν ἀποδοχῶν — σάν μέτρων πού ὁδηγοῦν σέ αὐτή τήν ἔξοδο.

Ἡ ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία σάν κλάδος τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς συναποτελεῖται κύρια ἀπό τή μιά μεριά ἀπό τό ἀσφαλιστικό δυναμικό καί τά πλοῖα του — δέν εἶναι τυχαῖο ὅτι δέν ἀναφέρομαι στό «ἐφοπλιστικό κεφάλαιο» — καί ἀπό τήν ἄλλη μεριά ἀπό τό ναυτεργατικό δυναμικό. Εἰδικά γιά τήν ἐμπορική ναυτιλία καί ἀκόμα εἰδικώτερα γιά τήν ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία οἱ δυνάμεις αὐτές εἶναι ἀναπόσπαστα δεμένες στή συγκρότηση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, στή μέχρι σήμερα καί στή σημερινή φάση τῆς συγκρότησής της.

Ὁποιαδήποτε, λοιπόν, ἀναζήτηση καί θεσμοθέτηση μέτρων ἐξόδου ἀπό τήν κρίση γιά νά εἶναι ἀποτελεσματική πρέπει νά ἀναφέρεται στήν ἐμπορική ναυτιλία συνολικά.

Ἀντίθετα, ἡ ἀναζήτηση καί ἡ θέσπιση μέτρων μονομερῶν ὑπέρ τῆς μιᾶς ἤ τῆς ἄλλης ἀπό τίς παραπάνω «δυνάμεις» εἶναι βέβαιο ὅτι ὄχι μόνο στήν ἔξοδο δέν ὁδηγεῖ ἀλλά ἀκόμη περισσότερο βαθαίνει τήν κρίση. Ἔτσι δέν μποροῦμε νά μιλᾶμε γιά ξεπέρασμα, οὔτε κἄν γιά ξεκίνημα ξεπεράσματος τῆς κρίσης, μέ μέτρα πού ἴσως αὐξάνουν τόν ἀριθμό τῶν μέ ἑλληνική σημαία ἤ συμβεβλημένων μέ τό ΝΑΤ πλοίων, τήν ὥρα πού τά ἴδια αὐτά μέτρα ὁδηγοῦν στήν παραπέρα ἀριθμητική μείωση καί τήν ποιοτική ὑποβάθμιση τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ ἤ στήν καλύτερη περίπτωση δέν ἀνακόπτουν τήν πορεία πρός τή μείωση καί τήν ὑποβάθμιση. Σέ αὐτή τήν περίπτωση — τήν καλύτερη — μποροῦμε νά μιλᾶμε μόνο γιά διαχείρηση τῆς κρίσης.

Ἀπό ἀρκετά χρόνια καί πέρυσι μέ ἄρθρο μου στά ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ τῆς 15ης Ἰανουαρίου, ὑποστήριξα ὅτι καί οἱ γενικές καί οἱ εἰδικές συνθῆκες στήν ἑλληνική καί τή παγκόσμια ναυτιλία ἔχουν μεταβληθεῖ καί οἱ παραγωγικές σχέσεις ἀκόμα περισσότερο. Τό «μοντέλο τῶν σχέσεων» πού καλουπώθηκε στήν «τριμερή ἀγαστή συνεργασία» εἶναι κλινικά νεκρό καί ἡ ἐμμονή σέ αὐτό τό «μοντέλο» ἀποτελεῖ τροχοπέδη ὄχι μόνο γιά τήν ἀνάπτυξη ἀλλά στή σημερινή πραγματικότητα καί γιά τήν ἀναζήτηση ἐξόδου ἀπό τήν κρίση.

Ὑποστήριξα τότε καί ὑποστηρίζω καί τώρα ὅτι πρέπει νά ἀναζητήσουμε καί νά βροῦμε ἕνα «μοντέλο σχέσεων» πάνω στήν παραδοχή τῆς «συνύπαρξης ἐφοπλιστικοῦ δυναμικοῦ - κεφαλαίου καί ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ», ὅπου βέβαια ἡ ἀδιάκοπη πάλη δέν θά πάψει νά ὑπάρχει, ἀλλά δέν θά φτάνει στή ρήξη — στήν παροῦσα πάντοτε φάση — μέσα ἀπό ἕνα ἰσότιμο διάλογο ἀναζήτησης λύσεων.

Μέσα ἀπό ἕνα τέτοιο «μοντέλο σχέσεων», ὅπου ἡ Πολιτεία θά πάψει νά ἀποτελεῖ τόν καθοριστικό καί ρυθμιστικό παράγοντα, θά ἀναζητηθοῦν καί θά ὑλοποιηθοῦν μέτρα ἀνταγωνιστικότητας τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας — μέ τήν ἔννοια πού παραπάνω τῆς ἔδωσα — καί θά ὑπάρξει ἔξοδος ἀπό τήν κρίση.

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ
BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7
ΠΕΡΑΙΕΥΣ 185 37
ΤΗΛ.: 4116127

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

ΕΡΜΗΣ

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ

Τοῦ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

Προωθεῖ τό ΥΕΝ τό θέμα τῆς ἀναθεωρήσεως ὁρισμένων διατάξεων τῶν δύο Κωδίκων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, δημοσίου καί ἰδιωτικοῦ, μέ στόχο τήν προσαρμογή τους πρός τίς σύγχρονες ἀνάγκες τῆς ναυτιλίας καί πρός τή σημερινή πραγματικότητα.

Μολονότι ἡ ἱστορία τῶν δύο αὐτῶν κωδίκων δέν εἶναι μακρά, θεωροῦμε σκόπιμο νά ἀνατρέξουμε μέ συντομία στό ἱστορικό τῆς δημιουργίας τους.

Τόν Αὔγουστο τοῦ 1948, ὕστερα ἀπό σχετική προεργασία, ὁ νόμος 755 «περί συστάσεως ἐπιτροπῶν διά τήν κωδικοποίησιν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου» συνέστησε δύο ἐπιτροπές, ἀπό τίς ὁποῖες ἡ μία θά προέβαινε στην τροποποίηση, συμπλήρωση καί κωδικοποίηση τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου καί ἡ ἄλλη στήν συμπλήρωση καί κωδικοποίηση τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου. Οἱ ἐπιτροπές συγκροτήθηκαν τό Σεπτέμβριο καί ὕστερα ἀπό μιά πανηγυρική κοινή συνεδρίαση πού ἔγινε στό ἀμφιθέατρο τῆς παλιᾶς Βουλῆς στίς 7 Ὀκτωβρίου 1948 μέ τήν παρουσία τῶν τότε Ὑπουργῶν Δικαιοσύνης καί Ναυτιλίας, Μελᾶ καί Κιζάνη, ἄρχισαν τίς ἐργασίες τους στίς ἀρχές τοῦ ἑπόμενου ἔτους.

Ἡ πρώτη ἐπιτροπή ὑπό τήν προεδρία τοῦ καθηγητή Μαριδάκη κατάρτισε τό ἀρχικό σχέδιο τοῦ Κώδικα Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καί τό ὑπέβαλε μαζί μέ τήν εἰσηγητική ἔκθεση τόν Νοέμβριο τοῦ 1952. Ἐπί τοῦ σχεδίου αὐτοῦ πού ἐκτυπώθηκε ἀπό τό Ἐθνικό Τυπογραφεῖο, ὑποβλήθηκαν κριτικές παρατηρήσεις ἀπό διάφορους φορεῖς, μερικές ἀπό τίς ὁποῖες ἔγιναν δεκτές ἀπό τή Συντακτική Ἐπιτροπή, ἡ ὁποία καί κατέθεσε τό τελικό σχέδιο τόν Ἰανουάριο τοῦ 1957. Τό σχέδιο αὐτό, ἀποτελούμενο ἀπό 292 ἄρθρα, ψηφίσθηκε ἀπό τή Βουλή τόν Φεβρουάριο τοῦ 1958 μέ τό νόμο 3816/1958 «περί κυρώσεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου», ὁ ὁποῖος καί τέθηκε σέ ἐφαρμογή ἀπό τήν 1 Σεπτεμβρίου τοῦ ἴδιου ἔτους.

Τοῦ δεύτερου κώδικα ἡ συντακτική πορεία στάθηκε περισσότερο ἀνώμαλη. Τό ἀρχικό σχέδιο πού ὕστερα ἀπό 220 συνεδριάσεις συνέταξε ἡ ἐπιτροπή τοῦ νόμου 755/1948 ὑπό τήν προεδρεία τοῦ καθηγητῆ Δένδια, παραδόθηκε μαζί μέ τήν εἰσηγητική ἔκθεση τόν Ἰούλιο τοῦ 1955. Ὕστερα ἀπό τίς παρατηρήσεις πού ὑποβλήθηκαν ἐκ μέρους τῶν ναυτιλιακῶν φορέων ἡ Ἐπιτροπή προέβη σέμερική τροποποίηση καί ὑπέβαλε τό τελικό σχέδιο μέ συμπληρωματική εἰσηγητική ἔκθεση τόν Μάϊο τοῦ 1959. Τό σχέδιο αὐτό ἐκτυπώθηκε ἀπό τό Ἐθνικό τυπογραφεῖο τό 1961 καί κυκλοφόρησε εὐρύτατα ἀλλά δέν προωθήθηκε πρός ψήφιση, λόγω τῶν ἐπιφυλάξεων πού ἐπικράτησαν ὡς πρός τή δυνατότητα ἐφαρμογῆς του καί ὡς πρός τήν ἀνάγκη ἀναθεωρήσεώς του βάσει ὁρισμένων νεωτέρων νομοθετημάτων. Μεσολάβησε τό πραξικόπημα τοῦ 1967 καί ἡ κατάργηση τοῦ νομοθετικοῦ σώματος. Ὑπό τό καθεστώς ἐκεῖνο ἐκδόθηκε ὁ Α.Ν. 447/1968 πού συνέστησε νέα ἐπιτροπή γιά τήν ἀναθεώρηση τοῦ ὑπάρχοντος σχεδίου. Ἡ ἐπιτροπή αὐτή ὑπό τήν προεδρεία τοῦ ἀεροπαγίτη Κονιαβίτη ἐπέφερε πολλές μεταβολές στό προηγούμενο σχέδιο καί κατάρτισε ἕνα νέο κείμενο, τό ὁποῖο μαζί μέ τήν εἰσηγητική του ἔκθεση κατατέθηκε στό τέλος τοῦ 1970. Ἀκολούθησαν συζητήσεις καί παρατηρήσεις ἐπί τοῦ κειμένου καί ὕστερα ἀπό ὁρισμένες προσαρμογές, ἡ Ἐπιτροπή παρέδωσε τό τελικό σχέδιο τόν Ἀπρίλιο τοῦ 1973. Μετά ἕνα περίπου ἑξάμηνο τό σχέδιο αὐτό κυρώθηκε μέ τό Ν.Δ. 187/1973 καί ἀποτέλεσε τόν Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου πού τέθηκε σέ ἐφαρμογή ἀπό τόν Ἀπρίλιο τοῦ 1974.

Οἱ κώδικες πού δέν ἀποτελοῦν ἁπλή συστηματική συρραφή τῶν ἰσχυουσῶν διατάξεων ἀλλά γίνονται μέ τήν πρόθεση «ἀναθεωρήσεως, συγχρονισμοῦ καί ἀναπροσαρμογῆς» τῆς ὑφιστάμενης νομοθεσίας, ἐκπονοῦνται μέ τήν πρόθεση «ἀναθεωρήσεως, συγχρονισμοῦ καί ἀναπροσαρμογῆς» τῆς ὑφιστάμενης νομοθεσίας, ἐκπονοῦνται μέ τήν ἐλπίδα ἑνός μακροῦ βίου. Εἶναι προφανές ὅτι ἡ ἐλπίδα αὐτή δέν ἐπαληθεύτηκε, τουλάχιστον ὡς πρός τόν Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ὁ ὁποῖος ὕστερα ἀπό δέκα μόλις χρόνια ζωῆς θεωρεῖται ὥριμος γιά ἀναθεώρηση. Ἐξ ἄλλου εἶναι γνωστές οἱ ἐπιφυλάξεις πού ἔχουν ἀπο παλαιά διατυπωθεῖ πρῶτον μέν γιά τή δυνατότητα σαφοῦς διαχωρισμοῦ τῶν διατάξεων τοῦ δημοσίου καί ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου καί δεύτερον γιά τή δυνατότητα κωδικοποιήσεως τῶν διατάξεων τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου. Τίς ἐπιφυλάξεις αὐτές δικαιολογοῦν ἀφενός μέν ἡ πραγματική δυσχέρεια — πού πολλές φορές φθάνει μέχρις πλήρους ἀδυναμίας — διαχωρισμοῦ ἰδιωτικῶν καί δημοσίων διατάξεων ἰδίως στούς νεώτερους ναυτιλιακούς θεσμούς πού ἀποτελοῦν συγκερασμό καί τῶν δύο, καί ἀφετέρου ἡ συνεχῶς εὐρύτερη καί ἐντονώτερη κρατική παρέμβαση πολύ ἀκολουθώντας τίς πολιτικές καί κοινωνικές μεταβολές βρίσκεται σέ συνεχεῖς ἐξελίξεις.

Παρ' ὅλα αὐτά οἱ δύο χωριστοί ναυτικοί κώδικες ἀποτελοῦν σήμερα μιά ἑλληνική πραγματικότητα. Μιά πραγματικότητα ὅμως πού ὑπέκυψε στόν ἀναπότρεπτο συμβιβασμό, ὁ ὁποῖος στόν μέν ΚΙΝΔ φανερώνεται μέ τήν καταχώριση ὕλης τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου «γιά νά μή διακοπῆ ἡ ὑφισταμένη παράδοσις» στόν δέ ΚΔΝΔ μέ τόν περιορισμό τοῦ περιεχομένου του «μόνον ἐπί βασικῶν καί σταθερῶν γενικῶν διατάξεων».

Ἡ τελευταία αὐτή διαπίστωση εἶναι κεφαλαιώδους σημασίας γιά τήν ὅλη δομή τοῦ Κώδικα Δημοσίου Ναυτικοῦ

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 · 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

Δικαίου καί γιά τήν κατανόηση τῆς τελικῆς του μορφῆς. Ἡ ἐπιτροπή πού ἀνέλαβε τή σύνταξή του διαπίστωσε πολύ ἐνωρίς, ὅτι ὁ Κώδιξ δέν μποροῦσε παρά νά ἀποτελέσει ἕνα γενικό νομοθετικό πλαίσιο τοῦ ὁποίου ἡ ἐφαρμογή θά ἀφηνόταν στήν ἐκτελεστική ἐξουσία. Ἀλλοιῶς, ἔβλεπε τον κίνδυνο τῆς δημιουργίας «σύν τῶ χρόνω νέου κυκεῶνος νόμων ἐκ τοῦ ὁποίου ὁ Κῶδιξ συντόμως θά ἀποσυντίθετο». Μέ τήν σκέψη αὐτή σέ κάθε σχεδόν ἄρθρο - πλαίσιο προβλέφθηκε ἡ ἔκδοση διατάγματος, ἀπό τῆς δημοσιεύσεως μάλιστα τοῦ ὁποίου θά ἄρχιζε ἡ ἰσχύς τῆς ἀντίστοιχης διατάξεως τοῦ Κώδικα.

Ἔτσι, προβλέπεται ἡ ἔκδοση διακοσίων περίπου διαταγμάτων, κανονισμῶν καί ἀποφάσεων, καί στό τελικό ἄρθρο κάθε σχεδόν κεφαλαίου μιά μακρά σειρά ἐκτελεστικῶν πράξεων ἐπιβάλλεται γιά νά λειτουργήσουν οἱ ἀντίστοιχοι θεσμοί, ἐνῶ τέλος στά ἄρθρα πού ἀπαριθμοῦν ὁρισμένα ἀποδεικτικά (ναυτιλιακά ἔγγραφα, ἐπαγγελματικά πτυχία κ.λ.π.) προβλέπεται ἡ διά Διατάγματος προσθήκη καί ἄλλων. Καί ναί μέν, ἀναγνωρίζοντας τό μειονέκτημα, ἡ Συντακτική ἐπιτροπή ὑπέδειξε τήν ἔκδοση λίγων, ἐνιαίων κατά θέμα, Διαταγμάτων, πλήν ἡ εὐχή δέν φαίνεται νά εἰσακούσθηκε, ἀφοῦ ἀπό τῆς ἰσχύος του μέχρι τό 1984 εἶδαν τό φῶς τῆς δημοσιότητας περί τά 90 Διατάγματα πού ρυθμίζουν διάφορα οὐσιαστικά ἤ δευτερεύοντα θέματα. Καί φυσικά γιά τά μή ρυθμιζόμενα θέματα ἡ προσφυγή στά προϊσχύοντα εἶναι πάντα ἀνοικτή. Ὅπως π.χ. στά Διατάγματα τοῦ 1923 γιά τή μετονομασία τῶν πλοίων, τοῦ 1955 γιά τή στοιβασία σιτηρῶν, τοῦ 1970 γιά τά ναυτολόγια, τοῦ 1971 γιά τά πρόστιμα ρυπάνσεως καί πλεῖστα ὅσα ἄλλα.

Σέ ἀρκετές περιπτώσεις γίνεται παραμομπή στίς ἰσχύουσες γιά τό θέμα «εἰδικές διατάξεις», ὅπως π.χ. στά δικαιώματα τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, τή ναυτική ἐκπαίδευση, τήν ἔκταση τῶν παραλίων κλπ., ἐνῶ σκοπίμως δέν περιελήφθησαν στόν κώδικα διατάξεις καί θεσμοί πού ἀνήκουν σαφῶς στή σφαίρα τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου, ὅπως εἶναι ὁ διοικητικός ἔλεγχος τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἡ κοινωνική πρόνοια τῶν ναυτικῶν, οἱ ναυτικές ἐπιτάξεις καί ναυλώσεις, ἡ προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος καί πολλά ἄλλα. Πρέπει τέλος νά σημειωθεῖ ὅτι παράλληλα μέ τόν κώδικα ἐξακολουθοῦν νά ἰσχύουν καί ὅσες ἀπό τίς προϊσχύουσες διατάξεις δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου δέν θεωροῦνται ὡς ἀντικείμενες στίς διατάξεις τοῦ Κώδικα, ὅπως π.χ. ὁ συμπληρώσας 130 ἐτῶν βίου Νόμος T&B τοῦ 1856 τουλάχιστον ὡς πρός τά ἐγκαταλελειμμένα πλοῖα στήν ἀνοικτή θάλασσα.

Παράλληλα εἶναι βέβαιο ὅτι ἡ ρύθμιση πολλῶν θεμάτων ἀποδείχτηκε ἀνεπιτυχής ἤ ἀπρόσφορη γιά τήν κάλυψη τῶν σημερινῶν ἀναγκῶν καί δεδομένων. Πράγμα πού ἐπέβαλε ἤδη τήν τροποποίηση τοῦ κώδικος μέ μιά δεκάδα περίπου νεωτέρων νομοθετημάτων τῆς μετά τό 1974 δεκαετίας. Πάνω στό θέμα αὐτό τῶν ἐλλείψεων θά μπορούσαμε εἰδικώτερα νά ἀναφερθοῦμε:

α) στούς ὁρισμούς τοῦ πλοίου καί τοῦ βοηθητικοῦ ναυπηγήματος, πού διαφέροντας — σέ πολλά σημεῖα χωρίς λόγο — ἀπό τούς ἀντίστοιχους ὁρισμούς τοῦ ΚΙΝΔ, συντηροῦν τήν ἐννοιολογική τετράδα τῶν πλωτῶν μέσων, ἡ ὁποία δέν εἶναι ἄμοιρη νομικῶν προβλημάτων.

β) στίς περί ἐθνικότητος τῶν πλοίων διατάξεις, τῶν ὁποίων τά στεγανά εἶχαν ἀπό τήν ἀρχή διαρραγεῖ μέ τήν ἐπιφύλαξη τῆς «ἰσχύος εἰδικῶν νόμων» πού εἰσήγαγαν ἀθορύβως ὁλόκληρο τό καθεστώς τοῦ ἄρθρου 13 καί τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων

γ) στίς ἐντελῶς γενικές διατάξεις περί καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων πού ἔχουν ἤδη ὑπερκαλυφθεῖ μέ νεώτερους νόμους

δ) στίς ἀπηρχαιωμένες διατάξεις περί ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν πού διατηροῦν ἀκομη τούς πορθμεῖς καί τούς πλοηγούς ὡς... ἐργάτες θαλάσσης

ε) οτίς ποινικές διατάξεις τοῦ Κώδικος πού ἐμπνευσμένες ἀπό τήν ἐποχή τῆς συντάξεώς τους ἐπανέφεραν τήν τάση τῆς δημιουργίας — ἐν πολλοῖς χωρίς λόγο — μεγάλου ἀριθμοῦ ἀπό delicta propria, καί τέλος.

στ) στίς ἀσαφεῖς πειθαρχικές διατάξεις, οἱ ὁποῖες παρά τόν περιορισμένο κύκλο τῆς ἐφαρμογῆς τους, δημιουργοῦν (κατά κανόνα μέ τήν προσβολή τῶν ἀποφάσεων τῶν ἀνακριτικῶν συμβουλίων) πολλά ζητήματα ἑρμηνείας ἑνός δικαίου — τοῦ πειθαρχικοῦ — τό ὁποῖο δέν ἔχει τύχει ὡς τώρα τῆς δέουσας νομικῆς ἐπεξεργασίας.

Μέ τά δεδομένα αὐτά ὁ Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου κινδυνεύει νά καταστεῖ ἕνα σκιῶδες νομοθέτημα, τοῦ ὁποίου ἡ χρήση γίνεται καθημερινά δυσκολώτερη. Ἄν οἱ δυσχέρειες γίνονται λιγώτερο ἀντιληπτές εἶναι γιατί ἕνα μεγάλο τμῆμα τῶν διατάξεών του — μέ τίς ἐξαιρέσεις πού μνημονεύσαμε — δέν ἀπασχολοῦν ἰδιαίτερα τό νομικό κόσμο, ἀλλά κυρίως τή Διοίκηση πού καλεῖται νά τίς ἐφαρμόσει. Γιά τό λόγο αὐτό ἡ Διοίκηση ἴσως θά ἦταν σέ θέση, περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλον, νά ἐπισημάνει τίς ἀτέλειες, τά κενά καί τίς ἀσάφειές του.

ΞΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLESQ **STAMATIOU**

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τοῦ κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, Ἀρχιπλοιάρχου Π.Ν. (ἐ.ἀ)

Μεγάλη ὤθηση στή θέσπιση διεθνῶν κανόνων Δικαίου Θαλάσσης, ἔδωσε ἡ γενικότερη ἀνάπτυξη τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου τούς τελευταίους αἰῶνες. Ἦταν φυσικό, στήν γενικότερη ἄνθιση τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου, νά γίνει παράλληλη ἀνάπτυξη τοῦ Δικαίου Θαλάσσης, τό ὁποῖο ἀποτελεῖ ἕνα ἀπό τούς κλάδους του.

Σέ αὐτή τήν ἐξέλιξη συνέτειναν πολύ καί οἱ ἀπόψεις τοῦ πατρός τοῦ Δημοσίου Διεθνοῦς Δικαίου, Ὁλλανδοῦ Hugo Grotius, καθώς καί τοῦ Ἱσπανοῦ διεθνολόγου Vitoria, καί τοῦτο διότι ὁ μέν Vitoria διετύπωσε μέ τό de Indis, περί τό 1526-1546 τό δόγμα τοῦ δικαιώματος τῆς ἐπικοινωνίας (Jus Communicationis) σάν φυσικοῦ περιορισμοῦ τῆς κρατικῆς ἐξουσίας, ἀναγκαίου στίς διεθνεῖς ἀνταλλαγές προϊόντων καί ἰδεῶν, ὁ δέ Grotius διετύπωσε μέ τό Mare Liberum τό 1604-1605 τό δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν. Τά δόγματα αὐτά ἀποτελοῦν τό θεμέλιο καί τοῦ σύγχρονου Διεθνοῦς Δικαίου Θαλάσσης. Ἴσως μάλιστα νά μή εἶναι συμπτωματικό τό γεγονός, ὅτι οἱ θεμελιωτές τοῦ Δημοσίου Διεθνοῦς Δικαίου εὑρῆκαν θέματα Δικαίου Θαλάσσης, γιά νά βασίσουν τίς ἀπόψεις τους, ὡς πρός τήν συστηματική ἀνάπτυξη τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου καί νά βροῦν λύσεις στά ἔντονα διεθνῆ νομικά ζητήματα, τά ὁποῖα εἶχαν προκύψει στήν ἐποχή τους γύρω ἀπό τό Διεθνές Δίκαιο, ὅπως δηλαδή ἦταν ἐκεῖνα, τά ὁποῖα εἶχε δημιουργήσει ὁ πόλεμος τῶν Ἱσπανῶν κατά τῶν ἰθαγενῶν Ἰνδιάνων τῆς Ἀμερικῆς, οἱ λεῖες τῶν Ὁλλανδῶν κατά τῶν Πορτογάλων, ἐπειδή οἱ τελευταῖοι ἔφεραν διάφορα ἐμπόδια στούς πρώτους κατά τόν πλοῦ τους πρός τίς Ἰνδίες κλπ. Ἴσως μάλιστα τά περιστατικά αὐτά νά μή ἦσαν καί τά μοναδικά στήν ἀνάπτυξη τῶν ἰδεῶν τους, ἀλλά τά τελευταῖα ἔντονα μιᾶς σειρᾶς, τήν ὁποία ἡ ναυτική ἱστορία καί τό ναυτικό ἔθιμο εἶχαν πλέον προβάλλει σάν ἀπαίτηση ἀποτελεσματικῆς διεθνοῦς τακτοποιήσεως, μέσα στά πλαίσια τῆς εὐνομουμένης διεθνῶς κοινωνίας. Καί τοῦτο, διότι ἡ διεθνής ναυτική ἱστορία καί τό διεθνές ναυτικό καί ναυτιλιακό ἔθιμο, εἶχαν ἀπό αἰῶνες ἤδη καταλήξει σέ βασικές ἀρχές, ὡς πρός τά δικαιώματα τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, ναυσιπλοΐας καί διεθνοῦς ἐπικοινωνίας, τά ὁποῖα ἦταν δυνατό νά ἐξασφαλισθοῦν μέ τήν ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν καί μέ μέτρο ἀσκήσεως τῆς κρατικῆς ἐξουσίας στό θαλάσσιο χῶρο.

Ἡ ἄνθιση λοιπόν τοῦ Δημοσίου Διεθνοῦς Δικαίου τούς τελευταίους αἰῶνες, ἐβοήθησε ἀσφαλῶς τήν ἀνάπτυξη καί τοῦ Δικαίου Θαλάσσης. Θά πρέπει ὅμως νά γίνει παραδεκτό, ὅτι εἶχαν ἤδη διαμορφωθεῖ ἀπό πολλούς αἰῶνες πρίν, σάν ἔθιμο.

Τά διεθνῆ ἔθιμα διαμορφώθηκαν μέ τή πάροδο τῶν ἐτῶν καί μέ τή συνείδηση, ὅτι ἀποτελοῦν δίκαιο. Ἔτσι, ἔγιναν ἡ πρώτη πηγή τοῦ Δικαίου Θαλάσσης, στά ὁποῖα βασίσθηκε ἡ συστηματική ἀνάπτυξή του τούς τελευταίους αἰῶνες. Παρατηροῦμε δηλαδή, ὅτι μέ διεθνές ἔθιμο καθιερώθηκε ἡ χωρική θάλασσα, ἡ ἀβλαβής διέλευση τῶν ξένων ἐμπορικῶν καί πολεμικῶν πλοίων ἀπό αὐτή, ἡ μέση γραμμή ἴσης ἀποστάσεως σάν μεθόδου διαχωρισμοῦ τῆς χωρικῆς θαλάσσης τῶν ἀπέναντι ἤ ὁμορων Κρατῶν, ἡ ἀσυλία τοῦ πολεμικοῦ πλοίου, οἱ ἐλευθερίες τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης, τό δικαίωμα καταδιώξεως, τό δικαίωμα ἐλέγχου τῆς σημαίας ἐμπορικοῦ πλοίου, τό δικαίωμα νηοψίας, τό ἀποκλειστικό δικαίωμα ἐκμεταλλεύσεως τῶν φυσικῶν πόρων τῆς ὑφαλοκρηπίδας, οἱ ζῶνες ἁλιείας, ἡ προστασία τῶν διεθνῶν ὑποβρυχίων καλωδίων καί σωληναγωγῶν, τό νομικό καθεστώς τῶν ἀρχιπελάγων, κλπ.

Οἱ γραπτοί, θετικοί, κανόνες πού ὑπῆρχαν πρίν ἀπό τήν Γκροτιανή περίοδο, ἦσαν ἀντιθέτως διάφορα κείμενα πού ἀφοροῦσαν κυρίως τήν ναυτιλιακή καί ἐμπορική πλευρά, τό κυρίως δηλαδή Ναυτικό Δίκαιο, Δημόσιο ἤ Ἰδιωτικό, καί εἶχαν λιγότερη σχέση μέ τό Δίκαιο Θαλάσσης. Κανόνες αὐτοῦ τοῦ περιεχομένου ἀποτελεῖ τό Ναυτικό Δίκαιο τῶν Ροδίων τῆς κλασσικῆς περιόδου, ὁ Νόμος Ροδίων Ναυτικός ἤ ψευτορόδιος τῆς Βυζαντινῆς περιόδου, ἡ συλλογή Libro del consolato del Mare τοῦ 14ου αἰώνα, ὁ Κώδικας τῶν Σταυροφόρων, ἡ ordonnance de la Marine τοῦ Λουδοβίκου Δ΄, τό black book τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου τοῦ 14ου αἰώνα ἐπίσης, κλπ.

Μετά ὅμως τήν Γκροτιανή περίοδο, τό Δίκαιο Θαλάσσης ἔλαβε πλέον μεγαλύτερη σπουδαιότητα καί συστηματική μορφή. Σέ αὐτό συνέτεινε ἐπίσης καί ἡ ἄνθιση τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κινήσεως γιά τή κάλυψη μεταφορικῶν ἀναγκῶν καί ἰδίως μεταξύ τῶν ἀποικιακῶν καί ὑπερπόντιων Κρατῶν, καθώς καί ἡ ἀντίστοιχη παρουσία ἤ δράση τῶν πολεμικῶν πλοίων σέ περιόδους εἰρήνης, κρίσεων ἤ πολέμου.

Ἔτσι παρατηροῦμε, ὅτι πολλά ναυτικά Κράτη ἦσαν ἤδη ἀπό τόν 17ο αἰώνα ὑποχρεωμένα νά ἐπιλύσουν μέ δικαστικές ἀποφάσεις, διάφορα ζητήματα Δικαίου Θαλάσσης, μέ πρωταρχική ἴσως θέση τή Μεγάλη Βρεταννία, ἡ ὁποία εἶχε καί ἐξακολουθεῖ νά ἔχει προνόμιο συστηματικῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτικοῦ γενικῶς ἐθίμου (Common Law) σάν πηγῆς τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καί τοῦ Δικαίου Θαλάσσης. Τό Δικαστήριο τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου (Ναυτοδικεῖο) εἰδικότερα, ἀλλά καί τά ἄλλα Δικαστήρια τῆς Μεγάλης Βρεταννίας ἔχουν ἄλλωστε νά παρουσιάσουν πλούσια σχετική νομολογία (Presedents).

Ἀλλά καί ἡ Γαλλία, Ἱσπανία, Πορτογαλία, Ἰταλία, ΗΠΑ, Σοβιετική Ἕνωση, Κίνα, Γερμανία καί ἄλλα Κράτη ἔχουν νά ἐπιδείξουν ἀνάλογο ἔργο, μέ τή πάροδο τῶν ἐτῶν, τό ὁποῖο εἶχε προοδευτικά καί σά στόχο τήν κωδικοποίησή του.

Πράγματι, τό Βρεταννικό «Ἐγχειρίδιο τοῦ Δικαίου περί ναυτικοῦ λαφύρου», τό ὁποῖο ἀποτελεῖ κωδικοποίηση τῆς σχετικῆς βρεταννικῆς νομοθεσίας ἐπάνω σέ αὐτό τό ζήτημα, ἐκυκλοφόρησε τό 1866. Ὁ Ἰαπωνικός «Κανονισμός περί συλλήψεων στήν θάλασσα» ἔγινε τό 19894. Ὁ Ρωσικός «Κώδικας λαφύρου» τό 1895. Οἱ νόμοι καί οἱ χρήσεις τοῦ πολέμου στή θάλασσα», ἡ «Κώδικας Ναυτικοῦ πολέμου» τῶν ΗΠΑ, ὅπως πλέον κοινά ἔχει ἐπικρατήσει καί ὁ ὁποῖος ἀποτελεῖ τόν πρόδρομο τῶν συγχρόνων ἐκδόσεων «Διεθνῶν Καταστάσεων» τίς ὁποῖες ἐκδίδει ἡ Ναυτική Σχολή Πολέμου τῶν ΗΠΑ, καθώς καί τοῦ «Διεθνοῦς Δικαίου γιά Ἀξιωματικούς τοῦ Ναυτικοῦ», τό ὁποῖο ἐκδίδει τό Ναυτικο Ἰνστιτοῦτο, εἶχε ἐκδοθεῖ τό 1900. Οἱ Γερμανικές «Διατάξεις τοῦ λαφύρου» εἶχαν ἐκδοθεῖ τό 1909. Οἱ Γαλλικές «Ὁδηγίες γιά Ἀξιωματικούς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ» εἶχαν ἐκδοθεῖ τό 1912. Οἱ Ἰταλικές «Ὁδηγίες γιά Ἀξιωματικούς Διοικητές Ναυτικῶν Ἐπιχειρήσεων» εἶχαν ἐκδοθεῖ τό 1917, οἱ Κινεζικές «Διεθνεῖς Ἐντολές» εἶχαν ἐκδοθεῖ τό 1917, οἱ Ἑλληνικές «Διατάξεις τοῦ ἐν πολέμω Διεθνοῦς Δικαίου» εἶχαν ἐκδοθεῖ τό 1913. (Οἱ Διατάξεις αὐτές τοῦ ΓΕΝ ἀντικαταστάθηκαν τό 1949 ἀπό τό «Ἐγχειρίδιο Δημοσίου Διεθνοῦς κατά Θάλασσα Δικαίου καί νηοψιῶν», καθώς

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to
COSTANTINO TOMASOS LTD.
Phone: 325194 PBX (4 lines)
Tlx: 710080 CHIOS I
Cables: CHIOS NAPLES

καί πρόσφατα ἀπό τό «Ἐγχειρίδιο Διεθνοῦς Δικαίου Θαλάσσης» 1977).

Ἀναφερόμεθα ἐν συνεχεία σέ Διεθνεῖς Συμβάσεις περιεχομένου Δικαίου Θαλάσσης, ὅπως τή Σύμβαση Παρισίων 1884, ««περί προστασίας τῶν ὑποβρυχίων τηλεγραφικῶν καλωδίων», Βρυξελλῶν 1910 «περί ἑνοποιήσεως κανόνων, οἱ ὁποῖοι ἀφοροῦν σύγκρουση πλοίων καί ἐπιθαλάσσια ἀρωγή καί ναυαγιαίρεση», Παρισίων 1919 «περί ἀεροπλοΐας», Βαρκελώνης 1921 «περί τοῦ καθεστῶτος πλωτῶν θαλασσίων ὁδῶν μέ διεθνές ἐνδιαφέρον», βαρκελώνης 1921 «περί ἀναγνωρίσεως δικαιώματος στά Κράτη, τά ὁποῖα στεροῦνται θαλάσσης, νά ὑψώσουν τή σημαία τους στά πλοῖα τους», Γενεύης 1923 «περί τοῦ διεθνοῦς καθεστῶτος τῶν θαλάσσιων λιμένων», Βρυξελλῶν 1926 καί τό πρωτόκολλο 1934 «περί ἑνοποιήσεως κανόνων, οἱ ὁποῖοι ἀφοροῦν τήν ἀσυδοσία κρατικῶν πλοίων», Λονδίνου 1929 «περί ἀσφαλείας τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στή θάλασσα», Λισσαβῶνος 1930 «περί ναυτιλιακῶν σημάνσεων» κ.λ.π.

Πρέπει πάντως νά τονισθεῖ ἰδιαίτερα, ὅτι στήν ἀνάπτυξη γενικότερα τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου, καθώςκαί τοῦ Δικαίου Θαλάσσης ὑπεβοήθησε ἡ Διεθνής Νομική Ἕνωση καί ἡ Διεθνής Ναυτική Ἐπιτροπή, οἱ ὁποῖες ἱδρύθηκαν τό 1873 καί τό 1897 ἀντιστοίχως. Ἐπίσης δέ καί ἡ νομολογία τοῦ Διεθνοῦς Δικαστηρίου σέ διάφορες ὑποθέσεις Διεθνοῦς Δικαίου Θαλάσσης, καθώς καί Πολέμου καί Οὐδετερότητας.

Ἀλλά ἡ πλέον οὐσιαστική προσφορά στή διατύπωση ἑνοποιημένων διεθνῶν Κανόνων Δικαίου Θαλάσσης ὀφείλεται στήν Α' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης τοῦ ΟΗΕ, ἡ ὁποία μετά ἀπό σειρά ἐργασιῶν κατέληξε στήν κατάρτιση τεσσάρων διεθνῶν συμβάσεων, γνωστῶν σάν Συμβάσεων Γενεύης 1958. Πρόκειται περί τῶν συμβάσεων «περί χωρικῆς θαλάσσης καί συνορευούσης ζώνης», «περί ἀνοικτῶν θαλασσῶν», «περί ὑφαλοκρηπίδας» καί «περί ἁλιείας καί διατηρήσεως τῶν ζώντων ὀργανισμῶν τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης σάν πηγῶν πλούτου».

Οἱ Συμβάσεις τῆς Γενεύης ἐκωδικοποίησαν τό ἐθιμικό Δίκαιο Θαλάσσης, τό ὁποῖο ἴσχυε μέχρι τότε, χωρίς νά ἀγνοήσουν καί τό ἄλλο θετικό δίκαιο τό ὁποῖο ἐπίσης ἴσχυε, ἐνῶ συμπεριέλαβαν καί ὁρισμένες νέες ἀρχές καί διατάξεις.

Βεβαίως οἱ Συμβάσεις αὐτές δέν ἦταν δυνατό νά εἶναι πλήρεις, οὔτε νά τύχουν γενικῆς ἀποδοχῆς ἀπό τό σύνολο τῶν Κρατῶν. Ἀπετέλεσαν ὅμως σταθμό στήν ἐξέλιξη τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου Θαλάσσης.

Προσπάθεια ἀναθεωρήσεως ἤ συμπληρώσεώς τους ἔγινε ἀπό τή Β' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης 1960, ἡ ὁποία ὅμως ἀπέτυχε κυριολεκτικά, πιθανόν λόγω κακῆς προετοιμασίας.

Νέα ὅμως καί πλέον συστηματική προσπάθεια τοῦ ΟΗΕ ἔγινε καί πάλι τό 1970, μέ βάση τά πορίσματα εἰδικῆς AD HOC Ἐπιτροπῆς, ἡ ὁποία εἶχε συγκροτηθεῖ ἀπό τό 1967. Τόε μέ ἀπόφαση τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τοῦ ΟΗΕ προετοιμάσθηκε ἡ Γ' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης μέ προπαρασκευαστικές ἐργασίες, τό 1972 και 1973. σέ τρεῖς συνεδριάσεις ἀντιπροσωπειῶν τοῦ συνόλου σχεδόν τῶν Κρατῶν στή Γενεύη καί Ν. Ὑόρκη.

Ἡ Διάσκεψη συνῆλθε στό Καράκας τό 1974. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν 11 Σύνοδοι στήν ἕδρα τοῦ ΟΗΕ στήν Ν. Ὑόκρη καί Γενεύη μέχρι τό 1982, μέ συμμετοχδή ὅλων σχεδόν τῶν Κρατῶν τοῦ ΟΗΕ. Ἐπίσης συμμετεῖχαν καί πολλοί Διεθνεῖς Ὀργανισμοί (UNESCO, FAO, ICAO, ILO, IMO, WHO, WMO, κ.λπ), καθώς καί Διακυβερνητικοί Ὀργανισμοί (ASIAN AFRICAN LEGAL CONSULTIVE COMMITTEE, COUNCIL OF ARAB ECONOMIC UNITY, COUNCIL OF EUROPE, EUROPEAN COMMUNITIES, INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC BUREAU κ.λπ.). Συμμετεῖχαν καί διάφοροι μή Διακυβερνητικοί Ὀργανισμοί (INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, ARAB LAWYERS UNION, INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, INTERNTATIONAL LAW ASSOCIATION, INTERNATIONAL UNION FOR CONSERVATION OF NATURE AND NATURAL RESOURCES, INTERNATIONAL OCEAN INSTITUTE, κ.λπ.).

Ἡ μεγάλη αὐτή συμμετοχή, καθώς καί ἡ διάρκεια τῆς Διασκέψεως, ἀλλά κυρίως ἡ προετοιμασία καί ἡ μέθοδος διεξαγωγῆς της μαρτυροῦν τή σοβαρότητα, τήν ὁποία ἀπέδωσαν τά Ἑνωμένα Ἔθνη στά σύγχρονα ζητήματα τοῦ Δικαίου Θαλάσσης. Πράγματι, ἡ Γ' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης εἶχε νά ἀντιμετωπίσει μεγαλύτερο φάσμα ζητημάτων ἀπό ἐκεῖνα τῆς Γενεύης τοῦ 1958 καί περισσότερον κρισίμων γιά τή κατοχύρωση τῶν ἐθνικῶν συμφερόντων τῶν Κρατῶν, ἀλλά καί γιά τή διευκόλυνση τῆς παγκόσμιας ναυσιπλοΐας καί ἀεροπλοΐας καθώς καί τοῦ διάπλου τῶν ἀεροναυτικῶν δυνάμεων τῶν τρίτων μέσα ἀπό χωρικά ἤ ἀρχιπελαγικά νερά ἤ τά στενά διεθνοῦς ναυσιπλοΐας. Ἐπίσης, εἶχε νά ἀντιμετωπίσει ὀξύτατα ζητήματα ὡς πρός τήν ἔρευνα καί ἐκμετάλλευση τοῦ φυσικοῦ πλούτου τῆς ὑφαλοκρηπίδας καί τῆς θαλάσσιας ἀποκλειστικῆς οἰκονομικῆς ζώνης καί τοῦ διεθνοῦς βυθοῦ, ρύθμιση μεγίστου πλάτους χωρικῆς θαλάσσης καί τρόπου μετρήσεως του, ζητήματα διαχωρισμοῦ τῶν θαλασσίων ζωνῶν κυριαρχίας ἤ δικαιοδοσίας τῶν ἔναντι ἤ ὁμόρων Κρατῶν, ζητήματα ἁλιείας, ἀνάγκες γιά τήν διατήρηση τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος καί ἀντιμετωπίσεως προβλημάτων ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν, ἀπαιτήσεις τῶν Κρατῶν πού στεροῦνται θαλάσσης γιά ἔξοδο πρός αὐτές κ.λπ.

Ἡ κρισιμότητα τῶν θεμάτων πού εἶχε νά ἀντιμετωπίσει ἡ Γ' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης, ἦταν φανερή, ἀποδείχθηκε δέ πόσο δύσκολη ἦταν ἡ προσέγγιση τῶν ἀντιθέτων ἀπόψεων τῶν διαφόρων Κρατῶν, τόσο μέ τήν μεγάλη διάρκεια τῆς Διασκέψεως, ὅπως προαναφέρα με, ὅσο καί μέ τίς παράλληλες πρός αὐτή διαβουλεύσεις καί συνεννοήσεις ὁμάδων Κρατῶν, ἄλλες ἔντονες διπλωματικές πιέσεις, διάφορες

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS

61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

μονομερεῖς ἐνέργειες τῶν Κρατῶν γιά ἐξασφάλιση πλεονεντικῶν θέσεων ἤ μέ συνάψεις συμφωνιῶν γιά τή διευθέτηση διαφορῶν γειτονικῶν Κρατῶν κ.λπ. Ἡ ὀξύτητα στίς συνεδριάσεις τῶν Προπαρασκευαστικῶν καθώς καί τῶν κυρίων συνόδων, σέ διάφορες περιπτώσεις, ἦταν χαρακτιριστική.

Τελικά, τό 1982 ὑπογράφηκε στό MONTEGO BAY τῆς Ἰαμαϊκῆς ἀπό 119 Κράτη ἡ «Σύμβαση τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν γιά τό Δίκαιο τῆς Θαλάσσης», καθώς καί ἡ Τελική της Πράξη. Τή Σύμβαση ὑπέγραψε καί ἡ Ἑλλάδα, (ἐνῶ ἡ Τουρκία ἦταν μεταξύ τῶν ἐλαχίστων ἐκείνων πού δέν τήν ὑπέγραψαν, εἶχε δέ ὑποστηρίξει κατ' ἐπανάληψη καί μέ ἔντονο σέ πολλές περιπτώσεις τρόπο, ἀπόψεις πού ἀντανακλοῦν τίς γνωστές της ἐπιδιώξεις στό Αἰγαῖο, προκαλώντας ἀντίστοιχες ἔντονες ἀντιδράσεις τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας).

Στή Σύμβαση περιλαμβάνονται συνοπτικά τά ἑξῆς θέματα πού ἀποτελοῦν καί τό σύγχρονο Δίκαιο Θαλάσσης, στή τελευταία σύγχρονη ἐξέλιξή του.

— Χωρικά θάλασσα καί Συνορεύουσα Ζώνη.

Ὅρια Ἀβλαβῆς διέλευση.

— Στενά πού χρησιμοποιοῦνται γιά τή διεθνῆ ναυσιπλοΐα.

Διαύλους μέ σκοπό τή διέλευση. Ἀβλαβής διέλευση.

— Ἀρχιπελαγικά Κράτη.

Ἀρχιπελαγικές γραμμές βάσεως. Νομικό καθεστώς. Διέλευση.

— Θαλάσσια Ἀποκλειστική Οἰκονομική Ζώνη.

Πλάτος, Διαχωρισμός, Δικαιώματα.

— Ὑφαλοκρηπίδα.

Ὁρισμός. Διαχωρισμός. Δικαιώματα. Τεχνητές νησίδες. Γεωτρήσεις.

— Ἀνοικτή Θάλασσα.

Ἐλευθερίες. Δικαιώματα ναυσιπλοΐας. Ἐθνικότητα ἐμπορικῶν πλοίων. Ὑποχρεώσεις τοῦ Κράτους τῆς Σημαίας. Διεθνεῖς ὑποχρεώσεις καί συνεργασία, ὡς πρός τή πειρατεία, διακίνηση ναρκωτικῶν, κ.λπ. Δικαίωμα καταδιώξεως. Διατήρηση καί διαχείρηση τῶν ζωτικῶν πηγῶν πλούτου τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

— Καθεστώς νήσων.

Ταύτιση δικαιωμάτων μέ ἠπειρωτικές ἀρχές.

— Κλειστές καί ἡμίκλειστες θάλασσες.

Συνεργασία τῶν Κρατῶν πού τίς περιβάλλουν γιά θέματα ρυπάνσεως κ.λπ.

— Δικαίωμα Κρατῶν πού στεροῦνται θαλάσσης γιά ἔξοδο πρός/ἀπό αὐτές καί ἐλευθερία διελεύσεως.

— Περιοχή διεθνοῦς βυθοῦ.

Ὁρισμός. Χρήση ὡς κοινῆς κληρονομίας τῆς ἀνθρωπότητας. Ἐγκαθίδρυση Διεθνοῦς Ἀρχῆς, καθώς καί «Ἐπιχειρήσεως» μέ ἁρμόδιότητες ἐρεύνης καί ἐκμεταλλεύσεως γιά «τό καλό τῆς ἀνθρωπότητας».

— Προστασία καί διατήρηση τοῦ θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ὑποχρεώσεις. Μέτρα προλήψεως, περιστολῆς καί ἐλέγχου ρυπάνσεως. Παγκόσμια καί περιφερειακή συνεργασία, τεχνική συνδρομή, διεθνής καί ἐθνική νομοθεσία, ἐπιβολή κανόνων, κ.λπ.

— Θαλάσσια ἐπιστημονική ἔρευνα.

Δικαιώματα. Δεξαγωγή καί προαγωγή τῆς ἔρευνας στίς θαλάσσιες ζῶνες κυριαρχίας ἤ δικαιοδοσίας τοῦ παράκτιου Κράτους. Ἐγκατατάσεις καί ὑλικό ἐπιστημονικῶν ἐρευνῶν. Ὑποχρεώσεις. Ἀστική εὐθύνη, κ.λπ.

— Διευθέτηση τῶν διαφορῶν.

Ὑποχρεώσεις τῶν Κρατῶν. Διαδικασία ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν μέ εἰρηνικούς σκοπούς. Δίκαιο πού πρέπει νά ἐφαρμοσθεῖ, περιορισμός καί ἐξαιρέσεις.

— Γενικές ρυθμίσεις.

Εἰρηνική χρήση τῶν θαλασσῶν. Ἀρχαιολογικά καί ἱστορικά ἀντικείμενα πού βρίσκονται στή θάλασσα, κ.λπ.

Ἡ λεπτομερέστερη ἀνάπτυξη τῶν κανόνων τοῦ νέου, σύγχρονου Δικαίου Θαλάσσης ἐκφεύγει τοῦ σκοποῦ αὐτῆς τῆς μελέτης. Θά πρέπει ὅμως νά ἐπισημανθεῖ, ὅτι τό νέο αὐτό Δίκαιο περιλαμβάνει ὅσα οἱ σύγχρονες ἀνάγκες ἐκμεταλλεύσεως φυσικῶν πόρων, διεθνοῦς ναυσιπλοΐας, τεχνολογίας, εὐκαμψίας τῶν ἀεροναυτικῶν δυνάμεων, ἐπιστημονικῶν ἐρευνῶν, ρυπάνσεως ἀλλά κυρίως κατοχυρώσεως τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῶν παράκτιων ἠπειρωτικῶν καί νησιωτικῶν Κρατῶν, ἀπαιτοῦν. Καί οἱ κανόνες αὐτοί ἐκφράζονται μέ ὅση ἦταν δυνατό περιεκτικότητα καί παγκοσμιότητα ἐφαρμογῆς τους, ἐναρμονισμένοι μέ τίς θεμελιώδεις ἀρχές τοῦ Καταστατικοῦ Χάρτη τοῦ ΟΗΕ καί τό Διεθνές Δημόσιο Δίκαιο.

Θά πρέπει τέλος νά τονισθεῖ ἐδῶ μέ μεγάλη ἔμφαση, ὅτι ἡ Ἑλληνική Διπλωματία ἐπέτυχε κατά τό καλλίτερο δυνατό τρόπο, νά περιφρουρήσει τά ζωτικά ἑλληνικά συμφέροντα στή Γ' Διπλωματική Διάσκεψη Δικαίου Θαλάσσης, πού ἦσαν πολύπλοκα, ἐπειδή ἔπρεπε νά κατοχυρωθοῦν τόσο τά δικαιώματά μας στις ἑλληνικές θάλασσες καί τά 3.053 νησιά μας, μέ ἰδιαίτερη ἔμφαση στά ζητήματα χωρικῆς θαλάσσης, ὑφαλοκρηπίδας καί θαλάσσιας ἀποκλειστικῆς οἰκονομικῆς ζώνης στό Ἀρχιπέλαγος τοῦ Αἰγαίου, ὅσο καί τά συμφέροντα τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας μας. Στίς Ἑλληνικές Ἀντιπροσωπεῖες πού συμμετεῖχαν στή Διάσκεψη αὐτή, ἀπό τό 1972 μέχρι τό 1982 καί ἰδιαίτερα στίς Διπλωματικές μας Ἀρχές, ὀφείλεται δημόσιος ἔπαινος.

Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

K & K MARITIME EMBASSIES LTD.

Wishes to the Shipping Community

HAPPINESS, PROSPERITY AND SUCCESS

35, KARAOLI & DEMETRIOU, P.O.BOX 80252 · 181 31 PIRAEUS, GREECE
TEL. 4179314 · A.O.H. 9824791 · 5710230 · TELEX: 21-1211 SKYT · CABLES: PERFECTION

ΝΑΥΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΤΟΥ 1985

Τοῦ Δρα Ε. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

Ἐπιχειρεῖται καί ἐφέτος ἀπό τόν Δρα κ. Ε.Ν. Ἀθηναῖο ἡ συνοπτική παρακολούθηση τῶν ἐξελίξεων πού σημειώθηκαν στήν ναυτιλιακή Νομοθεσία καί Νομολογία κατά τό παρελθόν ἔτος. Μέ ἰδιαίτερη εὐχαρίστηση παρουσιάζουμε τήν δουλειά αὐτή τοῦ παλιοῦ μας συνεργάτη, τοῦ ὁποίου εἶναι γνωστή ἡ ἐπιστημονική του κατάρτιση καί ἡ μακρά του θητεία στήν μελέτη τῶν ναυτιλιακῶν θεσμῶν.

Ἡ προσπάθεια δέν ἀποβλέπει στήν πλήρωση κάποιου κενοῦ, γιατί ὑπάρχουν εἰδικευμένες ἐκδόσεις πού παρακολουθοῦν μέ ἐπιτυχία τά νομικά ναυτιλιακά θέματα.

Ὅμως, τά θέματα αὐτά εἶναι πολυσύνθετα κάι παρουσιάζουν μία μεγάλη ποικιλία μορφῶν, γι' αὐτό καί καθίσταται ἡ ἔρευνα καί ἡ ἐπεξεργασία τους δυσχερής.

Ἔτσι, ἐπιδίωξή μας εἶναι ἡ παρακολούθηση πού πραγματοποιεῖται στό πανηγυρικό τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, νά γίνει τό μέσον μιᾶς γρήγορης ὑπεύθυνης κάι πλήρους κατά τό δυνατόν ἐνημερώσεως τῶν ἀνθρώπων τοῦ πλοίου καί γενικά τῶν ἀσχολουμένων μέ τά νομικά ναυτιλιακά θέματα.

Μέ τήν συνοπτική εἰκόνα πού δίνεται, τήν προσεγμένη ἐπιλογή, ἐπεξεργασία, ταξινόμηση καί παράθεση τῶν νομολογιακῶν κυρίως θεμάτων, ἀλλά καί τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας σέ ὅποια ἔκταση κατά τό παρελθόν ἔτος ἐμφανίστηκε, πέραν ἀπό τήν ἐνημέρωση παρέχεται ἡ εὐχέρεια στόν ἐνδιαφερόμενο, νά ἀποκτήσει καί μία συνολική γνώση τῆς διαμόρφωσης τῶν ναυτιλιακῶν θεσμῶν, μέ τίς τάσεις κάι τίς λύσεις, πού παραλήφθηκαν ἤ δόθηκαν ἀπό τήν νομολογία ἤ τήν νομοθεσία.

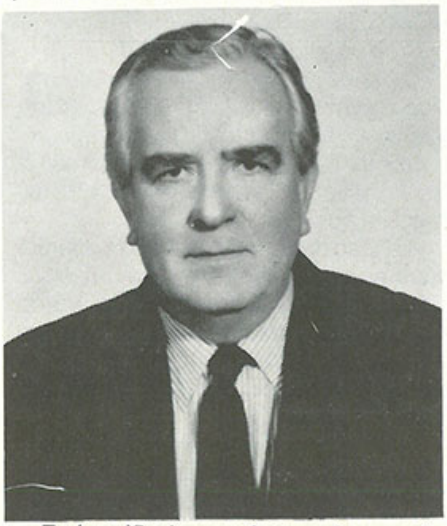
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τό Ἑλληνικό Ἰδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ἀποτελούμενο κυρίως ἀπό τόν κώδικα πού κυρώθηκε μέ τό νόμο 3816/1958, ἀπό τῆς ἰσχύος τοῦ μέχρι καί σήμερα λίγες μόνον μεταρρυθμίσεις καί συμπληρώσεις μέ νεώτερα νομοθετήματα ἔχει ὑποστεῖ.

Παρά ταῦτα, δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἀπό τῆς ἐφαρμογῆς του ὁ ΚΙΝΔ, ἀλλά καί κατά τά τελευταῖα χρόνια πού οἱ συνθῆκες ἐκμετάλλευσης τοῦ πλοίου ἔχουν ἀλλάξει, μέ ἐπιτυχία ρύθμισε κάι ἐξυπηρέτησε τίς ναυτιλιακές ἰδιωτικές σχέσεις.

Βέβαια, ἐπικουρικά ἐφαρμόζονται στήν ναυτιλιακή συναλλαγή κάι οἱ διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικα καί τοῦ κοινοῦ δικαίου σ' ὅσες γίνεται ρητά παραπομπή ἀπό τόν ΚΙΝΔ, ἀλλά ἐφ' ὅσον ὑπάρχει κενό ρύθμισης, ἐφαρμόζεται συμπληρωματικά κάι κάθε ἄλλη διάταξη τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικα καί τοῦ Ἐμπορικοῦ Δικαίου.



Πρέπει ἰδιαίτερα νά σημειώσομε ὅτι ὑπάρχει τά τελευταῖα χρόνια μιά γενική τάση στίς νομοθεσίες τῶν διαφόρων χωρῶν γιά τήν δημιουργία ἑνός ἐνιαίου καί ὁμοιόμορφου Ναυτικοῦ Δικαίου. Αὐτή τήν ἐξέλιξη εὐνοεῖ ἡ ἀνάπτυξη δραστηριότητας τῶν Διεθνῶν Ναυτιλιακῶν Ὀργανισμῶν.

Παράλληλα, ἡ Εὐρωπαϊκή Οἰκονομική Κοινότητα ΕΟΚ τῆς ὁποίας ἡ χώρα μας εἶναι πλῆρες μέλος αὐτῆς ἀπό τόν Ἰανουάριο τοῦ 1981, συνεχῶς ἐκδίδει κατευθυντήριες ὁδηγίες οἱ ὁποῖες ἀποβλέπουν στήν κοινή ἐναρμόνιση τοῦ ἐσωτερικοῦ Δικαίου τῶν κρατῶν μελῶν, συμπεριλαμβανομένου βεβαίως καί τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Κάτω ἀπό τίς συνθῆκες αὐτές, ἡ συμβολή τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων γιά τήν διαμόρφωση μιᾶς προσεγμένης ναυτιλιακῆς νομολογίας,προσανατολισμένης στίς ὑφιστάμενες τάσεις γιά τήν διαμόρφωση ἑνός ἐνιαίου Ναυτικοῦ Δικαίου, πρέπει νά ἀναγνωρισθεῖ.

Γιά τόν λόγο αὐτό ἡ παρακολούθηση τῆς νομολογίας τῶν δικαστηρίων εἶναι πλέον ἐπιβεβλημένο νά γίνεται μέ κάθε προσοχή ἀπό κάθε ἐνδιαφερόμενο.

Δέν πρέπει ἀπό τήν ἄλλη πλευρά νά μή σημειώσουμε κάι τήν προσπάθεια πού γίνεται γιά τήν ἐναρμόνιση τῆς νομοθεσίας μας στίς γενικώτερες τάσεις ἑνοποίησης.

Ὁ περί ναυτικῆς ἑταιρίας νόμος πού ἐκδόθηκε στό πρόσφατο παρελθόν, ἀποτελεῖ ἀπόδειξη τῆς προσπάθειας πού γίνεται ἀφοῦ ἀκολουθεῖ τίς κοινοτικές διατάξεις καί μάλιστα τῆς πρώτης κατευθυντηρίας ὁδηγίας 68/151.

Παρόμοια προσπάθεια στό χρόνο πού πέρασε ἔγινε μέ τό Προεδρικό Διάταγμα 118/1985, πού μνημονεύουμε στήν πιό κάτω παράγραφο ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ, μέ τίς διατάξεις τοῦ ὁποίου τροποποιεῖται ἡ προηγούμενη Ἑλληνική Ἀσφαλιστική Νομοθεσία.

Ἀκόμη γιά τό 1985 θά πρέπει νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι ὁρισμένες Δικαστικές Ἀποφάσεις ἔχουν ἰδιαίτερη σημασία, θετική στην ἀνάπτυξη τοῦ Ναυτικοῦ μας Δικαίου καί παρουσιάζουν μεγάλο πρακτικό ἐνδιαφέρον γιά τήν καθημερινή ναυτιλιακή συναλλαγή.

Γιά τίς ἀποφάσεις αὐτές γίνεται μία εὐρύτερη ἐπεξεργασία στίς πιό κάτω παραγράφους καί τονίζουμε ἰδιαίτερα τά στοιχεῖα ἐκεῖνα πού χρήζουν προσοχῆς.

Τέλος, μνημονεύουμε ὁρισμένες Ἀποφάσεις πού ἐκδόθηκαν τό ἔτος 1984 πλήν ὅμως δημοσιεύτηκαν τό ἔτος 1985 καί γι' αὐτό θά ἦταν παράληψη νά ἀγνοηθοῦν.

Ἐπίσης ἀναφερόμεθα καί σέ ἕνα μικρό ἀριθμό νομοθετημάτων τοῦ ἔτους 1984, πρόκειται γιά ὅσα ἐκδόθηκαν περί τό τέλος τοῦ ἔτους αὐτοῦ καί δέν εἶχαν περιληφθεῖ στήν παρακολούθηση πού κάναμε στό πανηγυρικό τεῦχος τοῦ 1985.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ:

Γιά τήν Ναυτική Ἐργασία κατά τήν διάρκεια τοῦ 1985 δέν πραγματοποιήθηκε καμμιά νομοθετική ρύθμιση, ὑπό τήν ἔννοια τῆς ἔκδοσης νόμου ἤ Προεδρικοῦ Διατάγματος πού νά θεσπίζει νέους κανόνες ἤ νά τροποποιεῖ παλαιούς, σχετικούς μέ θεσμούς ἤ πάγιες ρυθμίσεις.

Ἐκτός ἀπό τήν λήξη ἰσχύος, γιά ὅτι ἀφορᾶ τήν ναυτική ἐργασία, τοῦ Νόμου 1376/1983 «Μέτρα γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως καί συναφεῖς διατάξεις» καί τήν ἔκδοση τῶν πιό κάτω Συλλογικῶν Συμβάσεων δέν ἔχομε νά σημειώσωμε, ἄλλο μέτρο πού νά ἅπτεται τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας.

Ἔτσι κατά τήν διάρκεια τοῦ 1985 ὑπογράφηκαν καί κυρώθηκαν οἱ ἑξῆς ἐννέα Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικῆς Ἐργασίας, ἡ ἰσχύς τῶν ὁποίων διαλαμβάνει τό ἔτος αὐτό.

— Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Ρυμουλκῶν καί λοι-

πῶν ἑλικοκινήτων μέσων τοῦ ΟΛΠ/ΦΕΚ 89 τ. Β. τῆς 19.2.85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Πλωτῶν Γερανῶν ΟΛΠ (ΦΕΚ 89 τ.Β. τήν 19.2.85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Ἐπιβατηγῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Πλοίων (κύρωση μέ τήν Υ.Α. 70114/4015/85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πλοιάρχων Μεσογειακῶν καί Τουριστικῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων. (Κύρωση Μέ τήν Υ.Α. 70114/1920/85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πλοιάρχων Φορτηγῶν Πλοίων 4.500 τον. d.w. καί ἄνω (κύρωση μέ τήν Υ.Α. 70114/3863/85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας καί Ἀμοιβῶν Πληρωμάτων Πορθμείων ἐσωτερικοῦ πού ἐκτελοῦν πλόες μέχρις ἀπόστασης 30 ναυτικῶν μιλίων. (κύρωση μέ τή Υ.Α. 70114/3915/85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Ἐπιβατηγῶν Μεσογειακῶν καί Τουριστικῶν Πλοίων (κύρωση μέ τήν Υ.Α. 70114/1919/85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου, Ναυαγοσωστικῶν καί Ρυμουλκῶν (Κύρωση μέ τήν Υ.Α. 70114/219/85).
- Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας Πληρωμάτων Ποντοπόρων Φορτηγῶν Πλοίων 4.500 τον. d.w. καί ἄνω. (κύρωση μέ τήν Υ.Α. 70114/384/85).

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Γιά ὅτι ἀφορᾶ τήν Νομολογία τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας καταχωροῦμε τίς πιό κάτω 24 Ἀποφάσεις Δικαστηρίων, ἡ ἐπιλογή τῶν ὁποίων ἔγινε, ἔτσι ὥστε νά καλύπτει ἕνα εὐρύ φάσμα περιπτώσεων ναυτεργατικῶν διαφορῶν ἀπό ἐκεῖνες πού παρουσιάζουν μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον καί κυρίως πού δέν ἔχουν νομολογηθεῖ.

- Θεωρήθηκε ὡς βαρεία παράβαση τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ, σύμφωνα μέ τήν 839/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς, ἡ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου ἔκθεση σέ κίνδυνο, ἔστω καί ἐνδεχόμενο, τῆς ζωῆς, τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητος, τῆς ὑγείας καί τῆς ἀσφαλείας τοῦ πληρώματος. Ἡ περίπτωση ἀφοροῦσε σέ ἐπικείμενο πλοῦ γιά λιμάνι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κατά τήν διάρκεια ἐχθροπραξιῶν. Ἡ ἐκ μέρους τῶν ναυτικῶν καταγγελία τῆς σύμβασης σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 74 τοῦ ΚΙΝΔ κατά τήν πιό πάνω Ἀπόφαση εἶναι ἰσχυρή, ἄσχετα ἐάν μετά την καταγγελία αὐτή, τό ταξίδι μεταιώθηκε.
- Παρόμοια ἀπόφαση καί ἡ 736/1984 τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς μέ τήν ὁποία γίνεται δεκτό ὅτι συνιστοῦν βαρεία παράβαση τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ καί οἱ παραλήψεις πού ἀφοροῦν στούς ὅρους ἀσφαλείας τοῦ πλοιου καί τοῦ πληρώματος, ὡς καί τούς ὅρους ὑγιεινῆς διαβίωσης. Συγκεκριμένα θεωρήθηκε ὡς λόγος καταγγελίας τῆς σύμβασης σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 74 τοῦ ΚΙΝΔ ὁ ἐπικείμενος ἀπόπλους τοῦ πλοίου γιά ἐμπόλεμο λιμάνι τοῦ Λιβάνου, χωρις τοῦτο νά ἀναφέρεται στήν ἀτομική σύμβαση τοῦ ναυτικοῦ καί χωρίς νά ἔχει γίνει προηγούμενη ἐνημέρωσή του ἀπό τήν πλοιοκτήτρια ἑταιρία.
'Ως πρόσθετοι λογοι γιά τήν καταγγελία αὐτή ἔγιναν δεκτοί, ἡ ὕπαρξη ρηγμάτων στά κύτη τοῦ πλοίου, ἡ ὕπαρξη ἀξιωματικῶν χωρίς τό ἀνάλογο δίπλωμα, ἤ μή συχνή ἀλλαγή κλινοσκεπασμάτων καί οἱ ἐλείψεις τοῦ ἐδεσματολογίου σέ φρέσκα λαχανικά, φροῦτα κρέας κλπ.
- Κατά την 702/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς δέν ἀποτελεῖ παράπτωμα ἡ ἔλλειψη προσόντων ἤ ἐπαγγελματικῆς ἐπάρκειας ἐάν ἦταν γνωστή στόν πλοιοκτήτη κατά τήν σύναψη τῆς σύμβασης. Συνεπῶς γιά τόν λόγο αὐτό, δέν συντρέχει περίπτωση καταγγελίας τῆς σύμβασης τοῦ ναυτικοῦ ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου κατά τό ἄρθρο 75 τοῦ ΚΙΝΔ πού νά δικαιολογεῖ ἀναποζημίωτη ἀπόλυση τοῦ πρώτου.

  Στή συγκεκριμένη περίπτωση, κατά διαπίστωση τοῦ δικαστηρίου, ἡ ἑταιρία ἐγνώριζε ἐξ ἀρχῆς ὅτι ὁ ναυτικός δέν εἶχε ναυτικό φυλλάδιο πού νά δείχνει θαλάσσια προϋπηρεσία μαγείρου, ἀλλά γιά τήν προσληψή του στηρίχθηκε σέ μιά βεβαίωση ἄλλης ἑταιρίας γιά ἐξάμηνη προϋπηρεσία μαγείρου σέ πλοῖοτης.
- Σύμφωνα μέ τήν 764/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἡ συμμετοχή τοῦ ναυτικοῦ σέ μή κηρυγμένη ἀπό νόμιμο ἐπαγγελματικό σωματεῖο, ἀπεργία, ἀδέσποτη ὅπως χαρακτηρίζεται, συνεπάγεται τήν λύση τῆς ἐργασιακῆς σχέσης ἡ ὁποία ἐπέρχεται αὐτοδικαίως. Τό ἴδιο δέν συμβαίνει ἐάν ὁ ναυτικός λάβει μέρος σέ ἀπεργία ἁπλῶς παράνομη πού εἶνα καί καταχρηστική.

  Κατά τήν κρίση τοῦ δικαστηρίου ἐντελῶς ἀνεξάρτητο εἶναι τό κατά τό ἄρθρο 72 τοῦ ΚΙΝΔ δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου νά καταγγείλει τήν σύμβαση ναυτολόγησης τοῦ ναυτικοῦ ὁποτεδήποτε καί μόνο τό δικαίωμα ἀποζημίωσης διαφέρει, ἄν ἡ καταγγελία ἔγινε λόγω συμμετοχῆς σέ νόμιμη ἤ παράνομη ἤ ἀδέσποτη ἀπεργία.

  Ἡ πρόθεση συμμετοχῆς σέ παράνομη ἀπεργία πού δέν πραγματοποιήθηκε δέν ἀποτελεῖ παράπτωμα. Στήν περίπτωση ἀπόλυσης γι' αὐτή τήν αἰτία, δικαιοῦται ὁ ναυτικός ἀποζημίωση καί παλιννόστηση.
- Σύμφωνα μέ τήν 529/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς, ἡ ἀδιαφορία καί ἡ μή συμμόρφωση τοῦ Γ' μηχανικοῦ στίς παρατηρήσεις του Α' μηχανικοῦ γιά τήν κανονική ἐκτέλεση τῆς ὑπηρεσίας του ὡς καί ἡ ἀπώθηση καί ἐξύβριση τοῦ Α' μηχανικοῦ ἀποτελοῦν παραπτώματα.

  Εἰδικώτερα συνιστοῦν, παράβαση καθήκοντος κατά τό ἄρθρο 57 τοῦ ΚΙΝΔ, ἀνυπακοή στούς ἀνωτέρους κατά τό ἄρθρο 130 τοῦ ΚΙΝΔ καί τό ποινικό ναυτικό ἀδίκημα τῆς ἐξύβρισης γιά τούς ἀνωτέρω λόγους ὁ ναυτικός ἀπολύθηκε λόγω παραπτώματος χωρίς ἀποζημίωση καί στερήθηκε τήν παλιννόστηση. Τέλος ὑποχρέωθηκε καί στήν καταβολή δαπάνης τοῦ ἀντικαταστάτη.
- Κατά τήν 880/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἡ κλοπή πραγμάτων ἀπό τό πλοῖο εὐτελοῦς ἀξίας καί ἡ παράδοσή τους ἀπό τόν ναυτικό σέ γυναίκα ἐλευθερίων ἠθῶν πού ἐπεβίβασε στό πλοῖο παρά τήν ἀπαγόρευση τοῦ πλοιάρχου, ἀποτελεῖ παράπτωμα κατά τό ἄρθρο 75 τοῦ ΚΙΝΔ πού δικαιολογεῖ τήν ἀναποζημίωτη ἀπόλυση τοῦ ναυτικοῦ.
- Ἡ αἴτηση ἀπόλυσης τοῦ ναυτικοῦ γιά σοβαρούς οἰκογενειακούς λόγους ἀποτελεῖ σύμφωνα μέ τήν 1103/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς καταγγελία τῆς σύμβασης ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ. Οἱ ἐπιφυλάξεις γιά τήν γνωστότητα τῆς ὑπογραφῆς τῆς αἴτησης πού διατυπώθηκαν, κατά τήν αὐτήν Ἀπόφαση δέν ἰσοδυναμοῦν μέ ἄρνηση τῆς ὑπογραφῆς, γι' αὐτό, δέν εἶναι δυνατόν νά ἐκληφθοῦν ὡς ἔνσταση πλαστότητος.
- Κατά τήν 1077/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἡ ἀδικαιολόγητη ἄρνηση τοῦ πλοιρχου καί τοῦ Α' μηχανικοῦ τοῦ πλοίου νά συνεχίσουν τόν πλοῦ τοῦ πλοίου στό λιμάνι προορισμοῦ του, προβάλλοντες ὕστερα ἀπό κακή ἐκτίμηση, ἀνεπάρκεια τῶν διαθεσίμων καυσίμων, ἐνῶ αὐτά ἦταν πράγματι ἐπαρκῆ, ἀποτελεῖ παράπτωμα σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 75 τοῦ ΚΙΝΔ.
Κατά τήν 4991985 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς, ὁ νυτικός δικαιοῦται τίς **ἀποδοχές τῆς θέσης** πού ἔχει ναυτολογηθεῖ καθ' ὅλη τή διάρκεια τῆς ναυτολόγησής του, κατά τήν ὁποίαν παρέχει τήν ἐργασία του ἤ εἶναι ἕτοιμο νά παρέχει ἤ κωλύεται ἀπό ἀνυπαίτιο σπουδαῖο λόγο. Δέν δικαιοῦται τίς πιό πάνω ἀποδοχές μόν ἄν ἀδικαιολόγητα δέν παρέχει τίς ὑπηρεσίες του κατά τό ἄρθρο 65 τοῦ ΚΙΝΔ.

  Ὕστερα ἀπό τά ἀνωτέρω ἡ ἀπο-

μάκρυνση τοῦ ναυτικοῦ ἀπό τό πλοῖο καθ' ὅλη τήν διάρκεια τῶν ἐπισκευῶν τούτου, χωρίς νά ἀπολυθεῖ, σημαίνει ὅτι ὁ ναυτικός παραμένει σέ ἑτοιμότητα πρός ἐργασία καί ἔχει δικαίωμα στίς νόμιμες ἀποδοχές του.

— Σύμφωνα μέ τήν 3654/1984 'Από φαση τοῦ πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἡ ναυτολόγηση πλοιάρχου σέ ἀκινητοποιημένο λόγω κατασχέσεων πλοῖο, γιά λίγες ἡμέρες, παρέχει τό δικαίωμα σ' αὐτόν γιά πλήρεις ἀποδοχές σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 656 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικα συμπληρωματικά ἐφαρμοζόμενο στήν ναυτική ἐργασία. 'Η περίπτωση ἀφορᾶ σέ πλοίαρχο ὁ ὁποῖος ναυτολογήθηκε ἀπό τήν πλοιοκτήτρια ἑταιρία κατασχεμένου πλοίου καί τόν ἀπασχολοῦσε λιγες ὧρες γιά ἐπίβλεψη τῆς συντήρησης, τοῦ πλοίου, γιά τήν παροχή πληροφοριῶν στίς Λιμενικές 'Αρχές κατά τήν σχετική ἐπιθεώρηση πρός ἀνανέωση τῶν πιστοποιητικῶν του, προκειμένου νά ἀποπλεύσει ὅταν εὕρισκε ναῦλο καί τακτοποιοῦσε τά χρέη του καί γιά νά διατηρεῖται τό ναυτολόγιο «ἀνοικτό» πρός ἀποφυγή ἄμεσης καταβολῆς τῶν ὀφειλομένων εἰσφορῶν στό ΝΑΤ. Ἔτσι τό δικαστήριο ἔκρινε, ὅτι πρόκειται γιά ὑπερημερία τοῦ πλοιοκτήτη, πού ἀπό ἀποκλειστική ὑπαιτιότητά του δέν μποροῦσε νά ἀπασχολεῖ συνεχῶς τόν πλοίαρχο.

— Κατά τήν 375/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς, ὁ πλοίαρχος τοῦ πλοίου δικαιοῦται ἀποζημίωσης ἐφ' ὅσον δέν ἀπολύεται γιά παράπτωμα.

Στήν συγκεκριμένη περίπτωση ἡ λύση τῆς σύμβασης ἔγινε μέ καταγγελία τοῦ πλοιοκτήτη καί μέ διαταγή μέ τέλεξ τό ὁποῖο ἔλεγε νά παραδοθεῖ ἡ πλοιαρχία στόν ἀρχιπλοίαρχο τῆς ἑταιρίας γιά λόγους οἰκονομίας.

'Η λύση τῆς σύμβασης ἐπῆλθε μέ καταγγελία τοῦ πλοιοκτήτη, πλήν ὅμως ὁ ἀπολυόμενος πλοίαρχος ἔγραψε στό ἡμερολόγιο «κοινή συναινέσει» γιά νά μή δυσχεραίνεται ἡ μελλοντική ναυτολογήσή του, σέ ἄλλο πλοῖο.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω τό δικαστήριο ἔκρινε ὅτι ὁ πλοίαρχος ἀπελύθει διά καταγγελίας τῆς σύμβασης ἀπό τόν πλοιοκτήτη χωρίς παράπτωμα τοῦ πλοίαρχου καί συνεπῶς δικαιοῦται ἀποζημίωσης.

— Κατά τήν 1070/1983 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς εἶναι ὑποχρεωτική ἡ καταχώρηση τῆς 'Απόλυσης ναυτικοῦ στό 'Ημερολόγιο Γεφύρας καί στό Ναυτικό Φυλλάδιο τοῦ ἀπολυομένου.

'Η καταχώρηση γίνεται ἀπό τήν Λιμενική ἤ Προξενική 'Αρχή τοῦ λιμένα ἀπόλυσης καί ἄν δέν ὑπάρχει ἀπό τόν πλοίαρχο, πού ὑποχρεοῦται νά ζητήσει θεώρηση τῆς πράξης του στόν πρῶτο λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου ὅπου ὑπάρχει 'Αρχή.

'Η παράλειψη καταχώρησης τῆς ἀπόλυσης ἀποτελεῖ παράβαση καθήκοντος τοῦ πλοιάρχου, πειθαρχικό παράπτωμα καί ἀδικοπραξία κατά τό ἄρθρο 914 τοῦ Α.Κ. 'Επίσης, συνεπάγεται ὑποχρέωση τοῦ πλοιοκτήτη κατά τό ἄρθρο 84 παρ. 2 τοῦ ΚΙΝΔ πρός ἀποζημίωση τοῦ ναυτικοῦ γιά στέρηση ἀποδοχῶν, λόγω τῆς ἀδυναμίας νέας ναυτολόγησής του.

— Σύμφωνα μέ τήν 237/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς ἡ 'Απόλυση ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, πού ὑπηρετοῦν σέ 'Ελληνικό πλοῖο κατόπιν διαταγῆς τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς, διά καταγγελίας τῆς σύμβασης ἀπό τόν πλοίαρχο, συνεπάγεται καταβολή ἀποζημίωσης, ἐφ' ὅσον εἶναι ναυτολογημένοι περισσότεροι ἀπό τόν ἐπιτρεπόμενο ἀριθμό. Οἱ ἀλλοδαποί ναυτικοί ἀπαλλάσσονται τῶν εἰσφορῶν ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ καί βαρύνεται ὁ πλοιοκτήτης γιά τό σύνολο τῶν ναυτικῶν πού καλύπτει τήν ὀργανική σύνθεση τοῦ πλοίου σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 1 τοῦ Νόμου 1376/1983.

— Κατά τήν 115/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς ἡ οἰκειοθελής παροχή τοῦ ἐργοδότου ἀπό ἐλευθεριότητα παρεχομένη στόν ἐργαζόμενο, ἐκτελεῖται χωρίς κατ' ἀρχήν νά ὑποχρεοῦται ὁ ἐργοδότης καί σέ περαιτέρω ἐκτέλεση, ἀλλά εἶναι ἐλεύθερος νά παρέχει ἤ νά μή παρέχει αὐτήν καί στό μέλλον.

— Σύμφωνα μέ τήν 1403/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς ὁ καθορισμός μισθοῦ γιά εἰδικότητα πού δέν προβλέπεται στήν οἰκεία Συλλογική Σύμβαση Ναυτικῆς 'Εργασίας ἀναζητεῖται σέ συγγενικές ναυτικές εἰδικότητες γιά τίς ὁποῖες ὁρίζεται μισθός. Προϋπόθεση εἶναι, ὅτι ὁ μισθός αὐτός πού κατ' αὐτό τόν τρόπο ἀναζητεῖται καί καθορίζεται, θά εἶναι ἀνώτερος ἐκείνου πού συμφωνήθηκε καί καταβάλλεται.

— Κατά τήν 1420/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς, ἡ καταβολή τῶν ἀποδοχῶν στούς ναυτικούς ὅταν τό πλοῖο εἶναι στό ἐξωτερικο, γίνεται σέ ξένο νόμισμα καί τοῦτο ἐκφράζεται σέ δραχμές μέ βάση τήν ἐπίσημη μικρότερη τιμή ἀγορᾶς τῆς Τράπεζας τῆς 'Ελλάδος. Σέ μιά παρόμοια καταβολή ἔγινε λάθος καί ὁ πλοίαρχος ἔδωσε στόν ναυτικό μεγαλύτερο ποσό. Τό ἐπί πλέον ποσόν ἐπεστράφει ἀπό τόν ναυτικό στόν πλοίαρχο, παρά ταῦτα, ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία μέ ἀνταγωγή κατά τοῦ ναυτικοῦ ἀναζήτησε τήν ἀπόδοση τοῦ ἴδιου ποσοῦ κατά τίς διατάξεις τοῦ ἀδικαιολογήτου πλουτισμοῦ.

'Η ἀνταγωγή αὐτή ἀπορρίφθηκε ὡς μή νόμιμη, γιατί τό δικαστήριο ἔκρινε ὅτι μετά την ἀπόδοση τοῦ ἀναζητούμενου ποσοῦ στόν πλοίαρχο, δέν ὑπάρχει ἀδικαιολόγητος πλουτισμός τοῦ ναυτικοῦ.

— Κατά τήν 1409/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς μισθός ἐλλείποντος ναυτικοῦ γιά εἰδικότητα ἡ ὁποία δέν προβλέπεται ἀπό τήν σύνθεση τοῦ πλοίου δέν παρέχεται.

'Η περίπτωση ἀφορᾶ σέ πτυχιοῦχο 'Ατμομηχανικό Α' ὁ ὁποῖος ναυτολογήθηκε σέ α/κ φορτηγό πλοῖο 146 κοχ καί μηχανικῆς ἱπποδύναμης 290 ΒΗΡ προκειμένου νά ἀναπληρώσει ἐλλείποντα μηχανοδηγό Α'. 'Ο ἰσχυρισμός τοῦ ἐνάγοντος ὅτι εἶχε προσληφθεῖ ὡς μηχανικός Α' κατά τήν κρίση τοῦ δικαστηρίου, εἶναι ἀβάσιμος, γιατί ἡ σύνθεση τοῦ πλοίου τούτου δέν προέβλεπε μηχανικό Α' καί λογικά δέν ὑπῆρχε ἀνάγκη προσλήψεως ναυτικοῦ μέ τέτοιο πτυχίο.

Ἔτσι ὁ ἐνάγων θά εἶχε ἀξίωση στο μισθό τοῦ Α' μηχανικοῦ, ἄν προβλεπόταν στή σύνθεση τοῦ πλοίου ἡ εἰδικότητα αὐτή καί ἄν ἐκτελοῦσε πράγματι τά καθήκοντα τῆς εἰδικότητος αὐτῆς.

— Σύμφωνα μέ τήν 644/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς, τά ἔξοδα μεταβάσεως στό πλοῖο, διαβίωσης παραμονῆς καί παλιννόστησης τῆς συζύγου τοῦ ναυτικοῦ πού συνταξιδεύει μαζί του, χωρίς νά προσφέρει ἐργασία στό πλοῖο, βαρύνουν τήν ἴδια καί ὄχι τόν πλοιοκτήτη.

Δέν ὑπάρχει ἀντίθετη ναυτική συνήθεια ἤ ἔθιμο καταβολῆς τούτων ἀπό τόν πλοιοκτήτη, ὡς πρόσθετη παροχή καί δωρεά στόν σύζυγο ναυτικό. Ἔτσι ἡ παρακράτηση τῶν ἐξόδων τῆς συζύγου ἀπό ὀφειλόμενες στόν ναυτικό σύζυγο ἀποδοχές εἶναι νόμιμη.

— Κατά τήν 301/1984 'Απόφαση τοῦ 'Αρείου Πάγου ἡ εἰδικότης τοῦ 'Ηλεκτρολόγου δέν προβλέπεται σέ φορτηγά πλοῖα ἄνω τῶν 3.000 κοχ. 'Η ἐκτέλεση τῶν καθηκόντων τοῦ ἠλεκτρολόγου σέ παρόμοια πλοῖα, γίνεται ἀπό τόν Α' μηχανικό. 'Ο Α' μηχανικός γιά τήν παράλληλη αὐτή ἐργασία του δέν δικαιοῦται μισθό ἐλλείποντος ἠλεκτρολόγου, ἀφοῦ δέν προβλέπεται ἡ εἰδικότητα αὐτή ἀπό τήν ὀργανική σύνθεση τοῦ πλοίου.

— Κατά τήν 433/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς ὁ ναυτικός δέν δικαιοῦται πρόσθετη ἀμοιβή γιά ἐργασία πού παρέχεται, ἐπί πλέον τῆς κυρίας ἐργασίας του, ὕστερα ἀπό συμφωνία ὅταν ὑπάρχει ἀνάγκη καί μέσα στό νόμιμο ὡράριο τῆς κυρίας ἐργασίας του.

Τοῦτο ἰσχύει περισσότερο ὅταν ἡ πρόσθετη ἐργασία εἶναι συναφής μέ τήν κυρία, ὅπως ἡ τοῦ βοηθοῦ μαγείρου μέ ἐκείνη τοῦ μαγείρου.

— 'Αντίθετα κατά τήν 1239/1984 'Από-

φαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιά, εἶναι ἔγκυρη ἡ συμφωνία παροχῆς τῶν ἀποδοχῶν καί τῶν δύο εἰδικοτήτων μαγείρου καί θαλαμηπόλου, ἀνεξάρτητα ἐάν χρησιμοποιοῦνται ἤ ὄχι ἀπό τόν πλοίαρχο οἱ προσφερόμενες καί εὑρισκόμενες στή διάθεσή του ὑπηρεσίες τοῦ ναυτικοῦ.

Εἶναι νόμιμη, ἡ παράλληλη ἐκτέλεση περισσοτέρων τῆς μιᾶς κυρίων καί αὐτοτελῶν ἐργασιῶν, ὅπως εἶναι οἱ ἐργασίες τοῦ μαγείρου καί θαλαμηπόλου, μέσα στό νόμιμο ὡράριο ἐργασίας.

— Σύμφωνα μέ τήν 249/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς, δέν ἀπαγορεύεται ἡ συμφωνία συμψηφισμοῦ τοῦ παρεχομένου Μπόνους πρός μελλοντικές αὐξήσεις τῶν νομίμων ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ καί πρός νέο γιά πρώτη φορά χορηγούμενο ἀπό νεώτερη Συλλογική Σύμβαση ἐπίδομα καί πρόσθετη ἀμοιβή.

'Η περίπτωση ἀφορᾶ συμβατικό μισθό Α' μηχανικοῦ ἀνώτερο τοῦ νομίμου, λόγω καταβολῆς Μπόνους καί συμψηφισμό αὐτοῦ πρός τήν χορηγούμενη μέ νεώτερη Συλλογική Σύμβαση πρόσθετη ἀμοιβή γιά τήν ἐργασία τῶν Σαββάτων.

— Σύμφωνα μέ τήν 1154/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς ἡ ἀποζημίωση γιά ἀπόλυση περιλαμβάνει πέραν τοῦ μισθοῦ καί τῶν ἐπιδομάτων τῆς Συλλογικῆς Σύμβασης, τό μπόνους, τήν μέση μηνιαία ὑπερωριακή ἀμοιβή τήν μηνιαία ἀναλογία ἀδείας καί τό ἀντίτιμο τροφῆς.

Κατά τήν 557/1984 'Απόφαση τοῦ 'Αρείου Πάγου εἶναι ἔγκυρη ἡ συμφωνία συμψηφισμοῦ τῆς προβλεπόμενης ἀπό τίς Συλλογικές Συμβάσεις πάγιας κατ' ἀποκοπή ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς μέ τό Μπόνους. Ἔτσι ἡ συμφωνία γιά τήν κάλυψη τοῦ προβλεπομένου ἀπό τήν Συλλογική Σύμβαση Ποντοπόρων πλοίων ὑπερωριακοῦ ἐπιδόματος 'Ασυρματιστῶν καί τοῦ ἐπιδόματος συντήρησης 'Ηλεκτρονικῶν 'Οργάνων πρός τό Μπόνους, εἶναι νόμιμη.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Στό τομέα τῆς Πρόνοιας ὑπέρ τῶν ναυτικῶν σημειώνεται ἡ λήψη κάποιων νομοθετικῶν μέτρων μέ ἔμμεσες ἤ ἄμεσες ἐκτάσεις πρός τούς ναυτικούς.

'Ο Κανονισμός Λειτουργίας τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου γιά παράδειγμα πού δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 186 τ.Α τῆς 26.11.84 Π.Δ. 529/1984 «'Οργανισμός Διαρθρώσεως και Λειτουργίας τοῦ ΝΑΤ» ἀποτελεῖ ὁπωσδήποτε μία θετική προσπάθεια ἀπό τήν ὁποία προκύπτει ἐκσυγχρονισμός τῆς λειτουργίας τοῦ ἱδρύματος καί καλύτερη ἀπόδοση τῶν ὑπηρεσιῶν, μέ ἔμμεση ὠφέλεια τῶν ἀσφαλισμένων ναυτικῶν.

'Επίσης ὁ Κανονισμός «κέντρων παροχῆς προσωρινῆς διαμονῆς στούς "Ελληνες Ναυτικούς» πού δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 65 τ.Β τῆς 8.2.85 'Αποφ. ΥΕΝ 31507/296/85 ἐκσυγχρονίζει τόν θεσμό τῶν Ξενώνων τῆς 'Εστίας Ναυτικῶν καί βελτιώνει τίς συνθῆκες διαμονῆς αὐτῶν.

'Ακόμη, στό ΦΕΚ τ.Β. 178 τῆς 3.4.85 δημοσιεύτηκε ἡ κοινή 'Απόφαση τῶν 'Υπουργῶν 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καί 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπ' ἀριθ. 30033/1985 μέ τήν ὁποίαν ἐπεκτάθηκε τό σύστημα τῆς Αὐτόματης Τιμαριθμικῆς 'Αναπροσαρμογῆς (ΑΤΑ) στίς συντάξεις τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.

Μέ τό Π.Δ. 165/1985 πού δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ τ.Α. 57 τῆς 28.3.85 τροποποιήθηκε ἡ παράγραφος 4 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Π.Δ. 340/82 «Κανονισμός 'Αναγνώρισης καί 'Εξαγορᾶς ἀπό Ναυτικούς πού ἀσφαλίζονται στό ΝΑΤ τοῦ χρόνου ἐργασίας τους, σέ ἑλληνικές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις. 'Η νέα ρύθμιση ἀφορᾶ στήν θεώρηση τοῦ γνησίου τῆς ὑπογραφῆς.

Στό ΦΕΚ τ.Α. ὑπ' ἀριθ. 11/1985 δημοσιεύτηκε τό ΠΔ 38 τῆς 29.1.1985 γιά τήν 'Επικουρική 'Ασφάλιση τοῦ προσωπικοῦ τῶν Λιμενικῶν Ταμείων».

Τέλος στό ΦΕΚ τ.Β 165 τῆς 29.3.1985 δημοσιεύτηκε ἡ Υ.Α. Φ29/3/827/85 ΥΠ. Κ. 'Ασφ. μέ τήν ὁποία τροποποιεῖται ἡ προγενέστερη ΥΑ γιά τήν ἐξαγορά ἀναγνωρισμένης προϋπηρεσίας ἀπό "Ελληνες ὑπηκόους καί ὁμογενεῖς ἀπό τήν Αἴγυπτο, Τουρκία, Β. "Ηπειρο καί Ρουμανία πρός τό Τ.Α.Ν.Π.Υ.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Παραθέτουμε πιό κάτω τίς πιό ἀντιπροσωπευτικές 'Αποφάσεις Δικαστηρίων πού δημοσιεύτηκαν κατά τό 1985 καί ἀφοροῦν στήν προστασία τῶν ναυτικῶν.

Σύμφωνα μέ τήν 1286/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς ὁ πλοίαρχος δικαιοῦται μισθοῦ ἀσθενείας κατά τό ποσόν πού ὁρίζεται στίς Συλλογικές Συμβάσεις 'Εργασίας καί στό οἰκεῖο κεφάλαιο. Μόνο ἐάν εἶχε συμφωνηθεῖ δικαιοῦται γιά τίς ἡμέρες ἀσθενείας, τόν συμβατικό μισθό ὅπως αὐτός ὁρίζεται στήν ἀτομική σύμβαση καί ὄχι τόν μισθό ἀσθενείας πού προβλέπει ἡ Συλλογική σύμβαση 'Εργασίας.

— Σύμφωνα μέ τήν 1002/1984 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς γιά ἀτύχημα προερχόμενο ἀπό τήν ναυτική ἐργασία, παρέχεται χρηματική ἱκανοποίηση ὄχι μόνον ὅταν ὀφείλεται σέ ἀδικοπραξία γενικα, δηλαδή παράβαση ὅρων ἀσφαλείας ἤ δόλο τοῦ ἐργοδότη, ἀλλά καί ὅταν ὀφείλεται στήν κοινή ἀμέλεια.

'Η περίπτωση ἀφορᾶ σέ καρδιοπαθῆ ναυτικό ὁ ὁποῖος κατά τήν διάρκεια τῆς ναυτολόγησής του ὑπέστη ἔμφραγμα στό πλοῖο καί συνέχισε νά ἐργάζεται μή ἀπολυθείς ἀπό τόν πλοίαρχο μέ συνέπεια νά ὑποστεῖ καί δεύτερο ἔμφραγμα.

'Η καθυστέρηση τῆς θεραπείας λόγω μή ἔγκαιρης ἀπόλυσης τοῦ ναυτικοῦ, παρά τό γεγονός ὅτι ἐγνώριζε ὁ πλοίαρχος τήν σοβαρότητα τῆς κατάστασης τῆς ὑγείας του, εἶχε ὡς συνέπεια νά ἐπιδεινωθεῖ ἡ καρδιοπάθεια του καί μετά ἀπό τρίτο ἔμφραγμα στήν ξηρά μετά τήν ἀπόλυσή του νά ἀποβιώσει.

"Ετσι τό δικαστήριο ἔκρινε ὅτι ὀφείλεται χρηματική ἱκανοποίηση λόγω τῆς ἀμελείας πού ἐπέδειξε ὁ πλοίαρχος καί ἀκόμη ὅτι τῆς σχετικῆς ἀποζημίωσης δικαιοῦνται καί οἱ μή δυνάμενοι νά ἀντιμετωπίσουν τίς βιοτικές τους ἀνάγκες, ἄποροι γονεῖς τοῦ ἀποθανόντος ναυτικοῦ.

— Κατά τήν 293/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς, οἱ 'Αλλοδαποί δικαιοῦνται ὅπως καί οἱ ἡμεδαποί ἀποζημίωση λόγω ἀτυχήματος ναυτικῆς ἐργασίας ἄν εἶναι ὑπήκοοι χωρῶν πού ἔχουν ἐπικυρώσει τήν ὑπ' ἀριθ. 19 Διεθνής Σύμβαση τοῦ 1925, ὅπως ἡ 'Ελλάδα καί ἄν τό ἀτύχημα ἔλαβε χώρα σέ ἑλληνικό ἔδαφος, ἤ σέ ἑλληνικό πλοῖο σέ ἀνοικτή θάλασσα.

"Αν δέν συντρέχουν οἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις, τότε δικαιοῦνται ἐφ' ὅσον κατά τόν χρόνο τοῦ ἀτυχήματος διέμεναν στήν 'Ελλάδα ἤ ὑπῆρχε ἀμοιβαιότης καί οἱ "Ελληνες ὑπήκοοι εἶχαν τήν ἴδια περοστασία στήν χώρα τοῦ δικαιούχου.

— Σύμφωνα μέ τήν 1286/1984 'Απόφαση τοῦ 'Αρείου Πάγου, ἀποτελεῖ ἀτύχημα ναυτικῆς ἐργασίας ἡ αὐτοκτονία πλοιάρχου πού ἔγινε ἀπό ἀπόγνωση λόγω προσάραξης τοῦ πλοίου του.

Εἰδικότερα στην συγκεκριμένη περίπτωση ὁ πλοίαρχος αὐτοκτόνησε μέ τό ὑπηρεσιακό του περίστροφο καί ὕστερα ἀπό καταφανή ἀπόγνωσή του γιά τήν προσάραξη τοῦ πλοίου του καί τήν ἀδυναμία παρά τίς ἐντατικές προσπάθειές του νά διασώσει τοῦτο καί τό φορτίο.

Τήν προσάραξη ἀπέδιδε σέ ὑπαιτιότητα καί ἀνικανότητά του, γεγονός πού τοῦ προκάλεσε σοβαρή διαταραχή τῶν ψυχικῶν λειτουργιῶν του, ὀφειλομένη στήν ἰσχυρή συγκίνηση, ψυχική εὐαισθησία καί ἐπαγγελματική του εὐσυνειδησία.

Κατά τήν κρίση τοῦ Δικαστηρίου ὑπῆρξε ἔλλειψη καταλογισμοῦ πού προκλήθηκε ἀπό αἰφνίδιο ἐξωτερικό γεγονός καί ἐπομένως καί ἀπό ἐξαιρετικά δυσμενεῖς συνθῆκες κατά τήν ἐκτέλεση τῆς ἐργασίας καί

μέ ἀφορμή τήν ἐργασία, ὁπότε ἀποτελεῖ ἐργατικό ἀτύχημα.

— Κατά τήν 302/1985 'Απόφαση τοῦ 'Εφετείου Πειραιῶς, θανατηφόρο ἔγκαυμα ὀφειλόμενο καί σέ ὑπαιτιότητα τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ ἐργατικό ἀτύχημα πού συνιστᾶ καί ἀδικοπραξία.
Τό θανατηφόρο ἔγκαυμα προῆλθε στόν ναυτικό περί τοῦ ὁποίου καί ἡ σχετική κρίση, κατά τίς προσπάθειές του νά κατασβέσει πυρκαϊά τοῦ φορτίου, ὀφειλομένη καί στήν ἔλλειψη μονίμου συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊῶν στό πλοῖο.
Γιά τήν ἔλλειψη συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς στό πλοῖο, καταλογίστηκε ὑπαιτιότης τοῦ ἐφοπλιστοῦ καί γι αὐτό τό ἐργατικό ἀτύχημα πού ἔλαβε χώρα συνιστᾶ καί ἀδικοπραξία.

— Κατά τήν 832/1984 'Απόφαση τοῦ 'Αρείου Πάγου, ἡ ἐπιδείνωση καρδιοπάθειας ναυτικοῦ πού ὑπῆρχε πρίν ἀπό τήν ναυτολόγησή του, δέν ἀποτελεῖ ἐργατικό ἀτύχημα.
Τό δικαστήριο ἔκρινε ὅτ στήν συγκεκριμένη περίπτωση ὑπῆρξαν κανονικές καί συνήθεις οἱ συνθῆκες ἐργασίας καί μετά την ἐκδήλωση τῆς ἀσθενείας ἔγινε ἄμεση διακοπή τῆς ἐργασίας, ἀπόλυση καί εἰσαγωγή τοῦ ναυτικοῦ στό Νοσοκομεῖο. 'Η ἐπιδείνωση τῆς καρδιοπαθείας ὀφείλετο σέ ἐνδογενῆ ὀργανικά αἴτια.

ΠΟΙΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΔΙΚΗΜΑΤΑ

Μέ τό 319/1984 βούλευμα τοῦ Συμβουλίου 'Εφετῶν Πειραιῶς. παραπέμφθηκαν νά δικαστοῦν ἀπό τό μικτό Δικαστήριο Πειραιῶς μέλη πληρώματος Λιβεριανοῦ πλοίου ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας γιά στάση ἐπιβουλή καί βιοπραγία κατά τοῦ πλοιάρχου.

Συγκεκριμένα ἡ στάση ἐκδηλώθηκε ἐνῶ τό πλοῖο εὑρίσκετο ἀγκυροβολημένο στά διεθνῆ ὕδατα ἔξω ἀπό τίς ΗΠΑ, μέ τήν ὑποκίνηση καί ἀρχηγία τοῦ ὑποπλοιάρχου μέ σκοπό τήν παρεμπόδιση ἀναχώρησαν τοῦ πλοίου, πρίν ἀπό τήν πληρωμή ὀφειλομένων ἀποδοχῶν καί μάλιστα μέ τό Λιβεριανό μισθολόγιο καί ὄχι τήν ἑλληνική σύμβαση πού εἶχαν ὑπογράψει.

Οἱ στασιαστές ἀπώθησαν, γρονθοκόπησαν καί ἔθεσαν σέ περιορισμό τόν πλοίαρχο καί τά διαφωνοῦνται μέλη τοῦ πληρώματος, γεγονός πού προκάλεσε τήν ἐπέμβαση τῶν ξένων ἀρχῶν πού ἀποκατέστησαν τήν τάξη καί συνέλαβαν τούς στασιαστές.

Μέ τό πιό πάνω βούλευμα κρίθηκε ὅτι ἡ 'Ελληνική ποινική νομοθεσία ἔχει ἐφαρμογή καί σέ πλοῖα ξένης σημαίας συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ καί συνεπῶς στή περίπτωση αὐτή ἡ ποινική δίωξη εἶναι αὐτεπάγγελτη.

Κατά τήν 1464/1983 'Απόφαση τοῦ 'Αρείου Πάγου ὑπάρχει ποινική εὐθύνη τοῦ πλοιάρχου γιά ἀνθρωποκτονία ἀπό ἀμέλεια σέ περίπτωση μή ἔγκαιρης ἀποβίβασης ἀσθενοῦς ναυτικοῦ στήν ξηρά γιά θεραπεία συνεπεία τῆς ὁποίας ἐπῆλθε θάνατος στόν ναυτικό.

Συγκεκριμένα ὁ ναυτικός πού δέν ἀποβιβάστηκε τοῦ πλοίου προσβλήθηκε ἀπό τύφο.

Παρά τήν ἐμφάνιση συμπτωμάτων τῆς ἀσθένειας ἰσχυροί πονοκέφαλοι, ζάλη, ὑψηλός πυρετός, ἔμετοι, τήν ὑπόδειξη παράκτιων σταθμῶν γιά ἄμεση ἀποβίβαση, χωρίς ὅμως ἀκριβῆ διάγνωση τῆς νόσου, καί τήν πλεύση τοῦ πλοίου πλησίον λιμένος ὁ πλοίαρχος δέν ἀπεβίβασε τόν ἀσθενῆ. Κατόπιν τούτου καταλογίστηκε ἀπό τό δικαστήριο ἡ σχετική εὐθύνη στόν πλοίαρχο.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Κατά τήν διάρκεια τοῦ 1985 δημοσιεύτηκε ἕνας ἱκανοποιητικός ἀριθμός ἀποφάσεων πού ἀφοροῦν στήν θαλάσσια μεταφορά, χαρακτηριστικό τῶν ὁποίων εἶναι ἡ μεγάλη ποικιλία τῶν θεμάτων πού πραγματεύονται. Θέματα φορτωτικῆς, ἑρμηνείας ὅρων ναυλοσυμφώνων, ἀναμονῆς φορτοεκφορτώσεων, ὑπερημερίας ἐκναυλωτοῦ, ἐλλειμμάτων καί ἀπωλείας φορτίου, μεσεγγύησης φορτίου ναυλομεσιτείας, διαβροχῆς φορτίου, διαδοχικῆς μεταφορᾶς, παραγραφῆς ἀξιώσεων προερχομένων ἀπό σύμβαση μεταφορᾶς κλπ., ἀποτελοῦν τό ἰδιαίτερο ἀντικείμενο τῶν ἀποφάσεων αὐτῶν.

— Γιά ὅτι ἀφορᾶ σέ θέματα φορτωτικῆς προτάσσουμε τήν ὑπ' ἀριθ. 1720/1984 'Απόφαση τοῦ 'Αρείου Πάγου μέ τήν ὁποία ἔγινε δεκτό ὅτι ὁ νόμιμος κομιστής τῆς φορτωτικῆς νομιμοποιεῖται νά ἀξιώσει ἀποζημίωση γιά ἀπώλεια φορτίου τοῦ πλοίου, ἀνεξάρτητα ἀπό τό γεγονός ἄν εἶναι κύριος τοῦ φορτίου τούτου.
'Η ἀξίωση αὐτή, στηρίζεται στή σχετική σύμβαση ναύλωσης, ἀπό τήν ὁποία πηγάζει καί ἡ ὑποχρέωση τοῦ ἐκναυλωτή πρός παράδοση τοῦ φορτίου καί σέ περίπτωση ἀδυναμίας λόγω ἀπώλειας τούτου ἡ ὑποχρέωση ἀποζημίωσης τοῦ παραλήπτη καί νόμιμου κομιστή.
Ἔτσι, ὁ νόμιμος κομιστής εἶναι νομέας τοῦ φορτίου καί κατά τεκμήριο κύριος.

— Σέ ἄλλη περίπτωση, ἔγινε δεκτό μέ τήν 3742/1984 'Απόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Περιαιῶς ὅτι ἡ Φορτωτική ἔχει πλήρη ἀποδεικτική δύναμη γιά ὅλη τήν ἀναγραφόμενη ἐπ' αὐτῆς ποσότητα τοῦ φορτίου.

Κατά τήν σχετική ἐκδίκαση ἀποδείχθηκε ἔλλειμμα φορτίου ὀφειλόμενο στή μή φόρτωση ἐξ ἀρχῆς ὅλης τῆς ποσότητος πού ἀνεγράφετο στήν φορτωτική, ἡ ὁποία ἀναγραφή εἶχε γίνει ἀπό τόν πλοίαρχο χωρίς τίς ἐπιφυλάξεις τοῦ ἄρθρου 125 παρ. 3 τοῦ ΚΙΝΔ. 'Ο ἴδιος ὁ πλοίαρχος, ὕστερα ἀπό ὑπόδειξη τῆς πλοιοκτήτριας ἑταιρίας, ἀνέγραψε ὡς φορτωθείσα τήν ποσότητα τοῦ ἐλλείμματος.

Τελικῶς τό δικαστήριο ἐπέτρεψε τήν ἐπιβολή συντηρητικῆς κατάσχεσης ἐπί τοῦ πλοίου πρός διασφάλιση τῆς ὀφειλομένης γιά τό ἔλλειμμα ἀποζημίωσης ἡ ὁποία ἀντικαταστάθηκε μέ ἐγγυοδοσία.
Σύμφωνα μέ τήν 1087/1984 'Απόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὁ τρίτος κομιστής τῆς φορτωτικῆς, παραλήπτης τοῦ φορτίου, ἀσκεῖ ἀπό ἴδιο δίκαιο τίς ἀξιώσεις του κατά τοῦ μεταφορέα γιά ζημίες τοῦ φορτίου. Δέν δεσμεύεται ἀπό τούς ὅρους πού ἔχουν συμφωνηθεῖ μεταξύ τοῦ ἐκναυλωτή καί ναυλωτή ἤ φορτωτή, ἐκτός ἐάν οἱ ὅροι προσήκουν στίς σχέσεις μεταφορέα καί παραλήπτη καί γίνεται ρητή καί εὐκρινής παραπομπή στίς εἰδικές ρῆτρες τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Πάντως, ἡ ρήτρα παραπομπῆς ἑρμηνεύεται μέ ἀντικειμενική κρίση καί σύμφωνα μέ τά συναλλακτικά ἤθη. Ἔτσι ἡ ὑπάρχουσα ρήτρα στήν φορτωτική, πού ἀναφέρει ὅτι «ὅλοι οἱ ὅροι, οἱ προϋποθέσεις, τά προνόμια καί οἱ ἐνστάσεις τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἐνσωματώνονται στήν παρούσα», εἶναι ἀνίσχυρη ἀπέναντι στόν τρίτο κομιστή - παραλήπτη καί ὑποκατασταθέντα ἀσφαλιστή, καί κατά τό 'Ελληνικό καί Γαλλικό Δίκαιο, δέν ἀντιτάσεται ἐναντίον τους.

Τέλος, κρίθηκε γιά τήν ναύλωση αὐτή, ὅτι ἐφαρμοστέο δίκαιο εἶναι τό ἑλληνικό σύμφωνα πρός τό ἄρθρο 25 ἐδ. β τοῦ Α.Κ., λόγω τῆς ἑλληνικῆς σημαίας τοῦ πλοίου, πού ἔκανε τήν μεταφορά καί τῆς πραγματικῆς ἕδρας στήν 'Ελλάδα, τῆς πλοιοκτήτριας ἑταιρίας τούτου.

— Κατά τήν 904/1985 'Απόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐφ' ὅσον ἡ φορτωτική ἐκδόθηκε στή διαταγή Τράπεζας, ἐπειδή καί μόνον διαμεσολαβεῖ ὡς ἀντιπρόσωπος τῆς παραλήπτριας ἑταιρίας, πρός διακανονισμόν τοῦ τιμήματος τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, νομιμοποιεῖται ἡ παραλήπτρια καί ὁ ὑποκατασταθείς ἀσφαλιστής γιά τήν ἄσκηση τῆς ἀγωγῆς ἀποζημίωσης γιά τό φορτίο κατά τοῦ μεταφορέα.
'Η ρήτρα ἡ περιληφθεῖσα ἀπό τόν πλοίαρχο στήν φορτωτική γιά τό φορτίο «βάρος ἀριθμός κλπ. ἀ-

γνωστος) είναι άνίσχυρη ώς πρός τόν τρίτο κομιστή - παραλήπτη άν δέν μνημονεύεται στήν φορτωτική ή εὔλογη άδυναμία τοῦ πλοιάρχου γιά τόν ἔλεγχο τῶν στοιχείων τοῦ φορτίου.

Πάντως, εἶναι ἀνεύθυνος καί ὁ μεταφορέας ἔναντι τοῦ παραλήπτου καί τοῦ κακῆς πίστεως τρίτου κομιστή ἐάν ἐνήργησαν κατά τήν κτήση τῆς φορτωτικῆς μέ γνώση πρός βλάβη τοῦ ἐκναυλωτή.

Ἐπίσης, ἐάν στήν φορτωτική εἶχε περιληφθεῖ ρήτρα περί μή εὐθύνης τοῦ μεταφορέα γιά τό μετά τή ἐκφόρτωση στάδιο τῆς μεταφορᾶς, εἶναι νομιμη τέλος, ἡ παραλήπτρια φέρει τό βάρος τῆς ἀπόδειξης.

— κατά τήν 1841/1984 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης ἡ καθυστέρηση ἐκφόρτωσης φορτίου, λόγω ἀπαγόρευσης εἰσαγωγῆς τούτου χωρίς ἄδεια, βαρύνει τόν ναυλωτή.

Εἰδικώτερα, σέ περίπτωση φορτοεκφόρτωσης τό δικαστήριο ἔκρινε ὅτι γιά ἀναστολή χρόνου δέν ὑπολογίζονται οἱ ἡμέρες ὑποχρεωτικῆς ἀργίας καί ἐκεῖνες πού ἡ φορτοεκφόρτωση εἶναι ἀνέφικτη γιά κάθε παραλήπτη καί ὄχι μόνο γιά τόν συγκεκριμένο καί γιά λόγους πού ἀφοροῦν τόν ἴδιο.

Ὁπωσδήποτε, καθυστέρηση προκύπτουσα ἀπό συνωστισμό σέ λιμάνια, παγετό ἤ κακοκαιρία, ἐχθρικές ἐνέργειες, μή παροχῆς σχετικῆς ἄδειας εἰσαγωγῆς φορτίου, δέν ἀποτελοῦν ἀνωτέρα βία.

Ἐπίσης, σέ περίπτωση ὑπεραμονῆς ἄν δέν ἔχει συμφωνηθεῖ σχετική ρύθμιση, καθορίζεται μέ βάση τίς ἐπικρατοῦσες συνήθειες καί συνθῆκες στά λιμάνια φόρτωσης ἤ φορτοεκφόρτωσης.

— Μέ τήν 2012/1984 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς κρίθηκε νόμιμη ὑπαναχώρηση ναυλωτῶν, πρίν ἀπό τήν συμφωνημένη προθεσμία καταγγελίας τῆς ναύλωσης, διότι ἦταν βέβαιο ὅτι τό πλοῖο δέν μποροῦσε νά φθάσει τήν ὁρισμένη ἡμέρα στό λιμάνι φόρτωσης.

Ἡ καθυστέρηση ὀφείλετο σέ βλάβη τῶν γεννητριῶν τοῦ πλοίου ἡ ὁποία ἀποκαταστάθηκε, πολύ ἀργότερα, ὅμως τό πλοῖο δέν μποροῦσε νά φθάσει ἔγκαιρα λόγω ἀποστάσεως καί ὑπῆρχε κίνδυνος ἀποζημίωσης τῶν προμηθευτῶν ἀπό τούς ναυλωτές καί ἀνατίμησης τῶν ἐμπορευμάτων.

— — Μέ τήν 50/1985 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Περαιῶς κρίθηκε κατ' ἐφαρμογή τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 926 τοῦ Α.Κ. ὅτι ὁ ἐναγόμενος μεταφορέας εὐθύνεται σέ ὁλόκληρο γιά τό ἔλλειμμα φορτίου ζάχαρης, ὀφειλόμενο σέ σχίσιμο σάκκων καί διαρροή μέσα στά κύτη, συνεπείᾳ κακῆς στοιβασίας αὐτων, πάνω σέ ἀνώμαλες καί αἰχμηρές ἐπιφάνειες.

Ὁ μεταφορέας (πλοιοκτήτρια ἑταιρία) θεωρήθηκε ἀποκλειστικά ὑπεύθυνος, παρά τό γεγονός ὅτι συνυπαίτιοι ὑπῆρχε περίπτωση νά ἦταν καί ὁ ΟΛΠ καί ΟΛΘ λόγω κακῆς ἐργασίας τῶν ἐργατῶν κατά τήν ἐκφόρτωση.

Ἡ περίπτωση χαρακτηρίσθηκε ὡς ἀδικοπραξία ὀφειλομένη σέ ἀμέλεια καί ἀπροσεξία τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, καί καταλογίστηκε ὑποχρέωση ἀποζημίωσης τοῦ 75% τῆς ζημίας στόν μεταφορέας, ἐνῶ τό 25% βάρυνε τούς παραλήπτες.

— Σύμφωνα μέ τήν 556/1985 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὁ μεταφορέας ἔχει πλήρη συμβατική εὐθύνη κατά τά ἄρθρα 139 καί 141 τοῦ ΚΙΝΔ ὡς καί εὐθύνη ἀπό ἀδικοπραξία γιά ἀπώλεια φορτίου καπνοῦ πού προῆλθε ἀπό κακή τοποθέτηση.

Συγκεκριμένα, τό φορτίο καπνοῦ τοποθετήθηκε σέ κύτος κοντά στό μηχανοστάσιο μέ ἀνεπαρκῆ ἀερισμό καί ὑψηλή θερμοκρασία ἄνω τῶν 45° Κελσίου ἐνόψη δέ καί πλοῦ σέ διακεκαυμένη ζώνη.

— μέ τήν 664/1985 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς κρίθηκε ὅτι ἡ διαβροχή φορτίου στό κύτος τοῦ πλοίου μέ εἴσοδο ὑδάτων ἀπό τήν ἀνθρωποθυρίδα λόγω ἐλλείψεων καί φθορῶν της ὀφείλεται σέ ἀποκλειστική ὑπαιτιότητα τοῦ πλοιάρχου γιατί δέν μερίμνησεν γιά τόν ἔλεγχο καί τήν ἀποκατάσταση αὐτῶν ἔγκαιρα.

Τό ἐνδεχόμενο ὅτι ἐπῆλθε βλάβη στήν ἀνθρωποθυρίδα ἀπό πτώση τῆς ἁρπάγης τοῦ μηχανήματος φορτοεκφόρτωσης, λόγω κακοῦ χειρισμοῦ ἀπό τούς φορτοεκφορτωτές τοῦ Λιμενικοῦ Ὀργανισμοῦ ἀποκλείστηκε, ἀφοῦ τοῦτο δέν ἀναφέρθηκε στήν ἔκθεση τῶν Ἀσφαλιστῶν.

Ἐπιδικάστηκε ἀποζημίωση ἴση μέ τήν ἀξία τοῦ φορτίου τό χρόνο τῆς πληρωμῆς.

— Τό Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς μέ τήν 714/1985 Ἀπόφασή του ἔκρινε ὅτι ὀφείλεται ἀποζημίωση γιά βλάβες φορτίου μεταφερομένου ἀπό ἀλλοδαπό λιμάνι σέ ἀλλοδαπό καί ἀπό τόν χρόνο τῆς παραλβῆς καί διαπίστωσης τῆς βλάβης τοῦ φορτίου.

Ἡ ἀποζημίωση πρέπει νά καταβληθεῖ σύμφωνα μέ τήν ἀπόφαση σέ δραχμές καί σέ ποσό ἰσάξιο πρός τό ξένο νόμισμα στό ὁποῖο ἐκφράζεται ἡ ἀξία τοῦ φορτίου κατά τόν χρόνο τῆς πληρωμῆς, ὁπωσδήποτε ὅμως, ὄχι σέ αὐτούσιο ξένο νόμισμα.

— Σύμφωνα μέ τήν 324/1995 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ὀφείλεται ἀμοιβή σέ ναυλομεσίτη σέ περίπτωση χρονοναύλωσης πλοίου, ἐφ' ὅσον ὑπέδειξε εὐκαιρία πρός κατάρτιση τῆς σύμβασης καί τήν σύναψή της μέ τρίτον.

Δέν εἶναι ἀπαραίτητο νά συμβάλλεται καί ὁ ναυλομεσίτης οὔτε καί νά ἀναφέρεται τό ὄνομά του στό ναυλοσύμφωνο.

Ἡ μεσολάβηση τοῦ ναυλομεσίτη συνίσταται στήν ἔρευνα τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς, μέ ἀποστολή TELEX, ἐπαφές μέ τούς ναυλωτές καί κάθε ἄλλη πράξη ἀναγκαία γιά τή σύναψη τῆς ναύλωσης.

Γιά ὅτι ἀφορᾶ τήν ἀμοιβή πού καταβάλλεται στόν ναυλομεσίτη, ὀφείλεται ἡ συμφωνημένη καί ἄν δέν ἔχει συμφωνηθεῖ καταβάλλεται ἡ εἰθισμένη στήν ναυτιλιακή ἀγορά τοῦ Πειραιῶς ἡ ὁποία ἀνέρχεται στό 1,25% τοῦ χρονοναύλου καί ὑπόκειται σέ μείωση στό προσῆκον μέτρο, σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 707 τοῦ ΑΚ ἄν κρίνεται δυσανάλογα μεγάλη.

Γιά τήν μείωση αὐτή, κριτήρια τά ὁποῖα χρησιμοποιοῦνται, εἶναι τό ὕψος τοῦ ναύλου οἱ προσπάθειες τοῦ ναυλομεσίτη γιά τήν σύναψη τῆς ναύλωσης, ἡ οἰκονομική δυνατότητα τῆς ἐκναυλώτριας πού ἀνάθεσε τήν ἀνεύρεση τοῦ ναύλου.

— Μέ τήν 1180/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἀρείου Πάγου κρίθηκε ὅτι σέ περίπτωση σύναψης σύμβασης ναύλωσης πού γίνεται μέ ἀντιπρόσωπο προκύπτουν τά πιό κάτω ἀποτέλεσματα ὑπέρ καί κατά τοῦ ἀντιπροσωπευομένου σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 211 τοῦ Α.Κ.

Συγκεκριμένα εἶναι δυνατόν νά συμβληθεῖ ὡς ἐκναυλωτής τόσο ὁ πλοιοκτήτης ἤ ἐφοπλιστής ὅσο καί ὁ διαχειριστής τοῦ πλοίου.

Ὁ διαχειριστής θεωρεῖται ἐκναυλωτής ὅταν δηλώσει στόν ἀντισυμβαλλόμενό του ὅτι προβαίνει στήν ἐκναύλωση τοῦ πλοίου «ἰδίω ὀνόματι» ἤ ὅταν δέν μπορεῖ νά διαγνωσθεῖ ἀπό τίς περιστάσεις ὅτι προῆλθε στήν ἐκναύλωση «ἐπ ὀνόματι» τοῦ πλοιοκτήτη ἤ ἐφοπλιστή ὁπότε ἔχει καί τήν ἀξίωση γιά τόν ναῦλο.

— Σύμφωνα μέ τήν 1318/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ὁ ἐκναυλωτής - μεταφορέας - ὑποχρεοῦται μόλις ἀφιχθεῖ τό πλοῖο στό λιμάνι ἐκφόρτωσης, νά γνωστοποιήσει στόν παραλήπτη τοῦ φορτίου τήν ἄφιξη καί τήν ἑτοιμότητα τοῦ πλοίου προς ἐκφόρτωση. Ἡ γνωστοποίηση αὐτή πρέπει νά γίνει μέ τόν προσφορότερο γιά τίς τοπικές συνθῆκες τρόπο. Ἂν ὁ παραλήπτης δέν ἐμφανίζεται δικαιοῦται ὁ μεταφορέας ἀφοῦ προηγουμένως εἰδοποιήσεις τόν παραλήπτη ἐφ' ὅ-

σον τοῦτο εἶναι ἐφικτό, νά παρακαταθέσει τά πράγματα, κατά τό δυνατόν ἀσφαλέστερο τρόπο.

Ἡ παράλειψη εἰδοποίησης τοῦ παραλήπτη γι' αὐτή τήν παρακατάθεση, ἔχει ὡς συνέπεια, τήν ὑποχρέωση τοῦ ἐκναυλωτή πρός ἀποζημίωση τοῦ παραλήπτη, ἐκτός βέβαια, ἄν ἡ ἀθέτηση τῆς ὑποχρέωσης αὐτῶν, ὀφείλεται σέ γεγονός ν/ή τό ὁποῖο δέν ἔχει εὐθύνη.

— ξιόλογη ἡ 834/1985 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἀντιμετωπίζει μέ πολύ ἐπιτυχία κάι σαφήνεια τήν διαδοχική μεταφορά φορτίου, ἕνα θέμα τόσο δυσχερές μέ μεγάλο θεωρητικό καί πρακτικό ἐνδιαφέρον. Εἰδικότερα, στήν Ἀπόφαση αὐτή καθορίζονται ἡ ἔννοια καί τά κριτήρια τῆς διάκρισης γενικῶς τῆς μεταφορᾶς σέ διάφορες μορφές αὐτῆς.

Ἔτσι, σύμφωνα μέ τήν πιό πάνω Ἀπόφαση, ἡ μεταφορά διακρίνεται κατ' ἀρχήν στήν ἁπλή μεταφορά καί στήν διαδοχική ἤ σύνθετη.

Ἡ ἁπλή μεταφορά ἐνεργεῖται ἀπό λιμάνι σέ λιμάνι, ἀπό ἕναν καί μόνον μεταφορέα.

Ἡ διαδοχική μεταφορά ἤ σύνθετη ἐνεργεῖται ἀπό περισσότερους μεταφορεῖς, οἱ ὁποῖοι συνεργαζόμενοι ἀναλαμβάνουν διαδοχικά ὁ καθένας μέ τό δικό του πλοῖο τήν ἐκτέλεση τῶν διαφόρων τμημάτων τῆς ὅλης μεταφορᾶς.

Περαιτέρω, ἡ διαδοχική μεταφορά διακρίνεται σέ διαμεταφορά, σέ συλλογική καί σέ μεταφορά μέ ἐπαναποστολή.

Ἡ διαμεταφορά ἀναλαμβάνεται συνήθως ἀπό τόν πρῶτο μεταφορέα, ὁ ὁποῖος συμβάλλεται μέ τόν φορτωτή γιά τήν παράδοση τοῦ φορτίου στό τελευταῖο λιμάνι, τελικό προορισμό τοῦ φορτίου, ἔναντι ἐνιαίου προκαθορισμένου ναύλου, παρά τό γεγονός ὅτι θά ἐκτελέσει τμῆμα μόνο τῆς ὅλης μεταφορᾶς. Σχετικά τονίζεται στήν Ἀπόφαση ὅτι ὁ τελευταῖος μεταφορέας δέν ἔχει συμβατική, ἀλλά μόνο ἐξωσυμβατική εὐθύνη, γιά τίς ζημιες τοῦ φορτίου, ἀπέναντι στόν κομιστή τῆς διαφορτωτικῆς.

Ἡ ρήτρα περιορισμοῦ εὐθύνης τοῦ ἐκδότη τῆς διαφορτωτικῆς πρώτου μεταφορέα, μόνο γιά τό τμῆμα τῆς μεταφορᾶς πού ἐκτελεῖ δέν εἶναι νόμιμη καί ἀντίκειται στό ἄρθρο 142 τοῦ ΚΙΝΔ ἐφ' ὅσον θεωρεῖται μεταφορέας γιά ὅλη τήν διαδρομή, γιατί λιμάνι ἐκφόρτωσης, εἶναι τό τελευταῖο καί ὄχι τό ἐνδιάμεσο τῆς μεταφόρτωσης.

Ἀκόμη καθορίζεται καί ἡ ἔννοια τῆς συλλογικῆς μεταφορᾶς, κατά τήν ὁποίαν πολλοί μεταφορεῖς ἀναλαμβάνουν μέ μία σύμβαση καί ἀντι συνολικοῦ ναύλου, τήν μεταφορά στο σύνολο της, ἀπό τό λιμάνι φόρτωσης μέχρι ἐκεῖνο τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ, ὡς ἐνναιῖο συλλογικό ἀποτέλεσμα.

Τέλος, προσδιορίζεται καί ἡ ἔννοια τῆς μεταφορᾶς μέ ἐπαναποστολή κατά τήν ὁποία οἱ μεταφορεῖς ἐνεργοῦν τήν μεταφορά ἔναντι συνολικοῦ ναύλου καθοριζομένου ἀπό τήν ἀρχή ἀπό τον πρῶτο μεταφορέα καί τόν φορτωτή. Στή συνέχεια γίνεται ταυτόχρονη κατάρτιση δύο συμβάσεων.

Μέ τήν μία σύμβαση ὁ πρῶτος μεταφορέας ἀναλαμβάνει τήν μεταφορά κατά τό τμῆμα πού ἐξυπηρετεῖ μέ πλοῖο δικό του.

Μέ τήν ἄλλη σύμβαση ἀναλαμβάνει τήν ἐπιμέλεια γιά τήν παραπέρα ἀποστολή τοῦ φορτίου μέ ἄλλους μεταφορεῖς καί συγχρόνως τήν ὑποχρέωση νά καταρτίσει σύμβαση τμηματικῆς μεταφορᾶς μέ τόν ἑπόμενο μεταφορέα γιά λογαριασμό τοῦ φορτωτή.

Στή περίπτωση αὐτή, εἶναι νόμιμη ἡ ρήτρα περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης τοῦ πρώτου ἤ ἐνδιάμεσου μεταφορέα, μόνο γιά τό τμῆμα τῆς μεταφορᾶς πού ἐκτελεῖ σύμφωνα μέ τούς ὅρους των ἐπί μέρους φορτωτικῶν.

— μέ τήν 98/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἀρείου Πάγου παραπέμφθηκε στήν Ὁλομέλεια τοῦ ἴδιου δικαστηρίου, τό θέμα τῆς παραγραφῆς τῶν ἀξιώσεων ἀπό σύμβαση θαλάσσιας μεταφορᾶς πραγμάτων καί γενικότερα τῶν ἀξιώσεων τοῦ ἄρθρου 289 τοῦ ΚΙΝΔ. Συγκεκριμένα θά κριθοῦν δύο ἀπόψεις ἀντίθετες. Κατά μέν μία ἄποψη ἡ ἔναρξη τῆς νέας παραγραφῆς ἀπό τήν τελευταία διαδικαστική πράξη τῶν διαδίκων ἤ τοῦ δικαστηρίου, ἐφαρμόζεται καί μετά τήν λήξη τῆς ἐπιδικίας μέ ἔκδοση ὁριστικῆς ἀπόφασης, ἀπό τῆς ὁποίας ἀρχίζει νέα παραγραφή δυναμένη νά συμπληρωθεῖ στό διάστημα μέχρι τήν ἄσκηση ἐνδίκου μέσου.

Κατά τήν ἄλλη ἄποψη δέν ἐφαρμόζεται. Ἀλλά νέα παραγραφή ἀρχίζει ἀπό τήν ἄσκηση ἐνδίκου μέσου, μέ τήν ὁποία ἀρχίζει καί πάλι ἐπιδικία. Τό ὅλον θέμα παρουσιάζει αὐξημένο ἐνδιαφέρον, γιατί θεωρεῖται ἀπό τά πλέον σοβαρά θέματα τῆς ναυτιλιακῆς δικαστικῆς πρακτικῆς καί ἔτσι μέ τήν ἀπόφαση τῆς Ὁλομέλειας τοῦ Ἀκυρωτικοῦ μας Δικαστηρίου, θά λυθεῖ μία ἐκκρεμότης καί θά διευκρινισθεῖ μιά ἀμφισβήτηση πού ὑπάρχει ἀπό πολύ καιρό.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Στό ΦΕΚ 35 τ Α τῆς 8.3.1985 δημοσιεύτηκε τό Π.Δ. 118/1985 μέ τίς διατάξεις τοῦ ὁποίου τροποποιεῖται ἡ προηγούμενη ἑλληνική ἀσφαλιστική νομοθεσία καί γίνεται συμμόρφωση πρός τίς διατάξεις τῶν ὁδηγιῶν τῆς ΕΟΚ 73/239, 76/580, 73/240, 79/267, 77/92 καί 78/473.

Οἱ ὁδηγίες τῆς ΕΟΚ ἀφοροῦν στήν ἀνάληψη δραστηριότητος πρωτασφαλίσεων πλοίων, ἐμπορευμάτων, πυρκαϊάς, ζωῆς κλπ, στήν κοινοτική συνασφάλιση καί στά μέτρα, τά σχετικά μέ τίς δραστηριότητες τοῦ πράκτορος καί τοῦ μεσίτου ἀσφαλίσεων.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Σύμφωνα μέ τήν 14133/1984 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν ἐπιτρέπεται ἡ σύναψη ἀσφαλίσεως στήν Ἑλλάδα σέ ξένο νόμισμα, ὅμως σέ περίπτωση πού θά προκύψει δικαστική διαφορά, ἡ σχετική ἀποζημίωση ζητεῖται στήν ἀγωγή σέ δραχμές καί σέ ποσό ἰσάξιο στό ξένο νόμισμα κατά τό χρόνο τῆς πληρωμῆς. Τό ἀσφάλισμα καθορίζεται μέ τίς γενικές διατάξεις. Λαμβάνεται ὑπόψη τό ἀσφαλιστικό ποσό, ἡ ἔνταση τῆς ζημίας καί ἡ ἀξία τῶν ἀσφαλισμένων πραγμάτων, κατά τήν ἔναρξη τῆς ἀσφαλιστικῆς κάλυψης μαζί μέτά ἔξοδα φορτοεκφόρτωσης, τόν ναῦλο καί τό ἀσφάλιστρο. Ἡ ἀσφαλιστική κάλυψη ἀρχίζει ἀπό τήν ἔναρξη τῆς φόρτωσης.

ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

Παραθέτουμε πιό κάτω δύο Δικαστικές Ἀποφάσεις γιά παρασχεθεῖσα ἐπιθαλάσσια ἀρωγή, ἡ ἐπιλογή τῶν ὁποίων ἔγινε μέ βάση τό ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον πού παρουσιάζει τό θέμα πού πραγματεύεται ἡ κάθε μία.

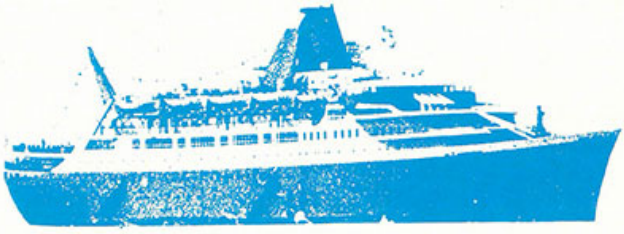
Ἡ πρώτη Ἀπόφαση μέ ἀριθμό 436/1985 τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, ἀναφέρεται στό θέμα τῆς νομιμοποίησης τῶν δικαιουμένων ἀμοιβῆς, πλοιάρχου καί πληρώματος τοῦ ἀρωγοῦ πλοίου.

Ἔτσι, κατά τήν Ἀπόφαση ὁ κύριος ἀρωγός τοῦ πλοίου (πλοιοκτήτης) μπορεῖ νά ἀσκήσει ἀγωγή κατά τοῦ ὑποχρέου καί γιά τήν ἀμοιβή τοῦ πλοιάρχου καί πληρώματος.

Ἀλλά ὅμως καί ὁ καθένας χώριστά ἔχει δικαίωμα νά ἀσκήσει αὐτοτελῆ ἀγωγή γιά τήν ἀναλογία τῆς ἀμοιβῆς του, ἐφ' ὅσον δέν καθιερώνεται ἀπό τόν νόμο, ὑποχρεωτική ἀπ' ὅλους τούς δικαιούμενους κοινή ἄσκηση τῶν ἀξιώσεών τους ἀπό τήν ἐπιθαλάσσιο Ἀρωγή.

Ἡ δεύτερη Ἀπόφαση, τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς μέ ἀριθμό 359/1984 πραγματεύεται ἕνα σπάνιο θέμα ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς, πού δέν ἐμφανίζεται συχνά καί ἔτσι δέν ἀποτελεῖ συνηθισμένο ἀντικείμενο ρυθμίσεως. Πρόκειται γιά ἐπιθαλάσσια ἀρωγή πού παρασχέθηκε ἀπό πλοῖο σέ ἀεροσκάφος πού ἔπεσε στή θάλασσα.

Τό ἀεροσκάφος χρησιμοποιούμενο γιά ἀεροψεκασμούς ἔπεσε στή θάλασσα βορείως τοῦ Ἡρακλείου. Κατά τήν πτώση του ἀνελκύσθηκε στό κατάστρω-



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

EPIROTIKI LINES



Elegance at sea

The widest choice of distinguished

EPIROTIKI CRUISES





EPIROTIKI LINES

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

μα ἑλληνικοῦ κρουαζιεροπλοίου καί διασώθηκε μαζί μέτόν χειριστή του.

Τό δικαστήριο ἔκρινε ὅτι γιά τήν ρύθμιση τῆς ὀφειλόμενης ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς ἐφαρμόζονται οἱ διατάξεις τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἐλλείψει ἀντιθέτων εἰδικῶν συμβάσεων.

Ἀμοιβή ὀφείλεται μόνον γιά τήν διάσωση τοῦ ἀεροσκάφους καί ὄχι γιά τόν χειριστή του.

Ὑπόχρεος γιά τήν καταβολή τῆς ἀμοιβῆς στούς ἀρωγούς, εἶναι σέ κάθε περίπτωση ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ ἀεροσκάφους.

Ὁ μισθωτής τοῦ ἀεροσκάφους καί ἄν ἀκόμη κατά τόν χρόνο τοῦ κινδύνου ἐκμεταλλευόταν τοῦτο, γιά λογαριασμό του, καί μέ δικό του προστηθέντα ἀπ' αὐτόν πιλότο, δέν ὑποχρεοῦται στήν καταβολή σώστρων γιατί ὁ μισθωτής ἀεροσκάφους δέν ἐξομειώνεται μέ τόν ἐφοπλιστή τοῦ πλοίου.

Οἱ διατάξεις γιά τήν πολιτική ἀεροπορία, δέν προβλέπουν ἐφοπλισμό ἀεροσκαφῶν, οὔτε ὑποχρέωση τοῦ μισθωτή στήν καταβολή ἀμοιβῆς γιά παρασχεθεῖσα ἀρωγή.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Στόν τομέα τῆς ἀσφάλειας τῆς ναυσιπλοΐας, παρατηρεῖται γιά τό 1985 ἡ ἔκδοση ἑνός σημαντικοῦ ἀριθμοῦ νομοθετημάτων, μέ τά ὁποῖα πραγματοποιεῖται ὁ ἐκσυγχρονισμός τῆς ἰσχύουσας νομοθεσίας ἀλλά καί ἡ προσαρμογή τῆς χώρας μας στίς διεθνεῖς συμβάσεις. Εἰδικώτερα δημοσιεύτηκαν.

— Τό Π.Δ. 542/1984 πού ἀφορᾶ στήν ἐξουσιοδότηση τῶν ὀργάνων γιά τήν καταμέτρηση τῆς χωριτικότητας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, στόν καθορισμό τελῶν, στήν ἔκδοση τῶν πιστοποιητικῶν καταμέτρησης.

— Τό Π.Δ. 6/1985 ΦΕΚ 2 ΤΑ τῆς 11-1-1985 μέ τό ὁποῖο καθορίζεται νέος τύπος τοῦ ἐγγράφου ἐθνικότητος τῶν ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων πού ἔχουν καταμετρηθεῖ σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1969.

Τό Π.Δ. 546/1984 ΦΕΚ 9τΑ/1985 πού ἀφορᾶ τά τοπικά κλιμάκια ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων.

Τό Π.Δ. 25/1985 ΦΕΚ 9τΑ/1985 πού ἀποδέχεται τίς τροποποιήσεις τοῦ 1983 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περί γραμμῶν φορτώσεως τοῦ 1966.

Τό Π.Δ. 541/1984 ΦΕΚ 198τΑ/1984 πού ἀποδέχεται τίς τροποποιήσεις τοῦ 1981 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περί ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσση 1974 καί τοῦ πρωτόκολλου αὐτῆς 1978.

Ἡ 1421.17/13/84/14-12-84 Ὑπουργική Ἀπόφαση ΦΕΚ 879 τΒ/1984 περί ἀνασυγκρότησης τῆς τεχνικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ ΥΕΝ.

Ἡ Ὑπουργική Ἀπόφαση πού δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 92 τΒ/1985 καί μέ τήν ὁποία ἐγκρίνεται ὁ κανονισμός γιά τήν κατασκευή καί ἐξοπλισμό δεξαμενοπλοίων πού μεταφέρουν χῦμα ὑγροποιημένα ἀέρια καί δεξαμενοπλοίων πού μεταφέρουν χῦμα ἐπικίνδυνες ὑγρές χημικές οὐσίες.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Τό Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς μέ τήν 113/1985 ἀπόφαση του ἐνῶ δέχθηκε συνεπαιτιότητα σέ σύγκρουση δύο πλοίων, χορήγησε ἄδεια συντηρητικῆς κατασχέσεως στόν πλοιοκτήτη μόνον ἑνός πλοίου. Τό ΑΣΝΑ εἶχε δεχθεῖ ὑπαιτιότητα τοῦ πρώτου πλοίου πού εὑρίσκετο σέ κίνηση, ἐνῶ τό δεύτερο ἦταν ἀγκυροβολημένο.

Ἡ σύγκρουση ἔγινε μέ πρόσκρουση τοῦ πρώτου πλοίου κατά τόν ἀπόπλου του μέ τήν ἀριστερή πρωραία πλευρά του, στό μέσο τῆς ἀριστερῆς πλευρᾶς τοῦ δεύτερου πλοίου, πού ἦταν ἀγκυροβολημένο.

Ἡ ὑπαιτιότητα τοῦ πρώτου, συνίστατο στό μή ἔγκαιρο ἐντοπισμό τοῦ ἀγκυροβολημένου πλοίου ἀπό τόν ἀξιωματικό τῆς γέφυρας καί τήν μεγάλη ταχύτητα «πρόσω ὁλοταχῶς».

Τό ἀγκυροβολημένο πλοῖο δέν εἶχε τούς ἐπιβαλλόμενους φανούς στήν πλώρη καί πρύμνη, ἀλλά δύο μικρές καί παλιές λάμπες πετρελαίου.

— Σύμφωνα μέ τήν 1373/1984 Ἀπόφαση τοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς, ἡ εὐθύνη πρός ἀποζημίωση σέ περίπτωση σύγκρουσης τῶν πλοίων, κανονίζεται ἀνάλογα μέ τό βαθμό ὑπαιτιότητας τοῦ κάθε πλοίου.

Συγκεκριμμένα, ἄν ἡ σύγκρουση συνέβη ἀπό τυχαῖο γεγονός, ἀνωτέρα βία ἤ ἀμφίβολα αἴτια, οἱ ζημιές βαρύνουν αὐτούς πού τίς ὑπέστησαν.

Ἄν ὀφείλεται σέ κοινή ὑπαιτιότητα, κάθε πλοῖο εὐθύνεται ἀνάλογα μέ τό βαθμό ὑπαιτιότητός του.

Τέλος, ἄν ὀφείλεται σέ ἀποκλειστική ὑπαιτιότητα τοῦ ἑνός πλοίου, τότε εὐθύνεται τοῦτο, πρός ἀποζημίωση τοῦ ἄλλου πλοίου, τοῦ φορτίου, ἤ τρίτων προσώπων.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Τρεῖς Ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας καί μία τοῦ Διοικητικοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς, πού δημοσιεύτηκαν κατά τό 1985 ἔχουν ὡς ἀντικείμενο θέματα τῆς Ναυτιλιακῆς Φορολογίας καί δίνουν λύση κυρίως σέ προβλήματα πού ἅπτονται τοῦ διεθνοῦς χαρακτῆρος τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἔτσι μέ τήν 3476/1984 Ἀπόφαση τοῦ Σ.τΕ διευκρινίζεται ὅτι ἡ εἰσφορά τοῦ Νόμου 257/1976 ἀποτελεῖ ἔκτακτη οἰκονομική ἐπιβάρυνση καί ὄχι φόρο εἰσοδήματος. Ἡ ἐπιβάρυνση αὐτή ἐπιβάλλεται καί στίς ἐπιχειρήσεις τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2687/1953, πού ἔχουν ἱδρυθεῖ μέ κεφάλαια τοῦ ἐξωτερικοῦ. Οἱ φορολογικές ἀπαλλαγές τούτων πού προβλέπονται ἀπό τό ἄρθρο 8 τοῦ ἀνωτέρω Ν.Δ. δέν ἐκτείνονται καί στίς ἐπιβαλλόμενες κάθε φορά ἔκτακτες εἰσφορές.

Ἀπαλλαγές προβλέπονται περιοριστικά ἀπό τόν Νόμο 257/1976 καί μέ βάση τίς διατάξεις τούτου ἀπαλλάσσονται οἱ πιστώσεις, τά δάνεια, κλπ. πού ἔχουν συναφθεῖ σέ ξένο νόμισμα ἤ σέ δραχμές μέ ρήτρα συναλλάγματος. Ἀπαραίτητη προϋπόθεση στήν περίπτωση αὐτή εἶναι νά ὑπάρχει συμβατικός ὅρος, πού νά προβλέπει τήν ἐξόφληση μέ εἰσαγωγή συναλλάγματος, τό ὁποῖον δέν θά ἐκχωρεῖται ὑποχρεωτικά.

Ἄν παρόμοιος ὅρος δέν περιέχεται στή σύμβαση δέν χωρεῖ ἀπαλλαγή.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, Ναυτιλιακή Ἐπιχείρηση τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 πού συνῆψε δάνεια σέ δραχμές, ἀπό Ἑλληνικές Τράπεζες, γιά ἐπισκευές πλοίων χωρίς τόν ὅρο τῆς ἐξοφλήσεως τῶν δανείων μέ εἰσαγωγή συναλλάγματος, δέν ἀπαλλάσσεται ἀπό τήν εἰσφορά:

— Κατά τήν 2874/1984 Ἀπόφαση τοῦ ΣτΕ οἱ ἀσφαλιστικές ἀποζημιώσεις πού καταβάλλονται στό ἐξωτερικό, δέν ὑποβάλλονται σέ τέλη χαρτοσήμου καί ἄν ἀκόμη ἡ εἴσπραξη ἀποδεικνύεται ἀπό τά τηρούμενα στήν Ἑλλάδα βιβλία τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἤ μέ ἀποδείξεις τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταιριῶν.

Ἔγγραφα πού ἐκδίδονται στό ἐξωτερικό ὑπόκεινται σέ τέλη χαρτοσήμου, στήν περίπτωση κατά τήν ὁποία ἔχουν ὡς ἀντικείμενο, κινητή ἤ ἀκίνητη περιουσία, κείμενη στήν Ἑλλάδα ἤ ὑποχρεώσεις πού πρέπει νά ἐκτελεστοῦν στήν Ἑλλάδα.

— Σύμφωνα μέ τήν 2885/1984 Ἀπόφαση τοῦ ΣτΕ ὁ φόρος κύκλου ἐργασιῶν ἐπιβάλλεται στό ἀντίτιμο τοῦ εἰσιτηριου τοῦ ἐπιβάτου πλοίου καί στό ἐνσωματωμένο σ' αὐτό ἀντίτιμο διατροφῆς του.

Δέν ἐπιβάλλεται στό ναῦλο μεταφορᾶς ἀποσκευῶν. Κατά τήν κρίση τοῦ Ἀνωτάτου Διοικητικοῦ Δικαστηρίου ὑποχρεωτική εἶναι ἡ χορήγηση εἰσιτηρίου καί στόν ὁδηγό αὐτοκινήτου καί δέν εἶναι νόμιμη ἡ ἐνσωμάτωση τοῦ εἰσιτηρίου στήν φορταπόδειξη γιά τόν μεταφερόμενο ὄχημα ἀπό τά πορθμεῖα. Συνε-

πῶς ἡ ἐπιβολή Φόρου Κύκλου Ἐργασιῶν ἀπό τήν ἐφορία στά ποσά τῶν φορταποδείξεων πού ἀντιστοιχοῦν στά εἰσιτήρια τῶν ὁδηγῶν εἶναι ἄκυρη γιατί δέν ἀποδείχθηκε ἄν πράγματι τό ποσόν τοῦ εἰσιτηρίου τοῦ ὁδηγοῦ εἶναι ἐνσωματωμένο στήν φορταποδειξη.

— Τέλος κατά τήν 7/1983 Ἀπόφαση τοῦ Διοικητικοῦ Ἐφετείου Πειραιῶς ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας γιά ὁρισμένο ποσόν δαπανῶν, οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πού ἔκαναν ἐπισκευές καί συπληρώσεις σέ πλοῖα ὑπό ἑλληνική σημαία στήν Ἑλλάδα, ἐφ' ὅσον οἱ ἐπισκευές ἐκτελοῦνται στήν Ἑλλάδα καί καλύπτονται μέ συνάλλαγμα μή ὑποχρεωτικά ἐκχωρητέο.

ΛΙΜΑΝΙΑ

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

— Μέ τήν 45063/85 Ὑπουργική Ἀπόφαση τοῦ ΥΕΝ πού δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 161 Β τῆς 28.385 ἐγκρίθηκε ὁ Κανονισμός παραλαβῆς καί παράδοσης ἐμπορευμάτων ἀπό τόν ΟΛΠ.
Μέ τόν νέο Κανονισμό, ρυθμίζονται θέματα παραλαβῆς καί παράδοσης ἐμπορευμάτων σέ μοναδοποιημένα σύνολα, ἐμπορευματοκιβώτια (CONTAINERS) ψυγεῖα κλπ. ὡς καί θέματα παραλαβῆς κάι παράδοσης ἐμπορευμάτων ἐντός καί ἐκτός τῆς Ἐλεύθερης Ζώνης Πειραιῶς.

— Ἐπίσης μέ τό Π.Δ. 207/1985 πού δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 76 τ. Α τῆς 3.5.85, καί περιλαμβάνει ἄρθρο μόνο, τροποποιεῖται ἡ παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 157 τοῦ ΝΔ 187/73 καί αὐξάνεται τό προβλεπόμενο πρόστιμο κατά τῶν παραβατῶν Κανονισμῶν Λιμένων ἀπό 40.000 σέ 100.000 δραχμές.

— Τέλος μέ το Π.Δ. 282/1985 πού δημοσιεύτηκε στό ΦΕΚ 105 τ.Α. /1985 ἐγκρίθηκε ὁ Ὀργανισμός τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου Πατρῶν.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— Ἡ βεβαίωση καί εἴσπραξη τῶν δικαιωμάτων τοῦ ΟΛΠ, σέ περίπτωση αὐθαίρετης πρυμνοδέτησης, στις ἐπισκευαστικές θέσεις τοῦ Ὀργανισμοῦ, κρίθηκε μέ τήν 716/1985 Ἀπόφαση τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς καί γιά πρώτη φορά ἀντιμετωπίστηκε μέ τόση ἐπιτυχία ἕνα θέμα μεγάλης πρακτικῆς ἀξίας.

Ἔτσι, κατά τήν πιό πάνω Ἀπόφαση, ἡ βεβαίωση καί ἡ εἴσπραξη τῶν δικαιωμάτων τοῦ ΟΛΠ, γίνεται σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό Οἰκονομικῆς Διαχείρισής του, μέ Λογαριασμούς — Τιμολόγια παροχῆς ὑπηρεσιῶν, πού ἐπέχουν θέση ἐντολῆς στήν ἁρμόδια Ὑπηρεσία του πρός εἴσπραξη. Ἀποτελοῦν συγχρόνως τίτλους ἐκτέλεσης καί εἰσπράττονται μετά τήν τελεσιδικία τους κατά τίς διατάξεις τοῦ ΚΕΔΕ.

Τά δικαιώματα αὐθαίρετης πρυμνοδέτησης τοῦ πλοίου στήν ἐπισκευαστική βάση τοῦ ΟΛΠ, ἐπιβάλλονται κατά τόν σχετικό Κανονισμό του, ἐφ' ὅσον δέν ἐκτελοῦνται ἐπισκευαστικές ἐργασίες στό πρυμνοδετημένο πλοῖο καί χαρακτηρισθεῖ τοῦτο ὡς «ἀργοῦν» μέ δύο συνεχῆ πρακτικά τῆς ἁρμόδιας Ἐπιτροπῆς τοῦ ΟΛΠ.

Ἡ Ἐπιτροπή αὐτή πού ἀποτελεῖται ἀπό δημοσίους ὑπαλλήλους ἀσκεῖ δημόσια ὑπηρεσία καί ἐπιθεωρεῖ τρεῖς τουλάχιστον φορές τόν μήνα, τά πλοῖα πού παραμένουν σέ ἐπισκευαστικές θέσεις πρός διαπίστωση τῆς ἐκτέλεσης ἤ ὄχι ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν καί συντάσσει σχετικά πρακτικά. Τά πρακτικά πού θεωροῦνται Δημόσια Ἔγγραφα τά στέλνει ἡ Ἐπιτροπή στόν ΟΛΠ καί τό ΚΛΠ.

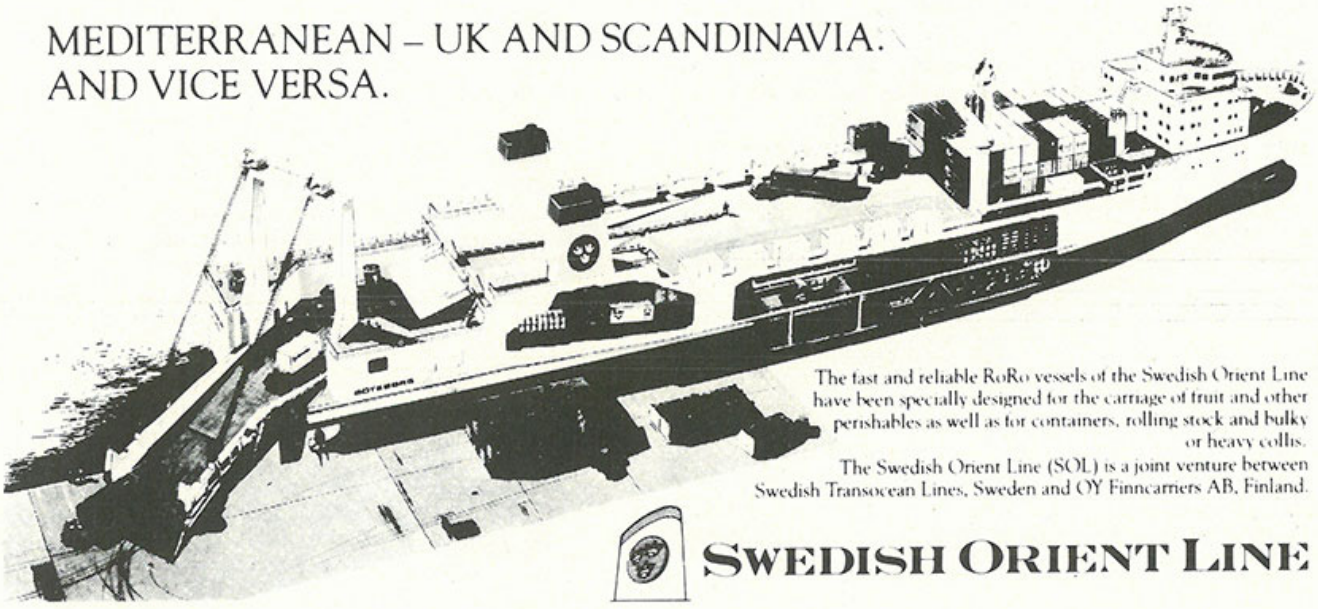
Ἐάν χαρακτηρισθεῖ τό πλοῖο μέ δύο συνεχῆ πρακτικά ὡς ἀργό, ἐπιβάλλονται δικαιώματα αὐθαίρετης παραμονῆς.

Τά πρακτικά τῆς Ἐπιτροπῆς ὡς δημόσια ἔγγραφα, παρέχουν ὡς πρός τήν ἀργία τοῦ πλοίου πλήρη ἀπόδειξη. Ἐπιτρέπεται ἀνταπόδειξη μόνο μέ τήν προσβολή τους ὡς πλαστῶν.

Ε. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy colli.
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finncarriers AB, Finland.

SWEDISH ORIENT LINE

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

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Τεχνικοῦ Συμβούλου

Τό πλέον σημαντικό γεγονός γιά τήν Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα τό χρόνο πού μᾶς πέρασε εἶναι ἡ θέση διεθνῶς σέ ἰσχύ τῆς ΔΣ SAR 1979. Ἡ Σύμβαση ἄρχισε νά ἐφαρμόζεται διεθνῶς ἀπό 22/6/85 ὅταν συμπληρώθηκαν ἐπικυρώσεις ἀπό 15 ναυτιλιακές χῶρες. Ἡ ὑποχρέωση τῶν πλοίων νά ἀνταποκρίνονται σέ κλήσεις ἀπό κινδυνεύοντα πλοῖα εἶναι μιά ἀπό τίς βασικές ναυτικές παραδόσεις, πού γι' αὐτό τόν λόγο ἔχει περιληφθεῖ σέ διάφορες διεθνεῖς ναυτικές Συμβάσεις. Μιά ἀπό αὐτές εἶναι ἡ Σύμβαση τῶν Βρυξελλῶν γιά τήν Βοήθεια καί Διάσωση τοῦ 1910. Τό ἄρθρο 11 τῆς ΔΣ τῶν Βρυξελλῶν θεμελίωσε σέ διεθνῆ νόμο τήν παράδοση τῆς ἀδελφοσύνης τῶν ναυτικῶν καί καθόρισε ὅτι «κάθε πλοίαρχος εἶναι ὑποχρεωμένος, χωρίς νά θέσει σέ κίνδυνο τό πλοῖο του, πλήρωμα καί ἐπιβαίνοντες, νά παράσχει βοήθεια σέ πλοῖο πού κινδυνεύει, ἀκόμη καί ἐχθρικῆς χώρας». Ἡ ΔΣ ἀπαιτοῦσε ἀπό τά συμβαλλόμενα μέρη νά υἱοθετήσουν ἐθνικούς νόμους ἤ κανονισμούς γιά νά δώσουν ἰσχύ σέ αὐτό τόν ὅρο.

Ἡ ὑποχρέωση γιά τήν παροχή βοήθειας σέ κινδυνεύοντα πλοῖα ἐνσωματώθηκε καί σέ ἄλλες Διεθνεῖς Συμβάσεις ὅπως στην ΔΣ γιά την ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα (SOLAS) καί στήν ΔΣ γιά ἐπεμβάσεις στήν ἀνοικτή θάλασσα σέ περιπτώσεις ρυπανσεως (HIGH SEA 1978). Ὁ Κανονισμός 10 τοῦ Κεφαλαίου V τῆς SOLAS '74 καθορίζει: «Ὁ πλοίαρχος πλοίου ἐν πλῶ λαμβάνοντας σῆμα κινδύνου ἀπό πλοῖο, ἤ ἀεροσκάφος ἤ σωσσίβια λέμβο εἶναι ὑποχρεωμένος νά σπεύση μέ ὅλη τή διαθέσιμη ταχυτητα πρός βοήθεια τῶν προσώπων πού κινδυνεύουν». Ὁ ἀνωτέρω Κανονισμός ἔρχεται νά ὑπογραμμίση τίς ὑποχρεώσεις τῶν πλοιάρχων σέ σχέση μέ τίς ἐπιχειρήσεις διάσωσης καί ὁ Κανονισμός 15 τῆς ΔΣ SOLAS καθορίζει τίς βασικές ὑποχρεώσεις τῶν κρατῶν μελῶν στίς ἐπιχειρήσεις αὐτές. Σύμφωνα μέ τόν Κανονισμό αὐτό: «Κάθε συμβαλλόμενο κράτος ἀναλαμβάνει νά ἐξασφαλίση κάθε δυνατή ἐνέργεια πού γίνεται γιά τήν ἐπίβλεψη τῶν ἀκτῶν καί τῶν διάσωση προσώπων πού κινδυνεύουν στήν θαλάσσια περιοχή γύρω ἀπό τίς ἀκτές του.

Αὐτές οἱ ἀπαιτήσεις πρέπει νά περιλαμβάνουν τήν δημιουργία, λειτουργία καί συντήρηση κατάλληλου ἐξοπλισμοῦ γιά τήν ἐξασφάλιση ἀσφάλειας πού εἶναι πρακτικός καί νά ἀνταποκρίνεται πρός τήν ἔνταση τῆς θαλάσσιας κυκλοφορίας καί τῶν κινδύνων ναυσιπλοΐας καί πρέπει ὅσο τό δυνατόν νά παρέχη ὅλα τά ἀπαραίτητα μέσα γιά τόν ἐντοπισμό καί διάσωση ἀτόμων πού βρίσκονται σέ κίνδυνο.

Ἐπιπρόσθετα: Κάθε συμβαλλομενο κράτος ἀναλαμβάνει νά παρέχη τίς ἀπαραίτητες πληροφορίες σχετικά μέ τίς ὑπάρχουσες εὐκολίες διασώσεως καί τά σχέδια πιθανῶν ἀλλαγῶν τους.

Αὐτές οἱ ΔΣ λειτουροῦν χωρίς ἡ μία νά δεσμεύει τήν ἄλλη καί ἡ ὕπαρξη τῶν ἰδίων ἀρχῶν σέ περισσότερες τῆς μιᾶς Συμβάσεως δέν δημιουργοῦν καμμία ἀσυνέπεια ἀλλά ἀντιθέτως ἐνισχύει τίς νομικές ὑποχρεώσεις οἱ ὁποῖες μέ τήν σειρά τους ἐνισχύουν τήν παραδοσιακή ὑποχρέωση τῶν πλοίων στόν τομέα τῆς διάσωσης.

Ἀπό τήν ἵδρυση τοῦ IMO τό 1959 ἡ πρωταρχική ἐνέργεια ἦταν νά συγκαλέσει μιά Διεθνή Διάσκεψη γιά τήν ἀσφάλεια τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς στήν θάλασσα. Αὐτή ἔλαβε χώρα τό 1960 καί υἱοθέτησε τήν νέα ἔκδοση τῆς ΔΣ SOLAS καί ἕνα ἀριθμό Συστάσεων πού ἀπαιτοῦσαν κατάλληλες ἐνέργειες γιά τήν καλυτέρευση τῆς ἔρευνας καί διάσωσης στήν θάλασσα.

Οἱ Συστάσεις περιλάμβαναν τά κάτωθι:

1) Τά συμβαλλόμενα κράτη πρέπει νά ἱδρύσουν σταθμούς ξηρᾶς καί νά διατηροῦν συνεχῆ ἀκρόαση στίς συχνότητες κινδύνου — ἀσφάλειας ραδιοτηλεφωνίας καί ραδιοτηλεγραφίας.
2) Ὁ IMO σέ κοινή μελέτη- συνεργασία μέτόν Διεθνή Ὀργανισμό Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ICAO), τήν Διεθνῆ Ἕνωση Τηλεπικοινωνιῶν (ITU), καί τόν Παγκόσμιο Ὀργανισμό Μετεωρολογίας (WMO) πρέπει νά ἀναλαμβάνουν πρωτοβουλία στά θέματα σχετικά μέ τήν ἔρευνα καί διάσωση.
3) Ἐπείγουσα μελέτη πρέπει νά γίνει ἀπό τούς IMO, ICAO, ITU, WMO ὅσον ἀφορᾶ τόν καλύτερο συντονισμό ἐπικοινωνίας μεταξύ ἀεροσκάφους/πλοίου πού συμμετέχουν σέ περιπτώσεις πλοίων εὑρισκομένων σέ κίνδυνο.
4) Τά συμβαλλόμενα κράτη πρέπει νά ἐνθαρρύνουν τά πλοῖα νά συμμετέχουν στό σύστημα ἀναφορᾶς θέσεως πλοίου πού δημιουργήθηκε γιά τήν ἔρευνα καί διάσωση καί τό ὁποῖον δέν ἐπιβαρύνει οἰκονομικά τό πλοῖο.
5) Τά συμβαλλόμενα κράτη πρέπει νά ἐνθαρρύνουν τά πλοῖα γιά τόν ἐφοδιασμό ἀπαραιτήτων συσκευῶν E-PIRB'S (φορητός ραδιοφάρος ἔνδειξης θέσεως πλοίου).

Οἱ ἀνωτέρω Συστάσεις ἀποτέλεσαν τή βάση γιά τήν δραστηριότητα τοῦ IMO σ' αὐτό τό τομέα γιά τά ἑπόμενα χρόνια, ἐνῶ παράλληλα ὡρισμένες ἀντιπροσωπεῖες χωρῶν μελῶν ὑποστήριξαν ὅτι ὑπάρχει ἀνάγκη γιά περισσότερες βελτιώσεις στά θέματα τῆς θαλάσσιας ἔρευνας καί διάσωσης καί εἰδικότερα στήν τυποποίηση τῶν συστημάτων παροχῆς τους. Ἐπίσης ἀναγνωρίσθηκε ὅτι ὁ IMO ἔχει νά παίξει ἀποφασιστικό ρόλο τόσο στήν παροχή συμβουλῶν καί ὁδηγιῶν ὅσο καί στή διαμόρφωση ἑνός διεθνοῦς προγράμματος θαλάσσιας ἔρευνας καί διάσωσης.

Ἔτσι σάν πρῶτο βῆμα βλέπουμε τίς ὁδηγίες γιά αὐτούς πού χρειάζονται βοήθεια στήν θάλασσα ἤ καί γιά αὐτούς πού θά παράσχουν βοήθεια στούς ἄλλους νά υἱοθετεῖται ἀπό τήν Συνέλευση τοῦ IMO τό 1971 μέ τόν τίτλο «ἐγχειρίδιο ἔρευνας καί διάσωσης ἐμπορικοῦ πλοίου (Merchant Ship Search and Rescue Mannual) γνωστό σάν MERSAR.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ — 1979

Μέ βάση τίς Συστάσεις πού ἔλαβαν χώρα κατά τό Σεμινάριο γιά τήν Ἔρευνα καί Διάσωση τό 1970 στίς ΗΠΑ, ἡ Ἐπιτροπή Ναυτικῆς Ἀσφάλειας τοῦ IMO συγκρότησε Ὁμάδα Εἰδικῶν γιά τήν Ἔρευνα καί διάσωση. Ἐπίσης ἑτοιμάσθηκε ἕνα δεύτερο ἐγχειρίδιο γιά τήν ἔρευνα καί διάσωση μέ τίτλο «IMOSAR» πού υἱοθετήθηκε ἀπό τήν Ἐπιτροπή Ναυτικῆς Ἀσφάλειας τοῦ IMO τό 1978. Τό ἐγχειρίδιο αὐτό εἶναι συμβουλευτικοῦ χαρακτήρα καί βοηθᾶ στην ἐναρμονισμένη ἀνάπτυξη τῶν συστημάτων γιά θαλάσσια ἔρευνα καί διάσωση.

Α' ΜΕΡΟΣ: ὀργάνωση ἔρευνας καί διάσωσης

Ἀσχολεῖται μέ θέματα γιά τήν ὀργάνωση τῶν ὑπαρχόντων ὑπηρσιῶν καί μέσεων καί τήν δημιουργία καί ἄλλων ἐπιπροσθέτων ἀλλά ἀναγκαίων γιά νά παράσχουν στήν περιοχή πού καλύπτουν πρακτικά καί οἰκονομικά, ἔρευνα καί διάσωση.

Β' ΜΕΡΟΣ: διαδικασία ἔρευνα καί διάσωσης.

Παρέχει ὕλη γιά τήν βοήθεια ὅλων τῶν ἀτόμων πού θά λάβουν μέρος στίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης καί τῶν σχετικῶν ἀσκήσεων.

Σάν Παράρτημα στό ἐγχειρίδιο ὑπάρχει κώδικας ἐπικοινωνίας γιά περιπτώσεις θαλάσσιας ἔρευνας καί διάσωσης ἔτσι ὥστε νά ἐξασφαλισθεῖ ἡ ἐπικοινωνία τῶν βασικῶν πληροφοριῶν μεταξύ τῶν πλοίων καί τῶν ἁρμοδίων ἀρχῶν SAR ἀλλά καί μεταξύ τους.

Ἡ Ὁμάδα Ἐμπειρογνωμόνων ἑτοίμασε ἐπίσης σχέδιο Σύμβασης SAR τό ὁποῖο ἔγινε ἀποδεκτό στή Διάσκεψη πού πραγματοποιήθηκε στό Ἀμβοῦργο τό 1979. Ἄρχισε νά ἰσχή ἀπό τίς 22/6/85 καί ἀναμένεται νά καλύψη ἕνα ἀριθμό ἀδυναμιῶν τοῦ παρόντος συστήματος SAR.

Ἡ συνεργασία καί ὁ ἔλεγχος τῶν λειτουργιῶν SAR, ἐπί τοῦ παρόντος ἔχουν ρυθμισθῆ ἀπό κάθε μιά χώρα ξεχωριστά σέ σχέση μέ τίς ἀπαιτήσεις τους καί ὅπως ὑπαγορεύεται ἀπό τούς δικούς της μηχανισμούς. Ἀποτέλεσμα αὐτοῦ εἶναι τά διάφορα σχέδια νά ἔχουν ὀργανωθεῖ σέ ἐθνικό καί διεθνές ἐπίπεδο ἐπί τῆ βάσει διαφορετικῆς πολιτικῆς. Ἡ ἀνομοιομορφία τέτοιων σχεδίων καί ἡ ἀπουσία συμφωνημένων καί σταθερῶν προσεγγίσεων σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο μπορεῖ νά δημιουργήσει δυσκολίες, ἰδιαίτερα στά ἀρχικά στάδια της ἑτοιμότητος. Σέ ὡρισμένες περιπτώσεις κάτί τέτοιο θά ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν μή οἰκονομική χρήση τῶν μηχανισμῶν τῆς SAR καί τόν διπλασιασμό τῶν προσπαθειῶν γιά δάσωση.

Ὅμως σέ μερικές γεωγραφικές περιοχές γειτονικές χῶρες ἔχουν ἐγκαταστήσει περιφερειακούς μηχανισμούς, οἱ ὁποῖοι λειτουργοῦν ἐπιτυχῶς ὅπως π.χ. σύστημα ἐπικοινωνιῶν κλπ. καί ἔχουν ἀποδεχθῆ συγκεκριμένες διαδικασίες καί περιοχές εὐθύνης γιά συνεργασία καί ἔλεγχο σέ δύσκολες περιπτώσεις. Ἀνταλλαγή προσωπικοῦ καί συχνές ἐπαφές μεταξύ αὐτῶν πού εἶναι ὑπεύθυνοι γιά τήν λειτουργία ὑπηρεσιῶν SAR, μεταξύ τῶν ὑπευθύνων γιά τήν λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν SAR, βοηθοῦν στήν ἐπίλυση λειτουργικῶν προβλημάτων πού μπορεῖ νά ἀνακύψουν καί νά ἐπηρεάσουν τήν ἀποτελεσματικότητα τοῦ περιφερειακοῦ συστήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΟΡΓΑΝΩΣΗ

2.1 Ρυθμίσεις γιά τήν παροχή καί τό συντονισμό ὑπηρεσιῶν ἔρευνας καί διάσωσης.

2.1.1 Τά Μέρη θά ἐξασφαλίσουν τήν διενέργεια τῶν ἀναγκαίων ρυθμίσεων γιά τήν παροχή ἐπαρκῶν ὑπηρεσιῶν ἔρευνας καί διάσωσης γιά ἄτομα σέ κίνδυνο στή θάλασσα γύρω ἀπό τίς ἀκτές τους.

2.1.2 Τά Μέρη θά ἀποστείλουν στό Γεν. Γραμματέα πληροφορίες γιά τήν ὀργάνωση πού διαθέτουν σχετικά μέ τήν ἔρευνα καί διάσωση, καθώς ἐπίσης καί μετέπειτα σημαντικές ἀλλαγές, περιλαμβανομένων:

1. τῶν ἐθνικῶν ὑπηρεσιῶν θαλάσσιας ἔρευνας καί διάσωσης,
2. τοῦ τόπου τῶν ἱδρυθέντων κέντρων συντονισμοῦ διάσωσης τῶν ἀριθμῶν τῶν τηλεφώνων καί ΤΕΛΕΞ τους καί τῶν περιοχῶν εὐθύνης, καί
3. τῶν κυριωτέρων διαθεσίμων μονάδων διάσωσης στή διάθεσή τους.

2.1.3 Ὁ Γεν. Γραμματέας θά διαβιβάσει μέ κατάλληλο τρόπο σέ ὅλα τά Μέρη τίς πληροφορίες πού ἀναφέρονται στό 2.1.2.

2.1.4 Κάθε περιοχή ἔρευνας καί διάσωσης θά καθιερωθεῖ μέ συμφωνία τῶν ἐνδιαφερομένων Μερῶν. Ὁ Γεν. Γραμματέας θά ἐνημερωθεῖ γιά τη συμφωνία αὐτή.

2.1.5 Σέ περίπτωση πού δέν ἐπιτευχθεῖ συμφωνία γιά τίς ἀκριβεῖς διαστάσεις μιᾶς περιοχῆς ἔρευνας καί διάσωσης ἀπό τά ἐνδιαφερόμενα Μέρη, τά Μέρη αὐτά θά κάνουν ὅτι εἶναι δυνατόν γιά νά ἐπιτύχουν συμφωνία μέ κατάλληλες ρυθμίσεις μέ τίς ὁποῖες θά παρέχεται στήν περιοχή ἰσοδύναμος συνολικός συντονισμός ὑπηρεσιῶν ἔρευνας καί διάσωσης. Ὁ Γεν. Γραμματέας θά ἐνημερώνεται γιά τίς ρυθμίσεις αὐτές.

2.1.6 Ὁ Γεν. Γραμματέας θά ἐνημερώσει ὅλα τά Μέρη γιά τίς συμφωνίες ἤ ρυθμίσεις πού ἀναφέρονται στίς παραγράφους 2.1.4 καί 2.1.5.

2.1.7 Ἡ ὁριοθέτηση τῶν περιοχῶν ἔρευνας καί διάσωσης δέν σχετίζεται καί δέν προκαταλαμβάνει τήν ὁριοθέτηση ὁποιουδήποτε ὁρίου μεταξύ Κρατῶν.

2.1.8 Τά Μέρη θά μεριμνήσουν ὥστε οἱ ὑπηρεσίες τους ἔρευνας καί διάσωσης νά μποροῦν νά δώσουν ἄμεση ἀνταπόκριση σέ σήματα κινδύνου.

2.1.9 Μόλις ληφθοῦν πληροφορίες ὅτι ἕνα ἄτομο βρίσκεται σέ κίνδυνο στήν θάλασσα σέ μιά περιοχή στήν ὁποία ἕνα Μέρος μεριμνᾶ γιά τό γενικό συντονισμό τῶν ἐπιχειρήσεων ἔρευνας καί διάσωσης, οἱ ὑπεύθυνες ἀρχές τοῦ Μέρους αὐτοῦ θά λάβουν ἄμεσα μέτρα γιά νά παράσχουν τήν καταλληλότερη διαθέσιμη βοήθεια.

2.1.10 Τά Μέρη θά ἐξασφαλίσουν τήν παροχή βοήθειας σέ κάθε ἄτομο πού βρίσκεται σέ κίνδυνο στή θάλασσα. Αὐτό θά τό πράξουν ἄσχετα ἀπό τήν ἐθνικότητα ἤ τήν κατάσταση τοῦ ἀτόμου αὐτοῦ ἤ τίς περιστάσεις στίς ὁποῖες βρίσκεται.

2.2 Συντονισμός εὐκολιῶν ἔρευνας καί διάσωσης.

2.2.1 Τά Μέρη θά μεριμνήσουν γιά τόν συντονισμό τῶν ἀπαιτουμένων εὐκολιῶν γιά τήν παροχή ὑπηρεσιῶν ἔρευνας καί διάσωσης γύρω ἀπό τίς ἀκτές τους.

2.2.2 Τά Μέρη θά καθιερώσουν ἕνα ἐθνικό μηχανισμό γιά τό γενικό συντονισμό τῶν ὑπηρεσιῶν ἔρευνας καί διάσωσης.

2.3 Ἵδρυση κέντρων συντονισμοῦ διάσωσης καί παραρτημάτων διάσωσης.

2.3.1 Γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν ἀπαιτήσεων τῶν παραγράφων 2.2.1 καί 2.2.2 τά Μέρη θά ἱδρύσουν κέντρα συντονισμοῦ ἔρευνας γιά τίς ἀντίστοιχες ὑπηρεσίες ἔρευνας καί διάσωσης καθώς ἐπίσης καί τά ἀνάλογα κατά τήν κρίση τους παραρτήματα.

2.3.2 Οἱ ἁρμόδιες ἀρχές κάθε Μέρους θά καθορίσουν τήν περιοχή γιά τήν ὁποία κάθε παράρτημα διάσωσης εἶναι ὑπεύθυνο.

2.3.3 Κάθε κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης καί παράρτημα διάσωσης πού θά ἔχει ἱδρυθῆ σύμφωνα μέ τήν παράγραφο 2.3.1 θά ἔχουν ἐπαρκῆ μέσα γιά τήν λήψη ἐπικοινωνιῶν κινδύνου μέσω ἑνός παράκτιου ραδιοσταθμοῦ ἤ μέ ἄλλο τρόπο. Κάθε τέτοιο κέντρο καί παράρτημα θά ἔχει ἐπίσης ἐπαρκῆ μέσα ἐπικοινωνιῶν μέ τίς μονάδες διάσωσής του καί μέ τά ἀπαραίτητα κέντρα συντονισμοῦ ἔρευνας καί ἤ παραρτήματα ἔρευνας στίς παρακείμενες περιοχές.

2.4 Διορισμός μονάδων διάσωσης.

2.4.1 Τά Μέρη θά διορίζουν εἴτε:

1. σάν μονάδες διάσωσης, Κρατικες ἤ ἄλλες δημόσιες ἤ ἰδιωτικές ὑπηρεσίες κατάλληλα ἐγκατεστημένες καί ἐξοπλισμένες ἤ τμήματα αὐτῶν, ἤ
2. σάν στοιχεῖα ὀργάνωσης ἔρευνας καί διάσωσης, κρατικές ἤ ἄλλες κατάλληλες δημόσιες ἤ ἰδιωτικές ὑπηρεσίες ἤ τμήματα αὐτῶν, πού δέν εἶναι κατάλληλες νά λειτουργήσουν σάν μονάδες διάσωσης, ἀλλά μποροῦν νά συμμετέχουν σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης ἀφοῦ καθορισθοῦν τά πλαίσια λειτουργίας τους.

2.5 Εὐκολίες καί ἐξοπλισμός τῶν μονάδων διάσωσης.

2.5.1 Κάθε μονάδα διάσωσης θά διαθέτει εὐκολίες καί ἐξοπλισμό κατάλληλο γιά τό ἔργο της.

2.5.2 Κάθε μονάδα διάσωσης πρέπει νά διαθέτει ταχέα καί ἀξιόπιστα μέσα ἐπικοινωνίας μέ τίς ἄλλες μονάδες ἤ στοιχεῖα πού ἀσχολοῦνται στήν ἴδια ἐπιχείρηση.

2.5.3 Τά συσκευασμένα κιβώτια ἤ τά δέματα πού περιέχουν ἐξοπλισμό διάσωσης γιά ρίψη στούς ναυαγούς, πρέπει νά ἔχουν τήν γενική φύση τοῦ περιεχομένου τους ἀναφερόμενη μέ ἕνα κώδικα χρωμάτων σύμφωνα μέ

τήν παράγραφο 2.5.4 καί μέ τυπωμένη ἔνδειξη καί εἰδικά σύμβολα, σέ περίπτωση πού ὑπάρχουν τέτοια σύμβολα.

2.5.4 Τό χρῶμα ἀναγνώρισης τοῦ περιεχομένου τῶν πρός ρίψη συσκευασμένων κιβωτίων καί δεμάτων πού περιέχουν ἐξοπλισμό διάσωσης θά ἔχει τήν μορφή ταινιῶν χρωματισμένων σύμφωνα μέ τόν ἑξῆς Κώδικα:
2. Κόκκινο — ἰατρικές προμήθειες καί ἐξοπλισμός πρώτων βοηθειῶν.
1. Γαλάζιο - τρόφημα καί νερό.
3. Κίτρινο - κουβέρτες καί προστατευτικά ἐνδύματα, καί
4. Μαῦρο - διάφορα εἴδη ὅπως εἶναι θερμάστρες, τσεκούρι, πυξίδες καί μαγειρικά σκεύη.

2.5.5 Ὅταν ρίχνονται προμήθειες μικτῆς φύσεως σέ ἕνα συσκευασμένο κιβώτιο ἤ δέμα, ὁ κώδικας χρωμάτων πρέπει νά χρησιμοποιεῖται σέ συνδυασμό.

2.5.6 Ὁδηγίες γιά τήν χρήση τοῦ ἐξοπλισμοῦ διάσωσης πρέπει νά ἐσωκλείονται σέ κάθε ἕνα ἀπό τά πρός ρίψη συσκευασμένα κιβώτια ἤ δέματα. Οἱ ὁδηγίες αὐτές πρέπει νά εἶναι τυπωμένες στήν ἀγγλική καί σέ δύο ἄλλες τουλάχιστον γλῶσσες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

3.1 Συνεργασία μεταξύ τῶν Κρατῶν.

3.1.1 Τά Μέρη θά συντονίσουν τίς ὀργανώσεις τους γιά ἔρευνα καί διάσωση καί θά πρέπει, ὅταν εἶναι ἀναγκαῖο, νά συντονίζουν τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης μέ τίς ἀνάλογες ἐπιχειρήσεις τῶν γειτονικῶν χωρῶν.

3.1.2 Ἐκτός ἄν συμφωνηθεῖ διαφορετικά μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν, ἕνα Μέρος πρέπει νά ἐξουσιοδοτεῖ, σύμφωνα μέ τούς ἰσχύοντες ἐθνικούς νόμους, κανόνες καί κανονισμούς, τήν ἄμεση εἴσοδο στά χωρικά ὕδατά του ἤ στόν ἐναέριο χῶρο του, μονάδων διάσωσης ἄλλων Μερῶν ἀποκλειστικά καί μόνο μέ τόν σκοπό ἔρευνας τῆς θέσεως πλοίων πού ἔχουν ὑποστεῖ ἀτύχημα καί γιά τήν διάσωση τῶν ναυαγῶν. Σέ τέτοιες περιπτώσεις, οἱ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης θά συντονίζονται, ὅσο εἶναι δυνατόν, ἀπό τό ἁρμόδιο κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης τοῦ Μέρους τό ὁποῖο ἐξουσιοδότησε τήν εἴσοδο ἤ ἀπό ἄλλη ἀρχή ἡ ὁποία ἔχει ὁρισθεῖ ἀπό τό Μέρος αὐτό.

3.1.3 Ἐκτός ἄν συμφωνηθεῖ διαφορετικά μεταξύ τῶν Κρατῶν, οἱ ἀρχές ἑνός Μέρους τό ὁποῖο ἐπιθυμεῖ οἱ μονάδες διάσωσής του νά εἰσέλθουν στά χωρικά ὕδατα ἤ τόν ἐναέριο χῶρο ἑνός ἄλλου Μέρους μέ ἀποκλειστικό σκοπό τήν ἔρευνα τῆς θέσεως πλοίων πού ἔχουν ὑποστεῖ ἀτύχημα καί τήν διάσωση ναυαγῶν, θά διαβιβάζουν τήν αἴτηση ἀφοῦ δώσουν πλήρη στοιχεῖα γιά τήν ἀποστολή πού θά ἀναλάβουν καί γιά τούς λόγους πού τήν ἀπαιτοῦν, στό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης τοῦ ἄλλου Μέρους ἤ στήν Ἀρχή ἡ ὁποία ἔχει ὁρισθεῖ ἀπό τό αὐτό Μέρος.

3.1.4 Οἱ ἁρμόδιες ἀρχές τῶν Μερῶν θά:
1. ἀναγνωρίζουν ἀμέσως τήν λήψη μιᾶς αἰτήσεως, καί
2. ὑποδεικνύουν ὅσο τό δυνατόν συντομώτερα τίς συνθῆκες, ἐάν ὑπάρχουν, μέ τίς ὁποῖες ἡ ἀποστολή πού θά ἀναλάβουν μπορεῖ νά πραγματοποιηθῆ.

3.1.5 Τά Μέρη πρέπει νά συνάψουν συμφωνία μέ τά γειτονικά Κράτη σχετικά μέ τίς συνθῆκες εἰσόδου τῶν μονάδων διάσωσής τους στά ἀντίστοιχα χωρικά ὕδατα ἤ τόν ἐναέριο χῶρο τους. Οἱ συμφωνίες αὐτές θά πρέπει ἐπίσης νά προβλέπουν γιά τήν ἄμεση εἴσοδο τῶν μονάδων αὐτῶν μέ τίς λιγότερες δυνατές διατυπώσεις.

3.1.6 Κάθε Μέρος θά πρέπει νά ἐξουσιοδοτεῖ τά δικά του κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης:
1. νά αἰτοῦνται ἀπό τά ἄλλα κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης τήν ἀπαραίτητη βοήθεια, περιλαμβανομένων τῶν σκαφῶν, ἀεροσκάφους, προσωπικοῦ ἤ ἐξοπλισμοῦ,
2. νά χορηγοῦν ὁποιαδήποτε ἀναγκαία ἄδεια γιά τήν εἴσοδο τῶν παραπάνω σκαφῶν, ἀεροσκαφῶν, προσωπικοῦ ἤ ἐξοπλισμοῦ στά χωρικά ὕδατα ἤ στόν ἐναέριο χῶρο του, καί
3. νά προβαίνουν στίς ἀναγκαῖες ρυθμίσεις μέ τίς ἁρμόδιες τελωνειακές, μεταναστευτικές ἤ ἄλλες ἀρχές μέ σκοπό τήν ἐπίσπευση τῆς εἰσόδου αὐτῆς.

3.1.7 Κάθε Μέρος πρέπει νά ἐξουσιοδοτεῖ τά δικά του κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης γιά τήν παροχή βοήθειας, ὅταν ζητηθεῖ, σέ ἄλλα κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης, περιλαμβανομένης τῆς βοήθειας μέ τήν μορφή σκαφῶν, ἀεροσκαφῶν, προσωπικοῦ ἤ ἐξοπλισμοῦ.

3.1.8 Τά Μέρη πρέπει νά συνάψουν συμφωνίες γιά ἔρευνα καί διάσωση μέ τά γειτονικά Κράτη γιά τήν κοινή χρησιμοποίηση εὐκολιῶν, καθιέρωση κοινῶν διαδικασιῶν, διεξαγωγή ἐνιαίας ἐκπαίδευσης καί ἀσκήσεων, τοπικῶν ἐλέγχων τῶν διακρατικῶν διαύλων ἐπικοινωνίας, ἐπισκέψεων γνωριμίας ἀπό τό προσωπικό τοῦ κέντρου συντονισμοῦ διάσωσης καί ἀνταλλαγή πληροφοριῶν γιά ἔρευνα καί διάσωση.

3.2 Συντονισμός μέ ἀεροναυτικές ὑπηρεσίες.

3.2.1 Τά Μέρη θά ἐξασφαλίσουν τόν μεγαλύτερο δυνατό συντονισμό μεταξύ τῶν ναυτικῶν καί ἀεροναυτικῶν ὑπηρεσιῶν ἔτσι ὥστε νά παρέχουν τίς ἀποτελεσματικώτερες καί ἐπαρκέστερες ὑπηρεσίες ἔρευνας καί διάσωσης στίς περιοχές ἔρευνας καί διάσωσής τους.

3.2.2 Ἐφόσον εἶναι δυνατό, κάθε Μ«ερος πρέπει νά ἱδρύει ἐνιαία κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης καί παραρτήματα διάσωσης γιά τήν ἐξυπηρέτηση ναυτιλιακῶν καί ἀεροναυτικῶν σκοπῶν.

3.2.3 Ὁποτεδήποτε ἱδρύονται χωριστά ναυτιλιακά κ ἀεροναυτικά κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης ἤ παραρτήματα διάσωσης γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ἴδιας περιοχῆς, τό ἐνδιαφερόμενο Μέρος θά ἐξασφαλίσει τό μεγαλύτερο δυνατό συντονισμό μεταξύ τῶν κέντρων ἤ παραρτημάτων.

3.2.4 Τά Μέρη θά ἐξασφαλίσουν, ὅσο τό δυνατόν περισσότερο, τήν χρήση κοινῶν διαδικασιῶν ἀπό τίς μονάδες διάσωσης πού ἱδρύθηκαν γιά ναυτιλιακούς σκοπούς καί ἐκείνων πού ἱδρύθηκαν γιά ἀεροναυτικούς σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

4.1 Ἀπαιτήσεις γιά ἐνημέρωση.

4.1.1 Κάθε κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης καί παράρτημα διάσωσης θά διαθέτει σύγχρονες πληροφορίες σχετικά μέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης στήν περιοχή του, περιλαμβανομένων πληροφοριῶν ἀναφορικά:
1. μέ μονάδες διάσωσης καί μονάδες ἐπιτηρήσεων ἀκτῶν,
2. μέ ὁποιαδήποτε ἄλλα δημόσια ἤ ἰδιωτικά μέσα, περιλαμβανομένων τῶν μεταφορικῶν μέσων καί τῶν προμηθευτῶν καυσίμων πού πιθανόν νά χρειασθοῦν σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης.
3. μέ μέση ἐπικοινωνίας πού μπορεῖ νά χρησιμοποιηθοῦν σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης,
4. μέ ὀνόματα, διευθύνσεις τηλεγραφικές καί τέλεξ, ἀριθμούς τηλεφώνου καί τέλεξ ναυτικῶν πρακτόρων, προξενικῶν ἀρχῶν, διεθνῶν ὀργανισμῶν καί ἄλλων ὑ-

πηρεσιῶν πού θά μποροῦσαν νά βοηθήσουν στήν ἀπόκτηση ζωτικῶν πληροφοριῶν γιά τά σκάφη.
5. μέ θέσεις, διεθνῆ διακριτικά σήματα ἤ στοιχεῖα ἀναγνώρισης ναυτιλιακῆς κινητῆς ὑπηρεσίας, ὧρες ἐπιτήρησης καί συχνότητες ὅλων τῶν ραδιοσταθμῶν πού πιθανόν νά ἀπασχοληθοῦν σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης.
6. μέ θέσεις, διεθνή διακριτικά σήματα ἤ στοιχεῖα ἀναγνώρισης ναυτιλιακῆς κινητῆς ὑπηρεσίας, ὧρες ἐπιτήρησης καί συχνότητες ὅλων τῶν παράκτιων ραδιοσταθμῶν πού μεταδίδουν μετεωρολογικά δελτία καί ἀναγγελίες γιά τήν περιοχή ἔρευνας καί διάσωσης.
7. μέ θέσεις καί ὧρες ἐπιτήρησης τῶν ὑπηρεσιῶν πού τηροῦν φυλακή ἀσυρμάτου καθώς ἐπίσης καί τίς συχνότητες ἀκρόασης.
8. μέ ἀντικείμενα πού πιθανόν νά ἐκληφθοῦν ἐσφαλμένα σάν μή ἐκτοπισθέν ἤ μή ἀναφερθέν ναυάγιο, καί
9. μέ θέσεις ὅπου οἱ προμήθειες τοῦ πρός ρίψη ἐξοπλισμοῦ διάσωσης ἀνάγκης ἀποθηκεύονται.

4.1.2 Κάθε κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης καί παράρτημα διάσωσης θά πρέπει νά ἔχουν ἄμεση ἐνημέρωση σχετικά μέ τό στίγμα, πορεία, ταχύτητα καί διεθνές διακριτικό σῆμα ἤ στοιχεῖα ἀναγνώρισης σταθμοῦ πλοίων ἐντός τῆς περιοχῆς του, τά ὁποῖα μποροῦν νά παράσχουν βοήθεια σέ σκάφη ἤ ἄτομα πού βρίσκονται σέ κίνδυνο στή θάλασσα. Οἱ πληροφορίες αὐτές θά φυλλάσσονται εἴτε στό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης εἴτε θά μποροῦν ἀμέσως νά ληφθοῦν σέ περίπτωση ἀνάγκης.

4.1.3 Ἕνας χάρτης σέ μεγάλη κλίμακα θά διατίθεται σέ κάθε κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης καί παράρτημα διάσωσης μέ σκοπό τήν ἐπίδειξη καί διατύπωση πληροφοριῶν σχετικά μέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης στήν περιοχή του.

4.2. Χρησιμοποίηση σχεδίων ἤ ὁδηγιῶν.

4.2.1 Κάθε κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης καί παράρτημα διάσωσης θά προετοιμάζει ἤ θά ἔχει διαθέσιμα λεπτομερῆ σχέδια καί ὁδηγίες γιά τήν διεξαγωγή ἐπιχείρησης ἔρευνας καί διάσωσης στήν περιοχή του.

4.2.2 Τά σχέδια ἤ ὁδηγίες θά προσδιορίζουν ὅσο τό δυνατόν καλύτερα τίς ρυθμίσεις γιά τήν ἐξυπηρέτηση καί τόν ἀνεφοδιασμό σέ καύσιμα σκαφῶν, ἀεροσκαφῶν καί ὀχημάτων πού ἀπασχολοῦνται σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης περιλαμβανομένων καί ἐκείνων πού διατίθενται ἀπό ἄλλα Κράτη.

4.2.3 Τά σχέδια ἤ ὁδηγίες πρέπει νά περιέχουν λεπτομέρειες σχετικά μέ τίς ἐνέργειες πού πρέπει νά γίνουν ἀπό ἐκείνους πού ἀσχολοῦνται σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης στήν περιοχή περιλαμβανομένων:
1. τοῦ τρόπου μέ τόν ὁποῖον πρέπει νά διεξαχθοῦν οἱ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης,
2. τῆς χρήσεως τῶν διαθεσίμων συστημάτων καί εὐκολιῶν ἐπικοινωνιῶν,
3. τῆς ἐνεργείας πού πρέπει νά γίνει ἀπό κοινοῦ μέ ἄλλα κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης ἤ παραρτήματα διάσωσης, ἀντίστοιχα,
4. τῶν μεθόδων κινητοποίησης σκαφῶν στή θάλασσα ἤ καί ὑπεριπτάμενων ἀεροσκαφῶν,
5. τῶν καθηκόντων καί ἐξουσιῶν τοῦ προσωπικοῦ στό ὁποῖο ἔχουν ἀνατεθεῖ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης,
6. τῆς δυνατῆς μετάθεσης ἐξοπλισμό πού μπορεῖ νά χρειασθῆ ἀπό μετεωρολογικές ἤ ἄλλες συνθῆκες.
7. τῶν μεθόδων ἀπόκτησης οὐσιαστικῶν πληροφοριῶν σχετικά μέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης, ὅπως εἶναι οἱ ἀνάλογες ἀγγελίες πρός τούς ναυτιλλομένους καί οἱ ἐκθέσεις καί προβλέψεις τοῦ καιροῦ καί τῶν συνθηκῶν στήν ἐπιφάνεια τῆς θάλασσας,
8. τῶν μεθόδων λήψης ἀπό ἄλλα κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης ἤ παραρτήματα διάσωσης, ἀνάλογα τῆς ἀπαιτουμένης βοήθειας περιλαμβανομένων τῶν σκαφῶν, ἀεροσκαφῶν, προσωπικοῦ καί ἐξοπλισμοῦ,
9. τῶν μεθόδων βοήθειας τῶν σκαφῶν διάσωσης ἤ ἄλλων σκαφῶν μέ σκοπό τήν συνάντησή τους μέ τά κινδυνεύοντα σκάφη, καί
10. τῶν μεθόδων βοήθειας κινδυνευόντων ἀεροσκαφῶν πού ἀναγκάζονται νά κάνουν ἀναγκαστική προσθαλάσσωση γιά νά συναντηθοῦν μέ σκάφη ἐπιφανείας.

4.3 Ἑτοιμότητα μονάδων διάσωσης.

4.3.1 Κάθε διορισμένη μονάδα διάσωσης θά διατηρεῖται σέ κατάσταση ἑτοιμότητος ἀνάλογη μέ τά καθήκοντά της καί θά ἐνημερώνει τό ἁρμόδιο κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης σχετικά μέ τήν κατάσταση ἑτοιμότητάς της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

5.1 Πληροφορίες σχετικά μέ ἔκτακτες ἀνάγκες.

5.1.1 Τά Μέρη θά ἐξασφαλίσουν τήν διατήρηση στίς διεθνεῖς συχνότητες κλήσης συνεχοῦς ἀκρόασης ἀσυρμάτου ἀνάλογα μέ τίς δυνατότητες καί τίς ἀνάγκες. Παράκτιος ραδιοσταθμός πού λαμβάνει ὁποιδήποτε σῆμα ἤ μήνυμα κινδύνου θά:
1. πληροφορεῖ ἀμέσως τό ἁρμόδιο κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ παράρτημα διάσωσης,
2. ἀναμεταδίδει στήν ἀναγκαία ἔκταση γιά νά πληροφορήσει τά πλοῖα σέ μία ἤ περισσότερες διεθνεῖς συχνότητες ἤ σέ ὁποιαδήποτε ἄλλη κατάλληλη συχνότητα,
3. προτάσσει σ' αὐτές τίς ἀναμεταδόσεις τά κατάλληλα σήματα κινδύνου (ALARM) ἐκτός ἄν αὐτό ἔχει ἤδη γίνει, καί
4. προβαίνει στίς μετέπειτα ἐνέργειες πού θά ἀποφασισθοῦν ἀπό τήν ἁρμόδια ἀρχή.

5.1.2 Ὁποιαδήποτε ἀρχή ἤ στοιχεῖο τῆς ὀργάνωσης ἔρευνας καί διάσωσης τό ὁποῖο ἔχει λόγους νά πιστεύει ὅτι ἕνα σκάφος βρίσκεται σέ κατάσταση ἀνάγκης, θά πρέπει νά δίνει τό συντομότερο δυνατό ὅλες τίς διαθέσιμες πληροφορίες στό ἁρμόδιο κέντρο συντονισμό διάσωσης ἤ στό παράρτημα διάσωσης.

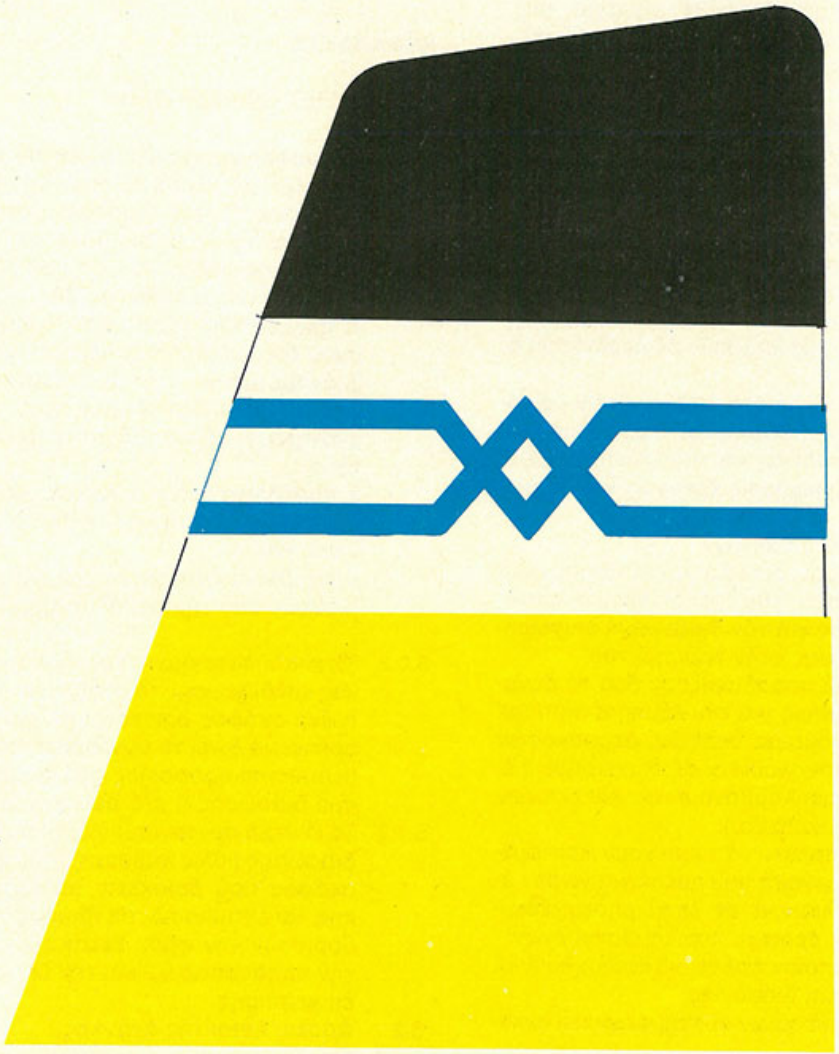
5.1.3 Τά κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τά παραρτήματα διάσωσης μόλις λάβουν πληροφορίες σχετικά μέ ἕνα σκάφος πού βρίσκεται κατάσταση ἔκτακτης ἀνάγκης, θά ἐκτιμήσουν τίς πληροφορίες αὐτές καί θά καθορίσουν τήν φάση ἔκτακτης ἀνάγκης σύμφωνα μέ τήν παράγραφο 5.2 καί τήν ἔκταση τῆς ἀπαιτουμένης ἐπιχείρησης.

5.2 Φάσεις ἔκτακτης ἀνάγκης.

5.2.1 Γιά λειτουργικούς σκοπούς, οἱ φάσεις ἔκτακτης ἀνάγκης διακρίνονται στίς ἀκόλουθες:
1. Φάση ἀβεβαιότητας:
1.1. ὅταν ἕνα σκάφος ἔχει ἀναφερθεῖ ὅτι ἔχει καθυστέρηση νά φθάσει στόν προορισμό του, ἤ
1.2 ὅταν ἕνα σκάφος παρέλειψε νά προβεῖ σέ μιά ἀναμενόμενη ἀναφορά θέσεως ἤ ἀσφάλειας.

2. Φάση κινητοποίησης
2.1. ὅταν μετά τήν φάση ἀβεβαιότητας, οἱ ἀπόπειρες γιά τήν ἐπίτευξη ἐπαφῆς μέ τό σκάφος ἔχουν ἀποτύχει καί οἱ ἔρευνες πού στράφηκαν πρός ἄλλες κατάλληλες κατευθύνσεις ἀποδείχθηκαν ἀνεπιτυχεῖς, ἤ
2.2. ὅταν λήφθηκαν πληροφορίες πού δείχνουν ὅτι ἡ ἐπιχειρηματική ἐπάρκεια ἑνός σκάφους ἐμποδίζεται ἀλλ' ὄχι σέ ἔκταση πού νά εἶναι πιθανή μία κατάσταση κινδύνου.

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



Εὐχόμαστε

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

Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ

3. Φάση κινδύνου

3.1. ὅταν ληφθοῦν θετικές πληροφορίες ὅτι ἕνα σκάφος ἤ ἕνα ἄτομο βρίσκονται σέ σοβαρό ἤ ἐπικείμενο κίνδυνο καί ἔχουν ἀνάγκη ἄμεσης βοήθειας, ἤ

3.2. ὅταν, μετά τήν φάση κινητοποίησης, περαιτέρω ἀνεπιτυχεῖς ἀπόπειρες γιά τήν ἐπίτευξη ἐπαφῆς μέ τό σκάφος καί περισσότερο ἐντατεμμένες ἀνεπιτυχεῖς ἔρευνες ὑπογραμμίζουν τήν πιθανότητα ὅτι τό σκάφος βρίσκεται σέ κίνδυνο, ἤ

3.3. ὅταν ληφθοῦν πληροφορίες πού δείχνουν ὅτι ἡ ἐπιχειρηματική ἐπάρκεια ἑνός σκάφους μειώθηκε σέ τέτοιο βαθμό ὥστε νά εἶναι πιθανή μιά κατάσταση κινδύνου.

5.3 Διαδικασίες γιά κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης καί παραρτήματα κέντρα διάσωσης κατά τήν διάρκεια φάσεων ἔκτακτης ἀνάγκης.

5.3.1 Μέ τήν κήρυξη τῆςφάσης ἀβεβαιότητας, τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα, ἀνάλογα θά προκαλέσει ἔρυνες γιά νά προσδιορίσει τήν ἀσφάλεια τοῦ σκάφους ἤ θά κηρύξει τήν φάση κινητοποίησης.

5.3.2 Μέ τήν κήρυξη τῆς φάσης κινητοποίησης, τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης, ἀνάλογα θά ἐπεκτείνει τίς ἔρευνες γιά τό ἐξαφανισθέν σκάφος, θά κινητοποιήση τίς ἁρμόδιες ὑπηρεσίες ἔρευνας καί διάσωσης καί θά ἀναλάβει τίς ἐνέργειες πού περιγράφονται στήν παράγραφο 5.3.3 ἀνάλογα μέ τίς ἐνδείξεις τῆς συγκεκριμενης περίπτωσης.

5.3.3 Μέ τήν κήρυξη τῆς φάσης κινδύνου, τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης ἀνάλογα θά :

1. ἀναλάβει ἐνέργειες σύμφωνα μέ τίς ρυθμίσεις πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο 4.2,

2. ὑπολογίζει, ὅπου χρειασθεῖ, τόν βαθμό ἀβεβαιότητας τῆς θέσης τοῦ σκάφους καί θά καθορίσει τήν ἔκταση ὁποιασδήποτε περιοχῆς πού πρέπει νά ἐρευνηθῆ,

3. εἰδοποιήσει τόν πλοιοκτήτη τοῦ πλοίουἤ τόν πράκτορά του, ἐάν εἶναι δυνατόν, καί θά τόν κρατεῖ ἐνήμερο τῶν ἐξελίξεων.

4. εἰδοποιήσει τά ἄλλα κέντρα συντονισμοῦ διάσωσης, ἤ τά παραρτήματα διάσωσης, ἡ βοήθεια τῶν ὁποίων θεωρεῖται πιθανό νά ἀπαιτηθεῖ, ἤ τά ὁποῖα πιθανόν νά ἐνδιαφέρονται γιά τήν ἐπιχείρηση,

5. ζητεῖ σέ πρῶτο στάδιο ὁποιαδήποτε βοήθεια πού θά μποροῦσε νά διατεθεῖ ἀπό ἀεροσκάφη πλοῖα ἤ ὑπηρεσίες οἱ ὁποῖες δέν περιλαμβάνονται ἰδιαίτερα στήν ὀργάνωση ἔρευνας καί διάσωσης ἄν ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι στή πλειονότητα τῶν καταστάσεων κινδύνου σέ περιοχές τοῦ ὠκεανοῦ, τά παραπλέοντα σκάφη ἀποτελοῦν σημαντικά στοιχεῖα γιά ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης,

6. δημιουργήσει ἕνα εὐρύ σχέδιο γιά τήν διεξαγωγή τῶν ἐπιχειρήσεων ἀπό τίς διαθέσιμες πληροφορίες καί θά κοινοποιήσει τό σχέδιο αὐτό στίς ἀρχές πού ὁρίζονται σύμφωνα μέ τίς παραγράφους 5.7 καί 5.8, γιά ἐνημέρωσή τους.

7. τροποποιήσει, ἀνάλογα μέ τίς περιστάσεις τίς ὁδηγίες πού δίνονται στήν παράγραφο 5.3.3.6

8. εἰδοποιήσει τίς ἁρμόδιες ἀρχές προξενικές ἤ διπλωματικές, ἤ ἐάν τό περιστατικό ἀφορᾶ πρόσφυγα ἤ ἐκτοπισμένο ἄτομο, τό γραφεῖο τοῦ ἁρμοδίου διεθνοῦς ὀργανισμοῦ,

9. εἰδοποιήσει ἀνάλογα τίς ἀρχές ἔρευνας ἀτυχημάτων, καί

10. εἰδοποιήσει ὁποιοδήποτε ἀεροσκάφος, πλοῖο ἤ ἄλλες ὑπηρεσίες πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο 5.3.3.5 σέ διαβούλευση μέ τίς ἀρχές πού ὁρίζονται σύμφωνα μέ τήν παράγραφο 5.7 ἤ 5.8, ἀνάλογα, ὅταν ἡ βοήθειά τους δέν ἀπαιτεῖται πλέον.

5.3.4 Ἀνάληψη ἐπιχειρήσεων ἔρευνας καί διάσωσης σχετικά μέ σκάφος τοῦ ὁποίου ἡ θέση εἶναι ἄγνωστη.

5.3.4 Σέ περίπτωση πού κηρυχθεῖ φάση ἔκτακτης ἀνάγκης σχετικά μέ ἕνα σκάφος τοῦ ὁποίου ἡ θέση εἶναι ἄγνωστη, θά ἐφαρμόζονται τά ἀκόλουθα:

1. ὅταν εἰδοποιηθεῖ ἕνα κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ παράρτημα διάσωσης γιά τήν ὕπαρξη φάσης ἔκτακτης ἀνάγκης καί δέν γνωρίζει τήν ἀνάληψη κατάλληλων ἐνεργειῶν καί ἄλλα κέντρα, θά ἀναλάβει τήν εὐθύνη γιά τήν ἀνάληψη κατάλληλης ἐνέργειας καί θά συνεννοηθεῖ μέ γειτονικά κέντρα, μέ σκοπό τόν καθορισμό ἑνός κέντρου γιά τήν ἀνάληψη τῆς περαιτέρω εὐθύνης

2. ἐκτός ἄν ἀποφασισθεῖ διαφορετικά, μέ συμφωνία μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων κέντρων, τό κέντρο πού θά ὁρισθεῖ θά εἶναι τό ὑπεύθυνο κέντρο γιά τήν περιοχή στήν ὁποία τό σκάφος βρισκόταν σύμφωνα μέ τήν τελευταία ἀναφερθεῖσα θέση του, καί

3. μετά τήν κήρυξη τῆς φάσης κινδύνου, τό κέντρο πού συντονίζει τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης θά ἐνημερώσει, ἄν εἶναι ἀνάγκη, τά ἄλλα ἁρμόδια κέντρα γιά ὅλες τίς περιστάσεις τῆς κατάστασης ἔκτακτης ἀνάγκης καί γιά ὅλες τίς μετέπειτα ἐξελίξεις.

5.3.5 Διαβίβαση πληροφοριῶν σέ σκάφη γιά τά ὁποῖα ἔχει κηρυχθεῖ φάση ἔκτακτης ἀνάγκης.

5.3.5 Ὅποτε εἶναι δυνατόν, τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης τό ὑπεύθυνο γιά τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης θά εἶναι ὑπεύθυνο γιά τήν διαβίβαση στό σκάφος γιά τό ὁποῖο ἔχει ἔχει κηρυχθεῖ ἡ φάση ἔκτακτης ἀνάγκης, πληροφοριῶν γιά τήν ἐπιχείρηση ἔρευνας καί διάσωσης πού ἔχει ἀναλάβει.

5.4 Συντονισμός σέ περίπτωση πού ἐμπλέκονται δύο ἤ περισσότερο μέρη.

5.4.1 Ὅπου ἡ διεξαγωγή τῶν ἐπιχειρήσεων σέ μιά ὁλόκληρη περιοχή ἔρευνας καί διάσωσης ἀποτελεῖ εὐθύνη περισσοτέρων τοῦ ἑνός Μέρους, κάθε Μέρος θά προβεῖ στίς κατάλληλες ἐνέργειες σύμφωνα μέ τά ἐπιχειρησιακά σχέδια ἤ ὁδηγίες πού ἀναφέρονται στήν παράγραφο 4.2. ὅταν ζητηθεῖ αὐτό ἀπό τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης τῆς περιοχῆς.

5.5. Λήξη καί ἀναστολή τῶν ἐπιχειρήσεων διάσωσης.

5.5.1 Φάση ἀβεβαιότητας καί φάση κινητοποίησης.

5.5.1.1 Ὅταν κατά τήν διάρκεια μιᾶς φάσης κινδύνου, ἕνα κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ παράρτημα διάσωσης, ἀνάλογα πληροφορεῖται ἀπό ἄλλη κατάλληλη πηγή ὅτι δέν ὑφίσταται πλέον ἡ ἔκτακτη ἀνάγκη, θά προβεῖ στίς ἀναγκαῖες ἐνέργειες γιά νά περατώσει τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης καί νά πληροφορήσει ὁποιαδήποτε ἀρχή, μονάδα ἤ ὑπηρεσία ἡ ὁποία δραστηριοποιήθηκε ἤ εἰδοποιήθηκε.

5.5.2.2 Ἐάν κατά τήν διάρκεια μιᾶς φάσης κινδύνου ἀποφασίσθηκε ὅτι ἡ ἔρευνα θά πρέπει νά διακοπεῖ, τό κέντρο συντονισμοῦ ἤ τό παράρτημα διάσωσης, ἀνάλογα, θά ἀναστείλει τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης καί θά πληροφορήσει γι' αὐτό ὁποιαδήποτε ἀρχή, μονάδα ἤ ὑπηρεσία, ἡ ὁποία δραστηριοποιήθηκε ἤ εἰδοποιήθηκε. Οἱ μετέπειτα πληροφορίες πού θά λαμβάνονται θά ἐκτιμῶνται καί οἱ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης θά ἐπαναλαμβάνονται ὅταν δικαιολογοῦνται μέ βάση τίς πληροφορίες αὐτές.

5.5.2.3 Ἐάν κατά τήν διάρκεια μιᾶς φάσης κινδύνου ἀποφασίσθηκε ὅτι δέν θά ὀφελοῦσε ἡ παραπέρα ἔρευνα, τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης, ἀνάλογα, θά περατώνουν τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης καί θά τό καθιστοῦν γνωστό σέ ὁποιαδήποτε ἀρχή, μονάδα ἤ ὑπηρεσία, ἡ ὁποία δρα-

στηριοποιήθηκε ἤ εἰδοποιήθηκε.

5.6 Ἐπί σκηνῆς συντονισμός δραστηριοτήτων ἔρευνας καί διάσωσης.

5.6.1 Οἱ δραστηριότητες τῶν μονάδων πού ἀσχολοῦνται μέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης, εἴτε αὐτές εἶναι μονάδες διάσωσης ἤ ἄλλες ἀρωγές μονάδες, θά συντονίζονται ὥστε νά ἐξασφαλίζουν τά πιό ἀποδοτικά ἀποτελέσματα.

5.7 Καθορισμός διοικητοῦ ἐπί σκηνῆς καί τῶν εὐθυνῶν του.

5.7.1 Ὅταν οἱ μονάδες διάσωσης πρόκειται νά ἀσχοληθοῦν σέ ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης μιά ἀπό αὐτές πρέπει νά ὁρισθεῖ σάν διοικητής ἐπί σκηνῆς, τό ἐνωρίτερο δυνατό καί κατά προτίμηση πρίν τήν ἄφιξη στήν καθορισμένη περιοχή ἔρευνας.

5.7.2 Τό ἁρμόδιο κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης πρέπει νά ὁρίσουν ἕνα διοικητή ἐπί σκηνῆς. Ἐάν αὐτό δέν εἶναι ἐφικτό, οἱ ἐνδιαφερόμενες μονάδες πρέπει νά ὁρίσουν μιά κοινή συμφωνία ἕνα διοικητή ἐπί σκηνῆς.

5.7.3 Μέχρι τόν διορισμό τοῦ διοικητοῦ ἐπί σκηνῆς, ἡ πρώτη μονάδα διάσωσης πού φθάνει στήν σκηνή ἐπιχειρήσεων, πρέπει ἀμέσως νάἀναλάβει καθήκοντα καί εὐθῦνες διοικητή ἐπί σκηνῆς.

5.7.4 Ὁ διοικητής ἐπί σκηνῆς θά εἶναι ὑπεύθυνος γιά τά ἀκόλουθα καθήκοντα ὅταν αὐτά δέν ἔχουν ἐκτελεσθεῖ ἀπό τό ὑπεύθυνο κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης, ἀνάλογα:

1. καθορισμός τῆς πιθανῆς θέσης τοῦ ἀντικειμένου τῆς ἔρευνας τοῦ πιθανοῦ περιθωρίου σφάλματος σ' αὐτή τήν θέση, καί τῆς περιοχῆς ἔρευνας,
2. μέριμνα γιά τόν διαχωρισμό, γιά λόγους ἀσφάλειας τῶν μονάδων πού ἀσχολοῦνται στήν ἔρευνα,
3. καθορισμός τῶν κατάλλων μεθόδων ἔρευνας γιά τις μονάδες πού συμμετέχουν στήν ἔρευνα καί ἀνάθεση περιοχῶν ἔρευνας σέ μονάδες ἤ ὁμάδες μονάδων,
4. καθορισμός κατάλληλων μονάδων γιά την ἐπίτευξη διάσωσης ὅταν ἐντοπισθεῖ τό ἀντικείμενο τῆς ἔρευνας, καί
5. συντονισμός ἔρευνας καί τῶν ἐπικοινωνιῶν διάσωσης στήν περιοχή τοῦ ἀτυχήματος.

5.7.5 Ἕνας διοικητής ἐπί σκηνῆς θά εἶναι ἐπίσης ὑπεύθυνος γιά τά ἀκόλουθα:

1. διενέργεια περιοδικῶν ἀναφορῶν στό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ στό παράρτημα διάσωσης τό ὁποῖο συντονίζει τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης, χορήγηση στό κέντρο τῶν ὀνομάτων καί περιορισμῶν τῶν μονάδων πού μεταφέρουν ναυαγούς, ἀναφορά γιά τό ποιοί ναυαγοί βρίσκονται σέ κάθε μονάδα καί αἴτηση πρόσθετης βοήθειας ἀπό τό κέντρο ὅταν ὑπάρχει ἀνάγκη, γιά παράδειγμα ἀπομάκρυνσης τῶν σοβαρά τραυματισμένων ναυαγῶν.

5.8 Καθορισμός τοῦ συντονισμοῦ ἔρευνας ἐπιφάνειας καί τῶν εὐθυνῶν του.

5.8.1 Ἐάν δέν διατίθενται μονάδες διάσωσης (περιλαμβανομένων πολεμικῶν πλοίων) γιά νά ἀναλάβουν καθήκοντα διοικητή ἐπί σκηνῆς, ἀλλά ἕνας ἀριθμός ἐμπορικῶν σκαφῶν ἤ ἄλλων πλοίων συμμετέχουν στίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης, ἕνα ἀπ' αὐτά πρέπει νά ὁρισθεῖ μέ κοινή συμφωνία σάν συντονιστής ἔρευνας ἐπιφάνειας.

5.8.2 Ὁ συντονιστής ἔρευνας ἐπιφάνειας πρέπει νά ὁρισθεῖ τό ἐνωρίτερο δυνατό και κατά προτίμηση πρίν τήν ἄφιξη στήν προσδιοριμένη περιοχή ἔρευνας.

5.8.3 Ὁ συντονιστής ἔρευνας ἐπιφάνειας πρέπει νά εἶναι ὑπεύθυνος γιά ὅσα ἀπό τά καθήκοντα, πού ἀναγράφονται στίς παραγράφους 5.7.4 καί 5.7.5, μπορεῖ τό σκάφος νά ἐκτελέσει.

5.9 Ἀρχική ἔρευνα.

5.9.1 Κάθε μονάδα πού λαμβάνει πληροφορίες γιά ἕνα περιστατικό κινδύνου θά προβεῖ σέ ὁποιαδήποτε ἄμεση ἐνέργεια γιά νά βοηθήσει στά πλαίσια τῶν δυνατοτήτων του ἤ θά κινητοποιήσει τίς ἄλλες μονάδες πού θά μποροῦσαν νά βοηθήσουν καί θά εἰδοποιήσει τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης στήν περιοχή τοῦ ὁποίου συνέβη τό περιστατικό.

5.10 Περιοχές ἔρευνας.

5.10.1 Οἱ περιοχές ἔρευνας πού καθορίζονται σύμφωνα μέ τήν παράγραφο 5.3.3.2., 5.7.4.1. ἤ 5.8.3 μποροῦν νά ἀλλάξουν ἀνάλογα, ἀπό τόν διοικητή ἐπί σκηνῆς ἤ τόν συντονιστή τῆς ἔρευνας ἐπιφάνειας ὁ ὁποῖος θά εἰδοποιήσει το κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης γιά τήν ἐνέργειά του καί τούς λόγους γιά τούς ὁποίους προέβη στήν ἐνέργεια αὐτή.

5.11 Μέθοδοι ἔρευνας.

5.11.1 Οἱ μέθοδοι ἔρευνας πού καθορίζονται σύμφωνα μέ τήν παράγραφο 5.3.3.6, 5.7.4.3 ἤ 5.8.3 μποροῦν νά ἀλλάξουν σέ ἄλλες μεθόδους ἐάν θεωρηθεῖ αὐτό ἀναγκαῖο ἀπό τόν διοικητή ἐπί σκηνῆς ἤ τόν συντονιστή ἔρευνας ἐπιφάνειας ὁ ὁποῖος θά εἰδοποιήσει τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης γιά τήν ἐνέργειά του καί τούς λόγους γιά τούς ὁποίου προέβη στήν ἐνέργεια αὐτή.

5.12 Ἐπιτυχής ἔρευνα.

5.12.1 Ἐάν ἡ ἔρευνα εἶναι ἐπιτυχής, ὁ διοικητής ἐπί σκηνῆς ἤ ὁ συντονιστής ἔρευναςἐπιφάνειαςπρέπει νά κατευθύνει τίς καταλληλότερα ἐξοπλισμένες μονάδες γιά τήν διεξαγωγή τῆς ἔρευνας ἤ νά παράσχει ἄλλη ἀναγκαία βοήθεια.

5.12.2 Ἐάν εἶναι ἀναγκαῖο οἱ μονάδες πού διεξάγουν τήν διάσωση πρέπει νά εἰδοποιήσουν τόν διοικητή ἐπί σκηνῆς ἤ τό συντονιστή ἔρευνας ἐπιφάνειας γιά τόν ἀριθμό καί τά ὀνόματα τῶν ἐπιβαινόντων ναυαγῶν, γιά τό ἐάν ρωτήθηκε ὅλο τό προσωπικό καί, ἐάν χρειάζεται ἄλλη βοήθεια, γιά παράδειγμα, ἀπομάκρυνση ἀσθενῶν, καθώς ἐπίσης καί γιά τόν προορισμό τῶν μονάδων.

5.12.3 Ὁ διοικητής ἐπί σκηνῆς ἤ ὁ συντονιστής ἔρευνας ἐπιφανείας πρέπει ἀμέσως νά εἰδοποιήσει τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης ἐάν ἡ ἔρευνα ἦταν ἐπιτυχής.

5.13 Ἔρευνα ἀνεπιτυχής.

5.13.1 Ἡ ἔρευνα θά πρέπει νά περατωθεῖ μόνο ὅταν δέν ὑπάρχει πλέον εὔλογη ἐλπίδα διάσωσης ναυαγῶν.

5.13.2 Τό κέντρο συντονισμοῦ διάσωσης ἤ τό παράρτημα διάσωσης πού συντονίζει τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης πρέπει κανονικά νά εἶναι ὑπεύθυνο γιά τήν περάτωση τῆς ἔρευνας.

5.13.3 Σέ μακρυνές περιοχές τοῦ ὠκεανοῦ πού δέν ὑπάγονται στήν εὐθύνη ἑνός κέντρου συντονισμοῦ διάσωσης ἤ ὅπου τό ὑπεύθυνο κέντρο δέν βρίσκεται σέ θέση νά συντονίσει τίς ἐπιχειρήσεις ἔρευνας καί διάσωσης, ὁ διοικητής ἐπί σκηνῆς ἤ ὁ συντονιστής ἔρευνας ἐπιφάνειας μποροῦν νά ἀναλάβουν τήν εὐθύνη περατώσεως τῆς ἔρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΘΕΣΗΣ

6.1 Γενικά

6.1.1 Τά Μέρη πρέπει νά καθιερώσουν ἕνα σύστημα ἀναφορᾶς θέσης πλοίων γιά ἐφαρμογή σέ ὁποιαδήποτε περιοχή ἔρευνας καί διάσωσης γιά τήν ὁποία εἶναι ὑπεύθυνα, ὅπου αὐτό θεωρεῖται ἀναγκαῖο γιά τήν διευκόλυνση τῶν ἐπιχειρήσεων ἔρευνας καί διάσωσης καθώς ἐπίσης καί ἐφαρμόσιμο.

6.2.2 Τά Μέρη τά ὁποῖα μελετοῦν τήν καθιέρωση ἑνός συστήματος ἀναφορᾶς θέσης πλοίων πρέπει νά λάβουν

ὑπόψη τίς σχετικές συστάσεις τοῦ 'Οργανισμοῦ.

6.1.3 Τό σύστημα ἀναφορᾶς θέσης πρέπει νά παρέχει σύγχρονες πληροφορίες γιά τίς κινήσεις τῶν πλοίων ἔτσι ὥστε σέ περίπτωση περιστατικοῦ κινδύνου:

1. νά μειώνει τό χρονικό διάστημα μεταξύ τῆς ἀπώλειας ἐπαφῆς μέ τό πλοῖο καί τῆς ἀνάληψης τῶν ἐπιχειρήσεων ἔρευνας καί διάσωσης σέ περιπτώσεις ὅπου δέν ἔχει ληφθεῖ κανένα σῆμα κινδύνου
2. Νά ἐπιτρέπει τόν ταχύ ἐντοπισμό πλοίων τά ὁποῖα δυνατόν νά κληθοῦν γιά νά παράσχουν βοήθεια.
3. νά ἐπιτρέπει τήν περιγραφή μιᾶς περιοχῆς ἔρευνας περιορισμένης ἔκτασης σέ περίπτωση πού ἡ θέση ἑνός σκάφους σέ κίνδυνο εἶναι ἄγνωστη ἤ ἀβέβαιη, καί
4. Νά διευκολύνει τήν παροχή ἄμεσης ἰατρικῆς βοήθειας ἤ συμβουλῶν σέ πλοῖα πού δέν ἔχουν ἰατρό.

6.2 'Επιχειρησιακές ἀπαιτήσεις.

6.2.1 Γιά νά ἐπιτευχθοῦν οἱ στόχοι πού τίθενται στήν παράγραφο 6.1.3, τό σύστημα ἀναφορᾶς θέσης πλοίων πρέπει νά ἱκανοποιεῖ τίς ἀκόλουθες ἐπιχειρησιακές ἀπαιτήσεις:

1. παροχή πληροφοριῶν, περιλαμβανομένων σχεδίων πλοῦ καί ἀναφορῶν θέσης, πού θά μποροῦσαν νά κάνουν δυνατή τήν πρόβλεψη τῶν μελλοντικῶν θέσεων τῶν συμμετεχόντων σκαφῶν,
2. διατήρηση ναυτιλιακῆς ὑποτύπωσης,
3. παραλαβή ἀναφορῶν σέ ἀνάλογα χρονικά διαστήματα ἀπό τά συμμετέχοντα σκάφη,
4. ἁπλότητα στήν σχεδίαση καί ἐφαρμογή τοῦ συστήματος καί
5. χρήση ἑνός διεθνῶς συμφωνημένου πρότυπου ἐντύπου ἀναφορᾶς, πλοίων καί διεθνῶς συμφωνημένων προτύπων διαδικασιῶν.

6.3 Τύπος ἀναφορῶν.

6.3.1 "Ενα σύστημα ἀναφορᾶς πλοίων πρέπει νά ἐνσωματώνει τίς ἀκόλουθες ἀναφορές:

1. σχέδιο πλοῦ πού νά ἀναφέρει τό ὄνομα, τό διεθνές διακριτικό σῆμα ἤ τά στοιχεῖα ἀναγνώρισης τοῦ σταθμοῦ τοῦ πλοίου, τήν ἡμερομηνία ὥρα (GMT) ἀναχώρισης, στοιχεῖα γιά τό σημεῖο ἀναχώρησης τοῦ πλοίου, ἑπόμενο λιμάνια προσέγγισης, προσεχῆ πορεία, ταχύτητα καί ἀναμενόμενη ἡμερομηνία καί ὥρα ἄφιξης (σέ GMT). Σημαντικές ἀλλαγές πρέπει νά ἀναφέρονται τό συντομώτερο δυνατό.
2. 'Αναφορά θέσης πού νά ἀναφέρει ὄνομα, διεθνές διακριτικό σῆμα ἤ στοιχεῖα ἀναγνώρισης τοῦ σταθμοῦ τοῦ πλοίου, ἡμερομηνίας καί ὥρα (σέ GMT), σέ θέση, πορεία καί ταχύτητα.
3. Τελική ἀναφορά πού νά ἀναφέρει ὄνομα, διεθνές διακριτικό σῆμα ἤ στοιχεῖα ἀναγνώρισης τοῦ σταθμοῦ τοῦ πλοίου, ἡμερομηνία καί ὥρα ἄφιξης στό προορισμό (σέ GMT) ἤ ἀπομάκρυνση ἀπό τήν περιοχή πού καλύπτεται ἀπό τό σύστημα.

6.4 Χρήση συστημάτων.

6.4.1 Τά Μέρη πρέπει νά ἐνθαρρύνουν ὅλα τά σκάφη νά ἀναφέρουν τίς θέσεις τους ὅταν ταξιδεύουν σέ περιοχές ὅπου ἔγιναν ρυθμίσεις γιά τήν συλλογή πληροφοριῶν γιά θέσεις, γιά σκοπούς ἔρευνας καί διάσωσης.

6.4.2 Τά Μέρη πού καταγράφουν πληροφορίες γιά τήν θέση τῶν σκαφῶν, πρέπει νά διαβιβάζουν ὅσο τό δυνατόν περισσότερο τίς πληροφορίες αὐτές σέ ἄλλα Κράτη ὅταν τούς ζητηθεῖ γιά σκοπούς ἔρευνας καί διάσωσης.

'Η Διάσκεψη SAR ἔκανε ἐπίσης ἀποδεκτές τίς κάτωθι 8 ἀποφάσεις (συστάσεις):

'Απόφαση 1: Διαδικασία γιά τήν παροχή καί τήν συνεργασία τῶν ὑπηρεσιῶν SAR. Τά Μέλη καλοῦνται νά συνεργαστοῦν ἐφ' ὅλων τῶν ὑπηρεσιῶν SAR, συμπεριλαμβανομένης καί τῆς ἀεροναυτικῆς. 'Ο IMO καλεῖται νά συνεχίση νά συνεργάζεται στενά μέ τό ICAO ὥστε νά ἐναρμονισθοῦν τά ἀεροναυτικά καί ναυτικά σχέδια καί διαδικασίες SAR.

'Απόφαση 2: Δαπάνες τῶν πλοίων πού συμμετέχουν στό σύστημα πληροφόρησης. Τά κράτη καλοῦνται νά λάβουν ἐκεῖνα τά μέτρα ἔτσι ὥστε ἡ συμμετοχή τῶν πλοίων σέ τέτοια συστήματα νά εἶναι χωρίς οἰκονομική ἐπιβάρυνση.

'Απόφαση 3: 'Ανάγκη γιά τήν καθιέρωση διεθνῶς ἀποδεκτοῦ τύπου καί διαδικασίας στά συστήματα πληροφόρησης. 'Η ἀπόφαση καλεῖ τόν IMO νά ἀναπτύξη ἕνα διεθνῶς ἀποδεκτό σχέδιο γιά τά συστήματα πληροφόρησης τῶν πλοίων, χρησιμοποιώντας σάν βάση τίς γενικές ἀρχές γιά τέτοια σχεδίαση πού ὑπάρχει σάν παράρτημα τῆς ἀποφάσεως. "Ενα τέτοιο σχέδιο ἔγινε ἀποδεκτό ἀπό τήν 13η Γενική Συνέλευση τοῦ IMO, τόν Νοέμβριο τοῦ 1983 μέ τήν 'Απόφαση A. 531 (13).

'Απόφαση 4: 'Εγχειρίδια ἔρευνας καί διάσωσης. 'Η ἀπόφαση συνιστᾶ τήν χρήση τῶν ἐγχειριδίων MERSAR καί IMOSAR.

'Απόφαση 5: Συχνότητες γιά ναυτική ἔρευνα καί διάσωση. 'Η ἀπόφαση προτρέπει γιά τόν καθορισμό συγκεκριμένης συχνότητας γιά ἀποκλειστική χρήση σέ περιπτώσεις κινδύνου καί ἀσφάλειας στούς 4, 6, 8, 12 καί 16 MHZ τῶν ναυτιλιακῶν συχνοτήτων.

'Απόφαση 6: 'Ανάπτυξη ἑνός παγκοσμίου ναυτιλιακοῦ συστήματος γιά περιπτώσεις κινδύνου καί ἀσφάλειας. 'Ο IMO καλεῖται νά ἀναπτύξη ἕνα παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα τηλεπικοινωνιῶν γιά περιπτώσεις κινδύνου καί ἀσφάλειας τό ὁποῖον θά ὑποστηρίζη τό σχέδιο SAR πού περιγράφεται στήν συμβαση.

'Απόφαση 7: 'Εναρμόνησις τῶν ὑπηρεσιῶν SAR μέ τίς ναυτιλιακές μετεωρολογικές ὑπηρεσίες. Καλεῖται ὁ IMO νά συνεργασθεῖ μέ τόν Παγκόσμιο 'Οργανισμό Μετεωρολογίας διά νά διερευνήση τήν πρακτικότητα τῆς ἐναρμόνισης τῶν περιοχῶν ναυτιλιακῶν μετεωρολογικῶν προβλέψεων καί προειδοποιήσεων μέ τίς περιοχές ἐφαρμογῆς τῆς SAR.

'Απόφαση 8: Προαγωγή τῆς τεχνικῆς συνεργασίας. Τά κράτη καλοῦνται σέ συνεργασία καί μέ τήν βοήθεια τοῦ IMO νά ὑποστηρίξουν ἐκεῖνες τίς χῶρες πού χρειάζονται τεχνική βοήθεια στήν ἐκπαίδευση προσωπικοῦ σέ θέματα ἔρευνας καί διάσωσης, γιά τήν ἀπόκτηση ἐξοπλισμοῦ καί ἀνάπτυξη εὐκολιῶν SAR.

ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Τό γεγονός ὅτι τέθηκε σέ ἰσχύ διεθνῶς ἀπό 22/6/85 ἡ ΔΣ SAR δέν σημαίνει ὅτι ἄρχισε αὐτόματα νά ἐφαρμόζεται καί ἕνα παγκόσμιο σύστημα ἔρευνας καί διάσωσης. Δηλαδή ἡ Δ.

PSN PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
SUEZ CANAL
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices
5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez

PSN PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT
5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

Σύμβαση δέν προσδιορίζει τά χρονικά ὅρια μέσα στά ὁποῖα ἕνα τέτοιο σύστημα θά πρέπει νά ἀρχίσει νά λειτουργεῖ. Περιορίζεται μόνο στό νά περιγράφει τόν τρόπο μέ τόν ὁποῖον θά πρέπει νά δημιουργηθεῖ ἕνα διεθνές σύστημα ἔρευνας καί διάσωσης καί οἱ ἀντίστοιχες περιοχές του. Γιά τόν λόγο αὐτό μέ πρωτοβουλία τῶν χωρῶν στόν IMO κατά τήν σχεδίαση λειτουργίας ἑνός Παγκόσμιου Συστήματος SAR ἡ ὑδρόγειος ἔχει διανεμηθεῖ σέ 13 περιοχές.

Στίς περισσότερες ἀπό αὐτές μιά ἤ περισσότερες χῶρες ἔχουν ἐπωμισθῆ τήν εὐθύνη νά συγκεντρώνουν πληροφορίες σχετικά μέ τήν ἔρευνα καί διάσωση. Οἱ περιοχές, οἱ συντονιστές συλλογῆς τῶν πληροφοριῶν καί τό παρόν καθεστώς ὑπάρχουν στό Παράρτημα Α'. Στόν πίνακα αὐτό μπορεῖ κανείς νά διαπιστώσει τήν σχετική πρόοδο πού ἔχει γίνει σ' ὅλες τίς περιοχές τοῦ κόσμου καί ἰδιαίτερα σ' ἐκεῖνες ὅπου ἡ ναυσιπλοΐα εἶναι αὐξημένη. Σέ ὁρισμένες ἀπό τίς περιοχές τά σχέδια ἔχουν δημιουργηθεῖ μέ πρωτοβουλία τῶν χωρῶν πού συλλέγουν τίς πληροφορίες SAR ἀλλά καί ὁ IMO ἔχε συμβάλει σημαντικά στή δημιουργία σχεδίων γιά ὁρισμένες περιοχές. Τό 1981 ὁ IMO σέ συνεργασία μέ τήν Οἰκονομική 'Επιτροπή τῆς Λατινικῆς 'Αμερικῆς ξεκίνησε ἕνα σχέδιο γιά νά βελτιώσει τίς ὑπηρεσίες ἔρευνας καί διάσωσης στήν Καραϊβική. Αὐτό ἄρχισε μέ ἕνα σεμινάριο πού πραγματοποιήθηκε στά νησιά BARBADOS τό 1981 καί ὁλοκληρώθηκε τόν 'Απρίλη τοῦ 1984 ὅπου ἀντιπρόσωποι ἀπό 26 χῶρς συναντήθηκαν στό CARACAS τῆς Βενεζουέλας καί υἱοθέτησαν ἕνα προκαταρκτικό σχεδιο ἔρευνας καί διάσωσης γιά την περιοχή τῆς Καραϊβικῆς. 'Ο IMO ἐπίσης παρέχει τήν βοήθειά του στά θέματα αὐτά στίς χῶρες τῆς 'Ασίας καί τοῦ Εἰρηνικοῦ στά πλαίσια τῆς τεχνικῆς συνεργασίας καί ἀνάπτυξης τοῦ 'Οργανισμοῦ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Αὐτή ἡ μελέτη περιγράφει μερικά ἀπό τά βήματα πού ἔχει κάνει ὁ IMO γιά νά βελτιώσει τούς τρόπους διάσωσης τῶν ναυαγῶν. 'Η ἰσχύς τῆς ΔΣ γιά ἔρευνα καί διάσωση εἶναι μιά μεγάλη συνεισφορά καί θά γινει ὅλο καί περισσότερο σπουδαία ἰδιαίτερα μετά τό 1990 ὅπου ἀναμένεται ἡ πλήρης ἐφαρμογή τοῦ Μελλοντικοῦ Παγκόσμιου Ναυτιλιακοῦ Συστήματος Κινδύνου καί 'Ασφάλειας (FGMDSS). Τόσο ἡ ΔΣ SAR ὅσο καί τό FGMDSS εἶναι μιά μεγάλη συνεισφορά στήν ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας βελτιώνοντας τίς ἐπικοινωνίες, μειώνοντας τίς καθυστερήσεις κατά τήν λήψη σημάτων κινδύνου καί δημιουργώντας παγκόσμιο σύστημα SAR. Αὐτές οἱ πρωτοβουλίες τοῦ IMO ἔχουν ὑποστηριχθῆ διεθνῶς ἀπό τίς κυβερνήσεις μέλη τοῦ 'Οργανισμοῦ καθώς καί ἀπό ἄλλους 'Οργανισμούς.

Γενικά μέχρι σήμερα ἔχει σημειωθεῖ ὅτι ἡ παροχή ὑπηρεσιῶν ἔρευνας καί διάσωσης ἔχει βελτιωθεῖ σέ πολλές περιοχές τοῦ κόσμου, ἐνῶ ἀναμένεται σημαντική πρόοδος τά ἑπόμενα χρόνια. Γιά πρώτη φορά ἡ Διεθνής Ναυτιλιακή Κοινότητα διαθέτει μιά κοινή βάση καί σχεδίαση γιά ἐναρμονισμένη προώθηση τῆςναυτικῆς ἔρευνας καί διάσωσης στά πλαίσια τῆς ΔΣ καί στηριζόμενη στίς τεχνολογικές ἐξελίξεις πού πραγματοποιοῦνται συνεχῶς σέ ὅλους τούς τομεῖς προσφέροντας ἔτσι σπουδαῖες εὐκαιρίες στό χῶρο τῆς ναυτιλίας γιά τό μέλλον.

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ SAR
1. NORTH ATLANTIC (USA)	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ
2. NORTH SEA (UK)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ
3. BALTIC SEA (SWEDEN)	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ
4. EASTERN SOUTH ATLANTIC	ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΚΑΜΜΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ
5. WESTERN SOUTH ATLANTIC (ARGENTINA AND BRAZIL)	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΚΑΜΜΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΕΑ
6. EASTERN NORTH PACIFIC (JAPAN)	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ
7. WESTERN NORTH PACIFIC (JAPAN)	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΕ ΣΕ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΣΤΗΝ JAKARTA ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ 1984
8. EASTERN SOUTH PACIFIC (CHILE)	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΚΑΜΜΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ
9. WESTERN SOUTH PACIFIC (NEW ZEALAND)	ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΕ ΣΕ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΣΤΗΝ JAKARTA ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ 1984
10. INDIAN OCEAN (ASUTRALIA)	ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΕ ΣΕ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΣΤΗΝ JAKARTA ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ 1984
11. CARIBEAN	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ
12a. MEDITERRANEAN (FRANCE)	ΜΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΚΑΜΜΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ
12b. BLACK SEA	ΟΥΣΙΩΔΩΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΚΑΜΜΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ
13. ARCTIC OCEAN	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ	ΚΑΜΜΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. SEARCH AND RESCUE INTERNATIONAL CONVENTION 1979
2. IMO NEWS 3/1985
3. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ 1979
4. IMO DOCUMENTS ON SEARCH AND RESCUE

Τίποτε δέν χάθηκε ἀκόμα

Τοῦ κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Λίγες γραμμές, μήνυμα αἰσιοδοξίας ποὺ τόσο χρειάζεται νά μᾶς δώσει κουράγιο στίς δύσκολες ὧρες πού περνᾶ ἡ Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία (ΕΕΝ). Δέ γράφονται ἀπό σκοπιμότητα οὔτε γιατί «πρέπει νά γράψουμε καί κάτι αἰσιόδοξο» μέσα στά τόσα πού διαβάζουμε πού μᾶς γεμίζουν θλίψη, κατήφεια.

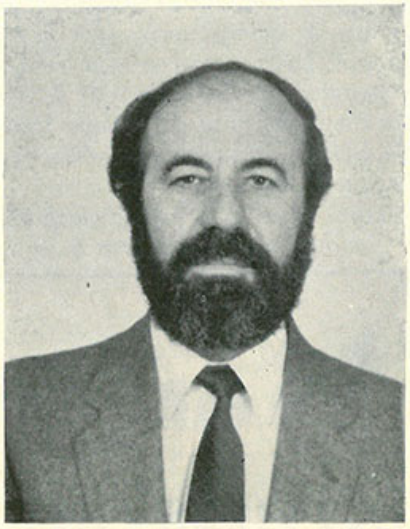
Συνηθίσαμε πιά νά λέμε, νά γράφουμε, νά διαβάζουμε ὅτι ἡ ΕΕΝ συρρικνώθηκε, ὅτι τό τέλος εἶναι κοντά, ὅτι καταστρεφόμαστε, τίποτε δέ μένει ὄρθιο. Εἶναι τάχα τά πράγματα ἔτσι; Ἤ μήπως πέφτουμε οἱ ἴδιοι θύματα τῆς καταστροφολογίας μας, τῆς ἐνδόμυχης τάσης νά προβάλλουμε ὅ,τι πιό ἀπαισιόδοξο, πιό δυσοίωνο, πιό μαῦρο; Τάσης πού ἐνισχύεται ἀπό μιά παρεξηγημένη μᾶλλον συνήθεια ἐπίδειξης «σεβασμοῦ» πρός ὅσους ὑποφέρουν κάτω ἀπό τίς σημερινές συνθῆκες καί τούς ὁποίους ὑποτίθεται ὅτι θά θίγαμε ἄν περιγράφαμε καί κάτι μέ ἄλλο χρῶμα.

Εἶναι, λοιπόν, ὅλα τόσο κακά; Χανόμαστε Ἐγώ τουλάχιστον ἀδίστακτα ἀπαντῶ: ΟΧΙ! Καί στηρίζω τή θέση μου σέ μιά σειρά παρατηρήσεων «ἐκ τῶν ἔνδων», μέσα ἀπό τά τείχη, στήν καθημερινή πρακτική καί δράση ἑνός εὐαίσθητου τομέα, τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων.

«Συρρικνώνομαι» στή ναυτιλιακή — ἐπιχειρηματική γλώσσα σημαίνει γίνομαι μικρότερος σέ ἀριθμό, σέ ὄγκο, σέ ποιότητα πλοίων. Καί, γιά νά ἔχει τό πράγμα νόημα, τό παθαίνω αὐτό τή στιγμή πού ἄλλοι, οἱ ἀνταγωνιστές μου, κερδίζουν ἔδαφος, μεγαλώνουν εἰς βάρος μου.

Συμβαίνει κάτι τέτοιο

Τά στατιστικά στοιχεῖα εἶναι ἐν προκειμένω ἀνεπαρκῆ, πολλές φορές παραπλανητικά μέσα στό χάος τῆς ταυτότητας τοῦ ἐπιχειρηματία, τοῦ τόπου ἐγκατάστασης του, τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, τῆς ἐθνικότητας τοῦ πληρώματος καί τόσων ἄλλων παραγόντων πού συνιστοῦν τή φυσιογνωμία μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης. Ἐδῶ ἀπαιτεῖται μιά ἰδιαίτερη αἴσθηση πού βγαίνει μέσα ἀπό τήν καθημερινή πρακτική, ὅταν σ' αὐτή προσθέσεις καί ἕνα ἀνήσυχο, διεισδυτικό μάτι, ἱκανό γιά ἀναλύσεις καί γενικεύσεις.



Δέν πᾶνε δυό μῆνες τώρα πού ἔκανα ἕνα ἀπό τά συνηθισμένα δεκαπενθήμερα δελτία ἀγοραπωλησιῶν πλοίων σέ παγκόσμια κλίμακα. Τίποτα τό ἐξειδικευμένο. Τόσα δεξαμενόπλοια, τόσα μπάλκ κάρριερς, τόσα δικούβερτα πουλήθηκαν καί σ' αὐτές τίς τιμές. Χωρίς ὀνόματα ἤ ἄλλες λεπτομέρειες. Καί ὅταν, λίγες μέρες μετά, γιά χάρη μιᾶς εἰδικῆς μελέτης μοῦ ζητήθηκε νά προσδιορίσω τήν ἐθνικότητα τῶν ἀγοραστῶν τῶν ἐν λόγω πλοίων, τότε μόνο συνειδητοποίησα — ὄχι χωρίς ἔκπληξη — ὅτι ὅλων οἱ ἀγοραστές ἦταν Ἕλληνες! Ἤ μᾶλλον, γιά νά ἀκριβολογήσω, ἀπό τίς 25 πράξεις ἐκείνου τοῦ δεκαπενθημέρου ΥΠΗΡΧΕ ΚΑΙ ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΙΧΕ ΠΕΡΑΣΕΙ ΣΕ ΧΕΡΙΑ ΕΛΛΗΝΩΝ!

Ποιά εἶναι ἡ προέλευση αὐτῶν τῶν πλοίων; Σέ μεγάλο ποσοστό, πλοῖα Ἑλλήνων πού ἀλλάζουν χέρια καί Εὐρωπαϊκά βαπόρια πού ἀρχίζουν μιά δεύτερη καρριέρα, ἐκείνη τῆς δεύτερης δεκαετίας τῆς ζωῆς τους. Εἶναι ὅμως κι ἕνας μεγάλος ἀριθμός πλοίων πού μέχρι πρό τινος ἀνῆκαν στούς μεγάλους ἀνταγωνιστές μας στό Χόγκ Κόγκ, σ' αὐτούς πού ἡ κρίση χτύπησε μέ τόν πιό ἀνελέητο τρόπο. Χωρίς ναυτιλιακή παράδοση, χωρίς βαθύτερη «αἴσθηση» τῆς θάλασσας, τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης, δέν ἀντέχουν στόν ἰσχυρό κλυδωνισμό. Βρίσκονται σέ διάλυση! Γιά μιά ἀκόμα φορά ἀποδεικνύεται ὅτι μερικά πράγματα σ' αὐτόν τόν κόσμο δέν ἀγοράζονται...

Ἕνας ὅσο τό δυνατό σωστός ὑπολογισμός τοῦ Ἑλληνόκτητου Ἐμπορικοῦ Στόλου σήμερα τόν βρίσκει νά ὑπολείπεται κατά 200 περίπου μονάδες καί μερικές ἑκατοντάδες χιλιάδες τόννους ἐκείνων τῆς ὑψίστης ἀκμῆς του. Μόνο πού γιά νά τόν ἀναζητήσεις πρέπει νά ψάξεις ἀνάμεσα σέ πλειάδα σημαιῶν καί χρώματος πληρωμάτων

Ἄν ληφθεῖ ὑπ' ὄψη ὁ μεγάλος ἀριθμός τῶν πωλήσεων γιά διάλυση κατά τά τελευταῖα δύο χρόνια, ἀβίαστα προκύπτει ὅτι, ὑπό μία ἔποψη, ὁ Ἑλληνικός Ἐμπορικός Στόλος, παρά τήν κρίση, ἀναπτύσσεται ἀκόμα καί βελτιώνει, μάλιστα, τή μέση ἡλικία του!

Τό σημερινό πρόβλημα τῆς ΕΕΝ ἀνάγεται, ἑπομένως, σέ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΗΜΑΙΑΣ! Ὁ Ἕλληνας Ἐφοπλιστής ἀναμφισβήτητα ὑποφέρει σήμερα ἀπό τήν παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση, ὁ Ἑλληνικός Ἐφοπλισμός, ὅμως, σά σύνολο ζεῖ καί ἀναπτύσσεται χρησιμοποιώντας ὅλες τίς παραδοσιακές πιά γιά τόν Ἕλληνα μεθόδους ἀνάπτυξης, μεταξύ τῶν ὁποίων εἶναι καί ἡ χρήση ξένων σημαιῶν. Τό φαινόμενο μπορεῖ νά σοκάρει τόν μή εἰδικό ἀναγνώστη

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λτδ.

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

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

μιᾶς πολιτικῆς ἐφημερίδας ὅταν προσφέρεται σάν εἴδηση, ὅπως προσφέρεται ἀπό μερίδα τοῦ ἡμερήσιου τύπου. Γιά ἕνα μελετητή τῆς ναυτιλιακῆς μας ἱστορίας δέν εἶναι τίποτα περισσότερο ἀπό ἕνα στοιχεῖο τοῦ ἱστορικοῦ γίγνεσθαι, φαινόμενο παροδικό, μέσο στιγμιαίας ἀντιμετώπισης μιᾶς ἀντιξοότητας.

Ἤδη — ἄν δέν κάνω λάθος — διαβλέπω μιά τάση ἐπιστροφῆς στήν Ἑλληνική Σημαία πού γιά τήν ἐνίσχυση καί γενίκευσή της κανείς ἀπό τούς βασικούς παράγοντες πού διαμορφώνουν τά ναυτιλιακά μας πράγματα δέν εἶναι ἄμοιρος εὐθυνῶν.

Ἡ Πολιτεία, τό Κράτος, ἡ Κυβέρνηση, τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὀφείλει ἐπί τέλους νά λάβει μία ὀρθή καί ὁλοκληρωμένη στάση ἀπέναντι στό πρόβλημα, πράγμα γιά τό ὁποῖο ἱκανή καί ἀναγκαία συνθήκη εἶναι ὁ ἐνστερνισμός τῆς ἰδέας ὅτι ἡ **Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία εἶναι μιά οἰκονομική ἐκδήλωση ὕψιστης σπουδαιότητας πού λαμβάνει χώρα ἔξω ἀπό τόν Ἑλλαδικο χῶρο, ἀπολιτική, διεθνική, ἱκανή ἑπομένως νά ἀντιπαρατίθεται πρός αὐτόν καί νά τοῦ παρέχει — χωρίς νά ζητᾶ — ὠφελήματα, ἡ μεγιστοποίηση τῶν ὁποίων εἶναι συνάρτηση τοῦ ἑκάστοτε βαθμοῦ συνδέσεως τῶν δύο μερῶν.**

Στόν Ἑλληνικό Ἐφοπλισμό — κι ἄς μέ διορθώσει ὅποιος πιστεύει τά ἀντίθετα — διαβλέπω ἀκόμη τά κατάλοιπα μιᾶς στενά συντεχνιακῆς σύλληψης τῶν προβλημάτων, ἀνάμικτα μέ μιά δύσκολα ἀποκρυπτόμενη ἀντίθεση μέ τήν παρούσα Κυβέρνηση σέ καθαρά ἰδεολογικό ἐπίπεδο, πού παρεμποδίζει τήν ἀμοιβαία προσέγγιση.

Δυσκολότερα εἶναι τά πράγματα μέτόν Ναυτεργατικό παράγοντα ἡ Ἡγεσία τοῦ ὁποίου, πάσχοντας ἀπό μιά ἀμφίβολη ἀντιπροσωπευτικότητα καί ὑφιστάμενη μιά χυδαία ἐπιδρομή τοῦ κομματισμοῦ καί τῶν σκοπιμοτήτων πού αὐτός ἐπιτάσσει, ἀδυνατεῖ νά συλλάβει τό νόημα τῶν πραγμάτων καί νά ἐργασθεῖ γιά μιά **πραγματική** προστασία τῶν συμφερόντων τῆς τάξης.

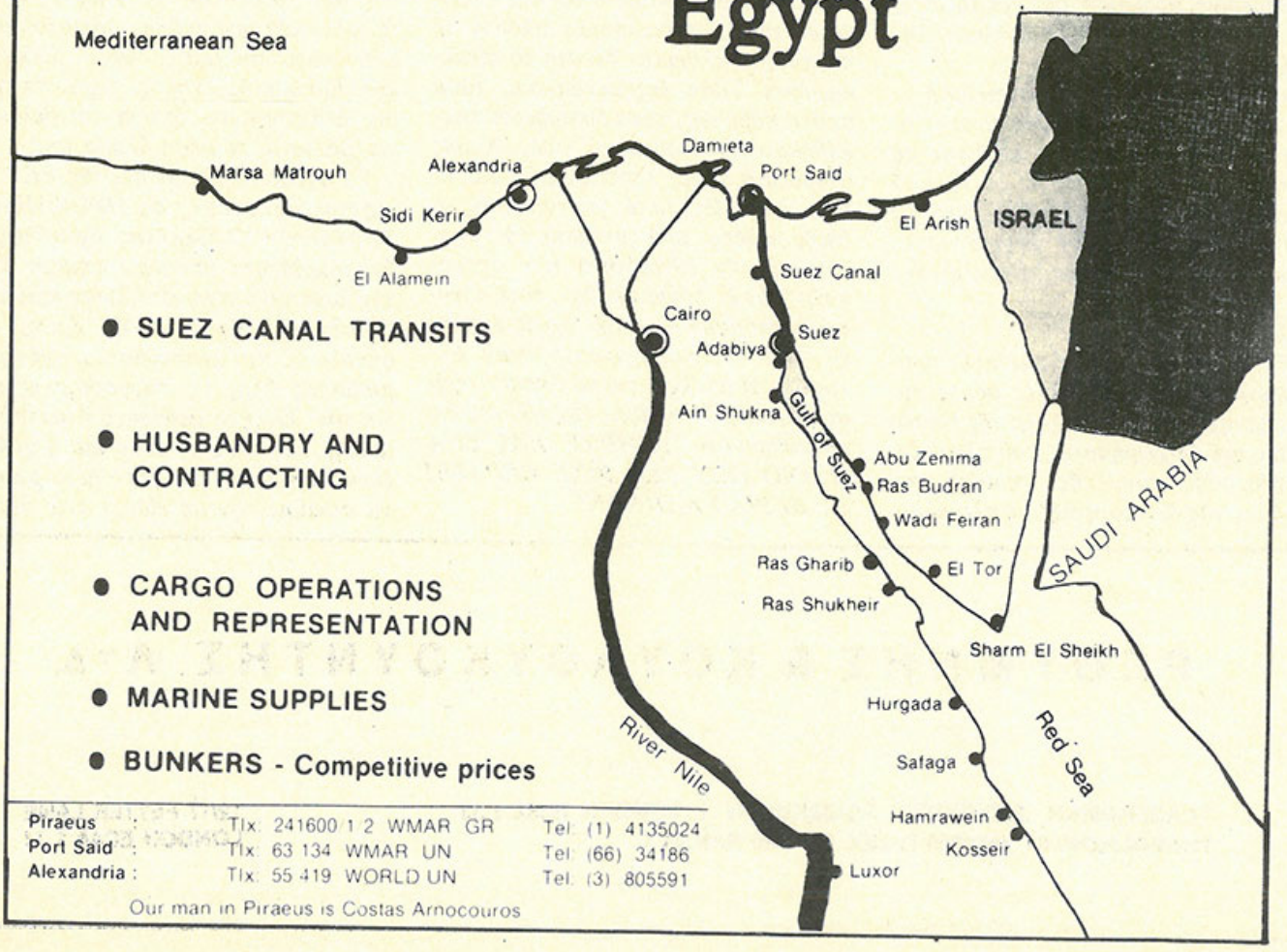
Θέματα ὅπως ἐκεῖνο τοῦ NAT, δικαιώματος ἀπεργίας, σύνθεσης πληρώματος, κόστους ἐκμεταλλεύσεως ὑπό Ἑλληνική Σημαία καί τά παρόμοια, ἀποτελοῦν **ψευδοπροβλήματα**, ἡ λύση τῶν ὁποίων ἐπέρχεται σχεδόν αὐτομάτως μέσα ἀπό μιά συνολική προσέγγιση γιά τήν ὁποία δέν ἀπαιτοῦνται παρά καλή θέληση καί ψύχραιμη ἀνάλυση τῶν παραμέτρων πού συνιστοῦν τήν ναυτιλιακή μας πραγματικότητα. Στό βαθμό πού μπορεῖ κανείς νά ἐλπίζει ὅτι τά παραπάνω εἶναι ἐπιτεύξιμα.

ΤΙΠΟΤΑ ΔΕ ΧΑΘΗΚΕ ΑΚΟΜΑ.

World Marine

Services in

Egypt



- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKERS - Competitive prices

Piraeus :	Tlx. 241600 1 2 WMAR GR	Tel. (1) 4135024
Port Said :	Tlx. 63 134 WMAR UN	Tel. (66) 34186
Alexandria :	Tlx. 55 419 WORLD UN	Tel. (3) 805591

Our man in Piraeus is Costas Arnocouros

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

- Στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας
- Ἡ κατά σημαία δύναμη τῆς Ναυτιλίας μας
- Τό ὑπό ναυπήγηση ἑλληνόκτητο τονν̀άζ
- Ἀνασκόπιση τῆς Ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν τοῦ 1985
- Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου
- Ἀνασκόπιση τῆς Παγκόσμιας Ναυτιλίας

CHANDRIS CRUISE LINES

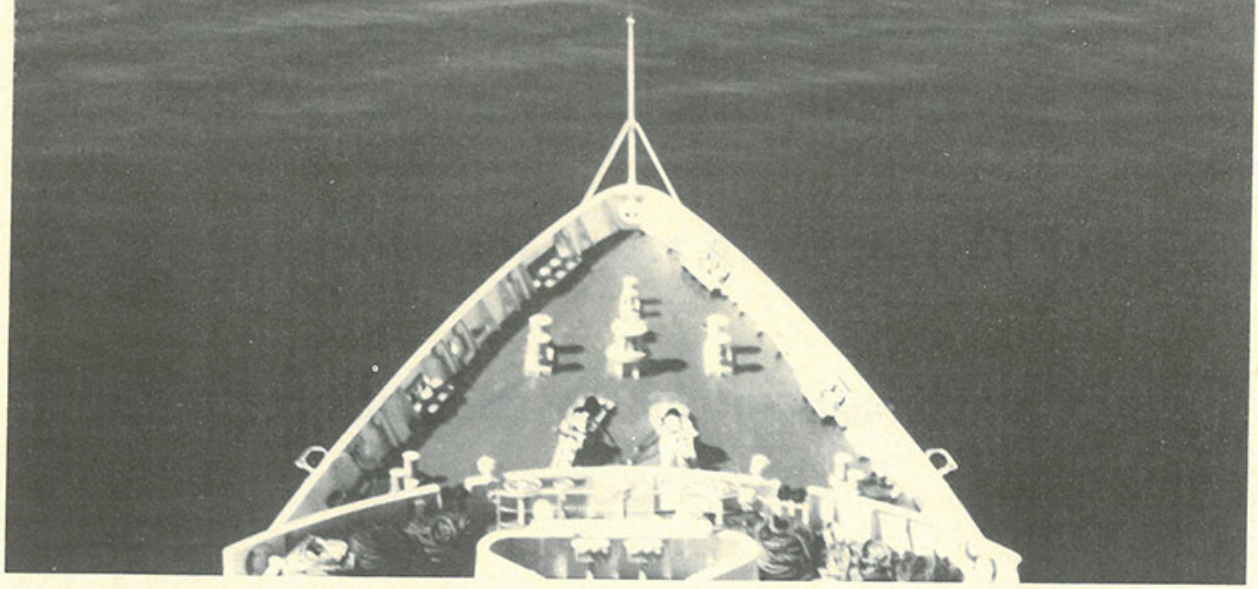
All year round cruising programmes

Mediterranean · Caribbean · Bahamas
Mexico · Bermuda

CHANDRIS

AMERIKANIS · ARIANE · BRITANIS · ELLINIS
GALILEO · ROMANZA · THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



ΜΕΙΩΝΕΤΑΙ ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.800 ποντοπόρα πλοῖα 47 ἑκατ. τον. γκρός

ΚΑΤΑΜΕΤΡΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΥΓΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 1.000 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

Ἀπό τό τεῦχος αὐτό καθιερώνεται, ὅπως θά διαπιστώσουν οἱ ἀναγνῶστες, μία καινοτομία στή στατιστική διακρίβωση τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας: Ὑπολογίζονται μόνον τά πλοῖα ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου (φορτηγά καί δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός καί παραλείπονται τά πλοῖα τῶν ἰδίων κατηγοριῶν 100 - 1.000 τον. γκρός, τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά πλοῖα ἀνεξαρτήτως χωρητικότητας.

Ἡ καινοτομία αὐτή κρίθηκε ἀναγκαία, πρῶτο, γιά νά ἀποφεύγονται οἱ συγχύσεις πού ἀναπόφευκτα προκαλεῖ ὁ συνυπολογισμός στή δύναμη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μικρῶν πλοίων καθώς καί τῶν πλοίων εἰδικῶν κατηγοριῶν ὅπως εἶναι τά ἐπιβατηγά καί τά λοιπά πλοῖα (ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, ἁλιευτικά κλπ.), καί δεύτερο, γιά νά γνωρίζουμε κάθε στιγμή τήν πορεία τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἡ ὁποία εἴτε τό θέλουμε, εἴτε ὄχι, πρέπει νά μᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερο καί γιά εἰδικούς ἀλλά καί γιά γενικότερους λόγους οἱ ὁποῖοι εἶναι γνωστοί στούς ἀναγνῶστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καί γι' αὐτό δέν χρειάζεται νά ἀναλυθοῦν ἐκτενῶς τή στιγμή αὐτή.

Κατά τή στατιστική διακρίβωση τῶν μεγεθῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί τῶν μεταβολῶν πού ἐπῆλθαν κατά τή διάρκεια τοῦ 1985 κατεβλήθη, ὅπως πάντοτε, ἡ ἴδια ἐπίμονη προσπάθεια. Δέν ἀποκρύπτομε ὅμως ὅτι λόγω τῆς μυστικότητας πού κρατήθηκε σέ πολλές περιπτώσεις ἀγορᾶς πλοίων τά ὁποῖα διατηρήθηκαν ὑπό τίς ξένες σημαῖες τίς ὁποῖες ἔφεραν καί ἀκόμη καί ὑπό τό αὐτό ὄνομα γιά νά ἀφοφευχθοῦν δαπάνες πού μποροῦσαν νά ἀποφευχθοῦν δέν ἀποκλείεται ἕνας ἀριθμός πλοίων νά μᾶς διαφεύγει.

Ἐν πάση περιπτώσει, ἐκεῖνο πού ἔχει περισσότερη σημασία εἶναι τό γεγονός ὅτι κατά τό 1985 συνεχίσθηκε ἡ μείωση τῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πού εἶχε ἐπισημανθεῖ καί κατά τά προηγούμενα χρόνια: Ἡ μείωση ὅμως αὐτή ἀφορᾶ κυρίως τόν ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλο, ὁ ὁποῖος στή διάρκεια τοῦ ἀνασκοπουμένου ἔτους μειώθηκε κατά 370 περίπου πλοῖα καί κατά πέντε ἑκατ. τόννους γκρός περίπου σέ χωρητικότητα — στό σύνολό της ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία μειώθηκε μόνο κατά 185 πλοῖα καί κατά 2,3 ἑκατ. τον. γκρός σέ χωρητικότητα καί ἐπ' αὐτοῦ εἶναι χαρακτηριστικό ὅτι ἐνῶ μεταξύ τέλους τοῦ 1981 καί τέλους 1985 ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 1.400 πλοῖα περίπου, τό σύνολο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μειώθηκε μόνο κατά 770 περίπου πλοῖα καί ἐνδεχομενως κατά ἀκόμη λιγότερα δεδομένου ὅτι δέν ὑπῆρξε δυνατή ἡ καταγραφή ὅλων τῶν πλοίων μέ ξένες σημαῖες, ὅπως ἀναφέρεται ἀνωτέρω.

Κατά τό 1985 προστέθηκαν στόν ἑλληνόκτητο στόλο 34 νεότευκτα πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 781.354 τον. γκρός καί 254 πλοῖα «ἀπό δεύτερο χέρι» συνολικῆς χωρητικότητας 6.500.000 τον. γκρός. Κατά τό ἴδιο ἔτος πουλήθηκαν σέ ἀλλοδαπούς 276 πλοῖα 4.570.000 τον. γκρός, ὁδηγήθηκαν στά διαλυτήρια ἄλλα 286 πλοῖα 6.100.000 τον. γκρός καί τέλος χαρακτηρίσθηκαν ὁλικές ἀπώλειες 21 πλοῖα 310.000 τον. γκρός.

Ἀπό τό σύνολο τῶν 254 πλοίων πού ἀγοράσθηκαν στή διάρκεια τοῦ 1985 μόνο τά 83 (ποσοστό 32,5%) γράφηκαν στά ἑλληνικά νηολόγια — πέρυσι τό ἀντίστοιχο ποσοστό ἦταν 50%. Ἀπό τά ὑπόλοιπα, 33 πλοῖα 945.922 τον. γκρός νηολογήθηκαν στή Λιβερία, 59 πλοῖα 872.142 τον. γκρός στόν Παναμᾶ, 63 πλοῖα 1.842.730 τον. γκρός προτίμησαν τό Κυπριακό νηολόγιο, 10 πλοῖα 140.692 τον. γκρός ἐγγράφηκαν στήν Μάλτα, 2 πλοῖα 27.367 τον. γκρός στόν Λίβανο, 1 δεξαμενόπλοιο 65.244 τον. γκρός στό νηολόγιο τῶν Μπαχάμας, 1 δεξαμενόπλοιο 69.222 τον. γκρός στό ἀγγλικό νηολόγιο καί 2 μπάλκ κάρριερς συνολικῆς χωρητικότητας 36.707 τον. γκρός στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων.

Ἀπό τίς μεταβολές πού σημειώθηκαν στή δύναμη τῶν ἄλλων σημαιῶν πού καλύπτουν κυρίως τά ἑλληνικά συμφέροντα ἀξίζει νά σημειωθεῖ ἡ σημαντική μείωση σέ χωρητικότητα τῆς Λιβεριανῆς κατά 1.173.497 τον. γκρός καί τή λιγότερο σημαντική τῆς Παναμαϊκῆς (μείωση κατά 11 πλοῖα καί 28.350 τον. γκρός), τήν σημαντική αὔξηση ἐγγραφῶν στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων (6 πλοῖα καί 84.838 τον. γκρός) καί τήν ἐκκένωση τῶν νηολογίων τῆς Σιγκαπούρης καί τῆς Κεϋλάνης.

Ἄξια προσοχῆς, ἡ Κυπριακή σημαία, αὔξησε τήν δύναμή της κατά 86 πλοῖα ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας καί πρόσθεσε 2.242.486 τον. γκρός ἑλληνικῆς χωρητικότητας στό νηολόγιό της. Αὔξηση παρουσίασε καί τό νηολόγιο τῆς Μάλτας μέ προσθήκη 8 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητας 258.860 τον. γκρός ἐνῶ τό 1985 σημειώνουμε γιά πρώτη φορά τήν νηολόγηση ἑλληνόκτητου πλοίου στό σχετικά νέο νηολόγιο τῶν Μαλντιβῶν.

Ὅπως προαναφέρθη ἡ δύναμη τοῦ ὑπό τήν κυανόλευκο στόλου μειώθηκε κατά τό χρόνο πού πέρασε κατά 369 σκάφη καί 4.846.075 τον. γκρός, οἱ ἀπώλειες δηλαδή ἦταν σέ χωρητικότητα σχεδόν διπλάσιες ἀπό αὐτές τοῦ 1984 (205 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 1.926.301 τον. γκρός). Ὁ ὑπό Ἑλληνική σημαία στόλος (πλοῖα ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός) περιλάμβανε στά τέλη Ὀκτωβρίου 1.548 φορτηγά καί δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητας 27.765.411 τον. γκρός.

Μετά τίς μεταβολές πού ἐπῆλθαν στή διάρκεια τοῦ 1985 ἡ δύναμη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας (ὑπολογιζομένων μόνον τῶν πλοίων ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός ἀνέρχεται σέ 2.800 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 46.908.875 τον. γκρός.

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σέ 34 σκαφη, συνολικῆς χωρητικότητας 781.354 τον. γκρός, ἀγῆλθαν τά νεότευκτα, κατά τό λῆξαν ἔτος προστεθέντα σκάφη, ἐναντι 43 σκαφῶν, 942.672 τον. γκρός τοῦ 1984, 54 σκαφῶν, 1.320.671 τον. γκρός τοῦ 1983, 43 σκαφῶν, 977.815 τον. γκρός τοῦ 1982, 48 σκαφῶν, 955.325 τον. γκρός τοῦ 1981 καί 28 σκαφῶν, 524.214 τον. γκρός τοῦ 1980. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί γιά τά ἔτη 1979, 1978 καί 1977 ἦταν 30 σκάφη, 641.429 τον. γκρός, 56 σκάφη, 756.030 τον. γκρός καί 151 σκάφη, 2.397.118 τον. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδή νέα μείωση κατά 9 σκάφη ἐναντι τῶν προστεθέντων τό 1984 μέ παράλληλη μείωση τῆς νεότευκτης χωρητικότητας κατά 161.518 τον. γκρός. Ἀπό τά σκάφη αὐτά, 21 πλοῖα 525.790 τον. γκρός ἦταν μπάλκ κάρριερς, 7 σκάφη, 78.240 τον. γκρός ἦταν φορτηγά καί 6 σκάφη 177.324 τον. γκρός ἦταν δεξαμενόπλοια. Ἀπό τά νεότευκτα σκάφη πού σημειώσαμε ὅλα ἐνεγράφησαν στό Ἑλληνικό νηολόγιο.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοί νηολογήσεων τά ἔτη 1984, 1983, 1982, 1981 καί 1980 ἦταν 95%, 83,3%, 79,8%, 84,7% καί 94,6%.

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	21	525.790	7	78.240	6	177.324
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	—	—
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	—	—	—	—	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	—	—	—	—
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	—	—	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	—	—	—	—	—	—
ΚΕΫΛΑΝΗΣ	—	—	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	—	—	—	—	—	—
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	—	—	—	—	—	—

ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	21	525.790	7	78.240	6	177.324

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τά άγορασθέντα άπό τήν άλλοδαπή μεταχειρισμένα σκάφη, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά καί δεξαμενόπλοια άνήλθαν σέ 254, συνολικής χωρητικότητας 6.500.360 τον. γκρός. Τό χρονικο διάστημα πού έξετάζουμε παρατηρήθηκε δηλαδή μείωση στόν άριθμό τών σκαφών πού άγοράσθηκαν άπό Έλληνες ένώ ή συνολική άγορασθεῖσα χωρητικότητα δέν μειώθηκε σημαντικά, πράγμα πού δείχνει ἴσως μία στροφή τών άγορών πρός μεγαλύτερα σκάφη. Άξιον παρατήρησης εἶναι ὅτι ένώ ὑπάρχει μείωση στόν άριθμό τών άγορασθέντων μπάλκ κάρριερς (114 έναντι 131 τό 1984) καί φορτηγών (64 ἔναντι 135 τό 1984), άντίθετα στά δεξαμενόπλοια παρατηρεῖται αὔξηση κατά 20 σκάφη καί 1.209.634 τον. γκρός (76 σκάφη ἔναντι 56 τό 1984).

Ή κατανομή αὐτών τών άγορασθέντων σκασφών κατ' εἶδος καί σημαίες ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	30	608.204	25	200.710	28	1.691.420
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	21	533.405	3	21.752	9	390.765
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	27	525.626	26	196.393	6	150.123
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	26	506.170	6	52.851	31	1.283.709
ΜΑΛΤΑΣ	6	105.261	4	35.431	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	2	27.367	—	-	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	—	—	1	65.244
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	—	—	—	—	—	
ΚΕΫΛΑΝΗΣ	—	—	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ	—	—	—	—	1	69.222
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	2	36.707	—	—	—	—
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	114	2.342.740	64	507.137	76	3.650.483

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σέ άλλοδαπούς, έλληνικής πλοιοκτησίας σκάφη, άνῆλθαν σέ 276, συνολικής χωρητικότητας 4.570.356 τον. γκρός καί ήταν περισσότερα ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους κατά 60 σκάφη, ένώ παρατηρήθηκε καί αὔξηση στό τοννάζ τών πωλήσεων κατά 1.531.438 τον. γκρός.

Ή κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαίες ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	48	985.625	103	712.247	26	1.208.966
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	9	368.183	—	—	8	404.358
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	12	237.837	38	241.219	4	56.188
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	2	24.036	13	55.785	2	126.109
ΜΑΛΤΑΣ	2	61.019	4	20.291	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	—	—	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	—	—	1	5.226	1	45.001
ΚΕΫΛΑΝΗΣ	—	—	1	11.841	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	2	6.385	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	73	1.676.700	162	1.052.994	41	1.840.662

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Αὔξηση παρουσίασαν οἱ διαλύσεις κατά τό 1985. Τά σκάφη πού ἐπωλήθησαν πρός διάλυση άνήλθαν σέ 286, συνολικής χωρητικότητας 6.133.358 τον. γκρός ἔναντι 199 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 4.028.429 τον. γκρός τό 1984. Ή κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαία ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	49	1.255.310	79	578.324	38	1.705.589
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	16	361.591	1	8.432	15	900.098
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	13	337.493	24	185.460	4	242.219
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	8	151.211	6	42.426	1	57.027
ΜΑΛΤΑΣ	7	95.617	18	145.960	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	1	15.716	1	9.707	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	16.483	—	—	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	—	—	1	6.229	—	—
ΚΕΫΛΑΝΗ	—	—	1	7.435	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	2	11.031	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	95	2.233.421	133	995.004	58	2.904.933

Ή πορεία τών διαλύσεων άπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Ἔτος	1970 ...	διελύθησαν	33	σκάφη	543.499 τ.γκρός
»	1971 ...	»	105	»	688.406 »
»	1972 ...	»	125	»	923.768 »
»	1973 ...	»	112	»	734.820 »
»	1974 ...	»	112	»	845.532 »
»	1975 ...	»	107	»	1.515.179 »
»	1976 ...	»	114	»	2.042.554 »
»	1977 ...	»	136	»	2.047.458 »
»	1978 ...	»	212	»	3.196.860 »
»	1979 ...	»	215	»	2.187.353 »
»	1980 ...	»	154	»	1.922.029 »
»	1981 ...	»	126	»	2.247.098 »
»	1982 ...	»	185	»	3.878.658 »
»	1983 ...	»	149	»	3.544.406 »
»	1984 ...	»	199	»	4.028.429 »
»	1985 ...	»	286	»	6.133.358

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά τό ὑπό ἐξέταση διάστημα τά σκάφη πού διεγράφησαν άπό τήν δύναμη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας λόγω βύθισης ἤ ὁλικῆς ἀπώλειας άνήλθαν σέ 21 συνολικῆς χωρητικότητας 311.336 τον. γκρός. Ἐνῶ δηλαδή τά ἀπολεσθέντα σκάφη παρέμειναν στά αὐτά ἐπίπεδα ἡ συνολική ἀπολεσθεῖσα χωρητικότης αὐξήθηκε σημαντικά ἐναντι τοῦ 1984 (20 σκάφη καί 228.833 τον. γκρός).

Ή κατανομή τους κατ' εἶδος καί σημαῖες εἶναι ἡ ἑξῆς:

ΣΗΜΑΙΕΣ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός	Πλοῖα	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4	88.084	6	29.233	—	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	18.389	1	5.511	2	63.851
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ	3	48.861	2	12.618	2	44.789
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	—	—	—	—
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	—	—	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	—	-	—	—	—	—
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	—	—	—	—	—	—
ΚΕΫΛΑΝΗ	—	-	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	—	—	—	—
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	—	—	—	-	—	—
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	—	—	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	8	155.334	9	47.362	4	108.640

Ή πορεία τών άπολεσθέντων άπό διάφορα άτυχήματα σκαφών, άπό τό 1970 καί ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στόν κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970.....	σκάφη	33	τον.γκρός	181.990
»	1971.....	»	40	»	234.228
»	1972.....	»	35	»	316.512
»	1973.....	»	32	»	230.440
»	1974.....	»	28	»	160.661
»	1975.....	»	23	»	236.473
»	1976.....	»	35	»	417.039
»	1977.....	»	32	»	242.584
»	1978.....	»	80	»	729.322
»	1979.....	»	56	»	713.533
»	1980.....	»	33	»	339.744
»	1981.....	»	52	»	417.472
»	1982.....	»	59	»	449.153
»	1983.....	»	39	»	424.472
»	1984.....	»	20	»	228.833
»	1985.....	»	21	»	311.336

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΔΥΝΑΜΗΣ

Οί αύξομειώσεις έξ άλλου κατά σημαίες κατά τό λήξαν έτος έν συγκρίσει μέ τό 1984 στήν έλληνόκτητη δύναμη έμφανίζονται στόν κατωτέρω πίνακα:

ΔΙΑΦΟΡΑ 1984 ΕΝΑΝΤΙ 1983

ΣΗΜΑΙΑ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ/ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ.....	- 369	- 4.846.075
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ.....	- 6	- 1.173.497
ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ.....	— 11	- 28.350
ΚΥΠΡΙΑΚΗ.....	+ 86	+ 2.242.486
ΜΑΛΤΑΣ.....	+ 8	+ 258.360
ΛΙΒΑΝΟΥ.....	+ 1	+ 13.115
ΟΝΔΟΥΡΑΣ.....	+ 1	+ 3.062
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ.....	+ 6	+ 84.838
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ.....	+ 1	+ 2.969
ΚΕΪΛΑΝΗΣ.....	- 1	- 7.435
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ.....	- 4	- 107.957
ΣΥΝΟΛΟ.....	-288	- 3.557.984

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Ή χωρητικότητα τών 14 σημαιών στό τέλος τοῦ 1985

ΕΛΛΗΝΙΚΗ	27.765.411
ΛΙΒΕΡΙΑΣ	8.215.458
ΠΑΝΑΜΑ	4.928.494
ΛΙΒΑΝΟΥ	198.858
ΚΥΠΡΟΥ	5.070.990
ΜΑΛΤΑΣ	494.279
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ	—
Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	52.309
ΑΓΓΛΙΑΣ	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	65.244
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	93.722
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	21.131
ΚΕΪΛΑΝΗΣ	—
ΜΑΛΝΤΙΒΩΝ	2.969
ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ	46.908.865

Οι ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τό 59,19% τής Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, ὑπό τίς σημαίες τίς ὁποίες ἀνασκοποῦμε καλύπτει ἡ Κυανόλευκος. Ἡ συμμετοχή τῶν ὑπολοίπων σημαιών εἶναι 17,51% γιά τή Λιβεριανή, 10,5% γιά τή Παναμαϊκή, 10,81% γιά τήν Κυπριακή, 1,05% τής Μάλτας καί 0,42% τοῦ Λιβάνου ἐνῶ τῶν ὑπολοίπων κυμαίνεται σέ ἀκόμη χαμηλότερα ἐπίπεδα (κάτω τοῦ 0,2%). Τά ποσοστά αὐτά ἀναφέρονται σέ ποντοπόρα πλοῖα, ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός:

Ἀναλυτικώτερα, οἱ μεταβολές στήν κυανόλευκο ἔχουν ὡς κατωτέρω:

Ἐνεγράφησαν κατά τό ὑπό ἀνασκόπηση ἔτος 200 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 5.275.844 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	21	τ.γκρός	525.790
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85.....	20	»	416.350
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	33	»	719.249
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	5	»	71.786
Φορτηγά νεότευκτα.....	7	»	78.240
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85.....	13	»	122.109
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	41	»	363.262
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	5	»	34.775
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	6	»	177.324
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85.....	11	»	640.366
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	33	»	1.999.509
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	5	»	127.084
Σύνολο σκάφη.....	200		5.275.844

Διεγράφησαν ἐξ ἄλλου κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα 569 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 10.121.919 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων.

Μπάλκ κάρριες ναυπηγήσεως 1976-85.....	29	»	606.982
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75.....	122	»	2.925.450
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	56	»	852.976
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85.....	22	»	210.274
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75.....	117	»	900.429
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	137	»	909.616
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85.....	10	»	480.682
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75.....	42	»	2.415.001
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965.....	24	»	820.509
Σύνολο σκάφη.....	569		10.121.919

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολών ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄνδρος.....	34.500	Νίπον Κόκαν
Πάτριος.....	25.000	Ναγκασάκι
Σάμτζων Κάπταιν.....	35.490	Νίππον Κόκαν
Τοπάζ.....	28.000	Κόμπε
Ἁγία Σοφία.....	24.500	Μιτσούϊ
Ἄλφα Τζούπιτερ.....	14.400	Ἀϊόϊ
Δημήτρης.....	25.076	Μαϊζούρου
Ἀνάφη.....	34.400	Νίππον Κόκαν
Ἴος.....	34.400	Νίππον Κόκαν
Στάμος.....	34.300	Μπουρμάϊστερ Γουέην
Ἀντζέλικ Χόουπ.....	25.300	Σασέμπο
Ἄναγγελ Λήντερ.....	14.400	Ἀϊόϊ
Ἀρχιμήδης.....	13.600	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Ἔμεραλδ.....	28.000	Κόμπε
Καλλιρόη Πατρονικόλα.....	17.880	Νίππον Κόκάν
Ρίκι.....	25.230	Μιτσουμπίσι
Ἄλκιμος.....	24.700	ναυπ. Κόκαν
Σπύρος Α. Λαιμός.....	16.784	Τύσσεν
Χ.Α. Μαργαρώνης.....	22.630	Χιουντάϊ
Πατριώτης.....	25.000	Μιτσουμπίσι
Ἐντιούρανς.....	22.200	Μιζουσίμα
Σκάφη 21.....	525.790	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σπαρτό.....	30.834	ἀγορ. ἐκ. Λιβερίας
Γκόλντεν Ἐμπάϊρ.....	16.014	πρ. «Dona Hortencia II»
Βασίλης Κατσίκης.....	16.794	πρ. «Θαλασσινή Χαρά»
Ἐντέβορ Ι.....	22.208	πρ. «Ἐντέβορ»
Φαϋρούζ ΙΙΙ.....	19.049	ναυπηγ. Σάντελαντ
Φαϋρούζ IV.....	19.049	ναυπηγ. Σάντερλαντ
Πύρρος.....	14.072	πρ. «Fortune Leader»
Ἐντιουαρντς.....	22.208	ναυπη. Ναγκασάκι
Μαρία Διαμάντω.....	10.108	πρ. «Royal Sapphire»
Ἐλλεσποντ Βάλορ.....	22.315	ὑπέστειλε Παναμαϊκή

Έλλεσποντ Ντέαρινγκ	16.605	πρ. «Sanko Dearing»
Καπετάν Μιχάλης	15.819	πρ. «Βασιλική»
Όλύμπικ Μέλοντυ	17.879	ύπέστειλε παναμαϊκή
Τζάκυ	85.209	ύπέστειλε παναμαϊκή
Φάσερ	17.745	πρ. «Irish Cedar»
Έλλεσποντ Ντηφάϊαντ	16.605	πρ. «Sanko Defiant»
Έντέβορ	22.208	πρ. «Έντέβορ Ι»
Θεοφανώ	14.584	πρ. «Tasmania»
Μάουντ Πήλιον	33.191	πρ. «Νέβερ όν Σάνταιη»
Νόρθ Ντάτσες	35.854	ύπέστειλε λιβεριανή
Σκάφη 20	416.350	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σήμπερντ	36.465	άγορ. έξ Όλλανδίας
Άγιος Αίμιλιανός	18.922	άγορ. έκ Κύπρου
Βόλος	6.952	άγορ. έκ Σιγκαπουρης
Γλυφάδα	13.942	παρέμεινε στή δύναμη
Καρυάτις	16.040	
Μαρία	19.061	
Βύρων Γεννέος	18.021	άγορά έξ Ίσπανίας
Μουσάκη	35.506	άγορ. έξ Ίαπωνίας
Όσεαν Γουίνερ	59.636	άγορά έκ. Λιβερίας
Άρίων	13.633	άγορά έξ Ίαπωνίας
Λάκη Ρηφάϊνερ	13.907	πρ. «Κεφαλλόνια Στάρ»
Ύβόννη	13.858	πρ. Μελτέμι ΙΙΙ»
Ζηνοβία	15.841	πρ. «Έρμιόνη»
Άγιος Νικόλαος	26.537	πρ. «Cast Seal»
Άφθορος	44.327	πρ. «Sibotre»
Άφρός	18.328	πρ. «Φρόσω»
Βηταλάκ	16.636	πρ. «Nothern Valley»
Νίκυ	14.667	πρ. «Σάν Κάστωρ»
Πύρρος	14.072	
Τέρνινγκ Πόϊντ	38.094	πρ. «Δημήτριος»
Φλάγκ Μαρία	14.713	πρ. «Antar»
Μπουγκανβίλ	16.704	πρ. «Tacoma City»
Ποντοπόρος	15.976	πρ. «Όδύσσεια 10»
Τρέζουρ Άϊλαντ	13.639	πρ. «Τουαρέγκ»
Φανυάν	14.617	ύπέστειλε λιβεριανή
Άγιαξ	17.247	πρ. «Έλενα»
Άϊρηνς Γκάλφ	9.441	πρ. «Edna»
Άϊρηνς Μέντ	9.710	πρ. «Marani»
Μετάξια	48.106	πρ. «Άναστασία Λ.»
Στάνταρντ Βέντσιουρ	10.449	πρ. «Τέρνινγκ Πόϊντ»
Άντζείντιαν	10.469	ύπέστειλε παναμαϊκή
Λατίνι	7.165	ύπέστειλε σημ. Μάλτας
Μαΐστρος	18.923	ύπέστειλε λιβεριανή
Σκάφη 33	719.249	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλκμήνη Α	14.691	πρ. «Ρήγκαλ Σκάϋ»
Γκάλφ Στρήμ	17.370	πρ. «Τρέϊντ Γουίντ»
Ίόνιαν Ναβιγκέϊτορ	10.420	πρ. «Πατρίς»
Γκραίης	15.591	πρ. «Φόρουμ Γκρέϊς»
Σή Χάουντ	13.714	πρ. «Σαρωνίς»
Σκάφη 5	71786	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σίλβερ Ντρήμ	13.100	ναυπηγ. Χαγιακισάνε
Είρήνη	12.810	ναυπηγ. Ίσικ. Χαρίμα
Σίφνος Άϊλαντ	10.510	ναυπηγ. Ίσικ. Χαρίμα
Άλφα Τσάλεντζ	10.510	ναυπ. Ίσικαβ. Χαρίμα
Άλφα Άτλας	10.510	ναυπ. Ίσικαβ. Χαρίμα
Άλκιμος	10.300	ναυπ. Ίσικ. Χαρίμα
Άραμης	10.400	ναυπ. Τόκυο
Σκάφη 7	78.240	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλη	12.315	άγορά έξ Ίαπωνίας
Άναγγελ Άπόλλο	10.996	πρ. «Σανάραβακ»
Άναγγελ Βίκτορυ	10.996	πρ. «Σανγκουαζίρα»
Άρκ. Όδυσσεύς	10.494	
Πόρος Άϊλαντ	10.520	πρ. «Σάν Ταϊρόνα»
Άγιος Άνδρέας	10.815	πρ. Ταμπό»
Σοφουλα	3.814	άγορ. έκ Κύπρου
Εύαγγελία Θ	3.375	πρ. «Sarmizegessusa»
Κύθνος	9.784	πρ. «Σή Στάρ»
Χόεγκχ Μαίρη	14.104	πρ. «Μαίρη»
Δημήτρης Λεβεντάκης	6.597	ύπέστειλε κυπριακή
Δημητρός	12.498	πρ. «Αΐγίς Μπάλτικ
Ράμπλα Τζούνιορς	5.802	ναυπηγ. Μοντεβιδέο
Σκάφη 13	122.109	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στρόνγκ Φρένταιπ	2.997	πρ. «Ρόντιαν Κάρριερ»
Φωτεινή Φ	2.928	άγορά έκ Φινλανδίας
Βασίλειος Γ	3.700	πρ. «Στέφανος Φ.»
Γιούρκο Μπάννερ	9.038	πρ. «Καπταμιχάλης»
Έντερπράϊζ	13.687	άγορά έκ Παναμά
Νέμος	4.81	πρ. «Άνέμω Κ.»
Όδέλα	3.288	άγορά έκ Παναμᾶ
Σάν Τζών	9.077	πρ. «Ροζάριο»
Άλφα Νταϋνάμικ	12.498	πρ. «Αΐγίς Νταϋνάμικ»
Άλφα Ντόρικ	12.498	πρ. «Αΐγίς Ντόρικ»
Κράντωρ	8.630	πρ. Σάμμερ Σάν»
Άδαμάντιος	10.208	ύπέστειλε λιβεριανή
Άλφα Άτόμικ	12.498	πρ. «Αΐγίς Άτόμικ»
Άλφα Μύστικ	12.49	πρ. «Αΐγίς Μύστικ»
Άννα Σιέρρα	6.350	άγορά έξ Αύστραλίας
Άλφα Κόσμικ	12.498	πρ. «Αΐγίς Κόσμικ»
Κάρμεν Βίτα	13.098	πρ. «Έλλένικ Κονκόρντ»
Κάρμεν Σερένα	15.952	πρ. «Έλλένικ Σπίριτ»
Κάρμεν Φοντάνα	13.098	πρ. «Έλλένικ Φρέντσιπ»
Λίνδος	2.206	πρ. «Γουέστερν Άϊλ.»
Σή Λαίδη	9.767	πρ. «Σήγκαλ»
Ίλιάνκα Λ	9.771	άγορ. έκ Παναμᾶ
Γεώργιος Χ	6.685	ύπέστειλε λιβεριανή
Κάπταιν Τζώρτζ	9.116	πρ. «Μάστερ Τζώρτζ»
Όλγα	1.586	ύπέστειλε κυπριακή
Άγιος Γεώργιος	4.795	πρ. «George Kurz»
Μπράδερ	9.087	πρ. «Γιάννης Ξύλας»
Σάμαρ Έξπρές	9.057	πρ. «Σκληρίων»
Σιμούν	9.093	πρ. «Γιάννης Μ.»
Άκτή	7.402	πρ. «Άλεξάνδρα Τ.»
Ύμμητός Ίώ	8.090	πρ. «Ίώ»
Άλκυών	8.224	πρ. «Narcis»
Ζέα	8.224	πρ. «Ίρις»
Κάπρικορν	12.059	πρ. «Samaria»
Καρίνα	12.069	πρ. «Saxonia»
Κάστωρ	12.059	πρ. «Servia»
Κέϊπ Έβρος	3.166	πρ. «Arnon»
Κένταυρος	12.059	πρ. «Scythia»
Λέσβος	8.915	πρ. «Άθανασία»
Περσεύς	9.742	πρ. «Carmania»
Πήγασος	9.748	πρ. «Carinthia»
Σκάφη 41	363.262	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνθή Μαρίνα	10.741	πρ. «Άννίτα»

Ἀραμίλ	2.375	
Κίμωλος	7.783	
Ἔμπρες	8.186	πρ. «Empress of Australia»
Ἰόνιαν Γκλόρυ	5.690	ὑπέστειλε σημ. Μάλτας
Σκάφη 5	34.775	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἄσπιλος	45.065	ναυπηγ. Πολωνία
Εὖρος	24.000	ναυπ. Μιτσουμπίσι
Γουόρλντ Πρόφετ	18.300	Σκαραμαγκά
Μαίρη	16.959	ναυπηγ. Γκντάνσκ
Σποράδες	18.000	ναυπηγ. Κάντα
Κρήτη Φιλοξενία	45.000	Σπλίτ
Σκάφη 6	177.324	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεθώνη	32.723	
Φλάγκσιπ Λ.	159.633	πρ. «Litiopa»
Φρέντσιπ Λ.	122.945	ὑπέστειλε λιβεριανή
Νῆσος Θήρα	29.972	πρ. «Koei»
Ἀθήνιαν Φιντέλιτυ	18.510	ὑπέστειλε κυπριακή
Ἔλλεσποντ Τατίνα	46.642	πρ. «Τατίνα»
Λέων	32.995	πρ. «Scottish Lion»
Νῆσος Κύθνος	44.689	πρ. «Pageahtry»
Νῆσος Σαντορίνη	33.769	πρ. «Eastern Venture»
Ἐλεονώρα Μ.	66.942	πρ.«Stena Pacifica»
Θησέας	51.546	πρ. «Al Indrissi»
Σκάφη 11	640.366	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δῆλος	17.957	ἀγορ. ἐκ Λιβερίας
Προμηθέας	60.929	πρ. «Sealion»
Φρίσιπ Λ.	140.277	ἀγορά ἐκ Νορβηγίας
Ἁρμονικός	38.845	ὑπέστειλε Λιβεριανή
Νῆσος Ἴος	18.494	ὑπέστειλε Λιβεριανή
Πανδώρα	57.794	πρώην «Πέρα»
Φαίδρα	73.503	πρ. «Alcazar»
Ὀρλεάνη	76.142	πρ. «Τραῖσή»
Σειρήνα	14.948	πρ. «Μυρτία»
Σκόπελος	56.980	
Ἁρμονία	30.647	πρ. «Γεώρ. Βεργώτης»
Ἠλέκτρα	54.719	πρ. «Γκαλάντ»
Ἀτλαντίς	44.601	πρ. «White Peony»
Μπωμόντ	68.631	Πρ. «Τραῖσάν»
Νῆσος Ἀμοργός	44.605	πρ. «Kaisei Maru»
Φέλλοσιπ Λ.	118.215	ὑπέστειλε λιβεριανή
Φορτσιουνσίπ Λ.	118.216	ὑπέστειλε λιβεριανή
Ρίο	46.719	πρ. «Τράϊουμφ»
Ἀγαμέμνων	74.376	πρ. «London Entreprise»
Ἐλίτ	60.670	πρ. «Trilight»
Θήτα Ἀργώ	2.895	πρ. «Pilat»
Ὀδυσσέας	74.382	πρ. «London Glory»
Ἀλεντεῖλ	44.954	
Ἰάσων	60.316	πρ. «Gracious Fountain»
Νῆσος Σέριφος	44.699	π. «Virginia Lily»
Ντόνα Οὐρανία	17.744	ὑπέστειλε κυπριακή
Αἰγέας	74.878	πρ. «In Amenas»
Αἰνίας	71.833	πρ. «In Nahala»
Ἀνάστασις	69.222	πρ. «Ὀβερσῆς Ἀργκονώτ»
Ἀργοναύτης	74.263	πρ. «In Safra»
Ἰάσων	64.739	πρ. «In Salah»
Νῆσος Πάρος	44.061	πρ. «Icnian Leaf»
Φάροσιπ Λ.	138.255	πρ. «Onyx»
Σκάφη 33	1.999.509	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Διόνυσσος	23.160	πρ. Ἑπτάνησος
Στέφανία	30.490	πρ. «Θανάσης Α.»
Ἰδέα	41.195	πρ. «Τράϊντεντ»
Ἀδριατική	30.648	πρ. «Sverre Rex»
Κίσσαμος	1.591	πρ. «Χανιά»
Σκάφη 5	127.084	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίλλυ Γρέγου	19.150	μετ. «Μίλλυ» (κ.)
Ἀμεθυστ	13.889	ὁλική ἀπώλεια Περσικό
Ἀττικός	16.366	ὕψωσε Παναμαϊκή
Γουώριορ	10.555	ὕψωσε Λιβεριανή
Πίντο	32.300	διαγράφεται
Ζέφυρος	15.366	μετον. Ζάρα (λ.)
Θαλασσινή Χαρά	16.794	μετ. «Βασίλης Κατσίκης» (ε)
Θηρέαν Μαρίνερ	13.889	μετ. «Ναβιγκέϊτορ
Ὄσεαν Τρέϊντερ	18.818	ἐπωλήθη ἀλλοδαπους
Τζάκυ	ζ32.247	ὕψωσε Παναμαϊκή
Φωφώ Α.	25.200	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὠκεανίς	18.080	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀριάδνη	16.169	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀτλαντίς	35.706	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἐντέβορ	22.208	μετ. Ἐντέβορ Ι. (Ἑλ.)
Μέτν Φιντέλιτυ	9.969	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Νόρθ Ντάτσες	36.000	ὕψωσε λιβεριανή
Ὀλύμπικ Μέλοντυ	17.879	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀντώνης Π. Λαιμός	15.934	ὕψωσε παναμαϊκή
Βασιλική	16.300	ἐπωλήθη
Μαρία Λ.	20.822	μ. «Πασίφικ Μπρήζ» (λ.)
Στάμος	33.300	ὕψωσε λιβεριανή
Ἐντέβορ Ι.	22.208	μετ. «Ἐντέβορ» (ε)
Μαίρη	14.500	μετ. Χοέγκχ Μαίρη» (Ε)
Γιάννης Νικολός	19.284	ἐπωλήθη Ρωσία
Νέβερ όν Σάντεϋ	33.191	μετ. «Μάουντ Πήλιον»
Φορτουνέ	19.562	ἐπωλήθη
Γεωργῆς Α. Γεωργιλῆς	16.037	μετ. Καπετάν Ἀνδρέας Γ
Ὄσεαν Σήγκαλ	15.259	ὕψωσε λιβεριανή
Σκάφη 29	606.982	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γεωργῆς Πρώης	15.241	ἐπωλήθη
Πάτμος	51.697	ὁλική ἀπώλεια
Ἀσία	9.524	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκούλιας	20.178	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γλυφάδα Γουαίηβ	20.178	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δέσποινα Γ.Κ.	9.410	διάλυση Πακιστάν
Ἐλαφίνα	14.353	μετ. «Σηχάππυ» (κ.)
Λένα ΙΙ	15.761	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μαρία Ξύλα	9.365	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μπουγκανβίλ	16.704	ὕψωσε Παναμαϊκή
Νόρθ Κίγκ	25.820	ἐπωλήθη διάλυση
Στόρκ	15.302	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τέρνινγκ Πόϊντ	28.094	μετ. «Στάνταρντ Βέντσιουρ»(ε)

Αἴολος	37.670	μετ. «Αἴολος Μ» (κ.)
Αἴολος	16.235	μετ. Ἄϊλσα» (λ.)
Ἄκμων	15.119	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀπόστολος Ἀνδρέας	17.899	μετ. Πρωτοπόρος (κ.)
Ἑλλήσποντος	16.207	μετ. «Ἑλλήσποντος Στρέϊτ»
Ἥφαιστος	21.374	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάμπος	13.116	διάλυση Κιουρασάο
Καπετάν Ραχιώτης	16.098	μετ. «Καπ. Ἀλέξανδρος Α.»
Προτάγκονιστ	17.264	ὕψωσε κυπριακή
Πρωτεύς	10.691	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φιλιατρά Λέγκασυ	62.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φλάγκ Μαρία	14.713	ὕψωσε παναμαϊκή
Φωτεινή Δ.Ε	11.169	ὁλική ἀπώλεια
Μελτέμι ΙΙΙ	15.781	μετ. «Ὑβόννη» (ελ.)
Οὐϊνστόν	15.579	μετ. «Μάλλοου»
Σάμος	17.208	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φλώρα Ν	17.519	μετ. «Μερκάτωρ» (κ.)
Ἅγιος Αἰμιλιανός	18.922	ὕψωσε κυπριακή
Ἀκουαγκέμ	25.433	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀκουαγκλάρυ	24.696	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀκουαγκρέης	15.433	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἄκουα Μπέλ	25.084	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀκουατσάρμ	5.168	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἄνδρος Μέντωρ	13.753	ὕψωσε λιβεριανή
Ἀντζεάρκτικ	11.430	ὕψωσε παναμαϊκή
Ἀντζεμπάλτικ	15.898	ὕψωσε παναμαϊκή
Βέλος	15.981	μετ. «Βέλος Ι.» (π)
Γκλόρικ	48.717	διάλυσιν Ἰντσόν
Ἐρυθιάνη	19.077	ὕψωσε παναμαϊκή
Μάρκος Ν	11.434	ὕψωσε κυπριακή
Μπονάνζα	16.005	μετ. «Λέρος Μαρίνερ» (κ.)
Παναγιώτης Σῆ	13.015	διάλυσιν Πακιστάν
Πρωτεύς	37.419	ἐπωλήθη
Σούνιον	13.894	ὕψωσε κυπριακή
Στάρ Κάπελλα	14.667	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀργώ	16.207	μετ. «Ἀργώ ΙΙ» (π)
Βομάρ	16.313	ὕψωσε λιβεριανή
Γεώργιος Τσακίρογλου	18.170	μετ. «Γεώργιος Τ.» (κ.)
Δημήτριος	10794	μετ. «Δημήτριος Δύο» (κ.)
Καπετάν Κωστῆς Ι	15.355	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κέρτις	16.459	μετ. «Miss Maria»
Μαρυλίδα	15.806	μετ. «Μέρυλαντ» (λ)
Νεφέλη	24.894	μετ. «Καπετάν Κωστῆς» (κ)
Ρομάντικ	77.049	διάλυση Νοτ. Κορέα
Ἀλκήνωρ	59.193	ἐπωλήθη
Ἀλταίρ	16.973	μετ. «Φλάγκ Χίος» (π)
Ἑρμιόνη	16.122	μετ. «Ζηνοβία» (ἑλλ.)
Λουκᾶς Ν	13.637	μετ. «Τάλισμαν» (λ.)
Ρητόρικ	77.049	διάλυση Ταϊβάν
Στάρ Κάστωρ	14.667	ἐπωλήθη
Ἀθηνᾶ Ζαφειράκη	16.223	ἐπωλήθη ἀλλοδοπούς
Ἀλκαῖος Κ	25.279	μετ. «Ὀρτάνς» (Μ.)
Ἀλκυών	17.374	διάλυση Μπαγκλαντές
Ἀντάρ	16.973	μετ. «Φλάγκ Μαρία » (ε)
Ἀρχιμήδης	16.094	μετ. «Μιλένα Α.» (Μ)
Βύρων Γεννέος	28.021	μετ. «Θεῖος Κώστας» (κ)
Γκραίτσιαν Τέμπλ	23.390	μετ. «Ἔλ Γκρέκο» (Μ.)
Γλυφάδα Φαίην	20.723	διάλυση Ἰνδία
Δημήτριος	38.094	μετ. «Τέρνινγκ Πόϊντ» (Ε)
Καπετάν Τάσος	23.372	ἐπωλήθη διάλυση
Κεῖπ Ἀγκρίλος	29.955	ἐπωλήθη διάλυση
Συμφόνικ	70.507	διάλυση Ταϊβάν
Τορνάντο	41.678	διάλυση Ταϊβάν
Τουαρέγκ	13.639	ἐπωλήθη Ἀπ. Ἀνατ.
Φίφθ Ἄβενιου	11.041	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φρόσω	18.328	μετ. «Ἀφρός» (ε)
Ὠκεανός	28.021	μετ. «Λέρος Τσάλλεντζερ»
Ἀναστασία	23.392	διάλυση Ἰντσόν
Ἐλγιάνι	12.142	μετ. «Σή Πρόγκρεςς» (κ)
Ἐλευρώπα	11.005	μετ. «Σήμπριζ» (κ.)
Καπετάν Κωστῆς	24.668	ὕψωσε κυπριακή
Κλάσικ	73.492	διάλυση Φορμόζα
Νέστωρ	25.755	διάλυση Παρανάγουα
Ὀδύσσεια - 10	15.976	μετ. «Ποντοπόρος» (Ελ.)
Ὀθέντικ	73.492	διάλυση Ταϊάν
Σονίντ	11.659	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Ἀθήνικ	48.747	διάλυση Κορέα
Ἀλίσια	16.402	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Ἀντάρες	43.231	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Γκούντ Τσάλλεντζερ	12.202	μετ. «Νεφέλη Ι» (κ.)
Νέμεσις	18.781	μετ. «Τζιοβάννα Σ. (π.)
Νουέβα Ἐσπεράντζα	22.260	ὕψωσε Κυπριακή
Πωλίνα Κ	14.609	μ. «Ρίο Γκράντες» (Μ.)
Τατιάνα	73.526	μ. «Κρήταν Χέρο» (π)
Τζοάννα	15.869	μ. «Σή Φάλκον» (κ)
Ἀσιάτικ	70.481	διάλυση Ν. Κορέα
Ἀτρεβίδα	12.936	διάλυση Κίνα
Καπετάν Ψάρος	16.048	μετ. «Ἀλεξία» (Ἑλ.)
Καποδίστριας	16.366	ὕψωσε Παναμαϊκή
Προγκρέσιβ	10.722	ὕψωσε Παναμαϊκή
Προμηθεύς	22.593	ὕψωσε Παναμαϊκή
Ρήγκαλ Σή	30.294	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρίο Νανέζ	24.198	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρίο Σάν	37.311	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκύπτρον	21.777	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Εὐαγγελία Κ	29.424	ἐπωλήθη διάλυση
Ἁγία Εἰρήνη ΙΙ	18.628	μετ. «Καλλιόπη» (Κυπρ.)
Σή Γουίντ	34.640	ὕψωσε Μάλτας
Σή Τρανσπόρτερ	13.907	ὕψωσε Κυπριακή
Σιτία Γκλόρυ	43.599	ὕψωσε Παναμαϊκή
Φλάγκ Τίνα	13.890	ὕψωσε Παναμαϊκή
Ἀπολλώνιους	16.210	ἐπωλήθη
Γεώργιος	15.773	μετ. «Γιώργος» (κ.)
Γιούρο Πρίνσες	14.315	μετ. «Γιούρο Πήγασος
Καληδονία	34.496	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Καλλιόπη Α	11.329	βυθίσθηκε
Κεφαλλόνια Στάρ	13.907	μετ. «Λάκυ Ρηφάϊνερ»
Μαργαρίτα	18.155	ἐπωλήθη
Σκάφη 122	2.925.450	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἅγιος Κωνσταντίνος	14.264	ἐπωλ. διάλυση
Ἀλκμήνη Α	14.991	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γκραίτσιαν Φλέϊμ	15.389	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γλυφάδα Σάν	14.564	διάλυση Πακιστάν
Ζεύς	11.687	διάλυση Κίνα
Πατρίας	10.420	μετ. «Ἰόνιαν Ναβιγκέϊτορ»
Τζίνι	11.125	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄγγελος Μιχαήλ	10.469	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀναστάσιος Κ	11.503	διάλυση Κίνα
Γκραίτσιαν Λάϊ	15.381	ἐπωλήθη διάλυση
Ἕκτον	11.428	διάλυση Κίνα
Ἐμμανουήλ Κομνηνός	17.830	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἥρώ	23.390	διάλυση Μπαγκλαντές
Κάπταιν Γιάννης	15.819	ἐπωλ. διάλυση
Ματζέστικ	10.554	διάλυση Μπουσάν
Πολυξένη	17.953	διάλυση Τσιταγκόγκ
Πολυτίμη Ἀνδρεάδη	14.425	ἐπωλήθη διάλυση
Τζώνη	19.750	ὕψωσε Παναμαϊκή
Φόρουμ Γκρέϊτ	16.141	μετ. «Γκραίης» (Ελ.)
Γκραίης	15.591	ἐπωλ. διάλυση
Δανίλα	13.628	μετ. «Ἀλκμήνη Α. Ἀγουδίμου
Ἐκλαίρ	13.841	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νεπτούνια	17.960	διάλυση Κίνα
Σαρωνίς	13.714	μετ.Σή Χάουντ (Ε.)
Γλυφάδα Μπρήζ	16.483	μ. «Βιρτζίνια» (Μπαχ.)
Ὄσεαν Πήγασος	16.622	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σπίριτι	10.585	μετ. Χελμέρ (π)
Δρόμων	17.487	διάλυση Κίνα
Οὐρανία Κ	15.377	διάλυση Κίνα
Πέτρος Β	15.347	διάλυση Κίνα
Ρήνη	15.929	ὕψωσε Παναμαϊκή
Τρέϊντερ	13.054	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νικάτωρ	10.275	διάλυση Ἰνδία
Δελφοί	19.049	διάλυση Κίνα
Μαργαρίτα	10.748	ἐπωλήθη διάληση
Μητέρα Ἀσημίνα	22.634	ἐπωλήθη διάλυση
Νόρθ Πρίνσες	15.092	ἐπωλήθη διάλυση
Νόρθ Χάϊνες	15.110	ἐπωλήθη

Πετρομάρ Λάιτ	8.776	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πήτερ Λ	13.336	διάλυση Κίνα
Ρήγκαλ Σκάϋ	14.961	μετ. «Άλκμήνη Α.»
Τόκιο Όλύμπικς	15.404	μετ. «Χόουπ ΙΙ» (π.)
Τρέϊντουϊντ	17.295	μετ. «Γκάλφ Στρήμ» (Ελ.)
Τσιγιόντα	17.713	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χατζάνα	17.962	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άετός	18.315	μετ. Σάν Γουαίηβ» (κ.)
Άμπουέλος Τζιόρτζιο	16.687	διάλυση Κουϊγκτάο
Άχιλλεύς	16.486	ϋψωσε παναμαϊκή
Μένιτες	12.255	διάλυση
Πίντο	14.203	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χαδιώτης	7.925	ϋψωσε παναμαϊκή
Ασπιδοφόρος	8.786	διαλυση Τουρκία
Άχιλλεύς	21.479	διάλυση Σιγκαπούρη
Γκάλφ Στρήμ	17.370	διάλυση Κίνα
Ρήγκαλ Σκάουτ	11.841	μετ. «Καλάνϋα» (κευλ.)
Τζεόρτζιαν Γκλόρυ	16.563	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 56	852.976	

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
ΤΦΛ Πρόγκρες	5.778	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΦΛ Προσπέριτυ	5.777	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δημήτρης Λεβεντάκης	6.597	ϋψωσε Κυπριακή
Σάνραβακ	10.998	μετ. «Άναγγελ Άπόλλο»
Σανγκουαζίρα	10.998	μετ. «Άναγγελ Βίκτορυ»
Τρανσπασίφικ	10.299	μετ. «Cervinia»
Λάκυ Ράϊντερ	7.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιάννης Μάριος Η	12.561	μετ. «Σπάρταν Ράννερ»
Κόνκαρ Τρίτων	16.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σάν Ταϊρόνα	10.990	μετ. «Πόρος Άϊλαντ»
Αϊγίς Έλλένικ	12.498	μετ. «Μάνος»
Κόνκαρ Τρίαινα	16.000	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σέμι ΙΙ	12.498	ϋψωσε Παναμαϊκή
Σίλβερ Ντρήμ	13.100	ϋψωσε Παναμαϊκή
Ταμπό	10.185	μετ. «Άγιος Άνδρέας»
Άριστάναξ	9.998	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δημήτρης	3.977	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μαρία Μάριος Η	6.034	μετ. «Μαραθών» (κ)
Σή Στάρ	9.784	μετ. «Κύθνος» (Ε)
Κατερίνα	3.824	μετ. «Κατερίνα Δ.» (κ.)
Μυρσινδη	5.511	ϋψωσε Λιβεριανή
Τζώννυ	9.867	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 22	210.274	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννα Σιέρρα	6.350	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άραμις	1.586	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άταλάντη	11.000	μετ. «Κάδμος» (Λιβ.)
Γιάννης Μ	9.093	μετ. «Σιμούν» (Ε.)
Ίώ	8.909	μετ. «Ύμηττός Ίώ» (Ε.)
Καπετάν Λεωνίδας	8.113	διάλυση Πακιστάν
Λέσβος	3.259	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπέλ Κόμετ	1.599	μετ. Σάνσετ (Μα.)
Νέμος	4.981	ϋψωσε κυπριακή
Ντόρα Παπαλιοϋ	8.928	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πηλεύς	9.078	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σή Γκάρντιαν	12.061	διάλυση Πακιστάν
Σοβερέϊν Στάρ	8.534	διάλυση Κορέα
Φάουνα	1.443	μετ.«Έρικαll» (κ.)
Φοίνιξ	11.489	διάλυση Μπαγκλαντές
Άθανασία	8.015	μετ. «Λέσβος» (ε.)
Άτλάντικο	6.103	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίλιάνκα Λ	9.771	έπωλήθη
Κόφη Τρέϊντερ	5.153	έπωλήθη άλλοδαούς
Μαριώ	3.762	έπωλήθη διάλυση
Μέλπω Χ	10.355	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φόρουμ Ήγκλ	10.191	διάλυση Ξινγκάγκ
Αϊγίς Κόσμικ	12.498	μετ. «Άλφα Κόσμικ »
Άλεξάντερς Πάουερ	7.560	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γουέστερν Άϊλ	2.206	μετ. «Λίνδος» (Ελ.)
Κάβο Γιοσονάς	10.322	έπωλήθη
Καρολίνα	5.681	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σήγκαλ	9.767	μετ. «Σή Λαίδη» (Ελ.)
Τζών Π	12.011	βυθίστηκε
Άγιος Νικόλαος	3.646	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άθως	10.008	έπωλήθη άλλοδαπους
Αϊγίς Πράϊντ	9.178	ϋψωσε παναμαϊκή
Γιούροκαρριερς	16.095	μετ. «Σηκάριερ» (κ)
Διδώ	10.378	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λίνδος	2.206	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τζέμινι	5.450	έπωλήθη
Αΐας	9.457	διάλυση Ίνδία
Άρίσταρχος	10.009	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άταλάντη	6.235	διάλυση Πακιστάν
Φρίο Ντόλφιν	1.581	μετ. «Ρήφερ Πρόγκρες»
Χίαν Στάρ	10.016	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χίος Σπίριτ	5.517	διάλυση Πακιστάν
Αΐτζιαν Άϊλαντ	4.838	έπωλ. άλλοδαπούς
Μίνι Λήντ	1.592	όλική άπώλεια
Μιχάλης	2.867	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όδέλια	3.266	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκληρίων	9.057	μετ. Σάμαρ Έξπρές»
Στρόνγκ Φρέντσιπ	2.997	ϋψωσε σημαία Μάλτας
Τροϋτενμπελς	11.644	ϋψωσε κυπριακή
Φόρουμ Πρόγκρες	10.192	ϋψωσε κυπριακή
Άγαθή	6.017	μετ. Μινέρβα (κ)
Αϊγαίον Άϊλαντ	4.109	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αϊγίς Τρέϊντ	9.025	μετ. «Τιτισή» (κ.)
Άλεξάνδρα Τ	7.402	μετ. «Άκτή» (ε.)
Πόλα Δύο	10.233	ϋψωσε Κυπριακή
Ρίβερ Νάϊτζερ	1.599	έπωλήθη άλλοδαπους
Ροζάριο	9.077	μετ. Σάν Τζών (Ελ.)
Σάμος Σπίριτ	1.597	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σταυρούλα Ζ	16.78	έπωλήθη άλλοδαπους
Τράνς Κώστας	6.756	έπωλήθη διάλυση
Φαίδρα	1.506	έπωλήθη άλλοδαπούς
Φαιδώρα	9.112	έπωλήθη
Ώτο Κουριέρ	1.339	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άγγεμέντ	4.600	διάλυση Καρτγγένα
Αϊγίς Μπλέϊζ	11.185	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αϊγίς Νταϋνάμικ	12.498	μετ. «Άλφα Νταϋνάμικ»
Αϊγίς Ντόρικ	12.498	μετ. «Άλφα Ντόρικ»
Γεώργιος Χ	10.327	ϋψωσε Λιβεριανή
Έλπάν	5.487	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπηλίφ	9.564	ϋψωσε παναμαϊκή
Σάμμερ Σάν	8.628	μετ. Κράντωρ
Σάμμερ Σκάϋ	6.189	μετ. «Έλπίδα«
Φόρουμ Σκάϋ	2.999	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άζούμα	11.067	μετ. «Ζενίθ»
Αϊγίς Άτόμικ	12.498	μετ. «Άλφα Άτόμικ»
Αϊγίς Μύστικ	12.498	μετ. Άλφα Μύστικ»
Γκόλντεν Ντόλφιν	16.275	διάλυση Κίνα
Ίάσων	11.489	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίκτίνος	11.489	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίων	11.506	έπωλ. άλλοδαπούς
Μακρά	8.957	μετ. «Σελατάν»
Ναυτίλος	6.845	μετ. Δημήτριος Κ».
Σάν Δημήτρης	11.02	διάλυση Καράτσι
Χριστίνα	10.256	έπωλήθη διάλυση
Αϊγαίον Ντέστινυ	4.838	έπωλήθη
Μαίρη Κ	4.990	μετ. «Άφριγκουντ»
Μιρένε	4.998	έπωλήθη άλλοδαπούς
Παναγιώτης Α.Λ	7.773	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σάμμερ Νταίη	6.054	μετ. Άλφροσίνα» (π.)
Φόρουμ Στάρ	7.006	μ. «Σητία Μπιούτυ»
Χάρης	2.918	μετ. «Χαρά»
Αϊγίς Μπάννερς	9.504	έπωλήθη άλλοδαπούς
Δέσποινα	6.741	μετ. «Κέϊπ Χόουπ» (κ.)
Έλλένικ Τσάλλεντζερ	&.987	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλλένικ Φαίηθ	10.329	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έπιμενίδης	8.927	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κραταιός	7.415	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρό-ρόΤρέϊντερ	1.552	ϋψωσε Κυπριακή
Σύρος Ρήφερ	1.552	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άγιος Άντώνιος	3.510	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άγιος Άντώνιος	3.510	έπωλήθη άλλοδαπούς

Νότα Κ.	6.235	μετ. «Ρότα» (π.)
Πέρλα	4.718	μετ. «Άλταίρ» (κ.)
Ρόντιαν Κάρριερ	2.997	μετ. «Στρόγκ Φρέντσιπ»
Σάμμερ Λάϊτ	4.995	μετ. «Έσμεράλντα ΙΙ»
Άναστάσιος	16.822	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άνέμω Κ.	4.981	μετ. «Νέμος» (Ελ.)
Άντώνης Γιάννης Η.	5.932	μετ. «Ξιφίας» (κ.)
Άντώνιος	9.843	μετ. «Άντώνιος Δύο» (κ)
Γκαίυ Φόρτσιουν	8.739	μετ. «Νιού Φόρτσιουν» (κ.)
Είρήνη ΙΙ	9.132	μετ. «Άβάντι» (π.)
Έλλένικ Άντβέντσιουρ	13.098	έπωλήθη
Έλλένικ Έξπλόρερ	17.172	έπωλήθη
Έλλένικ Ναβιγκέϊτορ	8.967	μετ. «Γιάννης Λ.» (κ.)
Λάκυ	6.683	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπάλντερ Ζή Ντόουχ	8.799	μετ. «Ήραία»
Μπάλντερ Ζή Στάρ	8.937	μετ. «Καίτη»
Πεμπάν	9.870	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 117	90.429	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σεμέλη	9.962	διάλυση Ίνδία
Σιμπύλλα	1.409	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σταμάτιος Γ. Έμπειρίκος	8.878	μετ. «Σουώρντ» (Μα)
Στελλίτσα	8.021	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άλμα	1.594	έπωλήθη διάλυση
Άνθή Μαρίνα	10.741	ύψωσε σημαία Μάλτας
Άρέθουσα	9.778	διάλυση Μάλτα
Βορράς	3.736	διάλυση Πακιστάν
Λία Πέρο	7.963	διάλυση Κίνα
Άνθία	11.034	διάλυση Ίνδία
Άννίτα	10.741	μετ. Άνθή Μαρίνα
Άσία Φρήζερ	6.478	διάλυση Πακιστάν
Αϋραφροστ	4.566	διάλυση Πακιστάν
Γκόλντεν Σή	7.952	διάλυση Πακιστάν
Γοργώ	7.061	διάλυση Άπ. Άνατολή
Εύβοϊκός Γκάλφ	8.454	διάλυση Ίνδία
Λαίδη Μαντόνα	7.952	διάλυση Πακιστάν
Όιζκοου	2.981	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πάρος	8.883	διάλυση Πακιστάν
Ρίο Ντέ Τζανέϊρο	4.931	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σέλας	10.947	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σύρος	5.237	διάλυση Πακιστάν
Τάκης Η.	6.508	έπωλήθη διάλυση
Άστέρι	6.161	διάλυση Πακιστάν
Άτλαντίς	5.788	έπωλήθη διάλυση
Γεώργ. Φ. Άνδρέαδης	7.176	έπωλήθη διάλυση
Έλένη	10.936	διάλυση Ίνδία
Εύτυχία	10.344	διάλυση Έλλάδα
Κρήταν Σπίτιτ	3.914	διάλυση Μαμονάλ
Παντάνασα	1.849	μετ. «Νίκος»
Άφρικα Φρήζερ	6.385	διάλυση Πακιστάν
Αϊόλιαν Σάν	11.502	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άντζελε	4.207	έπωλήθη διάλυση
Κίμωμος	7.783	διάλυση Πακιστάν
Κόσμος	2.670	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λευτέρης ΙΙ	%.979	έπωλήθη διάλυση
Μάρλεν	5.087	διάλυση Έλλάδα
Ματθίλδα	7.696	μετ. «Άλύσια» (Μαλ)
Νικόλαος	1.589	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ντέκα Ναβιγκέϊτορ	).700	μετ. «Ναβιγκέϊτορ» (Μα.)
Παρνασσός	7.214	διάλυση Τσιταγκόγκ
Πάργα	10.65	έπωλήθη διάλυση
Προμηθεύς	9.633	έπωλήθη
Ρόδος	3.370	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρόνσον	61.000	έπωλήθη
Ρόνχιλ	6.063	έπωλήθη
Στάρ Σίπ	4.357	μετ. «Σταρνάζ» (Ονδ.)
Σταυρούλα Κ.	2.445	έπωλ. άλλοδαπούς
Ταλαβέρα	7.399	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τετιέν	9.892	έπωλήθηε άλλοδαπούς
Φαίδων	6.723	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άργυρώ	8.775	μετ. «Ναυτίλος» (Μ)
Όλυμπιάς	5.271	μετ. «Μήλος » (Ονδ.)
Άκρα Ρίον	6.383	διάλυση Ίσπανία
Άλέξανδρος Κορυζής	7.207	διάλυση Εύρώπη
Βασίλης IV	1.704	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βίκινγκ	13.321	έπωλήθη
Δημήτριος	10523	σημαία Μάλτας
Κεφαλλόνιαν Άμπίσιον	7.509	διάλυση Γκαντάνι
Μπλού Μπαίϋ	9.657	διάλυση Κίνα
Παπακώστας	.63	διάλυση Πακιστάν
Άκρα Ταίναρον	6.374	διάλυση Πακιστάν
Άρκάδιαν Στάρ	9.720	έπωλ. άλλοδαπούς
Άστροναύτης	3.890	διάλυση Τουρκία
Έλευθερία	8.401	διάλυση Πακιστάν
Εύσταθία	7.815	διάλυση Ίνδία
Λαγκαδά Στάρ	2.698	έπωλήθη διάλυση
Μαριέττα	8.344	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μιμόσα Τρέϊντερ	5.289	διάλυση Πακιστάν
Φάμιλυ Δέλτα	9.890	διάλυση Ίνδία
Φάμιλυ Δέλτα	9.890	διάλυση Ίνδία
Άβαξ	10.405	μετ. «Γεώργιος Μ.»
Αίγαίον Σπίριτ	4.463	διάλυση Γκαντάνρι
Εύλαλία	8.630	διάλυση Τουρκία
Αίγαίον Γουαίηβ	6.387	έπωλ. άλλοδαπούς
Αϊτζιαν Πράϊντ	6.303	έπωλ. άλλοδαπούς
Αϊτζιαν Σκάϋ	7.517	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άλεξάνδρα	3.782	μετ. «Λάμυα» (Ονδ.)
Άλέξανδρος	10.392	διαλυση Πακιστάν
Άμαλίντα	5.164	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άπίκο	9.868	έπωλήθη διάλυση
Βασιλική	2.582	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιάννης	11.194	διάλυση Κίνα
Δέσποινα	2.474	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλλάς Φρήζερ	4.390	έπωλήθη άλλοδαπούς
Εύτέρπη	1.593	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έφη	3.791	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίκάν	2.882	έπωλήθη διάλυση
Ίωάνν	10.232	μετ. Ίωάννα Δύο
Κεφαλλόνια Σπίριτ	8.272	έπωλήθη διάλυση
Κρουσέϊντερ	1.596	έπωλήθη διάλυση
Κώστας	6.808	έπωλήθη διάλυση
Λαΐον Όφ Χαιρώνια	3.315	έπωλήθη διάλυση
Λάκμς	5.643	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπράβο Άρης	6.132	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπράβο Λούϊς	6.103	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νέστωρ Σπίριτ	8.213	έπωλήθη διάλυση
Νήσος Μύκονος	5.693	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όλκούζ	3.030	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όρλοβο	2.481	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ούάϊτ Ρόουζ	7.504	σημαία Όνδούρας
Ούρανία	4.069	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ούχενμπελς	10.363	ύψωσε Κυπριακή
Παλμέα	10.778	μετ. «Γιούρκο Τρέϊντερ»

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σεμέλη	9.962	διάλυση Ίνδία
Σιμπύλλα	1.409	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σταμάτιος Γ. Έμπειρίκος	8.878	μετ. «Σουώρντ» (Μα)
Στελλίτσα	8.021	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άλμα	1.594	έπωλήθη διάλυση
Άνθή Μαρίνα	10.741	ύψωσε σημαία Μάλτας
Άρέθουσα	9.778	διάλυση Μάλτα
Βορράς	3.736	διάλυση Πακιστάν
Λία Πέρο	7.963	διάλυση Κίνα
Άνθία	11.034	διάλυση Ίνδία
Άννίτα	10.741	μετ. Άνθή Μαρίνα
Άσία Φρήζερ	6.478	διάλυση Πακιστάν
Αϋραφροστ	4.566	διάλυση Πακιστάν
Γκόλντεν Σή	7.952	διάλυση Πακιστάν
Γοργώ	7.061	διάλυση Άπ. Άνατολή
Εύβοϊκός Γκάλφ	8.454	διάλυση Ίνδία
Λαίδη Μαντόνα	7.952	διάλυση Πακιστάν
Όιζκοου	2.981	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πάρος	8.883	διάλυση Πακιστάν

Ρίο Ντέ Τζανέϊρο	4.931	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σέλας	10.947	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σύρος	5.237	διάλυση Πακιστάν
Τάκης Η.	6.508	έπωλήθη διάλυση
Άστέρι	6.161	διάλυση Πακιστάν
Άτλαντίς	5.788	έπωλήθη διάλυση
Γεώργ. Φ. Άνδρέαδης	7.176	έπωλήθη διάλυση
Έλένη	10.936	διάλυση Ίνδία
Εύτυχία	10.344	διάλυση Έλλάδα
Κρήταν Σπίτιτ	3.914	διάλυση Μαμονάλ
Παυτάνασα	1.849	μετ. «Νίκος»
Άφρικα Φρήζερ	6.385	διάλυση Πακιστάν
Αϊόλιαν Σάν	11.502	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άντζελε	4.207	έπωλήθη διάλυση
Κίμωμος	7.783	διάλυση Πακιστάν
Κόσμος	2.670	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λευτέρης ΙΙ	%.979	έπωλήθη διάλυση
Μάρλεν	5.087	διάλυση Έλλάδα
Ματθίλδα	7.696	μετ. «Άλύσια» (Μαλ)
Νικόλαος	1.589	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ντέκα Ναβιγκέϊτορ	).700	μετ. «Ναβιγκέϊτορ» (Μα.)
Παρνασσός	7.214	διόλυση Τσιταγκόγκ
Πάργα	10.65	έπωλήθη διάλυση
Προμηθεύς	9.633	έπωλήθη
Ρόδος	3.370	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρόνσον	61.000	έπωλήθη
Ρόνχιλ	6.063	έπωλήθη
Στάρ Σίπ	4.357	μετ. «Σταρνάζ» (Ονδ.)
Σταυρούλα Κ	2.445	έπωλ. άλλοδαπούς
Ταλαβέρα	7.399	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τετιέν	9.892	έπωλήθηε άλλοδαπούς
Φαίδων	6.723	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άργυρώ	8.775	μετ. «Ναυτίλος» (Μ)
Όλυμπιάς	5.271	μετ. «Μήλος » (Όνδ.)
Άκρα Ρίον	6.383	διάλυση Ίσπανία
Άλέξανδρος Κορυζής	7.207	διάλυση Εύρώπη
Βασίλης IV	1.704	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βίκινγκ	13.321	έπωλήθη
Δημήτριος	10523	σημαία Μάλτας
Κεφαλλόνιαν Άμπίσιον	7.509	διάλυση Γκαντάνι
Μπλού Μπαΐϋ	9.657	διάλυση Κίνα
Παπακώστας	.63	διάλυση Πακιστάν
Άκρα Ταίναρον	6.374	διάλυση Πακιστάν
Άρκάδιαν Στάρ	9.720	έπωλ. άλλοδαπούς
Άστροναύτης	3.890	διάλυση Τουρκία
Έλευθερία	8.401	διάλυση Πακιστάν
Εύσταθία	7.815	διάλυση Ίνδία
Λαγκαδά Στάρ	2.698	έπωλήθη διάλυση
Μαριέττα	8.344	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μιμόσα Τρέϊντερ	5.289	διάλυση Πακιστάν
Φάμιλυ Δέλτα	9.890	διάλυση Ίνδία
Φάμιλυ Δέλτα	9.890	διάλυση Ίνδία
Άβαξ	10.405	μετ. «Γεώργιος Μ.»
Αίγαίον Σπίριτ	4.463	διάλυση Γκαντάνρι
Εύλαλία	8.630	διάλυση Τουρκία
Αίγαίον Γουαίηβ	6.387	έπωλ. άλλοδαπούς
Αΐτζιαν Πράϊντ	6.303	έπωλ. άλλοδαπούς
Αΐτζιαν Σκάϋ	7.517	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άλεξάνδρα	3.782	μετ. «Λάμυα» (Όνδ.)
Άλέξανδρος	10.392	διαλυση Πακιστάν
Άμαλίντα	5.164	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άπίκο	9.868	έπωλήθη διάλυση
Βασιλική	2.582	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιάννης	11.194	διάλυση Κίνα
Δέσποινα	2.474	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλλάς Φρήζερ	4.390	έπωλήθη άλλοδαπούς
Εύτέρπη	1.593	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έφη	3.791	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίκάν	2.882	έπωλήθη διάλυση
Ίωάνν	10.232	μετ. Ίωάννα Δύο
Κεφαλλόνια Σπίριτ	8.272	έπωλήθη διάλυση
Κρουσέϊντερ	1.596	έπωλήθη διάλυση
Κώστας	6.808	έπωλήθη διάλυση
Λάϊον όφ Χαιρώνια	3.315	έπωλήθη διάλυση
Λάκμς	5.643	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπράβο Άρης	6.132	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπράβο Λούϊς	6.103	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νέστωρ Σπίριτ	8.213	έπωλήθη διάλυση
Νήσος Μύκονος	5.693	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όλκούζ	3.030	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όρλοβο	2.481	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ούάϊτ Ρόουζ	7.504	σημαία Όνδούρας
Ούρανία	4.069	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ούχενμπελς	10.363	ϋψωσε Κυπριακή
Παλμέα	10.778	μετ. «Γιούρκο Τρέϊντερ»

Άθενς Σή	5.023	διάλυση Πακιστάν
Άης Γιώργης	5.886	διάλυση Πακιστάν
Άλφα	4.722	όλική άπώλειεα
Άννα	2.020	όλική άπώλειεα
Άστερόϊντ	6.134	μετ. «Άστέρω» (κυπρ.)
Άτλαντίς	6.246	διάλυση Κίνα
Δέσποινα	9.378	έπωλ. άλλοδαπούς
Ίννάρεν	8.931	μετ. «Σείριος» (Μ.)
Λίνκ Λόβ	8.937	μετ. «Κόμετ» (Μ.)
Μάουντ Έλερος	9.163	μετ. «Νικόλαος Α.» (Μ.)
Παναγιώτης Ξύλας	8.764	μετ. Κάνοπος» (Μ.)
Πάνορμος	9.091	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πάτραι	2.754	έπωλήθη διάλυση
Σίντα	2.87	έπωλήθη διάλυση
Στάρ	1.584	μετ. «Εύτυχία»
Φλώρα ΙΙ	3.044	έπωλ. άλλοδαπούς
Άννα Α	9.237	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άργυρώ	3.970	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βινγκάρεν	6.572	διάλυση Κίνα
Δημήτριος Π. Παπαστράτης	8.380	διάλυση Ίνδία
Διακλής	8.872	έπωλ. άλλοδαπούς
Έλενα Κ	7.672	διάλυση Φορμόζα
Έλλένικ Γκρέϊς	6.846	έπωλ. άλλοδαπούς
Ίμαλάϊα	10.981	διάλυση Κίνα
Κόππερ Τρέϊντερ	7.689	διάλυση Πακιστάν
Κόττον Τρέϊντερ	4.772	όλική άπώλειεα
Μαρίνα	4.116	όλική άπώλεια
Παλμίς	7.695	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ράϊς Τρέϊντερ	5.249	έπωλήθη διάλυση
Σαλαμίς	9.579	διάλυση Κίνα
Φράνκυ	5.417	διάλυση Πακιστάν
Άη Γιώργης	7.752	διάλυση Καοσιούνγκ
Σκάφη 137	909.616	

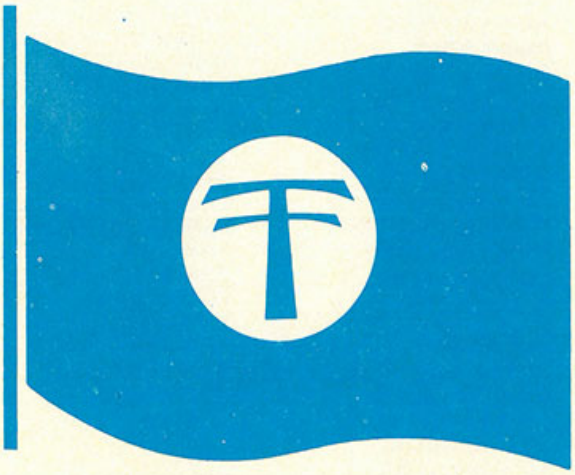
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νηνεμία	121.542	διάλυση Ν. Κορέα
Γουόρλντ Κίνσιπ	40.357	ϋψωσε λιβεριανή
Εϋρος	24.000	ϋψωσε λιβεριανή
Λίμπρα	18.343	έπωλ. άλλοδαπούς
Μελτέμι	24.743	ϋψωσε λιβεριανή
Μέντ Χέρον	50.655	ϋψωσε λιβεριανή
Θαλασσινή Δόξα	76.088	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τατίνα	47.344	μετ. «Έλλεσποντ Τατίνα»
Άθήναν Φιντέλιτυ	18.510	ϋψωσε κυπριακή
Όσεαν Κάπταιν	49.100	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 10	480.682	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσ. Αϋγή	17.486	μετ. «Ζίρκον» (κ.)
Μεσ. Γή	17.355	μετ. «Γουάϊζ» (κ.)
Νίτσα	16.400	διόλυση Κίνα
Τρέϊντ Ίντηπέντενς	58.527	διάλυση Μπαγκλαντές
Πολυμήχανος	48.801	διάλυση Ν. Κορέα
Ρίο	46.719	διάλυση Ξινγκάνγκ
Πανδώρα	57.794	έπωλ. άλλοδαπούς
Άνδρος Τιτάν	104.797	διάλυση Κορέα
Ίάσων	60.316	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ούρανία	105.317	διάλυση Ταϊβάν
Άλεντέιλ	48.462	έπωλήθη
Είρήνη Λεμοϋ	113.780	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μάννα	65.223	μετ. «ΜανώληςΜ Μ» (Λ.)
Μαριέττα	115.207	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γεώργιος Βεργώτης	30.647	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μαρία Φορσάϊθ	42.425	διάλυση Κ«ινα
Μπουένα Σουέρτε	113.425	διάλυση Κ«ινα
Ήλιο	109.650	διάλυση Ταϊβάν
Ποντοπόρος	45.229	διάλυση Ταϊβάν
Τραϊστάρ	36.548	έπωλ. άλλοδαπούς

Trade and Transport Inc.
Ships Managers-Operators



flies over 20
first class units

TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS: 61-65 Filonos Str., GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190.41-8 Telex: 21-2627, 21-1279, 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street, London W1X 5FD Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str., New York N.Y. 10.004 Phone: (212) 42.53.730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah, U.A.E., Phone: 971-6-593358 Telex: 68757



Πέρα	57.794	μετ. «Πανδώρα» (Ελ.)
Ἀναστάσης ΙΙ	70.668	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Γκόλντεν Ἄϊλαντ	45.252	διάλυση Κορέα
Θεοφόρος	18.951	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Μέλπω Λεμοῦ	113.780	διάλυση Φορμόζα
Μυρτιά	14.949	μετ. «Σειρήνα» (Ελ.)
Πέρτς	119.730	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σομπόλ 2	2.439	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τραϊσή	76.142	μετ. «Ὀρλεάνη» (Ελ.)
Τρεῖντ Στάρ	64.646	διάλυση Κίνα
Ἀστερίας	14.993	ὕψωσε κυπριακή
Κύκνος	17.356	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φαίρσιπ Λ.	131.654	διάλυση Ν. Κορέα
Διώνη	44.646	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Ντόρικ	45.289	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Τραΐλάϊτ	60.670	ἐπωλήθη
Τραΐσάν	68.631	μετ. «Μπωμόντ» (Ελ.)
Ἁρμονία	30.647	ὕψωσε κυπριακή
Σκιάθος	48.058	μετ. Ζέφυρ (κ.)
Τράϊουμφ	46.827	μετ. «Ρίο» (Ελ.)
Κάβο Λόγγος	50.998	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Κηφεύς	16.400	διάλυση Κίνα
Σκάφη 42	2.415.001	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κατερίνα Β	2.580	μετ. «Alhour» (π.)
Πετρόλα 24	17.212	ἐπωλήθη διάλυση
Ἀνανγκελ Φρέντσιπ	35.333	διάλυση Καοσιούνγκ
Νήλ Ἄρμστρονγκ	25.471	ἐπωλήθη διάλυση
Ντόλφιν ΙΙ	12.463	ὕψωσε Παναμαϊκή
Ἀντώνιος	38.607	διαλυση Ταϊβάν
Ράϊνο	12.413	διάλυση Ἱσπανία
Ἀδριατική	30.648	ἐπωλήθη διάλυση
Θανάσης Α	30.490	μετ. «Στεφανία» (ε.)
Θάσσος	12.532	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάτια	12.959	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κίμωλος	35.935	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πασίφικ	38.116	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πετρόλα 9	11.973	ἐπωλήθη διάλυση
Πετρόλα 17	12.107	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάντα Μαρία	20.581	διάλυση Ταϊβάν
Θεοτόκος	24.749	διάλυση Κίνα
Ἄφθορος	38.606	διάλυση Ταϊβάν
Γιώτα Ε	34.568	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νότος	49.055	διάλυση Κίνα
Τράϊντεντ	41.195	μετ. «Ἰδέα» (Ελ.)
Διαμάντω	13.105	ἐπωλ. διάλυση
Ὄρυξ	12.868	διαλυση Ἱσπανία
Ρίο Γκράντε	12.812	διάλυση Τουρκία
Χίππο	12.832	διάλυση Ἱσπανία
Ροάν	12.270	διάλυση Ἰνδία
Σάμπλ	13.247	διάλυση Μπαγκλαντές
Σουάν Λέϊκ	20.433	διάλυση Πακιστάν
Πετρόλα 32	21.977	διάλυση Τουρκία
Στεφανία	30.490	διάλυση Ταϊβάν
Τρίνιτε	25.717	ἐπωλήθη
Διόνυσσος	23.160	διάλυση Κορέα
Ἰδέα	41.195	μετ. Παπανικολῆς» (κ.)
Σπέκτρε ὀφ Ρόζ	42.810	διάλυση Τουρκία
Σκάφη 34	820.509	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση κατά 369 σκάφη καί συνολική ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 4.846.075 τον. γκρός, ἡ ὁποία μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σέ φορτηγά, μπάλκ κάρριερς καί δεξαμενόπλοια ἄνω τῶν 1.000 τον. γκρός, ἀπό:

1.548 σκάφη, 27.765.421 τον. γκρός

Στήν δύναμη, ὑπό τήν κυανόλευκο, περιλαμβάνονται ἐπίσης σκάφη χωρητικότητας 100 - 1.000 τον. γκρός πού κατανέμονται ὡς κατωτέρω:

224 σκάφη ξηροῦ φορτίου, συνολικῆς χωρητικότητας 103.195 τον. γκρός

117 σκάφη ὑγροῦ φορτίου, συνολικῆς χωρητικότητας 63.475 τον. γκρός

237 ἐπιβατηγά, συνολικῆς χωρητικότητας 93.082 τον. γκρός καί

265 σκάφη διαφόρων τύπων (ἁλιευτικά, θαλαμηγοί, ρυμουλκά κλπ.), συνολικῆς χωρητικότητας 64.318 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Στά ἴδια ἐπίπεδα διατηρεῖται ἡ δύναμη στό νηολόγιο τῆς Μονρόβιας. Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 71 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 1.905.916 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση τῶν πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	20	τ.γκρός	513.203
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	20	»	413.537
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	29.366
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	3	»	27.701
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	7	»	42.301
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	7	»	231.099
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	12	»	648.709
Σύνολο σκάφη	71		1.905.916

Οἱ διαγραφές ἐξ ἄλλου ἀνῆλθαν σέ 77 σκάφη, 3.079.413 τον. γκρός μέ τήν κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	4	τ.γκρός	105.150
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	22	»	680.211
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	11	»	230.621
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	2	»	16.791
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	4	»	31.936
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	8.432
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	3	»	322.568
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	1.431.936
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	9	»	251.768
Σύνολο σκάφη	77		3.079.413

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουώριορ	19.55	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἑπτάλοφος	29.814	
Καμάρα	36.112	
Κόνπολις	39.814	
Ζάρα	16.366	πρώην «Ζέφυρος»
Ναβιγκέϊτορ	13.889	πρ. «Θηρέαν Μαρίνερ»
Ὄστρια	36.247	ἀγορά ἐκ Σιγκαπούρης
Νόρθ Ντάτσες	34.000	ὑπέστειλε ἑλληνική
Στράλχορν	31.725	πρ. «Τρεῖντ Γιούνιτυ»
Πασίφικ Γουαίβ	22.511	
Ἀλεξάνδρεια	15.894	
Τράϊντεντ Βέντσιουρ	17.210	
Πασίφικ Μπρήζ	20.822	πρ. «Μαρία Α:.»
Στάμος	34.000	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἐλευθερία Καρνέσση	38.467	πρ. «Τζούπιτερ No.2»
Μάουντ Ἑλικών	18.953	πρ. «Μότσαρτ Φέστιβαλ»
Γουέϋφέαρερ	20.588	
Μάουντ Ἔτνα	16.650	πρ. «Ὁ Σόλε μίο»
Μπρήμ	25.227	ναυπηγ. Μιτσουμπίσι
Ὄσεαν Σήγκαλ	15.359	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 20	513.203	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλάλινχορν	18.724	πρ. «Τρεῖντ Γάντερ»

Γιούρο Πήγασος	14.315	πρ. «Γιούρο Πρίνσες
Μάλλοου	15.579	πρ. «Οὐνστον»
Τάεσχορν	18.736	πρ. «Τρέϊντ Βίζιον»
Ἄνδρος Μέντωρ	13.753	ὑπέστειλε ἑλληνική
Νάντελχορν	18.723	πρ. «Τρέϊντ Γουΐλ»
Ἄλμα	17.894	ἀγορά ἐκ Λιβερίας
Βομάρ	15.759	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μέρυλαντ	15.26	πρ. «Μαρυλίδα»
Ὡρίων	18.958	αγορά ἐκ Φινλανδίας
Ροζίτα	10.397	ἀγορά ἐκ Λιβερίας
Μπλούμπερντ	10.39	
Τάλισμαν	13.631	πρ. «Λουκᾶς Ν.»
Μαίρη Π.	10.797	
Ἀϊφανούριος	33.061	
Γρυπαρίων	37.115	
Ἀμαζών	31.584	πρ. «Ogden Amazon»
Ἀτλάντικ Λάϊον	48.559	
Ἄϊλσα	16.235	πρ. «Αἴολος»
Νικολαος Καρνέσης	34.103	πρ. «Captain George»
Σκάφη 20	413.537	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρίτων Κ.	17.823	πρ. «Αἴτζιαν Τρίτων»
Ἄστραλ	11.543	
Σκάφη 2	29.366	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τελαμών	11.781	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μυρσινίδι	5.511	ὑπέστειλ ἑλληνική
Ρίο Βέντσιουρ	10.409	πρ. «Anwo Venture»
Σκάφη 3	27.701	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέρρυ Μέντ	3.552	πρ. «Σήγκαλ IV»
Μπλού Μέντ	3.520	πρ. «Γκούντ Χάντερ»
Χάππυ Μέντ	3.279	πρ. «Μαλντίβες»
Γεώργιος Χ.	10.327	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μαηρήφερ	8.064	πρ.«Julia»
Μαηφρόστ	8.064	πρ. «Ἀριέττα»
Ὀρφεύς	5.525	πρ. «Σήγκαλ»
Σκάφη 7	42.301	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εὖρος	24.310	ὑπέστειλε ἑλληνική
Γουόρλντ Κίνσιπ	40.651	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μέντ Χέρον	60.655	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μελτέμι	24.412	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φλαμίνια	38.629	ναυπηγήθ. Ἀριάκε
Ἄτλανς Μαρίνερ	22.587	ναυπηγήθ. Σπλίτ
Μπάλι Σκάϋ	19.855	πρ. «Dolores Swann»
Σκάφη 7	231.099	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μανώλης Μ.	65.23	πρώην «Μάννα»
Μάττεχορν	71.491	πρ. «Τρέϊντ Χόνορ»
Λάμπεχορν	63.519	πρ. «Τρέϊντ Ἐντέβορ»
Πολάρις	17.966	ἀγορά ἐκ Λιβερίας
Χάρις	45.308	πρ. «Ὄσεαν Μπρήζ»
Σκύρων	65.049	πρ. «Burmah Peridot»
Ἀμαζών Βέντσιουρ	31.863	πρ. «Lustre Venture»
Λαβαντούρα	65.068	πρ. «Μπούρμα Λέγκασυ»
Νότος	75.049	πρ. «Burmah Pearl»
Ἔλλεσποντ Φαίηθ	41.965	πρ. «Δόκτωρ Δ.Κ. Σάμυ»
Ἔλλεσποντ Χόουπ	51.501	πρ. «Θάσος»
Χαβάϊαν Μόναρκ	44.699	πρ. «Continental Monarch»
Σκάφη 12	648.709	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τρέϊντ Γιούνιτυ	35.997	μετ. «Στράλχορν» (λ.)
Μότσαρτ Φέστιβαλ	18.953	μετ. «Μάουντ Ἐλικών» (λ.)
Νόρθ Ντάτσες	34.000	ὕψωσε ἑλληνική
Ὁ Σόλε Μίο	16.200	μετ. Μάουντ Ἔτνα» (λ.)
Σκάφη 4	105.150	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ὄσεαν Γουΐνερ	59.639	ὕψωσε Ἑλληνική
Ἀπόλλων	27.989	ἐπωλήθη
Ἄνδρος Χίλλς	21.418	διάλυση Φορμόζα
Π. Στάρ II	15.393	μετ. «Κάθυ» (κ.)
Τρέϊντ Βίζιον	18.736	Μετ. «Τάεσχορν» (λ.)
Τρέϊντ Γόντερ	18.724	μετ. «Ἀλάλινχορν» (λ.)
Ἔλεν	17.989	ἐπωλ. ἀλλοδαπους
Λορέντζο Χαλκούσης	39.617	διάλυση Κίνα
Μαίρη Ρ. Κώχ	136.991	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάουθγουϊντ	11.329	ἐπωλ. ἀγνωστα συμφέρ.
Τρέϊντ Γουΐλ	18.723	μετ. Νάντελχορν» (λ.)
Λεωνίδας Δ.	.28.648	διάλυση Φορμόζα
Αἰκατερίνη	28.646	διάλυση Κορέα
Ἄνδρος Ἄϊλαντ	21457	διάλυση Φορμόζα
Φανυάν	14.617	ὕψωσε Ἑλληνική
Μαΐστρος	16.840	ὕψωσε ἑλληνική
Νόρδερν Ναϊάντ	22.817	διάλυση Πακιστάν
Ἄνδρος Σίτυ	21.426	διάλυση Κορέα
Νόρθ Ἔμπερορ	25.837	ἐπωλήθη διάλυση
Λένα	22.449	διάλυση Ἰαπωνία
Σειρήνα	69.874	ἐπωλήθη
Σή Πάϊονήρ	11.055	ἐπωλήθη
Σκάφη 22	680.211	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Ὄσεαν	21.388	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἀθηνᾶ	30.682	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γλαύκη	15.240	ἐπωλήθη διάλυση
Δάφνη	30.886	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σίλβερ Μούν	24.810	ἐπωλήθη διάλυση
Τρίτων Κ.	17.823	διάλυση Κίνα
Φλορισάντ	15.178	διάλυση Κίνα
Ἀλιβέρι Χόουπ	18.389	ὁλική ἀπώλειεα Τρίνιντνατ

Ρίο Μάρ	16.334	ἐπωλήθη διάλυση
Βέρα	24.314	διάλυση Κίνα
Πήγασος	15.577	ἐπωλήθη διάλυση
Σκάφη 11	230.621	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μανώλης Λ	5.511	ὁλική ἀπώλεια
Ἰνδιάνα	11.280	μετ. «Μανχάτταν» (π.)
Σκάφη 2	16.791	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀπόλλων	5.872	μετ. «Πέραμος Ι» (κ.)
Ἀδαμάντιος	10.206	ὕψωσε ἑλληνική
Γεώργιος Χ	10.327	ὕψωσε ἑλληνική
Σ ή γ κ α λ λ	5.531	μετ. Ὀρφεύς» (λ.)
Σκάφη 4	31.936	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντισκόβερν	8.432	διάλυση Ἰνδία
Σκάφη 1	8.432	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσσηνιακή Φιλία	75.124	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ὑπέρμαχος	124.499	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Φρέντσιπ Λ	122.945	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 3	322.568	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀρμονικός	38.845	ὕψωσε Ἑλληνική
Μαρίλια	43.649	διάλυση Κίνα
Τρέϊντ Χόνορ	71.491	μετ. Μάττερχορν» λ.)
Γκάλλαντ	54.926	μετ. «Ἠλέκτρα» (Ελλ.)
Τρέϊντ Ἐντέβορ	63.519	μετ. Λάμπερχονρ
Ἑλλεσποντ Πράϊντ	44.989	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Μανώλης Μ	65.231	διάλυση Ταϊβάν
Νεπτούνια	25.572	βυθίστηκε Περσικό
Φανάρι	44.720	διάλυση Ταϊβάν
Ἀντώνιος Γ	129.665	διάλυση Ταϊβάν
Γουώρλντ Ρηζόλφ	114.710	διάλυση Ν. Κορέα
Εἰρήνη Μ.Π	43.339	διάλυση Ταϊβάν
Ὄσεαν Ἀϊντήαλ	49.808	μετ. Νεράϊδα (κ.)
Ὄσεαν Χώκ	71.016	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Ἀνδρομέδα	43.231	διάλυση Ταϊβάν
Γουόρλντ Χάπινες	102.326	διάλυση Ταϊβάν
Φέλλοσιπ Λ	118.215	ὕψωσε ἑλληνική
Φόρτσιουνσιπ Λ	118.216	ὕψωσε ἑλληνική
Πολάρις	17.666	ἐπωλήθη Κίνα
Ὄσεαν Μπρήζ	53.460	μετ. «Χάρις» ἐπλ. διάλυση
Ταΰγετος	117.342	διάλυση Κορέα
Σκάφη 21	1.431.936	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κυμώ	24.234	ἐπωλήθη διάλυση
Νεφέλη	23.152	διάλυση Α. Ἀνατολή
Ἀελλώ	20.745	διάλυση Ταϊβάν
Ἀλκυών Μέντ	37.888	ἐπωλήθη διάλυση
Κυρνίκος	24.424	ἐπωλήθη
Ἐλευθερία	38.279	ὁλική ἀπώλεια
Εὐδώρη	35.410	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἔφυρα	35.406	διάλυση Μπαγκλαντές
Λαίδη Ντόροθυ	11.230	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 9	251.768	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε μείωση 6 σκαφῶν, συνολικής χωρητικότητας 1.173.497 τον. γκρός ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1984 δύναμή μας δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τή ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ἀπό:

217 σκάφη, 8.215.458 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Αὔξηση παρουσιάζουν οἱ ἐγγραφές στό παναμαϊκό νηολόγιο μέ 118 σκάφη καί 1.882.312 τον. γκρός προστεθεῖσα χωρητικότητα, ἀλλά καί οἱ διαγραφές μέ 129 σκάφη καί 1.853.962 τον. γκρός.
Ἡ κατανομή τῶν ἐγγραφῶν κατά κατηγορίες πλοίων ἔχει ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	19	τ.γκρός	340.790
Μπάλκ κάρριρες ναυπηγήσεως 1966-75	38	»	873.931
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	6	»	97.158
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	12	142.707	
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	29	»	207.628
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	24.865
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	19.163
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	76.583
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	99.634
Σύνολο σκάφη	118		1.882.312

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	7	τ.γκρός	169.892
Μπάλκ κάρριερσ ναυπηγήσεως 1966-75	21	»	580 253
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	13	»	214.223
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	5	»	45.035
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	31	»	243.384
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	42	»	257.979
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	239.398
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	7	»	103.798
Σύνολο σκάφη	129		1.853.962

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀττικός	16.366	ὑπέστειλε ἑλληνική
Τζάκυ	35.209	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀριάδνη	16.169	ὑπέστειλε ἑλληνική
Βαμάντ Γουαίηβ	16.623	ναυπηγ. Ἰαπωνία
Ὀλύμπικ Μέλοντυ	17.879	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀντζεαδιάτικ	11.477	ἀγορά ἐκ Παναμά
Ὀλύμπικ Ντίγκνιτυ	17.879	ναυπηγ. Ἰαπωνία
Σάνκο Ντέαρινγκ	16.605	ναυπ. Ταμάνο
Σάνκο Ντηφάϊαντ	16.500	ναυπηγ. Ταμάνο
Ἀντώνης Π. Λεμός	15.934	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἐσπεράνσα	22.980	παραδόθηκε Χιουντάϊ
Ἐσμεράλντα Ι	22.629	
Πηγάσσιος	11.269	
Λάουρα Σ	19.150	πρ. Μίλλυ

Ὀλύμπικ Μέριτ	17.879	ναυπ. Σιμίζου
Ὀλύμπικ Πρόμις	14.644	
Μπαχιάνα	14.397	πρ. «Κατερίνα Κ.»
Γκόλντεν Σάν	20.328	πρ. «Bentheim»
Θάλια	15.873	
Σκάφη 19	340.790	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καποδίστριας	16.366	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κρήταν Σκάϋ	54.793	ἀγορ. ἐκ Ταϊβάν
Κρήταν Χέρο	73.526	πρ. «Τατιάνα»
Προγκρέσιβ	10.722	ὑπέστειλε ἑλληνική
Προμηθεύς	22.593	ὑπέστειλε ἑλληνική
Τζιοβάννα Σ.	18.871	πρ. «Νέμεσις
Γκαίη	68.731	πρ. «Ἀλεξάνδρα Δύο»
Λέτζεντ	6.415	πρ. «Ἄρροου Ι»
Σητεία Γκλόρυ	43.598	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φλάγκ Τ«ινα	13.580	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀντζεμπέρινγκ	15.110	ἀγορά ἐκ Παναμά
Ἀκουατσάρμα	25.133	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀκουαμπέλ	25.084	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀκουαγκλόρυ	25.400	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀκουαγκρέης	25.400	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀντζεμπάλτικ	15.898	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀντζεάρκτικ	11.406	ὑπέστειλε ἑλληνική
Βέλος Ι.	15.891	πρ. «Βέλος»
Ἐρυθιάνη	19.044	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀργώ ΙΙ	16.207	πρ. «Ἀργώ»
Γιούνιον Νο. 1	11.874	πρ. «Γιούνιον Πράϊντ»
Ἀλβυών Ι	15.418	πρ. «Ἀλβυών»
Ἄντζελ ΙΙ	14.324	πρ. «Star United»
ΜΑρία Β	37.614	
Φλάγκ Χίος	16.973	πρ. «Altair»
Φλάγκ Δέσποινα	15.621	πρ. «Sentosa»
Βισσάνι	10.413	πρ. «Universe Clippers»
Μουγκανβίλ	16.704	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σάουθ Κρός	39.444	πρ. Γκούντ Χάρβεστ
Φλάγκ Μέρτσαντ	13.870	πρ. «Κύθηρα»
Ἁγία Μαρκέλλα	17.180	πρ. «Eagle Arrow»
Ἀτλάντικ Προσπέριτυ	14.671	πρ. «Yerupaja»
Ριβιέρα Σκάϋ	30.371	πρ. «Luigi Grimaldi»
Σκίππερ 1	14.474	πρ. «Star Madonna»
Φλάγκ Τόμ	20.513	πρ. «Asia Heron»
Φλάγκ Μαρία	14.786	ὑπέστειλε ἑλληνική
Φλάγκ Μαρίνα	20.513	πρ. «World Finch»
Σκάφη 38	873.931	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρήνη	15.929	ὑπέστειλε ἑλληνική
Χελμέρ	10.595	πρ. «Σπίριτ»
Χόουπ ΙΙ	15.404	πρ. «Τόκυο Ὀλύμπικς»
Ἀχιλλεύς	16.154	ὑπέστειλε ἑλληνική
Νόρα	21.966	
Τζώνη	17.110	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 6	97.158	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σερβίνια	10.299	πρ. «Τρανσπασίφικ»
Οὐάϊτ Ρόουζ	13.852	ὑπέστειλε ἑλληνική
Μάνος	12.498	πρ. «Αἰγίς Ἑλλένικ»
Σέμι ΙΙ	12.443	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἐλευθερία Κ.	11.804	πρ. «Lycaon»
Σίλβερ Ντρήμ	13.911	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀγγέλικ	12.376	πρ. «Αἰγίς Μπριτάνικ»
Εὔβοια Λάκ.	11.321	
Μανχάτταν	11.167	πρ. «Ἰνδιάνα»
Ἄπμαν 1	11.559	πρ. «Yong Star»
Ἄπμαν	11.559	πρ. «Yong Sky»
Καπετάν Χάλαρης	9.918	πρ. «Elbhof»
Σκάφη 12	142.707	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλφοσίνα	6.054	πρ. «Σάμμερ Νταίη»
Μαριγούντ	4.985	πρ. «Μαίρη Κ.»
Σητεια Μπιούτυ	7.006	πρ. «Φόρουμ Στάρ»
Ἐσμεράλντα ΙΙ	4.995	πρ. «Σάμμερ Λάϊτ»
Ρότα	6.235	πρ. «Νότα Κ.»
Γαλήνη	10.239	πρ. «Ἀντζεκρήτη»
Ἐλπίδα	6.166	πρ. «Σάμμερ Σκάϋ»
Ἀβάντι	9.132	πρ. «Εἰρήνη ΙΙ»
Μαρίτσα Σκινίτης	13.687	πρ. «Σή Ἐντέαβορ»
Μπηλίφ	9.361	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἄλις	9.383	πρ. «Manila Dignity»
Κόμπος	3.809	πρ. «Νικόλας Κ.»
Τύχη	6.415	πρ. «Λέτζεντ»
Τρέϊντ Γουίντς	8.915	
Ἀκακία Τρή	5.694	πρ. «Kuroshio Rex»
Ἐλπιδοφόρος	9.064	
Ἔλεν Γ	11.069	πρ. «Αἰγίς Σκόουπ»
Πάνορμος	10.271	
Φαιργουϊντς	8.915	
Αἰγίς Πράϊντ	9.178	ὑπέστειλε ἑλληνική
Κίμωλος ΙΙΙ	6.9995	
Σανράϊζ Ἄλφα	4.661	
Ἀτλάντικ Λήντερ	8.212	πρ. «Ἑλλένικ Τσάμπιον»
Φρίο Ἀντάρκτικο	8.065	πρ. «Bassro Freezer»
Γιῶργιος Μ.	3.957	πρ. «Gulf Sailor»
Λεπλάν	2.997	
Λέο	4.385	
Λένκα	3.957	
Σκάφη 29	207.628	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπετάν Σταμάτης	2.966	πρ. «Μαργκώ»
Χαδιώτης	8.925	ὑπέστειλε ἑλληνική
Νίκος Ι	1.148	πρ. «Παντάνασσα»
Ρόουζ Στόουν	4.824	πρ. Σάσσα
Ρῆφερ Τούρμπο	8.002	πρ. «Ἰόνιαν Ρῆφερ»
Σκάφη 5	24.865	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρίνα Ι.	19.016	
Σκάφη 1	19.016	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀρκάϋ	30.522	
Κόσμος Α.	15.994	ἀγορά ἐξ Ἰαπωνίας

Ρεσίφε	30.067	πρ. «Παρασκευή Κ.»
Σκάφη 3	76.583	

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγάπη	21.613	
Ντόλφιν ΙΙ	12.463	ύπέστειλε Έλληνική
Λαίδη Τ	31.686	άγορά έκ Βρεταννίας
Μπελέμ	31.292	πρ. «Solveig»
Άλνούρ	2.580	πρ. «Κατερίνα Β.»
Σκάφη 5	99.634	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ύπατία Χαλκούση	45.330	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όλύμπικ Μέλοντυ	17.879	ύψωσε έλληνική
Τζάκυ	35.209	ύψωσε έλληνική
Έλλεσποντ Βάλορ	22.200	ύψωσε έλληνική
Σάνκο Ντέαρινγκ	16.605	μετ. Έλλεσποντ Ντέαρινγκ»
Σάνκο Ντηφάϊαντ	16.500	μετ. Έλλεσποντα Ντηφάϊνατ
Άριάδνη	16.169	όλική άπώλεια
Σκάφη 7	169.892	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλεξάνδρα Δύο	68.731	μετ. «Γκαίη» (π.)
Γκαίη	68.731	διάλυση Κίνα
Μέξικαν Σή	2.128	σημαία Φιλιππίνων
Προμηθεύς	22.593	όλική άπώλεια
Προποντίς	10.525	μετον. «Ίωνία» (κ.)
Σούζαν	15.765	έπωλ. άλλοδαπούς
Γιούνιον Πράϊντ	13.091	μετ. «Γιούιον Νο. 1» (π)
Άντζεπασίφικ	9.122	έπωλή. άλλοδαπούς
Μάρινερ ΙΙ	10.099	βυθίσθηκε
Κρήταν Χέρο	73.526	διάλυση Ταϊβάν
Άντζεάρκτικ	11.406	διάλυση Κορέα
Άντζέϊντια	10.886	ύψωσε έλληνική
Άντζεμπάλκτικ	15.898	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκούντ Χάρβεστ	38.764	μετ. Σάουθ Κρός» (π.)
Κυρακατίγκω	26.493	διάλυση Μπαγκλαντές
Ποσειδών Λ	15.565	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άκουαγκέμ	25.400	έπωλήθη
Άκουαγκρέης	25.400	έπωλήθη
Άκουατσάρμ	25.133	έπωλήθη
Ρί Γκράντε	43.598	ύψωσε σημαία Μάλτας
Σκάφη 21	580.253	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιάννης	22.062	μετ. «Παναγία» (μ.)
Μαρέλια	15.929	διάλυση Κίνα
Άτλάντικα	19.962	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σανρίβερ	12.202	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άντζελ Ι	22.103	διάλυση Κίνα
Πάτβιν	14.112	διάλυση Κίνα
Άλκόρ	10.298	διάλυση Κίνα
Γκόλντεν Ντέϊ	21.261	έπωλήθη διάλυση
Νάντια Σ	12.273	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρέϊνμποου Ι	15.982	διάλυση Κίνα
Άλφίτο	15.929	διάλυση Κίνα
Λία	15.887	έπωλήθη
Λίλιαν	16.323	διάλυση Νταλιάν
Σκάφη 13	214.223	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αίγίς Άρμόνικ	12.498	μετ. «Άλίκη ΙΙ» (Ε)
Αίγίς Μπριτάνικ	12.498	μετ. «Άγγέλικ» (π.)
Μάουνα	3.227	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γιάννης Λ	5.491	έπωλήθη άλλοδαπούς
Εύβοια Λάκ	11.321	ύψωσε έλληνική
Σκάφη 5	45.035	

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Πάτριοτ	9.079	μετ. «Άντβέρπ» (π.)
Αγγίς Παϊονήρ	9.199	έπωλήθη
Άρροου Ι	6.415	μετ. «Λέντζεντ» (π.)
Γιούνιτυ Ι	0.069	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γκούντ Χάντερ	3.520	μετ. «Μπλού Μέντ» (λ.)
Σήγκαλ IV	3.522	μετ. «Μέρρυ μέντ»
Φιλιππιάδα	8.869	ύψωσε σημ. Φιλιππίνων
Αίγίς Γουίνστομ	11.185	έπωλήθη
Άντζεκρήτη	10.239	μετ. «Γαλήνη» (π.)
Αίγίς Έρόϊκ	12.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Λύρικ	12.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Ματζέστικ	12.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Μάτζικ	12.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Σκόουπ	11.185	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Σόνικ	12.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Φαίηθ	9.199	μετ. «Γιούρκο Έξπλόρερ»
Βαλάνι Σπίριτι	2.895	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ζίνκ Τρέϊντερ	10.051	έπωλήθη άλλοδπαούς
Καλυψώ	5.997	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπραβονόλα	4.659	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μπραβόριο	3.861	μετ. «Σανράϊζ Δέλτα» (π.)
Άγιος Λουκάς	4.624	έπλ. άλλοδαπούς
Λέτζεντ	6.415	μετ. «Τύχη» (π.)
Νεφέλη	5.801	έπωλ. άλλοδαπούς
Ντανιέλ ΙΙ	1.999	έπωλ. άλλοδαπούς
Γκούντ Λόρντ	9.067	διάλυση Γκαντάνι
Πάνορμος Όρίζων	7.463	έπωλήθη άλλοδαπούς
Αίγίς Πράϊντ	9.178	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βέγκα	6.128	έπωλήθη άλλοδαποζ
Φιλλίπ	7.264	διάλυση Γκαντάντι
Σκάφη 31	243.384	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Άλκυών	10.934	διάλυση Κίνα
Κρατίλαος	3.995	έπλ. άλλοδαπούς
Γκούντ Τρανσπόρτερ	8.631	διάλυση Ίνδία
Κάπταιν Νάσσος	9.991	διάλυση Κίνα
Λεντούδη Κική	8.427	διάλυση Κίνα
Μίσα Σ. Άμιτυ	3.943	έπωλήθη
Νίμας Ι	3.274	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πατραϊκος	11.756	διάλυση Κίνα
Ροζάριο Ντός	8.920	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τουρμπάνα Κουήν	8.070	διάλυση Κούβα
Φρίο Πασίφικ	1.695	έπωλήθη άλλοδαπούς
Βύρων Ι	8.671	όλική άπώλεια
Λίλα	2.734	έπωλήθη άλλοδαπούς
Παναγία Μ	1.577	έπωλήθη άλλοδαπούς
Πλειάς	5.654	μετ. «Σελέστιαλ» (π.)
Άετόπετρα	2.430	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άξιος	2.299	έπωλήθη άλλοδαπούς

Γκούντ Παϊονήρ	4.470	διάλυση Πακιστάν
Γκούντ Χέραλντ Ι	7.187	διάλυση Ἰνδία
Ζάκ	10.028	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θεοτόκος	9.266	διάλυση Κίνα
Καλίζ Σκάϋ	4.240	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λάκυ	7.130	διάλυση Πακιστάν
Λεντούδης Εὐάγγελος	8.627	ἐπωλήθη διάλυση
Μαράκι	4.647	διάλυση Πακιστάν
Μάρθα Λ	8.596	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σανταρόζα	1.674	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκίππερ	3.070	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τσίφταιν	8.940	διάλυση Πακιστάν
Χέρο	1.368	διάλυση Πέραμα
Γκούντ Λαίντυ	8.628	διάλυση Τσιταγκόγκ
Κατριναμάρ	9.799	διάλυση Πακιστάν
Εὐάλη	7.059	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Χάρις	2.740	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γουόρλντ Σέλτερ	9.158	διάλυση Ἰνδία
Μαρία Ν.Κ	3.947	ὁλική ἀπώλειεα
ΠοσειδώνΚ	3.697	διάλυση Ἐλευσίνα
Κραναός	3.354	διάλυση Βραζιλία
Κράντωρ	2.304	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νίκη Π	6.171	ἐπωλήθη διάλυση
Σή Φιούρυ	9.979	ἐπωλήθη διάλυση
Ἰόνιαν Πρίνσες	8.999	διάλυση Κίνα
Σκάφη 42	257.979	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαλαμίς	99.134	διάλυση Κίνα
Βιργινία	109.742	διάλυση Κορέα
Ἀρκάϋ	30.522	ἐπωλήθη
Σκάφη 3	239.398	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Παϊονήρ	4.183	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Λάρα	8.816	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάθριν Υ	13.103	ὁλική ἀπώλειεα
Κλεό Ι	10.880	διάλυση Ταϊβάν
Λαίδη Τ	31.686	ὁλική ἀπώλειεα
Κυραπόπη	12.667	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ντόλφιν ΙΙ	12.463	διάλυση Κίνα
Σκάφη 7	103.798	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε καθερή μείωση 11 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 28.350 τον. γκρός ἡ ὁποία ἀφαιρούμενη ἀπό τήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1984 δύναμή μας δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία ἀπό:

441 σκάφη, 4.928.494 τον. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Αὐξημένη παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό κυπριακό νηολόγιο. Τά ἐγγραφέντα πλοία ἀνῆλθαν σέ 144, συνολικής χωρητικότητας 2.989.085 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορίες πλοίων ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	10	τ.γκρός	206.016
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	51	»	885.674
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	39.749
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	4	»	34.065
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	29	»	200.825
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	6	»	44.053
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	5	»	94.215
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	32	»	1.332.958
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	151.530
Σύνολο σκάφη	144		2.989.085

Τά διαγραφέντα κατά τό αὐτό χρονικό διάστημα ἦταν 58, συνολικής χωρητικότητας 749.599 τον. γκρός καί κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεώς 1976	1	τ.γκρός	21.372
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	13	»	250.032
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	3	»	54.111
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	6.597
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	16	»	87.247
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	17	»	77.141
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	18.510
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	5	»	204.213
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	27.376
Σύνολο σκάφη	58	»	746.599

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει κατωτέρω:

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίλλυ	21.372	πρ. «Μίλλυ Γρέγου»
Σκίππερ Ν	19.993	
Εὐτύχης Μ	21.360	ἀγορά ἐκ Λιβερίας
Τζένιφερ Τζαίην	16.329	
Βιέννα Γούντ Μ	17.161	πρ. «Vienna Woods»
Ἁγία Σοφία	15.825	πρ. «Grand Hickory»
Ἁγία Ἑλένη	45.330	πρ. «Ugland Obo—Six»
Καπετάν Ἀνδρέας	16.037	πρ. «Γεωργή Α. Γεωργιλής»
Μαριβίκ	17.324	πρ. «Irish Rowan»
Πρίγκιπος	15.285	πρ. «Grand Spruce»
Σκάφη 10	206.016	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεῖος Κώστας	28.021	πρ. «Βύρων Γεννέος»
Λέων	15382	πρ. «Κύθνος»
Πάνθηρ	15.874	πρ. «Σή Φάλκον»
Σή Πρόγκρεςς	12.142	πρ. «Ἐλγιάνι»
Σήμπρηζ	11.005	πρ. «Ἐλευρώπα»
Μάϊ Νίκα	11.651	πρ. «Χιουντάϊ No. 35»
Πλάτων Χ	10.102	πρ. «Meiji Maru»
Ὄσεαν Στάρ	23.222	πρ. «Γλυφάφα Γουαίηβ»
Σάο Πάολο	34.064	πρ. «Καληδονία»
Σηχάππυ	14.353	πρ. «Ἐλαφίνα»
Αἴολος Μ	37.670	πρ. «Αἴολος»
Ἑλλήσποντος	16.207	πρ. «Ἑλλήσποντος»
Μπρέϊβ Μάδερ	13.036	πρ. «Μυρίνα»
Πρωτοπόρος	17.899	πρ. «Ἀπόστολος Ἀνδρέας»
Προτάγκονιστ	16.126	ὑπέστειλε ἑλληνική
Πασχάλης	13.681	πρ. «Karaka»
Σιένα	17.247	πρ. «Frances»
Σηρέϊντζερ	19.061	πρ. «Berkshire»
Σημπόςς	33.328	πρ. «Τ. Akasakaβ
Μάδερ	43.0002	
Νεφέλη Ι	12.202	πρ. «Γκούντ Τσάλλεντζερ»
Νουέβα Ἐσπεράντζα	22.260	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σή Κράουν	19.408	
Καλλιόπη	18.628	πρ. «Ἁγία Εἰρήνη ΙΙ»
Κρύσταλσης	12.087	πρ. «Γιούρομπρηζ»
Ἀντώνιος Δύο	9.843	πρ. «Ἀντώνιος»
Γιώργιος	15.773	πρ. «Γεώργιος»
Κάθυ	11.533	πρ. «Π. Στάρ ΙΙ»
Μερκάτωρ	17.638	πρ. Φλώρα ΙΙ»
Σή Τρανσπόρτερ	13.907	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σή Φάλκον	15.869	πρ. «Τζοάννα»
Ἅγιος Αἰμιλιανός	18.922	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἀννίκα Ν	11.726	ὑπέστειλε ἑλληνική
Ἰωνία	10.524	πρ. «Προποντίς»

Λέρος Μαρίνερ	15.982	πρ. «Μπονάνζα»
Μάρκος Ν.	10.708	ύπέστειλε ἑλληνική
Σούνιον	13.540	ύπέστειλε ἑλληνική
Γεώργιος Τ.	18.170	πρ. «Γεώργιος Τσακίρογλου»
Δημήτριος Δύο	10.794	πρ. «Δημήτριος»
Καπετάν Κωστής	24.894	πρ. «Νεφέλη»
Μίς Μαρία	19.061	πρ. «Μαρία»
Σανμπήμ	16.459	πρ. «Κέρτις»
Φήαρλεςς	22.523	πρ. «Φιντέλιτυ»
Ἅγιος Νικόλαος	14.671	πρ. «Asia Success»
Ἀνατολή	14.213	πρ. «Kohakohe»
Ἕληνα	17.247	πρ. «Frances»
Μαυρώτισσα	16.623	πρ. «Constellation II»
Σηλεῖν	21.656	
Ἄϊβυ	9.967	
Παντάναοσα	16.128	
Σκάφη 51	885.674	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάν Γουαίηβ	18.375	πρ. «Ἀετός»
Βαϊσρόϊ	21.374	πρ. Γιάννης Ν.»
Σκάφη 2	39.749	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημήτρης Λεβεντάκης	6.597	ύπέστειλε ἑλληνική
Σπάρταν Ράννερ	12.561	πρ. «Γιάννη Μάριος Η.»
Ἔναρξις	11.083	πρ. «Bandama»
Κατερίνα Δ.	3.824	πρ. «Κατερίνα»
Σκάφη 4	34.065	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέϊπ Χόουπ	6.741	πρ. «Δέσποινα» (Ελ.)
Ρό-ρό Τρέϊντερ	1.552	ύπέστειλε Ἑλληνική
Χαρά	2.918	πρ. «Χάρης»
Χρήστος Κ.	4.983	παρέμεινε στή δύναμη
Ἀλταίρ	4.718	πρώην «Πέρλα»
Γιάννης Λ.	8.987	πρ. «Ἑλλένικ Ναβιγκέϊτορ»
Ἠραία	8.797	πρ. «Μπάλντερ Ζή Ντόουν
Ξιφίας	5.932	πρ. «Ἀντώνης Γιάννης Η.
Νιού Φόρτσιουν	8.516	πρ. «Γκαίη Φόρτσιουν»
Πόλα Δύο	10.233	ύπέστειλε ἑλληνική
Ναΐα	9.069	πρ. «Γιούνιτυ Ι
Ξάντα Μπάρμπαρα	6.098	πρ. Μάουντ Πήλιο»
Σελατάν	8.917	πρ. «Μακρά»
Χαλκηδών	9.343	πρ. «La Loto»
Μπριγκαντούν	9.225	
Λιμνιά	7.827	πρ. «Νίκ» (κ.)
Μάστερ Τζώρτζ	9.116	
Σήκαρριερ	16.095	πρ. Γιουροκάρριερ
Κατίνα	2.983	πρ. «Μητέρα Ἀσημίνα
Μαραθών	6.034	πρ. Μαρία Μάριος Η.»
Ρήφερ Πρόγκρεςς	1.573	πρ. «Φρίο Ντόλφιν»
Τιτιοή	9.025	πρ. «Αἰγίς Τρέϊντ»
Ἀθέρας	4.050	πρ. «Aurelio II»
Τροϋτενμπελς	11.644	ύπέστειλε ἑλληνική
Φόρουμ Πρόγρκες	10.034	πρ. «Aproador»
Δημήτρης Ν.	3.784	πρ. «Ἄσσος»
Ἔρικα Η.	1.443	πρ. «Φάουνα»
Μινέρβα	6.017	πρ. «Ἀγαθή»
Νέμος	4.981	ύπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 29	200.825	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀστέρω	6.409	πρ. «Ἀστερόϊντ»
Ἄνκο	1.141	πρ. «Ἐλπίδα»
Γκραίης	10.085	πρ. «Παναγία Ἐλεούσα»
Ἰωάννα Δύο	10.199	πρ. «Ἰωάννα»
Οὔχενμπελς	10.308	ύπέστειλε ἑλληνική
Ἀνναμαρία	5.911	πρώην «Κόρφος Ι.»
Σκάφη 6	44.053	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀθήνιαν Φιντέλιτυ	18.510	ναυπηγ. Χερσώνα
Σαίντ Τζών	21.619	ύπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Σή Ὄαθ	16.277	ἀγορά ἐκ Παναμά
Ἀθήνιαν Φιντέλιτυ	18.350	ύπέστειλε ἑλληνική
Κάστωρ	19.459	πρ. «Prima»
Σκάφη 5	94.215	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κιτίον	79.969	
Γερό	20.384	ἀγορά ἐξ Ἰαπωνίας
Σηπράϊντ	14.773	ἀγορά ἐκ Κύπρου
Ντόλσε	113.778	ἀγορά ἐξ Νορβηγίας
Σάββας ΙΙ	39.695	ἀγορά ἐκ Βρεταννίας
Σαίντ Νίκολας ΙΙ	25.765	
Ἀστερίας	14.993	ύπέστειλε ἑλληνική
Ὄραμα	20.793	ἀγορά ἐξ Ἰαπωνίας
Γουάϊζ	17.355	πρ. «Μεσσηνιακή Γή»
Νεράϊδα	50.897	πρ. «Ὄσεαν Ἀϊντήαλ»
Ἁρμονία	30.647	ύπέστειλε ἑλληνική
Γουώρθυ	39.042	πρ. «Donovania»
Ζέφυρ	48.058	πρ. «Σκιάθος»
Κλειώ	40.626	πρ. «Landwood»
Μιαούλης	54.540	πρ. «Eirama»
Μπρήντεν	41.524	πρ. «Lord strathcona»
Σαίντ Ἔλεν	25.765	
Πέντουλας	41.521	πρ. «Lord Mount Stephen»
Ἀβοσέτ	21.504	
Γιαγιαμαρία	16.489	
Ζίρκον	17.485	πρ. «Μεσσηνιακή Αὐγή»
Λένι	79.249	
Σουπήριορ	134.011	
Σήκοραλ	3.295	πρ. «Τρέϊντερ»
Πανόραμα	20.792	πρ. «Yuhei Maru»
Αξίβμεντ	118.475	πρ. «Γουόρλντ Ἀξίβμεντ»
Ἐρατώ	44.608	
Οὐρανία	44.689	πρ. «Virginia Star»
Νέδι Ι.	39.018	πρ. «CYS Alliance»
Ρόουζ Ντάλλια	37.625	πρ. «Dallia»
Σή Μπόρν	17.795	πρ. «Aura Adventure»
Σή Μπρέϊβρυ	17.795	πρ. «Aura Bravery»
Σκάφη 32	1.332.958	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλίνα Π.	29.196	πρ. «Calatrava»
Μαργαρίτης	36.634	
Θάλια	31.097	πρ. «Νομικός»

Παπανικολής	41.195	πρ. «Ἰδέα»
Πετρολίνα VI	13.408	πρ. «British Vine»
Σκάφη 5	151.530	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίλλυ	21.371	μετ. Λάουρα Σ.» (π.)
Σκάφη 1	21.372	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιουρομπρήζ	12.087	μετ. Κρύσταλσης (κ.)
Γκούντ Μάδερ	36.276	μετ. Μάδερ (κ.)
Θύελλα	40.933	διάλυση Φορμόζα
Φιντέλιτυ	22.523	μετ. «Φάρλες» (κ.)
Σῆ Τρανσπόρτερ	13.907	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σῆ Κράουν	19.408	διάλυση Ἰντσάν,
Ντόβερ	1.129	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σή Φάλκον	15.869	μετ. «Πάνθηρ» (κ.)
Ἔλενα	17.247	μετ. Ἄγιαξ (Ε.)
Καπετάν Κωστῆς	24.894	μετ. «Κέϊπ Στάρ» (κ.)
Δημήτριος Δύο	10.794	διάλυση Ἰνδία
Οἰνοῦσσαι	14.05	διαλυση Ν. Κορέα
Μίνα	11.870	διάλυση Κίνα
Σκάφη 13	250.032	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φαιγουΐντ	16.299	διάλυση Κίνα
Ἄρκτικ Ὄσεαν	17.298	διάλυση Κίνα
Κουρίων	20.514	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 3	54.111	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημήτρης Λεβεντάκης	6.597	ὑψωσε ἑλλληνική
Σκάφη 1	6.597	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαλντίβες	3.279	μετ. «Χάππυ Μέντ» (λ.)
Σάν Νίκολας Β	8.687	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄρης Ὀκτώ	2.934	ἐπωλήθη ἀλλοδαούς
Ἄϊβορ	7.232	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γλασκώβη	8.915	σημαία Φιλιππίνων
Ἐξπλόρερ V	2.981	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κάρντιφ	9.202	σημαία Φιλιππίνων
Ρῆφερ Τρεῖντερ	1.243	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βαλάνι	1.593	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Πόλα Δ«υο	10.223	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ρόρο Τρεῖντερ	1.552	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νίκ	7.827	μετ. «Λιμνιά» (κ.)
Πέραμος Ι	5.872	μετ. «Ἀπόστολος » (Ονδ.)
Μητέρα Εἰρήνη	2.983	μετ. «Κατίνα» (κ.)
Ἄσος	3.783	μετ. «Δημήτριος Ν.» (κ.)
Κάπταιν Ἄλεκ	8.927	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 16	87.247	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἐλντάνια	7.498	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μερίτια	3.745	διάλυση Καράτσι
Φίλιππος	1.890	ὕψωσε σημ. Μάλτας
Ἀστέρω	6.409	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἐλπίδα	1.141	μετον. «Ἄνκο»
Κρές	10.318	σωστός ὄνομα «Γκραίης»
Ἄστρο	1.559	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Βένους Ντάϊαμοντ	1.396	διαγράφεται
Θεόδωρος ΙΙ	3.847	διαλυση Πακιστάν
Κόρφος Ι	5.991	μετ. «Ἀνναμαρία » (κ.)
Νέδα	1.459	ἐπωλήθη
Μπαρού	2.406	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ἄνκο	1.141	ὕψωσε σημ. Ὀνδούρας
Λευκάς	2.435	μετ. «Πήγασος Ι»
Τρανσπόρτερ	10.629	διάλυση Ἰνδία
Γρηγορούσα	6.235	διάλυση Πακιστάν
Νιού Βέντσιουρ	9.043	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 17	77.141	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀθήνιαν Φιντέλιτυ	18.510	ὕψωσε ἑλληνική
Σκάφη 1	18.510	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριπέλα	57.027	διάλυση Κ«ινα
Κύπρος	122.814	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ντόνα Οὐρανία	17.782	ὕψωσε ἑλληνική
Τρεῖντερ	3.295	μετ. Σήκοραλ (κ.)
Σήκοραλ	3.295	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 5	204.213	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νομικός	27.376*	μετ. «Θάλια» (κ.)
Σκάφη 1	27.376	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε αὔξηση κατά 86 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 2.242.386 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου 1984, δύναμή μας δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία ἀπό:

503 σκάφη, 5.070.990 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τά ἐγγραφέντα ἀνῆλθαν σέ 45, συνολικῆς χωρητικότητας 720.663 τον. γκρός καί κατανέμονται κατά κατηγορία ναυπηγήσεως ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	16	τ.γκρός	339.650
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	35.413
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	11	»	161.414

Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	14	»	117.711
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1965	2	»	66.475
Σύνολο σκάφη	45		720.663

Τά διαγραφέντα κατά τό ἴδιο χρονικό διάστημα ἦταν 37, συνολικῆς χωρητικότητας 461.803 τον. γκρός καί καταχωροῦνται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	1	τ.γκρός	43.143
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	7	»	156.073
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	5	»	81.873
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	5.225
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	7	»	50.0004
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	16	»	125.485
Σύνολο σκάφη	37		461.485

Ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρίο Γκράντε	14.609	πρ. «Πωλίνα Κ.»
Λατίνι	28.481	πρ. «Unity»
Καπετάν Β.	24.801	πρ. «Καπετάν Γιάννης»
Κέϊπ Στάρ	24.668	πρ. «Καπετάν Κωστής»
Ἑλ Γκρέκο	23.390	πρ. «Γκραίτσιαν Τέμπλ»
Λέρος Τσάλλεντζερ	27.984	πρ. «Ὠκεανός»
Μιλένα Α.	16.094	πρ. «Ἀρχιμήδης»
Ὄρτάνς	25.279	πρ. «Ἀλκαῖος»
Σημπλού	10.073	
Πόρτο Ἀλλέγκρε	15.095	Πρ. «Σοφία Κ.»
Θάλια	17.382	πρ. «Dalia A.»
Καπετάν Ἀλέξανδρος	16.098	πρ.«Καπετάν Ραχιώτης»
Μίλλυ	17.382	πρ. «Μιλένα Α.»
Ρίο Γκράντε	43.598	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Χόμπιτ	15.922	πρ. «Golden Lotus»
Σκάφη 16	339.650	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παναγία	22.062	πρ. «Γιάννης»
Ἀλκμήνη Α. Ἀγουδίμου	13.351	πρ. «Δανίλα»
Σκάφη 2	35.413	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νῆσος Δῆλος	4.207	πρ. «Ρόαγιαλ Σή»
Γιούρκο Ἐξπλόρερ	8.969	πρ. «Αἰγίς Φαίηθ»
Δημήτριος Κ.	6.845	πρ. «Ναυτίλος»
Ζενίθ	11.067	πρ. «Ἀζούμα»
Μαρκέλλα	8.370	πρ. «San Benito»
Ἡλιόπολις	9.066	πρ. «Daniella»
Ὅσεαν Τζόϋ	%.058	
Ἄλμπατρος	8.773	πρ. «Μαρίνα Τού»
Ἀνδρομέδα	9.49	πρ. «Αἰόλιαν Στάρ»
Στρόνγκ Φρέντσιπ	2.967	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σάνσετ	1.600	πρ. «Μπέλ Κόμμετ»
Σκάφη 11	161.414	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κόμετ	8.937	πρ. «Λίνκ Λόβ»
Νικόλαος Α.	9.163	πρ. Μάουντ Ἔλερος»
Σείριος	8.931	πρ. «Ἰννάρεν»
Κάνοπος	8.764	πρ. «Παναγιώτης Ξύλας»
Νῆσος Νιός	4.607	πρ. «Ρόαγιαλ Στάρ»
Φίλιππος	1.890	ὑπέστειλε Κυπριακή
Γιούρκο Τρέϊντερ	10.778	πρ. «Παλμέα»
Ναυτίλος	8.775	πρ. «Ἀργυρώ»
Δημήτριος	10.523	ὑπέστειλ ἑλληνική
Γεώργιος	10.450	πρ. «Ἄβαξ»
Ἀλύσια	7.619	πρ. «Ματθίλδα»
Ναβιγκέϊτορ	7.700	πρ. «Ντέκα Ναβιγκέϊτορ»
Σουώρντ	8.878	πρ. Σταμάτιος Γ. Ἐμπειρίκος»
Ἀνθή Μαρίνα	10.741	ὑπέστειλε ἑλληνική
Σκάφη 14	117.711	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βόγιατζερ	31.526	πρ. «Τολμηρός»
Βέριτας	34.949	πρ. «Ἁρμονικός»
Σκάφη 2	66.475	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάουθ Πέρλ	43.143	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 1	43.143	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιούνιτυ	18.879	μετ. «Λατίνι» (Ελ.)
Δόκτωρ Δ.Κ. Σάμυ	50.999	μετ. Ἔλλεσποντ Φαίηθ» (λ.)
Λατίνι	28.481	ὕψωσε ἑλληνική
Ἀϊλάντερ	9.135	διάλυση Πακιστάν
Μιλένα Α.	16.094	μετ. «Μίλλυ» (Μα)
Σημάστερ	12.412	διάλυση Ἀπ. Ἀνατ.
Σημπλού	10.073	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 7	156.073	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀλέκος Ν. Ἀγουδήμος	17.876	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Δρυάς	20.201	ἐπωλήθη διάλυση
Παναγία	22.062	ἐπωλήθη διάλυση
Ροδάνθη Α.	12.040	διάλυση Καράτσι
Ἐλευσίς	9.694	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 5	81.873	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-85

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀϊλαντ	5.225	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 1	5225	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κεφαλλόνιαν Προσπέριτυ	5.250	διάλυση Κίνα

Ζενίθ	11.067	διάλυση Κίνα
Κύθηρα Στάρ	3.168	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γεώργιος Μ	10.006	ἐπωλ. διάλυση
Μαρίνα Τού	8.773	μετ. «Ἄλμπατρος» (Μ.)
Ἄλμπατρος	&.773	διάλυση Ἰνδία
Στρόνγκ Φρέντσιπ	2.967	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σκάφη 7	.50.004	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δημητράκης	7.838	διάλυση Ἰνδία
Ἰόνιαν Μπρήζ	4.61	διάλυση Πακιστάν
Κόμετ	8.937	διάλυση Ἰνδία
Νικόλαος Α.	9.163	διάλυση Πακιστάν
Σείριος	8.931	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Κωστής	3.325	διάλυση Πακιστάν
Νῆσος Νιός	4.607	διάλυση Κίνα
Γιούρκο Τρέϊντερ	10.778	διάλυση Κίνα
Ναυτίλος	8.775	διάλυση Κίνα
Γιουρόπιαν Μαρτσιόνες	8.647	διάλυση Ἰνδία
Ἰόνιαν Μούν	5.201	διάλυση Πακιστάν
Κάνοπος	8.764	διάλυση Ἀλάνγκ
Δημήτριος	10.523	διάλυση Ἰνδία
Γεώργιος	10.405	ἐπωλήθη διάλυση
Ἰόνιαν Γκλόρυ	5.690	ὕψωσε ἑλληνική
Ἄϊντήαλ	9.280	διάλυση Τσιταγκόγκ
Σκάφη 16	125.485	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε αὔξηση κατά 8 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 258.860 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν ὑπάρχουσα στίς 31 Δεκεμβρίου δύναμη μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τήν σημαία τῆς ΜΑΛΤΑΣ ἀπό:

62 σκάφη, 494.279 τον. γκρός

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Χωρίς καμμία μεταβολή ἡ ὑπό τήν σημαία τῆς Νέας Ζηλανδίας δύναμη τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, παραμένει μέ:

3 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 52.307 τον. γκρός

μέ τήν κατωτέρω σύνθεση, κατά κατηγορίες πλοίων:

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-82	1	τ.γκρός	19.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	32.442
Σύνολο σκάφη	3		52.309

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Ἡ μόνη μεταβολή στό Βρεταννικο νηολόγιο ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἦταν ἡ ἐγγραφή τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ὄβερσης Ἀργκονώτ», 69.222 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, πού μετωνομάσθη «Ἀνάστασις» καί ὕψωσε ἑλληνική σημαία. Τό Βρεταννικό νηολόγιο παραμένει κενό πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας.

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Τά ἐγγραφέντα ἀνῆλθαν σέ 5 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 20.478 τον. γκρός καί τά διαγραφέντα σέ 4 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 17.416 τον. γκρός, μέ τήν κατωτέρω σύνθεση:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός	5.872
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	4	»	14.606
Σύνολο σκάφη	5		20.478
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	4	τ.γκρός;	17.416
Σύνολο σκάφη	4		17.416

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἀπόστολος	5.872	πρ. Πέραμος Ι»

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λαμύα	3.782	πρ. «Ἀλεξάνδρα»
Σταρνάζ	4.412	πρ. «Στάρ Σίπ»
Μῆλος	5.271	πρ. «Ὀλυμπιάς»
Ἄνκο	1.141	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 4	14.606	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Ὄνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκούντ Χόουπ	2.603	ἐπωλ. ἀλλοδαπούς
Λάμυαα	3.782	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Μάρινερ	5.760	διάλυση Πακιστάν
Μῆλος	5.271	διάλυση Γκαντάνρι
Σκάφη 4	17.416	

Ἀπό τίς ἀνωτέρω μεταβολές προέκυψε αὔξηση κατά 1 σκάφος καί χωρητικότητα 3.062 τον. γκρός, ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν δύναμη τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1984, μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη ὑπό τή σημαία τῆς ΟΝΔΟΥΡΑΣ ἀπό:

4 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 21.131 τον. γκρός

Η ΚΕΫΛΑΝΗ

Κενό παραμένει τό νηολόγιο τῆς Κεϋλάνης, καθώς οἱ μόνες μεταβολές πού σημειώσαμε ἦταν ἡ διαγραφή τοῦ φορτηγοῦ «Γιούρο Τρίνκο», 7.435 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1964, πού ἐπωλήθη πρός διάλυση στό Καοσιούνγκ καί ἡ ἐγγραφή τοῦ φορτηγοῦ «Καλάνιϋα», 11.841 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1965, πρώην «Ρήγκαλ Σκάουτ» πού διεγράφη κατόπιν λόγω πωλήσέως του σέ ἀλλοδαπούς.

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Αὐξημένη σέ σύγκριση μέ τό 1984 παρουσιάζεται ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς. Οἱ ἐγγραφές ἀνῆλθαν σέ 2 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 81.727 τον. γκρός καί οἱ διαγραφές σέ 3 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 53.484 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	τ.γκρός	16.483
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	65.244
Σύνολο σκάφη	2	»	81.727
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	1	τ.γκρός	15.382
Μπάλκ κάρριερσ ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	16.483
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1976-85	1	»	21.619
Σύνολο σκάφη	3	53.484	

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιργινία	16.483	πρ. «Γλυφάδα Μπρήζ»
Σκάφη 1	16.483	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλόριδα	65.244	πρ. «Friesland»
Σκάφη 1	65.244	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κύθνος	15.382	μετ. «Λέων» (κ.)
Σκάφη 1	15.382	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιργινία	16.483	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 1	16.483	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαίντ Τζών	21.619	ὕψωσε Κυπριακή
Σκάφη 1	21.619	

Οἱ μεταβολές αὐτές ἐμφανίζουν στό νηολόγιο τῶν ΜΠΑΧΑΜΑΣ μόνο τό δεξαμενόπλοιο «Φλόριδα», 65.244 τον. γκρός.

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μόνο ἐγγραφές παρουσιάζει ἡ κίνηση στό νηολόγιο τῶν Φιλιππίνων κατά τό 1985. Συνολικά προστέθηκαν 6 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 84.838 τον. γκρός, ἀναλυόμενα κατά κατηγορίες ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1976-85	1	τ.γκρός	20.502
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	37.346
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	3	»	26.990
Σύνολο σκάφη	6		84.838

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1976-85

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρία	20.502	πρ. «Chariot Bulker»
Σκάφη 1	20.502	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέξικαν Σή	21.141	ὑπέστειλε παναμαϊκή
Πήγασος	16.205	
Σκάφη 2	37.346	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φιλιππιάδα	8.869	ὑπέστειλε Παναμαϊκή
Γλασκώβη	8.915	ὑπέστειλε Κυπριακή
Κάρντιφ	9.206	ὑπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 3	26.990	

Μέ τίς ἀνωτέρω μεταβολές ἡ σημαία τῶν Φιλιππίνων, ἐμφανίζει αὔξηση κατά 6 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 84.838 τον. γκρός ἡ ὁποία προστιθέμενη στήν δύναμη τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1984, μᾶς δίνει τήν σημερινή δύναμη τοῦ νηολογίου τῶν ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ἀπό:

7 σκάφη, 93.722 τον. γκρός

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά τή διάρκεια τοῦ 1985, προστέθηκαν στήν ἑλληνόκτητη δύναμη ὑπό Λιβανική σημαία 3 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 38.538 τον. γκρός καί διεγράφησαν 2 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 25.423 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1966-75	2	τ.γκρός	27.367
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-75	1	»	11.171
Σύνολο σκάφη	3		38.538
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	τ.γκρός	15.716
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1965	1	»	9.707
Σύνολο σκάφη	2	»	25.423

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μινώταυρος	15.004	πρ. «Florence»
Χέρκουλος	12.363	πρ. «Teresina»
Σκάφη 2	27.367	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάδμος	11.171	πρ. «Ἀταλάντη»
Σκάφος 1	11.171	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βουλκάνους	15.716	διάλυση Κίνα
Σκάφος 1	15.716	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956-65

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πήγασος	9.707	έπωλήθη διάλυση
Σκάφος 1	9.707	

Μέ τίς άνωτέρω μεταβολές ή Λιβανική σημαία έμφανίζει αύξηση κατά 1 σκάφος καί χωρητικότητα 13.115 τον. γκρός ή όποία προστιθέμενη στήν δύναμη τής 31ης Δεκεμβρίου 1985 έμφανίζει τόν ΛΙΒΑΝΟ μέ:

13 σκάφη, 198.858 τον. γκρός

Η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Κενό παραμένει καί τό νηολόγιο τής Σιγκαπούρης μετά τίς διαγραφές τών 4 πλοίων πού περιείχε:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1976-85	1	τ.γκρός	5.226
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1965	1	»	6.229
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1966-75	2	»	96.502
Σύνολα σκάφη	4		107.957

Άκολουθεί ό όνομαστικός κατάλογος αύτών τών μεταβολών:

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966-75

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Γκλόρυ	45.001	έπωλήθη άλλοδαπούς
Θάσος	51.501	μετ. Ελλεσποντ Χόουπ» (λ.)
Σκάφη 2	96.502	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1976-84

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντάουν	5.226	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφος 1	5.226	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1965

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χρήστος Κ.	6.229	διάλυση Πακιστάν
Σκάφος 1	6.229	

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Γιά πρώτη φορά έμφανίζεται έφέτος τό νηολόγιο τών Μαλντίβων νήσων μέ τό φορτηγό «Πρόγκρεσς Λάϊτ», πρώην «Όλγα Κ.», 2.969 τον. γκρος, ναυπηγήσεως τού 1966.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΔΕΚΑΤΕΣΣΑΡΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Παραθέτομε κατωτέρω, τούς άριθμούς τής άνοδικής πορείας τών έλληνικών συμφερόντων πλοιοκτησίας άπο τό 1955 καί έντεύθεν:

Τέλος έτους					
1955	1.035	πλοία	6.905.706	τον. γκρος	
» 1956	1.181	»	8.533.360	»	
» 1957	1.368	»	10.542.998	»	
» 1958	1.496	»	11.899.383	»	
» 1959	1.552	»	12.456.150	»	
» 1960	1.520	»	12.200.764	»	
» 1961	1.850	»	13.212.844	»	
» 1962	1.940	»	13.299.617	»	
» 1963	2.105	»	15.025.153	»	
» 1964	2.272	»	16.498.393	»	
» 1965	2.515	»	18.575.153	»	
» 1966	2.724	»	19.724.681	»	
» 1967	2.864	»	21.821.052	»	
» 1968	2.920	»	23.897.178	»	
» 1969	3.057	»	26.932.061	»	
» 1970	3.320	»	30.899.174	»	
» 1971	3.578	»	34.101.909	»	
» 1972	3.887	»	39.068.225	»	
» 1973	4.126	»	42.624.963	»	
» 1974	4.185	»	45.368.043	»	
» 1975	4.330	»	48.298.436	»	
» 1976	4.616	»	50.584.588	»	
» 1977	4.936	»	52.863.827	»	
» 1978	4.887	»	52.497.681	»	
» 1979	4.812	»	52.950.095	»	
» 1980	4.788	»	53.625.884	»	
» 1981	4.749	»	54.317.773	»	
» 1982	4.587	»	53.454.982	»	
» 1983	4.616	»	56.138.758	»	
» 1984	4.389	»	53.601.462	»	
» 1985	2.800*	»	46.908.875	»	

* Ύπολογίζονται μόνον τά πλοία ξηρού καί ύγρού φορτίου χωρητικότητας άνω τών 1.000 τον. γκρός

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας καί τανάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί είς έτέρους λιμένας "Απω 'Ανατολῆς.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΤΟΝΝΑΖ

ΠΕΡΙΟΡΙΣΘΗΚΕ ΣΕ 37 ΠΛΟΙΑ — ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 1.563.120 ΤΟΝ. D.W.

Ὅπως ἦταν φυσικό, ἡ συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση καί ἡ κρατοῦσα ἀνισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως τοννάζ συγκράτησε τούς Ἕλληνες ἐφοπλιστές μακρυά ἀπό νέες ναυπηγήσεις.

Ἀκόμη καί οἱ δελεαστικές προτάσεις τῶν χειμαζομένων ἰαπωνικῶν καί νοτιοκορεατικῶν ναυπηγείων, γιά παροχή μακροχρονίων πιστώσεων, σχεδόν τοῦ 100% τῆς ἀξίας σέ τιμές 10-15% χαμηλότερες ἐκείνων πού πληρώθηκαν γιά τά μοντέρνα οἰκονομικοῦ τύπου μπάλκερς πρό ἐτους, δέν στάθηκαν ἱκανές νά δημιουργήσουν νέους πελάτες καθώς, ὅπως πολλοί μᾶς ἐκμυστηρεύθηκαν, εἶναι προτιμότερη ἡ λύση τῆς ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μέ τήν ἀπόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων, οἱ τρέχουσες τιμές τῶν ὁποίων ἐπιτρέπουν τήν ἀποπληρωμή τῶν τοκοχρεωλυσίων ἀκόμη καί μέ τά σημερινά πτωχά ἐπίπεδα τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἔτσι μέ ἐξαίρεση τρία μπάλκ κάρριερς συνολικῆς χωρητικότητας 151.000 τον. d.w., ὅλα τά ἄλλα ὑπό ναυπήγηση πλοῖα πού ἐμφανίζονται στούς πίνακες πού ἀκολουθοῦν, ἀφοροῦν παραγγελίες πού συμφωνήθηκαν τό 1984 ἤ καί σέ προηγούμενα χρόνια. Ἀκόμη, στά ὑπό ναυπήγηση δεξαμενόπλοια δέν περιλαμβάνονται μία σειρά πρόντακτ κάρριερς, τά ὁποῖα βρίσκονται σέ στάδιο προχωρημένων διαπραγματεύσεων ἀλλά δέν ἔχουν ἀκόμη ὑπογραφεῖ.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα μας, τό ὑπό παραγγελία τοννάζ γιά Ἕλληνες ἐφοπλιστές στά τέλη τοῦ 1985 ἀντιπροσώπευε μόνο 37 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 1.563.120 τον. d.w.

Τό περιορισμένο αὐτό ὑπό ναυπήγηση τοννάζ ἀναλύεται σέ 18 μπάλκ κάρριερς 936.350 τον. d.w., ἕξι πλοῖα γενικοῦ φορτίου χωρητικότητας 114.000 τον. d.w. καί 13 δεξαμενόπλοια, στήν πλειονότητα μεταφορᾶς προϊόντων πετρελαίου, συνολικῆς χωρητικότητας 512.770 τόννων.

Οἱ παραγγελίες αὐτές ὑπολείπονται κατά 30 πλοῖα καί περί τό ἕνα ἑκατομ. τον. d.w. σέ χωρητικότητα τῶν ἀντίστοιχων τοῦ 1984, ἐνῶ ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι ἀναφέρονται κυρίως σέ μπάλκερς ἄνω τῶν 40.000 τον. d.w. μέγεθος πού τείνει νά μεταφέρει πλέον τά 3/4 τοῦ συνόλου τῶν βασικῶν κατηγοριῶν χύδην φορτίων καί σέ πρόντακτ κάρριερς γιά τά ὁποῖα τό μέλλον παρουσιάζεται ἀρκετά εὐνοϊκό.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΝ

Ἀνάλογη μείωση παρουσίασε ἐφέτος καί ὁ ἀριθμός τῶν καθελκυσθέντων πού ἀνέρχονται σέ 28 πλοῖα, 609.320 τον. γκρός, ἔναντι τῶν 52 σκαφῶν, 1.839.877 τον. γκρός τοῦ 1984.

Τά καθελκυσθέντα κατανέμονται σέ 21 μπάλκ κάρριερς 472.160 τον. γκρός, τέσσερα πρόντακτ κάρριερς 99.930 τον. γκρός καί τρία σκάφη μεταφορᾶς γενικοῦ φορτίου 37.230 τόννων. Ἀπό αὐτά 20 σκάφη 422.190 τον. γκρός, ποσοστό περίπου 70% ἐγγράφησαν στό ἑλληνικό νηολόγιο, πέντε 89.270 τον. γκρός προτίμησαν τό νηολόγιο τοῦ Παναμᾶ καί τρία μόνο πλοῖα 97.860 τον. γκρός νηολογήθηκαν στή Λιβερία.

Μέ τί παραπάνω καθελκύσεις, τό σύνολο τῶν πλοίων πού ἔχουν ναυπηγηθεῖ γιά λογαριασμό Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τήν τελευταία εἰκοσαετία, γιά τήν ὁποία διατηροῦμε στοιχεῖα, ἀνέρχεται σέ 2.022 σκάφη, 42.991.655 τον. γκρός.

ΟΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ ΤΟΥ 1985

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Ἁγία Σοφία	Ἑλληνική	24.500	Μιτσούϊ
Ἄλφα Τζούπιτερ	»	14.400	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Ἄλκιμος	»	10.400	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Ἀνάγγελ Λήντερ	»	14.400	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Ἀνάφη	»	34.400	Νίππον Κόκαν
Ἀντζελίνα Δή Γκρέϊτ	»	23.300	Σανογιάσου
Ἄραμης	»	10.400	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Βαμάντ Γουέηβ	Παναμᾶ	16.620	Μιτσουμπίσι
Δημήτρης	Ἑλληνική	25.060	Χιτάτσι
Ἔμεραλδ	»	28.000	Καβασάκι
Ἐντιούρανς	»	22.200	Μιτσουμπίσι
Ἐσπεράνσα	Παναμᾶ	22.980	Χιουντάϊ
Ἴος	Ἑλληνική	34.400	Νίππον Κόκαν
Μπρήμ	Λιβεριανή	25.230	Μιτσουμπίσι
Καλλιρρόη Πατρονικόλα	Ἑλληνική	17.880	Νίππον Κόκαν
Ὀλύμπικ Μέριτ	Παναμᾶ	17.880	Νίππον Κόκαν
Ὀλύμπικ Ντίγκνιτυ	Παναμᾶ	317.880	Νίππον Κόκαν
Πατριώτης	Ἑλληνική	25.000	Μιτσουμπίσι
Ρίκι	»	25.230	Μιτσουμπίσι
Στάμος	Λιβεριανή	34.000	Μπουρμάϊστερ
Τοπάζ	Ἑλληνική	28.000	Καβασάκι
Σκάφη 21		**472.160**	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Γούρλοντ Πρόφετ	Ἑλληνική	18.300	Σκαραμαγκᾶ
Κρήτη Φιλοξενία	»	25.000	Σπλίτ
Σποράδες	»	18.000	Κάντα
Φλαμίνια	Λιβερίας	38.630	Χιτάτσι
Σκάφη 4		**99.930**	

ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ὄνομα πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ναυπηγεῖα
Εἰρήνη	Ἑλληνική	12.810	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Σίλβερ Ντρήμ	Παναμᾶ	13.910	Χαγιασικάνε
Σίφνος Ἄϊλαντ	Ἑλληνική	10.510	Ἰσικαβ. Χαρίμα
Σκάφη 3		**37.230**	

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθμ. πλοίων	Τον. d.w.	Σύνολο τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Έτος Παραδόσεως
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ	B.C.	2	42.000	84.000	Μιτσούϊ	1986
Α. ΑΛΑΦΟΥΖΟΣ	B.C.	2	68.000	136.000	Κόγιο	1986/1987
ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ	B.C.	5	41.600	208.000	Χιουντάϊ	1986/87
ΛΕΩΝ ΛΕΜΟΣ	B.C.	5	63.400	317.000	Χιουντάϊ	1986/87
ΟΙΚΟΣ ΝΙΑΡΧΟΥ	B.C.	2	45.000	90.000	Χιουντάϊ	1987
Α.Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ	B.C.	1	40.350	40.350	Σανογιάσου	1986
ΧΙΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΙΟΝ	B.C.	1	61.000	61.000	Νίππον Κόκαν	1986
Σκάφη		**18**		**936.350**		

ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθμ. πλοίων	Τον. d.w.	Σύνολο τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Έτος Παραδόσεως
ΑΣΤΡΟΝ ΣΙΠΠΙΝΓΚ	Mark II	1	17.000	17.000	Ίσικαβ. Χαρίμα	1986
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ	Πολ. Χρήσ.	4	20.000	80.000	Μιτσουμπίσι	1986
Ι. Γ. ΓΚΟΥΜΑΣ	Mark II	1	17.000	17.000	Ίσικαβ. Χαρίμα	1986
Σκάφη		**6**		**114.000**		

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	Τύπος πλοίου	Άριθμ. πλοίων	Τον. d.w.	Σύνολο τον. d.w.	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ	Έτος Παραδόσεως
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ	Πρόντακτ	3	40.000	120.000	Μιτσουμπίσι	1986
ΟΜΙΛΟΣ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ	Πρόντακτ	4	45.000	180.000	Σπλίτ	1986/87/88
ΕΛΕΤΣΟΝ ΚΟΡΠΟΡΕ'Ι'ΣΟΝ	Πρόντακτ	3	29.990	89.970	Κάντα	1986
Ι. Α. ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	Δεξαμ.	1	63.000	63.000	Μιτσούϊ	1986
ΠΗΓΑΣΟΣ ΟΣΕΑΝ ΣΕΡΒΙΣΕΣ	Πρόντακτ	2	29.900	59.800	Νταέγου	1986
Σκάφη		**13**		**512.770**		

EL GRECO MANILA

el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

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



MACGREGOR FAR EAST LTD.

Tokyo, Japan

THE WORLD'S NO.1 MANUFACTURER OF HATCH COVERS AND RO/RO EQUIPMENT

MACGREGOR FAR EAST LTD., are now operative in Piraeus, even closer to the Greek Shipowners, who have known and consistently used the MGFE products for over 35 years.

STAVROS G. COUKIARIS, the **MGFE Greek Office** General Manager, is at your disposal for your enquiries, offering you full pre–sales and after–sales service on the whole range of **MGFE** products.

Please contact :

MACGREGOR FAR EAST LTD.
Greek Office
93, Akti Miaouli
GR–185 38 Piraeus
Greece

Telephones : (01) 4510338/4523321/4532720
Telex : 212793 MGFE GR
Telefax : (01) 4532703 COPIX 6350 G3

Ἀνασκόπιση τῆς ναυλαγορᾶς καί τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό 1985

Ἄν ἴσως εἶναι ἀκόμη νωρίς νά ἀποπειραθεῖ κανείς μία πλήρη ἀνάλυση τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ ἔτους πού πέρασε, ὑπάρχει ἀρκετή ἐμπειρία καί γνώση ὥστε νά προβεῖ στίς πρῶτες ἀξιολογήσεις καί νά ἐξαγάγει τά βασικά συμπεράσματα.

Μέ αὐτή τήν ἔννοια, εἶναι προφανές ὅτι ἡ ναυλαγορά τοῦ 1985 λειτούργησε κάτω ἀπό τή σκιά τῆς προϋπάρχουσας σοβαρῆς ἀνισορροπίας μεταξύ προσφορᾶς καί ζήτησης χωρητικότητας, γεγονός πού καθορίζει καί τό σκηνικό μέσα στό ὁποῖο ἀνελίχθηκε. Ἄν σέ αὐτό προσθέσουμε καί τίς ἀρνητικές ἐπιδράσεις τῶν διακυμάνσεων τῶν συναλλαγματικῶν ἰσοτιμιῶν ἐπί τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἔχουμε μιά πλήρη εἰκόνα τῶν αἰτίων τῆς συνέχισης τῆς δυσπραγίας, τήν εἰκόνα μιᾶς ἀκόμα δύσκολης χρονιᾶς πού συντήρησε καί πολλαπλασίασε τά οἰκονομικά καί, γενικότερα, κοινωνικά προβλήματα ἀνά τόν κόσμο.

Ἤδη, μέ τήν πάροδο τοῦ χρόνου, τό μέν πρόβλημα τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητας φαίνεται νά ὁδηγεῖται σέ μία ἀργή, ἐπίμονη ὅσο καί βασανιστική λύση μέ τήν ἀνάπτυξη τῶν διαλύσεων καί τήν συρρίκνωση τῶν νέων παραγγελιῶν ἐνῶ τά συναλλαγματικά θέματα, χωρίς νά ὁδηγοῦνται σέ σταθερές λύσεις, χάνουν τήν ὀξύτητα πού ἐπί μακρόν τά διέκρινε. Καί ἀπό ἐκεῖ ἀκριβῶς πηγάζει μιά μετρημένη αἰσιοδοξία πού (ἐξαιρουμένων ἀπροόπτων παραγόντων) ὁδηγεῖ σέ ἕνα πιό εὔρρυθμο μέλλον.

Τά σιτηρά, μέ ὅλη τή δραματική σπουδαιότητά τους στή διαμόρφωση τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς, κινήθηκαν μέσα στό 1985 χωρίς ἰδιαίτερη ἔμπνευση. Χωρίς αὐτό νά σημαίνει ὅτι ὁδήγησαν σέ ἀρνητικές καταστάσεις, ἀπεῖχαν ἀπό τοῦ νά δημιουργήσουν ἐκεῖνες ἀκριβῶς τίς αἰχμές πού συνήθως φέρνουν τήν εὐφορία. Οἱ Σοβιετικές εἰσαγωγές, χωρίς νά ὑπολείπονται ἐκείνων τῶν τελευταίων ἐτῶν, διακρίνονται πλέον γιά τήν συστηματοποίηση τῶν μεθόδων μεταφορᾶς, τήν εὐρύτερη συμμετοχή ἰδίας χωρητικότητας καί τήν ὀρθολογικά καθορισμένη ὡς πρός χρόνο καί τρόπο ναύλωσης πλοίων, πού διατήρησε τό ναῦλο σέ χαμηλά ἐπίπεδα. Μέ ὁρισμένες διαφοροποιήσεις, ἡ Κινεζική συμβολή βαθμηδόν μειώνεται ἐνῶ ἡ ἀγοραστική ἀδυναμία ὁρισμένων χωρῶν ἀποστερεῖ τοῦ ἀντικειμένου τους βασικούς ἄξονες παραδοσιακῶν μεταφορῶν. Ἡ ἐξέλιξη τῶν ναύλων δίνεται μέ ἱκανή ἐπάρκεια στήν ἐπισκόπηση πού ἀκολουθεῖ. Ἀρκεῖ ἐδῶ νά ἐπισημάνουμε, ὅτι ὁ δρόμος πρός τή σταθερότητα ἐπιτάσσει τήν περαιτέρω ἀπομάκρυνση παλαιῶν πλοίων ἀπό τήν ἀγορά.

Οἱ γαιάνθρακες κινήθηκαν μέ τή συγκράτηση πού ἐπέβαλλε ἡ συρρίκνωση τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητας σέ πολλές χῶρες ἀλλά, κυρίως, κάτω ἀπό τό βάρος τῆς κοινῆς πιά πεποίθησης, ὅτι ἡ παγκόσμια οἰκονομία ὁδηγεῖται σέ περίοδο σχετικά φθηνοῦ πετρελαίου, ἀντίληψη πού ἀποτρέπει νέες ἐπενδύσεις στήν ἀνάπτυξη τοῦ γαιάνθρακα σάν ὑποκατάστατου τοῦ ὑγροῦ καυσίμου.

Τά σιδηρομεταλλεύματα, στοιχεῖο ἀνάπτυξης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς καί δή ἐκείνης τοῦ χάλυβος, διακινήθηκαν μέ τήν ἴδια συγκράτηση. Σάν ἀποτέλεσμα μιᾶς συνεχῶς συστηματοποιούμενης διαδικασίας, φαίνονται ὁλόενα καί λιγότερο στήν ἐλεύθερη ἀγορά ἐνῶ ὁ κύριος ὄγκος τους μεταφέρεται στή βάση εἰδικῶν ρυθμίσεων, ὅπως τά συμβόλαια μεταφορᾶς (COA) ὅπου φορτωτής καί παραλήπτης συχνά μετέχουν καί στό φορέα πού ἀναλαμβάνει τήν μεταφορά.

Ἡ ζάχαρη κινήθηκε μέσα στό πλαίσιο πολυδαίδαλων ρυθμίσεων πού περικλείουν μιά γεωγραφική ἀσυναρτησία, κυρίως σέ μικρές ὡς μεσαίου μεγέθους παρτίδες καί ἀπασχόλησε τόν ἀντίστοιχο τύπο πλοίου χωρίς ἰδιαίτερη ζωηρότητα.

Τά λιπάσματα ἀποτέλεσαν ἀποκλειστική σχεδόν ὑπόθεση τῆς Ἰνδίας, ἡ καταλυτική παρουσία τῆς ὁποία διαμόρφωσε μία «παράλληλη» ἀγορᾶ. Τά ἐπίπεδα τῶν ἑκάστοτε ναύλων συμβάδιζαν μέ τίς γενικότερες ἐξελίξεις τῆς ἀγορᾶς καί ὁπωσδήποτε συνέβαλαν στήν ἐξασφάλιση ἀπασχόλησης, ἰδίως χάρις στήν γεωγραφική διασπορά τῶν τόπων φορτώσεως.

Τά γενικά φορτία, τέλος, κινήθηκαν μέσα στά περιορισμένα πλαίσια πού ἐπιβάλλει ἡ παγκόσμια οἰκονομική κρίση καί, ὅπως τά σιτηρά, ἐκφράστηκαν σέ μεγάλο ποσοστό μέσω τῆς χρονοναύλωσης.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Πέρα ἀπό τά Σοβιετικά κλεισίματα μπάλκ κάρριερς γιά τή μεταφορά σιτηρῶν καί πέρα ἀπό τίς χρονοναυλώσεις τουήντεκερς γιά γενικά φορτία, ἡ ἀγορά ἐκφράστηκε μέ τή χρονοναύλωση ταξιδίου σέ σημαντικό ποσοστό.

Ὅπως εἶναι φυσικό, τά ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων ἦταν, γενικά, σέ ἀντιστοιχία μέ ἐκεῖνα τῶν ναύλων γεγονός πού ἐπιτρέπει μιά γενικότερη ἀξιολόγηση τῆς ἀγορᾶς.

Ὁ χῶρος τοῦ Ἀτλαντικοῦ καί, γενικότερα, τοῦ Δυτικοῦ Ἡμισφαιρίου ὑπῆρξε ἐλαφρῶς ζωηρότερος ἐκείνου τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ὅπου, ἀπό καιροῦ εἰς καιρόν, ἡ ἔλλειψη ἀπασχόλησης ἔφθανε τά ἔσχατα ὅρια. Κυκλικά ταξίδια σέ μέγεθος πάναμαξ πλήρωναν δολ. 5.500 - 4.500 ἐνῶ τό handy size **κυμάνθηκε περί τά δολ. 4.000. Ὅσο καί ἄν εἶναι δύσκολο νά περιγράψεις μέ δύο ἀριθμούς τά πεπραγμένα μιᾶς πολυκύμαντης χρονιᾶς, τολμοῦμε ἐπίσης νά σημειώσουμε ὅτι σά μέσος ὅρος μισθώματος πλοίου 15.000 τον. d.w. φαίνεται τό ἐπίπεδο τῶν δολ. 3.200 μέ κάτι λιγότερο γιά παράδοση Ἄπω Ἀνατολή. Ἐπαναπαράδοση σέ ἄγονες περιοχές (Περσικός, Ἐρυθρά, Δυτ. Ἀφρική) πλήρωνε ἕνα premium τῆς τάξεως τῶν δολ. 800-1000.**

Ἡ Νότια Ἀφρική καί ἡ Νότια Ἀμερική, μέ παροδικές ἐξάρσεις, γενικά ἀπογοήτευσαν.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἡ ναυλαγορά πετρελαίου κατά τή διάρκεια τοῦ 1985 κινήθηκε κάτω ἀπό τή σκιά ἀριθμοῦ ἀρνητικῶν παραγόντων, κληρονομημένων ἀπό ἕνα βεβαρημένο παρελθόν. Ἡ σοβαρή ἀνισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καί ζήτησης, ὁ ὄγκος τῆς παροπλισμένης χωρητικότητας, ἡ ἐμπόλεμος κατάσταση στόν Περσικό Κόλπο μέ ὅλους τούς κινδύνους πού συνεπάγεται καί, τέλος, οἱ καθοδικές τάσεις τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου πού ἔκανε τούς ἀγοραστές διστακτικούς, ὅλα αὐτά συνήργησαν σέ μία, ἄν ὄχι ὑποτονική, τουλάχιστον καταπιεσμένη ναυλαγορά.

Οἱ τελευταῖες σαράντα ἡμέρες τοῦ χρόνου ἀποτέλεσαν μία εὐχάριστη ἔκπληξη, ἴσως τή λαμπρότερη μεταβολή τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ 1985. Ἕνας ξαφνικός διπλασιασμός τῶν ναύλων εἶναι, ἀσφαλῶς, ἀσυνήθιστο φαινόμενο στίς ἡμέρες μας. Ὅπως καί κάθε ἄλλη τάση πρός τό καλύτερο, βαρύνεται κι αὐτό μέ τό ἐρώτημα τῆς διάρκειας. Οἱ προοπτικές εἶ-

ναι μᾶλλον καλές, τουλάχιστον γιά τούς λίγους ἀμέσως ἑπόμενους μῆνες.

Οἱ 'Αγοραπωλησίες

'Η παρατεινόμενη κρίση τῆς ναυλαγορᾶς πολλαπλασίασε τά προβλήματα τῆς πλοιοκτησίας μέ ἀποτέλεσμα τή βεβιασμένη πώληση, εἴτε σέ πλειστηριασμό εἴτε μέ πίεση τῶν πιστωτῶν, μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων. Οἱ ἀξίες παρουσίασαν μέσα στό 1985 μία πρωτοφανῆ προοδευτική καθίζηση πού ἔφερε τά παλαιότερα πλοῖα (ἄνω τῶν 14 ἐτῶν) στά ἐπίπεδα τοῦ scrap. Γιά τά νεώτερα πλοῖα, ἡ πτώση τῶν ἀξιῶν εἶναι δύσκολο νά καθοριστεῖ σέ ποσοστιαία βάση. 'Αρκεῖ νά σημειώσουμε ὅτι handy bulkcarrier τοῦ 1977 πού πρίν δύο χρόνια θά «ἔπιανε» δολ. 4.000.000 ἐτιμᾶτο μόλις δολ. 1.700.000 τό Δεκέμβριο τοῦ 1985.

Διαφορετική εἶναι ἡ εἰκόνα στά δεξαμενόπλοια πού χάρις στή συστηματικότερη ἀπαλλαγή ἀπό παλαιότερες μονάδες διά τῆς διαλύσεως καί, ἰδίως, χάρις στήν πρόσφατη ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς εἶδαν τίς ἀξίες ἀνερχόμενες κατά 20-30% μέσα στό Δεκέμβριο.

Μία συγκρατημένη αἰσιοδοξία ὡς πρός τήν παραπέρα βελτίωση τῶν ἀξιῶν καί τῆς κινήσεως ἐν γένει δέν φαίνεται ἀδικαιολόγητη.

Οἱ διαλύσεις

Χρονιά ρεκόρ γιά τήν ἀγορά τῶν διαλύσεων. Πέρα ἀπό τή διάθεση 42 περίπου ἑκατομμυρίων τον. d.w. σά μιά καθ' ἑαυτήν ἐμπορική πράξη, ἡ ἀπαλλαγή τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἀπό ἕνα τόσο σημαντικό ἀριθμό καί ὄγκο πλεονάζουσας χωρητικότητας ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς ἕνα ἐπίτευγμα. 'Από αὐτή τήν ἄποψη καί σέ συνδυασμό μέ τό ἰσχνό βιβλίο νέων παραγγελιῶν, τό 1985 μπορεῖ νά χαρακτηρισθεῖ ἔτος θετικῶν ἐξελίξεων.

Μέχρι τόν 'Απρίλιο, οἱ τιμές σέ ὅλες τίς περιοχές ("Απω 'Ανατολή, 'Ινδικό, Μεσόγειο) ἔβαιναν τήν ἀνιοῦσα μέ τά δολ. 140 ἀνά τόννο ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος γιά VLCC στήν Ταϊβάν, Κορέα καί Κίνα καί τά δολ. 131 γιά μπάλκ κάρριερ 10.000 τόννων. Τήν ἴδια στιγμή, ἡ 'Ινδία πλήρωνε δολ. 119 γιά πλοῖο ξηροῦ φορτίου 6.000 τόννων.

Τό τέλος 'Απριλίου ἔφερε μιά κάθετη πτώση τῶν τιμῶν, ὅταν ἡ Κίνα προσωρινά ἀπέσυρε τό ἐνδιαφέρον γιά παραπέρα ἀγορές καί ἡ Ταϊβάν (καί ἡ Νότια Κορέα) συνειδητοποίησαν ὅτι εἶχαν ἀγοράσει περισσότερα πλοῖα ἀπό ὅσα μποροῦσαν νά διαλύσουν. Ταυτόχρονα σχεδόν ἡ 'Ινδία μείωνε τόν ἀριθμό τῶν ἀγορῶν.

Μετά ἀπό ἀνάπαυλα δύο περίπου μηνῶν, ἡ ἀγορά ἄρχισε μία ἀργή ἀναθέρμανση χωρίς, μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, οἱ τιμές νά φθάσουν τά ἐπίπεδα τοῦ 'Απριλίου.

Λίγες μέρες πρίν τήν Πρωτοχρονιά τοῦ 1986, ἡ πώληση δεξαμενοπλοίου 18.500 τόννων στή Νότια Κορέα ἀντί δολ. 123.50 ἀνά τόννο χαρακτηριζόταν «ἀπίστευτα ὑψηλή», ἀπό διεθνεῖς σχολιαστές. 'Απλῶς γιά τήν ἱστορία, ἡ πώληση ἔγινα ἀπό "Ελληνα μεσίτη...

Οἱ κατά μήνα ἐξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Μέσα σέ ἀτμόσφαιρα ἀβεβαιότητας κινήθηκε ἡ ναυλαγορά κατά τόν πρῶτο μήνα τοῦ ἔτους πού πέρασε, συγκρατώντας τούς ναύλους στά χαμηλά ἐπίπεδα τῶν καιρῶν.

Στόν τομέα τῶν σιτηρῶν χωρίς ἀξιοσημείωτα κλεισίματα τά «πάναμαξ» πληρώθηκαν δολ. 14,50 ἀπό 'Αμερ. Κόλπο γιά 'Ιαπωνία κάι δολ. 9 γιά Κόντινεντ. Κάποιες διακυμάνσεις παρατηρήθηκαν στήν περιοχή τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ μέ τούς ναύλους γιά 52.000 τον. γύρω στά δολ. 8-8,50 ἀνά τόννο.

Κάπως ζωηρότερη ἡ κίνηση στά κάρβουνα, ἰδίως στά μεγάλα μεγέθη, ὅπως οἱ 90.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Βορ. Γαλλία στά δολ. 5,50 καί οἱ 110.000 τον. ἀπό Νοτ. 'Αφρική γιά Ταϊβάν στά δολ. 8. Πολλά τά μή ἀνακοινωθέντα κλεισίματα.

Παρόμοιος σχολιασμός ἁρμόζει καί γιά τά σιδηρομεταλλεύματα, πού πρόσφεραν τόνο στήν ἀγορά καί πλήρωσαν δολ. 8 ἀπό Βραζιλία γιά "Απω 'Ανατολή σέ φορτίο 140.000 τόννων.

Στά λιπάσματα ἡ παρουσία τῆς 'Ινδίας ὑπῆρξε ἐντυπωσιακή μέ τή συνήθη ποικιλία φορτώσεως καί μεγεθῶν, μεταξύ τῶν ὁποίων ἀναφέρουμε τούς 35.000 τον. ἀπό Αὐστραλία στά δολ. 14,75 καί τούς 21.000 τόννους ἀπό 'Αμερ. Κόλπο στά δολ. 35,50 φίο.

Τέλος, ἀρκετές ἦσαν οἱ ἐντολές μεταφορᾶς ζαχάρεως στό μέγεθος τῶν 12.000 τόννων πού κράτησε τό ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Περιορισμένα καί χωρίς ἀξιόλογη ποικιλία τά κλεισίματα περιόδου κινήθηκαν σέ χαμηλά ἐπίπεδα στήν περιοχή τῆς "Απω 'Ανατολῆς, ἐνῶ ἀντίθετα τά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ πληρώνονταν μέχρι δολ. 5.900 τήν ἡμέρα γιά κυκλικά ταξίδια 'Ατλαντικοῦ.

Χαρακτηριστικά οἱ πρῶτες χρονοναυλώσεις τοῦ 1985 κινήθηκαν ὡς ἑξῆς:

— 15.000 τον. d.w. ἀπό Μεσόγειο γιά Κίνα, δολ. 3.200
— 15.000 τον. d.w. ἀπό Μεσόγειο γιά 'Ερυθρά, δολ. 4.300
— 30.000 τον. d.w. κυκλικό ταξίδι "Απω 'Ανατολῆς, δολ. 3.100 -3.500.
— 60.000 τον. d.w. κυκλικό 'Ατλαντικοῦ, δολ. 5.400 - 5.900.

Σημειώνομε ἀκόμη τήν πραγματοποιηθεῖσα ναύλωση μπάλκερ 115.000 τον. d.w. γιά 12 μῆνες στά δολ. 1,95 ἀνά τον. d.w. πού χαρακτηρίσθηκε πολύ ἱκανοποιητικό.

Τά δεξαμενόπλοια

'Η ἐνδημική ὑπεπροσφορά τοννάζ καί ἡ ἀβεβαιότητα ὡς πρός τίς τιμές τοῦ πετρελαίου ἦσαν οἱ βασικοί παράγοντες πού ἐπηρέασαν τήν ναυλαγορά τῶν τάνκερς τόν περασμένο 'Ιανουάριο.

Σέ κάποια ἰσορροπία ἡ ἀγορά τῆς Βορ, Θαλάσσης καί πιό δραστήρια ἡ Καραϊβική, ἐνῶ οἱ λοιπές περιοχές κινήθηκαν ὑποτονικά. Στόν Περσικό, ὑπό τήν ἀπειλή νέων 'Ιρακινῶν ἐπιδρομῶν οἱ ναῦλοι τῶν VLCC κινήθηκαν δραστικά πρός τά ἄνω μέ τίς περισσότερες ναυλώσεις ὑπό πέπλο σιωπῆς.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρομε:

— 220.000 τον. ἀπό Κάργκ γιά 'Ομάν, WS 50.
— 260.000 τον. ἀπό Περσικο γιά 'Ιαπωνία, WS 25-28.
— 250.000 τον. ἀπό 'Ιράν γιά Κορέα, WS 29,75.
— 120.000 τον. ἀπό Δυτ. 'Αφρική γιά ΗΠΑ, WS 32,5.
— 120.000 τον. ἀπό Δυτ. 'Αφρική γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 40.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Περιορισμένο τό ἐνδιαφέρον γιά τήν ἀπόκτηση πλοίων γενικοῦ φορτίου καί δεξαμενοπλοίων, ἐνῶ ἀντίθετα ἀρκετές ἀγοραπωλησίες μπάλκ κάρριερς, χωρίς ὅμως ὁ ἀριθμός τῶν πράξεων νά βελτιώσει τά ἐπίπεδα τιμῶν.

Φορτηγά:

"Ονομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Aegis Blaze	18.716	1972	8400 MAN	$1.050.000	"Ελληνες
Lusie Bornhofen	16.251	1976	8690 MAN	$ 3.000.000	"Ελληνες
Ponte Pedrido	15.909	1978	6150 B&W	$2.200.000	"Ελληνες
Fedora	15.232	1973	8400 MAN	$937.500	Χιλής

Μπάλκ κάρριερς:

"Ονομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	'Αγοραστές
Hermod	146.368	1973	32000 MAN	$7.750.000	Κινέζοι
Takamine	63.050	1973	14000 Sulzer	$5.500.000	Τοῦρκοι
Seine Mru	40.537	1977	1400 Sulzer	$5.000.000	Κινέζοι
Golden Daisy	34.183	1974	11550 Sulzer	$3.200.000	Κορεάτες
Star Capella	26.899	1973	12000 Sulzer	$2.550.00	'Ιταλοί
Dona Hortencia	26.587	1976	11600 B&W	$4.300.000	"Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Trisea	155.106	1975	27300 B&W	$7.500.000	Έλληνες
Esso Everett	28.987	1975	12000Sulzer	$4.600.000	Τούρκοι
Cellana	24.772	1968	8400Sulzer	$1.800.000	Έλβετοί

Οί διαλύσεις

Δυνατή ή παρουσία τῆς Κίνας στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων ὅπου οἱ τιμές μέ ἀνοδική πορεία κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 128-122 γιά πλοῖα βάρους 5-9.000 τόννων.

Στίς ὑπόλοιπες ἀγορές, χωρίς ἀξιόλογη διακύμανση οἱ τιμές διαμορφώθηκαν μεταξύ δολ. 138-125 γιά τά δεξαμενόπλοια καί μεταξύ 106-90 γιά τά φορτηγά.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Κάποια ἐλαφρά βελτίωση παρουσίασε ἡ ναυλαγορά τοῦ Φεβρουαρίου, ἰδιαίτερα τό δεύτερο δεκαπενθήμερο, μέ τούς ναύλους τῶν σιτηρῶν περί τά δολ. 14,50/14,75 ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία καί περί τά δολ. 9,50 ἀπό Βορ. Εἰρηνικό σέ μέγεθος πάναμαξ.

Ζωηρότητα παρατηρήθηκε στίς ἀγορές τοῦ γαιάνθρακα ὅπου οἱ 75.000 τόννοι ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Βορ. Ἱσπανία πλήρωναν δολ. 5,40 καί οἱ 55.000 τον. γιά Ἰαπωνία δολ. 13,50, ἐνῶ στά σιδηρομεταλλεύματα οἱ 150.000 τόννοι ἀπό Βραζιλία γιά Ἰταλία κλείνονταν στά δολ. 4,75.

Στά λιπάσματα το μικρό ἐνδιαφέρον τῆς Ἰνδίας κράτησε τή ζήτηση χαμηλά παρά ὁρισμένες σποραδικές ναυλώσεις ἀπό Ἀλγερία καί Νοτιοανατολική Ἀσία, ἐνῶ ἡ κίνηση γενικοῦ φορτίου ὑπῆρξε ὑποτονική καί ἐκφράσθηκε μέ χρονοναυλώσεις.

Οί χρονοναυλώσεις

Χαρακτηριστική ἡ ἀδυναμία τοῦ χώρου τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς παρά ἕναν ἀριθμό κλεισιμάτων καί ἀντιφατική ἡ ἀγορά τῆς Εὐρώπης — Ἀτλαντικοῦ μέ ποικίλα κλεισίματα ὅπως:

— 35.000 τον. d.w. κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ, δολ. 3.000.
— 34.000 τον. d.w. ἀπό Γερμανία γιά Δυτ. Ἀφρική, δολ. 5.000.
— 27.000 τον. d.w. ἀπό Κορέα γιά Ἐρυθρά, δολ. 4.300
— 21.000 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία γιά Χαττέρας, δολ. 3.000
— 32.000 τον. d.w. ἀπό Αὐστραλία γιά Δυτ. Μεξικό, δολ. 3.900.
— 34.000 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Ἀφρική γιά Μεσόγειο, δολ. 4.000.
— 60.000 τον. d.w. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 5.000 πλέον δολ. 175.000

Τά δεξαμενόπλοια

Παρά τήν ἔνταση στόν Περσικό ἀπό τήν ἐπιθετικότητα τῶν ἐμπολέμων, τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων παρέμειναν χαμηλά. Ἀντίθετα ζωηρή ὑπῆρξε ἡ κίνηση στήν Δυτ. Ἀφρική καί τή Μεσόγειο, μέ τήν ἀγορά τῆς Καραϊβικῆς νά ἀκολουθεῖ μέ κάποια ἐκδηλη δραστηριότητα.

Ὁρισμένα χαρακτηριστική κλεισίματα τοῦ Φεβρουαρίου:

— 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 22/23
— 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά ΗΠΑ, WS 30.
— 250.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο , WS 24
— 130.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ΗΠΑ, WS 38
— 85.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 55.
— 54.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 122.
— 30.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόντινεντ, WS 150.

Οί ἀγοραπωλησίες

Σέ χαμηλούς ρυθμούς κινήθηκαν οἱ ἀγοραπωλησίες, μέ ἐκδηλα πλέον τά δυσβάστακτα χρέη πολλῶν πλοίων καί τή πρωτοβουλία τῶν Τραπεζῶν νά ἀλλάξουν πλοιοκτήτη, τάση πού συντηρεῖ τίς τιμές σέ χαμηλά ἐπίπεδα.

Ἀντίθετα ἡ ζωηρότης στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων ἐπεσκίασε τίς ἀγοραπωλησίες ἀπό δεύτερο χέρι.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Aegis Hellenic	20.950	1976	9900Sulzer	$2.050.000	Έλληνες
Carlow Hill	15.099	1975	7500Sulzer	$1.650.000	Εὐρωπαῖοι
Maria da Penha	12.240	1971	17400 Sulzer	$650.000	Ἄγνωστοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Australian Pioneer	122.750	1976	23900 B&W	$8.800.000	Νοτ. Κορέα
Panamax World	59.189	1972	14000Sulzer	$3.500.000	
Cyrena	38.513	1978	15000B&W		
Sabinia	38.497	1981	15000B&W	$18.000.000 en bloc	Σοβιετικοί
Natica	38.008	1983	15000 B&W		
Splendid Hope	27.576	1974	11600 Sulzer	$2.500.000	Νοτ. Κορέα
Asia Success	26.939	1974	11600 B&W	$2.150.000	Έλληνες
Constellation II	27.629	1971	11600 B&W	$1.400.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Havdrott	240.259	197	32000GEC	$6.200.000	Νορβηγοί
Trilight	123.699	1975	26100Sulzer	$7.000.000	Έλληνες
Anniken	101.604	1968	23000 MAN	$1.900.000	Σαουδάραβ.
Landwood	75.880	1968	20700 B&W	$1.750.000	Έλληνες
Tensei Maru	36.666	1974	15500 B&W	$3.800.000	Κινέζοι

Οί διαλύσεις

Μεγάλο ἐνδιαφέρον ἀπό ὅλες σχεδόν τίς ἀγοράστριες χῶρες μέ πρώτη τήν Κίνα ὅπου οἱ τιμές γιά μεγάλα τάνκερς κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 135-140, ἐνῶ στήν Φορμόζα κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 140-141. Γιά τά φορτηγά οἱ τιμές στά δολ. 121-133 στήν Κίνα, δολ. 90-110 στό Πακιστάν, ἐνῶ οἱ Ἱσπανοί ἀγόρασαν φορτηγό 13.000 τον. βάρους στά δολ. 80,25 μέ παράδοση Χάβρη.

Ἡ ἀνοδική πορεία τῶν τιμῶν ἐνθαρρύνει τήν σωτήρια πολλές φορές λύση τῆς διαλύσεως καί οἱ πωλήσεις τοῦ μήνα πρέπει νά ξεπέρασαν τίς 60.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Ἡ ναυλαγορά τοῦ Μαρτίου δυστυχῶς ἀπέδειξε ὅτι τό πλεονάζον τονναζ δέν ἐπιτρέπει οὔτε αὐτή τήν ἐποχιακή ἀνάκαμψη μέ τήν ἔλευση τῆς ἀνοίξεως, παρά τή λογική αὔξηση ὅλων τῶν κατηγοριῶν τῶν φορτίων.

Σημειώνομε πάντως μία ἐλαφρά βελτίωση τῶν ναύλων τῶν σιτηρῶν στό μέγεθος πάναμαξ γιά Ἰαπωνία, στά δολ. 15,50/15,75 καί τήν ἀξιόλογη κίνση ἀπό τό Πλέϊτ, ἐνῶ ἡ πλήρης ἀξιολόγηση τῆς ἀγορᾶς τῶν γαιανθράκων καί τοῦ σιδηρομεταλλεύματος ἐμποδίζεται ἀπό τόν μεγάλο ἀριθμό τῶν ἐμπιστευτικῶν κλεισιμάτων.

Ζωηρότερη ἡ κίνηση στίς μεταφορές ζαχάρεως μέ κάποια ἀποτελέσματα καθώς οἱ 16.000 τον. ἀπό Ἁγ. Μαυρίκιο γιά Ἀγγλία πλήρωναν δολ. 16,50 ἀνά τόννο, ἐνῶ τά λιπάσματα κινήθηκαν σέ κόσμια ἐπίπεδα.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS
TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,
ADRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Οί χρονοναυλώσεις

Σέ εύκαιριακή βάση στηρίχθηκαν τά μισθώματα μέ άρκετές διακυμάνσεις, έκτός άπό τά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ πού έδειξαν κάποια σταθερότητα περί τά δολ. 6.000/6.500 ήμερησίως

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 15.000 τον. άπό Κόντινεντ γιά 'Ινδικό, δολ. 4.250
— 20.000 τον. άπό Κόντινεντ γιά 'Ερυθρά, δολ. 4.350
— 26.000 τον. κυκλικό ταξίδι Είρηνικοῦ, δολ. 3.900
— 33.000 τον. κυκλικό ταξίδι Είρηνικοῦ, δολ. 4800
— 140.000 τον. ταξίδια 7 μηνῶν πρός δολ. 1,65 άνά τόννο/μήνα.

Τά δεξαμενόπλοια

'Η έξαρση τῶν έπιχειρήσεων στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ στρέφει τό ένδιαφέρον τῶν ναυλωτῶν σέ άλλες περιοχές φορτώσεων μέ άποτέλεσμα τή βελτίωση τῶν συνθηκῶν στή Μεσόγειο. Οί λοιπές περιοχές διακρίθηκαν άπό σχετική άπραξία μέ όρισμένες έξαιρέσεις στήν περιοχή τῆς Δυτ. 'Αφρικῆς.

'Ορισμένες άξιες μνείας ναυλώσεις εἶναι:

— 130.000 τον. άπό Δυτ. 'Αφρική γιά Κόντινεντ, WS 42
— 125.000 τον. άπό Δυτ. 'Αφρική γιά ΗΠΑ, WS 36
— 85.000 τον. ένδομεσογειακή μεταφορά, WS 62,5
— 35.000 τον. άπό Καραϊβική γιά 'Αμερ. Κόλπο, WS 75
— 65.000 τον. άπό Καραϊβική γιά 'Ισπανία, WS 75.

Οί άγοραπωλησίες

'Η χαμηλή ναυλαγορά, άλλά κυρίως ή έλλειψη έπαρκῶν χρηματοδοτικῶν πηγῶν κρατοῦν τίς άγοραπωλησίες σέ περιορισμένα μεγέθη μέ έξαίρεση τά πολλά «προβληματικά» πλοῖα πού άλλάζουν χέρια.

Εἰδικά στήν κατηγορία τῶν πλοίων γενικοῦ φορτίου, οί πωλήσεις πραγματοποιοῦνται σέ έπίπεδα ἴσα μέ τό 25% τῆς άξίας πού θά έπιανε ένα παρόμοιο πλοῖο τῆς δεκαετίας τό 1981. Στά δεξαμενόπλοια οί πραγματοποιηθεῖσες πωλήσεις μαρτυροῦν ένδιαφέρον γιά σκάφη τύπου «άφραμαξ».

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Strathfife	17.350	1978	11200 B&W	$2.550.000	Μαλαισίας
Taiko	15.862	1968	16100B&W	$900.000	Χόγκ Κόγκ
Aegis Trade	15.364	1970	5500 Sulzer	$525.000	Έλληνες
Highsea Pride	15.172	1974	5130Pielstick	$1.080.000	Άγνωστοι
Indus Maru	15.094	1970	8000 Sulzer	$875.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Oceanus	51.590	1967	13300Doxf.	$1.100.000	Έλληνες
Cast Seal	43.580	1968	12600Γοτω.	$1.200.000	Έλληνες
Vasiliki	29.000	1981	11400Sulzer	$5.100.000	Έλληνες
Timur Swallow	26.741	1978	12000Sulzer	$3.600.000	Έλληνες
Altair	25.299	1970	11600B&W	$1.150.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Latona	273.827	1973	32400S/L	$5.750.000	Έλληνες
Osean Ideal	95.642	1972	25000Sulzer	$3.900.000	Έλληνες
Hellespont Glory	89.735	1975	20300Sulzer	$7.500.000	Βρεταννοί
Sibosix (OBO)	77.300	1974	18900MAN	$5.300.000	Ίταλοί
Skiathos	74.652	1968	20790 B&W	$1.750.000	Έλληνες
Donovania	69.986	1966	18200Sulzer	$1.900.000	Έλληνες
Lydia P.	50.955	1965	1500B&W	$1.950.000	Έλληνες

Οί διαλύσεις

Μικρές πτωτικές τάσεις στήν Άπω 'Ανατολή άν καί ό άριθμός τῶν διαπραγματεύσεων ύπῆρξε σημαντικός καί μεγάλος άριθμός πλοίων όδηγεῖται γιά διάλυση.

Οί τιμές κυμάνθηκαν στά άκόλουθα έπίπεδα:

Ταϊβάν:

VLCC/Μεγάλα δεξαμενόπλοια 131/136
Μεγάλα μπάλκ κάρριερς 122/125
Γενικοῦ φορτίου 117/120

Κίνα:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια 135/138
Μπάλκ κάρριερς 125/132
Γενικοῦ φορτίου 121/126

Πακιστάν:

Φορτηγά άναλόγως μεγέθους 115/120

Μπαγκλαντές:

Όλοι οί τύποι 114/128

'Ινδία:

Ξηροῦ φορτίου γενικά 108/1117

'Ισπανία:

Δεξαμενόπλοια 85/90
Ξηροῦ φορτίου 75/85

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

'Αμέσως μετά τό Πάσχα σημειώθηκε μία άπότομη άνοδος τῆς ζητήσεως χωρητικότητας στά σιτηρά μέ παράλληλη αὔξηση τῶν ναύλων πού έφθασαν τά δολ. 11,50 σέ μέγεθος «πάναμαξ» στόν τομέα Κόλπου/Κόντινεντ καί δολ. 16 στίς πρός 'Ιαπωνία φορτώσεις.

Ζωηρή κρατήθηκε καί ή ζήτηση στούς τομεῖς τοῦ άνθρακα καί τῶν μεταλλευμάτων μέ άμεση έπίδραση στά μεγάλα κυρίως πλοῖα, ένῶ μία σειρά άπό ναυλώσεις λιπασμάτων γιά λογαριασμό τῆς 'Ινδικῆς κυβερνήσεως τό δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ μήνα έπηρέασε θετικά τά «handy size» πλοῖα.

Οί χρονοναυλώσεις

Σέ άντιστοιχία μέ τίς τάσεις τῆς ναυλαγορᾶς, ταξιδίου, οί χρονοναυλώσεις κινήθηκαν σέ ένα κλίμα μετρημένης ζωηρότητας.

Τά μεγάλα μπάλκερς τῶν 100-150.000 τόννων πληρώθηκαν μέχρι καί δολ. 2,25 άνά τόννο καί μήνα καί τά 70.000 τον. d.w. μέχρι δολ. 6.500.

Στά μικρότερα μεγέθη τά «handy size» στήν μέν Άπω 'Ανατολή έξασφάλιζαν μίσθωμα άνω τῶν δολ. 5.000 τήν ήμέρα καί στίς άλλες περιοχές κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 3.300-3.600. Τά γενικοῦ φορτίου τῶν 15.000 τον. d.w. έργάσθηκαν ίκανοποιητικώτερα λόγω τῆς παρουσίας στήν άγορά τῶν Κινέζων άλλά τά μισθώματά τους παρέμειναν στην πλειονότητα σέ μέτρια έπίπεδα.

Τά δεξαμενόπλοια

Χωρίς τίποτε τό ίδιαίτερο καί μέ σαφεῖς πτωτικές τάσεις κινήθηκε ή άγορά τῶν δεξαμενοπλοίων τον περασμένο 'Απρίλιο. Χαρακτηριστική ή έλλειψη ναυλώσεων VLCC άπό τόν Περσικο καθώς ή τεταμένη άτμόσφαιρα άπομάκρυνε τούς ναυλωτές.

'Η Μεσόγειος ύπῆρξε ύποτονική μέ βραχύβιες έξάρσεις ενώ μικρή παρέμεινε καί ή ζήτηση στήν περιοχή τῆς Βορ. Θαλάσσης.

'Ορισμένα χαρακτηριστικά τῶν συνθηκῶν κλεισίματος:
— 125.000 τον. άπό Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 37,5
— 125.000 τον. άπό Μεσόγειο γιά Μαύρη Θάλασσα, WS 47
— 120.000 τον. άπό Δυτ. 'Αφρική γιά Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 35
— 80.000 τον. άπό Βορ. Θάλασσα γιά Μεσόγειο, WS 35
— 80.000 τον. άπό Βορ. Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 42,5
— 70.000 τον. άπό Μεσόγειο γιά Κόντινεντ, WS 60
— 54.000 τον. άπό Καραϊβική γιά 'Αμερ. Κόλπο, WS 72,5

Οί άγοραπωλησίες

Καμμία μεταβολή τοῦ γενικοῦ κλίματος στίς άγοραπωλησίες ὅπου τό άγοραστικό ένδιαφέρον χωλαίνει λόγω έλλείψεως έπαρκῶν

κεφαλαίων, καθώς οί Τράπεζες δείχνουν άβελτηρία παροχῆς μεγάλων πιστώσεων.

Φορτηγά:

Ονομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Tozui Maru	25.376	1970	11550Sulzer	$1.250.000	Β. Εὐρώπης
Kavo Yossonas	16.171	1867	7000 B&W	$ 680.000	Βρεταννοί
Dido	15.291	1970	10000Doxf.	$735.000 Doxford	Ἕλληνες
Nagano Maru	12.966	1970	8300 B&W	$ 750.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Ονομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Alkinor	129.635	1973	23200Sulzer	$7.000.000	Ἰταλοί
Panamax Jupiter	76324	1971	18000Sulzer	$1.300.000	Ἕλληνες
Capetan Costis	31.915	1968	13800 B&W	$1.950.000	Ἕλληνες
Froso	31.915	1970	11200Sulzer	$1.250.000	Χόγκ Κόγκ
Sahlia	30.694	1976	11550Sulzer	$2.750.000	Ἕλληνες
Eastern Saga	26.100	1972	9900 Sulzer	$750.000	Γιουγκοσλ.
Fortune Leader	22.670	1977	7200Pielstick	$2.800.000	Ἕλληνες

Τά δεξαμενόπλοια:

Ονομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Eirana	104.447	1968	23000B&W	$2.400.000	Ἕλληνες
Daisei Maru	87.452	1975	20500 B&W	$6.500.000	Ἕλληνες
Messiniaki Angi	30.322	1970	11200 Sulzer	$2.150.000	Ἕλληνες
Cygnus	28.317	1971	12300Gotv.	$3.850.000	Κινέζοι

Οἱ διαλύσεις

Τό κυριώτερο γεγονός τοῦ ὑπό ἐξέταση μήνα ὑπῆρξε ἡ ξαφνική ἀπόφαση τῆς Κινεζικῆς κυβερνήσεως νά διατάξει τόν Κεντρικό Ὀργανισμο ἀγορᾶς πλοίων πρός διάλυση νά σταματήσει τίς περαιτέρω ἀγορές μέχρι τόν Ἰούνιο.

Ὡς ἐπίσημη δικαιολογία ἐδόθη ὁ συνωστισμός πού δημιούργησαν στά διαλυτήρια τά πολλά ἀγορασθέντα ἀπό τίς ἀρχές τοῦ ἔτους πλοῖα, ἐνῶ ἡ ἀπόφαση αὐτή ὀφείλονταν κυρίως σέ συναλλαγματικές δυσκολίες.

Οἱ τιμές γιά διαλύσεις στίς διάφορες περιοχές διαμορφώθηκαν τόν Ἀπρίλιο ὡς ἑξῆς:

Ταϊβάν:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 130/133
Μπάλκ κάρριερς δολ. 120/123
Μικρότερα πλοῖα δολ. 105/115

Κίνα:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 132/135
Φορτηγά μέσου μεγέθους (5-7.000 LDT) δολ. 123/126.

Ν. Κορέα:
Μεγάλα δεξαμενόπλοια ἤ OBO 128/132

Πακιστάν:

Φορτηγά 3-6.500 LDT δολ. 110/1119.

Ἰνδία:

Δεξαμενόπλοια μεγέθους δολ. 118/120
Φορτηγά 4-9.00 LDT δολ. 115/120.

ΜΑΪΟΣ

Ἡ ναυλαγορά τοῦ Μαΐου σημείωσε αἰσθητή ὑποχώρηση ἀπό τά κάπως βελτιωμένα ἐπίπεδα τοῦ περασμένου μήνα, καθώς βυθίστηκε στήν ἀπραξία.

Οἱ ναῦλοι τῶν σιτηρῶν ὑποχώρησαν κατά δολ. 1-1,50 στήν κλασσική διαδρομή πρός Ἰαπωνία, ἐνῶ μικρότερη πτώση σημειώθηκε στά λοιπά μικρότερα μεγέθ.η.

Ἡ Νότιος Ἀμερική κρατήθηκε σέ κάποιο ἀξιόλογο ἐπίπεδο καί οἱ 50.000 τον. ἀπό Πλέϊτ καί Μπάχια Μπλάνκα γιά Ἰαπωνία πληρώθηκαν δολ. 23,50, ἐνῶ οἱ 25.000τον. γιά Αἴγυπτο δολ. 28.

Ἐλάχιστη ἡ κίνηση ἀπό τόν Εὐρωπαϊκό χῶρο μέ τούς 16.000 τον. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἀλγερία στά δολ. 13,50 φίο καί τούς 15.000 τον. γιά Δυτ. Ἰταλία στά δολ. 9.

Στούς ἄλλους τομεῖς χαρακτηριστικά σημειώνομε:

— 110.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Ν. Αὐστραλία γιά Βορ. Εὐρώπη, δολ. 10,75
— 110.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία, δολ. 10.
— 70.000 τον. ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰταλία, δολ. 5,90
— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βραζιλία γιά Ταϊβάν, δολ. 8,35
— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Καναδᾶ γιά Κόντινεντ, δολ. 3,75 φίο.

Κάποια ἀξιόλογη κίνηση παρουσίασε ἡ ζάχαρη μέ ἐνδιαφέρον γιά φορτώσεις ἀπό πολλές περιοχές, ἐνῶ ἀντίθετα περιωρισμένη ὑπῆρξε ἡ κίνηση στά λιπάσματα.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Οἱ μισθώσεις ταξιδίου ἀποτελέσουν τήν κύρια ἔκφραση τοῦ ναυλωτικοῦ ἐνδιαφέροντος τόν περασμένο Μάϊο, δυστυχῶς ὅμως ἡ ποικιλία τόπων παραδόσεως καί προορισμοῦ καί ὁ μεγάλος ἀριθμος τῶν ἐμπιστευτικῶν κλεισιμάτων δέν ἐπέτρεψε μία πλήρη ἀξιολόγηση, ἰδιαίτερα στά μεσαίου μεγέθους πλοῖα.

Στά πολύ μεγάλα πλοῖα, σημειώσαμε μισθώματα τῆς τάξεως τῶν δολ. 2.15/2.35 ἀπό Κόντινεντ γιά Ἄπω Ἀνατολή ἤ ναύλωση μέχρι καί 6 μηνῶν ἐνῶ πάναμαξ ἀπό Ἀκτή Ἀτλαντικοῦ ΗΠΑ γιά Ἄπω Ἀνατολή ἐπίσης προσέγγιζε τά δολ. 10.000 ἡμερησίως. Κυκλικά Ἀτλαντικοῦ στό ἴδιο μέγεθος κλείνονταν στην περιοχή δολ. 5.500/6.500. Ἀντίθετα τά κυκλικά Εἰρηνικοῦ ἤ Αὐστραλίας μετά βίας πλησίαζαν τά δολ. 5.000 ἐνῶ ἡ πλειονότητα τῶν σχετικῶν κλεισιμάτων κυμάνθηκε μεταξύ δολ. 4.000/4.800.

Τά δεξαμενόπλοια

Καμμία ἄξια μνείας ζήτηση στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ καί στίς λοιπές περιοχές φορτώσεων, μέ μόνη ἐξαίρεση τήν Καραϊβική ὅπου

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394,3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

Piraeus Agents
Medlink Ltd.
72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

οί συνθῆκες ὑπῆρξαν καλλίτερες.

Μερικά χαρακτηριστικά κλείσματα:

— 150.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Καραϊβική, WS 27
— 120.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Κόντινεντ, WS 44
— 110.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 35
— 67.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 65
— 80.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά Καναδᾶ, WS 44
— 60.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 65
— 60.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Ἰταλία, WS 48

Σχετικά καλύτερη ἡ κίνηση στά καθαρά φορτία τόσο στόν Περσικό ὅσο καί στήν Καραϊβική.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Οἱ λογικές τιμές τῶν πλοίων πού προσφέρθηκαν προσέλκυσαν τήν προσοχή πολλῶν ἀγοραστῶν, οἱ ἰσχυρότεροι τῶν ὁποίων πραγματοποίησαν ἀρκετές εὐκαιριακές ἀγορές. Οἱ Ἕλληνες πρωτοστατοῦν μέ ἰδιαίτερη προτίμηση στά δεξαμενόπλοια. Ἀριθμός πλοίων γενικοῦ φορτίου ἄλλαξε πλοιοκτῆτες σέ χαμηλές τιμές.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Teresina	20.446	1970	10700 B&W	$925.000	Ἕλληνες
Royal Sapphire	16.466	1976	8000MHI	$1.450.000	Ἕλληνες
Almut Bornhofen	16.270	1973	8690 MAN	$1.200.000	Ἕλληνες
Bandama	15.745	1977	7500Sulzer	$1.500.000	Ἕλληνες
Angecaribbean	11.812	1974	8000MHI	$850.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Mitsui Maru	61.260	1970	16500B&W	$2.200.000	Ἄγνωστοι
Andaman Sea	38.457	1969	13800Sulzer	$1.385.000	Ἕλληνες
Cavalier Bulker	36.251	1977	11550Sulzer	$3.500.000	Ἕλληνες
Columbialand	31.400	1978	15140B&W	$5.300.000	Σουηδοί
Irish Rowan	27.532	1976	11600B&W	$2.500.000	Ἕλληνες
Star Madonna	27.230	1973	9900Sulzer	$2.050.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Prairal	554.974	1979	65000(4S/T)	$8.100.000	Ἕλληνες
Jarmada	390.364	1976	45000(2S/T)	$7.250.000	Γάλλοι
Burmah Legasy	128.255	1974	23900B&W		
Burmah Pearl	140.512	1973	25000B&W	$13.200.000	Ἕλληνες
Burmah Peridot	140.512	1974	25000B&W	en bloc	
Cys Alliance	79.078	1974	23200Sulzer	$3.700.000	Ἕλληνες
Koei	61.521	1978	11700	$6.500.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Μέ τήν πλήρη ἀποχή τῆς Κίνας, τήν ἀνακοπή τῆς δραστηριότητας τοῦ Πακιστάν λόγω τῶν ἐπερχομένων μουσώνων ἀλλά καί τῆς φορολογικῆς πολιτικῆς στίς διαλύσεις, καθώς καί τήν ἤδη διαθέσιμη χωρητικότητα στήν Ν. Κορέα καί στήν Φορμόζα, οἱ τιμές τῶν διαλύσεων στόν χῶρο τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ὑπέστησαν κάθετη πτώση.

Οἱ τιμές γιά VLCC μειώθηκαν στά δολ. 115/120 ἀνά τόννο ἔναντι δολ. 132/139 πρό διμήνου, ἐνῶ γιά τά φορτηγά κυμάνθηκαν στά δολ. 100/118.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Νέα πτώση τῆς ναυλαγορᾶς ξηροῦ φορτίου σέ κατώτατα ἐπίπεδα πού δημιούργησε δικαιολογημένη κατήφεια γιά προοπτικές μιᾶς γρήγορης ἀνάκαμψης.

Οἱ παρατιθέμενες ναυλώσεις μαρτυροῦν τό μέγεθος τῆς μειώσεως τῶν ναύλων στίς χαρακτηριστικές διαδρομές:

— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 13,50
— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 8
— 50.000 τον. σιτηρά ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 8
— 25.000 τον. σιτηρά ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Κόντινεντ, δολ.15
— 30.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κίνα, δολ. 23,25
— 100.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Β. Γαλλία, δολ. 6,75
— 60.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Μεσόγειο, δολ. 7,75
— 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Βορ. Βραζιλία γιά Ἰταλία, δολ. 4,80

Ἐξαίρεση ἀποτέλεσαν τά λιπάσματα ὅπου ἡ ἰσχυρή παρουσία τῆς Ἰνδίας κράτησε τήν ἀγορά σέ κόσμια ἐπίπεδα, πληρώνοντας γιά παράδειγμα δολ. 14,70 γιά 40.000 τον. ἀπό Τάμπα καί Ν. Κορέα.

Χρονοναυλώσεις

Ἀξιόλογη ζήτηση γιά μεγάλα μπάλκερς πού πληρώθηκαν μέχρι δολ. 2 ἀνά τόννο γιά μισθώσεις 2-3 μηνῶν. Στά πάναμαξ οἱ ναῦλοι μειώθηκαν στά δολ. 5.500 γιά κυκλικό ταξίδι Ἀτλαντικοῦ, ἐνῶ ἰσχνή ὑπῆρξε ἡ κίνηση στόν Εἰρηνικό μέ ναύλους περί τά δολ. 3.200 - 3.500. Στά μικρότερα πλοῖα ὁ τόπος παραδόσεως καί ὁ προορισμός ἔπαιξαν ρόλο καί τά μισθώματα κυμάνθηκαν περί τά δολ. 4.700 - 2.900.

Τά δεξαμενόπλοια

Περιορισμένη ἡ ζήτηση σέ ὅλους σχεδόν τούς τομεῖς, μέ παράλληλη μυστικότητα σέ μεγάλο ἀριθμό ναυλώσεων πού ἐπέτεινε τήν ἐντύπωση ἀπραξίας.

Χαρακτηριστικά οἱ παρακάτω ναυλώσεις δίνουν τόν εἰκόνα τῆς ἀγορᾶς:

— 250.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 21
— 65.000 τον. ἀπό Κουβέϊτ γιά Μεσόγειο, WS 49
— 50.000 τον. ἀπό Κουβέϊτ γιά Ἰαπωνία, WS 70
— 80.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 52
— 120.000 τον. ἀπό Μαύρη Θάλασσα γιά Ἰταλία, WS 37
— 80.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά Βρεταννία, WS 55
— 100.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόντινεντ, WS 26
— 50.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 59
— 30.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, WS 105

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἡ συνταρακτική εἴδηση, στόν κατά τά ἄλλα ἤρεμο τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν, ὑπῆρξε ἡ μαζική ἀγορά μπάλκ κάρριερς γιά λογαριασμό τῶν Σοβιετικῶν μέ τήν διαμεσολάβιση μεγάλου ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ οἴκου.

Οἱ ἀγοραστές κινήθηκαν μέ ταχύτητα καί μυστικότητα στίς ἀγορές τῆς Σκανδιναυΐας καί τοῦ Χόγκ Κόγκ καί ἀπέκτησαν ἕνα πάναμαξ, τρία μεγέθους περί τούς 27.000 τον. d.w. καί πέντε μπάλκερς τῆς κατηγορίας μεγέθους 34-44.000 τον. d.w. ἐναντι συνολικοῦ ποσοῦ 54 ἑκατομ. δολλαρίων.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Lycaon	16.120	1976	10600B&W	$1.250.000	Ἕλληνες
Marsha	15.261	1975	7500Sulzer	$2.000.000	Κουβανοί
Josef Roth	15.139	1971	7500Sulzer	$650.000	Ἕλληνες
Claudia	15.139	1972	7500Sulzer	$820.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Belinda	108.198	1972	23200B&W	$4.500.000	Ἄγνωστοι
Panamax Sun	79.304	1974	23200B&W	$2.900.000	Ἑλβετίας
Takasago	64.500	1972	14000Sulzer	$3.450.000	Ἀργεντινῆς
Grand Spruce	27.500	1977	9600 B&W	$2.300.000	Ἕλληνες
Odyssey 10	26.523	1974	11550Sulzer	£2.180.000	Ἕλληνες
Grand Hickory	25.912	1978	9600B&W	$2.300.000	Ἕλληνες
Sacramento	16.549	1975	8000MHI	$1.500.000	Γάλλοι

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Athene	260.158	1974	32000 (2S/T)	$4.500.000	Ἐμιράτων
Sea Breeze	136.100	1975	25000B&W	$6.000.000	Δ. Ἀφρικῆς
Cracious Fountain	124.136	1975	26100Sulzer	$4.500.000	Ἕλληνες

Champlain (OBO)	121.989	1974	23200Sulzer	$5.500.000	Τοῦρκοι
Loreto II	92.145	1976	20300Sulzer	$6.000.000	Ν. Ἀφρικῆς
Gemma Tokyo	32.546	1979	12000Sulzer	$4.250.000	Ἕλληνες
Polaris	30.610	1972	14350Gotv.	$4.200.000	Κινέζοι

Οἱ διαλύσεις

Ἡ ὑπερπλήρωση τῶν διαλυτηρίων σέ συνδυασμό μέ ὁρισμένες συναλλαγματικές δυσκολίες διατηροῦν χαμηλό τό ἐνδιαφέρον γιά νέες ἀγορές.

Ἐξαίρεση ἀποτέλεσαν ὁρισμένες προσφορές τῆς Φορμόζας στά δολ. 118 γιά μεγάλα δεξαμενόπλοια καί δολ. 110 γιά φορτηγά πλοῖα, ἐνῶ στό Μπαγκλαντές οἱ 5.000 τόννοι πληρώθηκαν δολ. 120.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Ἡ πτωτική τάση τῆς ναυλαγορᾶς συνεχίσθηκε καί τόν Ἰούλιο, σέ βαθμό πού ἡ ἐκλογή τοῦ παροπλισμοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων ἀποδείχθηκε ἀπαραίτητη.

Οἱ παρακάτω συμφωνίες ἐμφανίζουν τή δραματική μείωση τῶν ναύλων:

— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 11
— 55.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 5,85
— 31.000 τον. σιτηρά ἀπό Πλέϊτ γιά Κόντινεντ, δολ. 12,50
— 25.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Βενεζουέλα, δολ. 7,35
— 18.000 τον. ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Κόντινεντ, δολ. 13,75
— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 10,50
— 80.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 3,55
— 100.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Αὐστραλία γιά Ἰαπωνία, δολ. 5,05.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἐλάχιστα ἀπό τά πληρωθέντα μισθώματα μποροῦν νά χαρακτηρισθοῦν ἀνεκτά, ἐνῶ μερικά, ὅπως τό κλείσιμο πάναμαξ ἀπό Κεντρ. Ἀμερική γιά Κόντινεντ στά δολ. 1.650 καί δολ. 90.000 ballast bounus, δείχνουν τό μέγεθος τοῦ προβλήματος.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε:

— 76.000 τον. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 5.000.
— 26.000 τον. d.w. ἀπό Αὐστραλία γιά Κόντινεντ, δολ. 4.500.
— 27.000 τον. d.w. κυκλικό ταξίδι Κόντινεντ/Ν. Ἀφρικῆς, δολ. 3.000.
— 22.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἀνατολ. ἀκτή ΗΠΑ, δολ. 4.500.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἐκτός ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπῆρξε ἐπίσης ἀπογοητευτική καθώς ἡ ἀβεβαιότητα γιά τή διαμόρφωση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου κράτησε τούς ναυλωτές σέ ἀναμονή. Μερικές ἀπό τίς ναυλώσεις τοῦ Ἰουλίου:

— 100.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Κόντινεντ, WS 21
— 95.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, WS 33
— 70.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 40
— 70.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 43
— 65.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Μεσόγειο, WS 48
— 66.000 τον. ἀπό Ὁμάν γιά Ν. Κορέα, WS 48
— 60.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 55.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Κάποιος τόνος παρατηρήθηκε στήν ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν, ἀποτέλεσμα τῶν χαμηλῶν τιμῶν καί τῶν εὐνοϊκῶν ὅρων πού προσφέρουν πολλές Τράπεζες γιά νά ἀπαλλαγοῦν ἀπό προβληματικά πλοῖα. Ἰδιαίτερη κινητικότητα στήν κατηγορία τῶν μπάλκ κάρριερς μέ ἀριθμό εὐκαιριακῶν ἀγοραστῶν. Κυριαρχική ἡ παρουσία τῶν Ἑλλήνων στίς ἀγορές δεξαμενοπλοίων.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Parmenion	19.052	1977	8400MAN	$1.600.000	Μέσ. Ἀνατ.
Anwo Venture	18.421	1977	9400B&W	$1.550.000	Ἕλληνες
Sea Pioneer	16.157	1975	8000MHI	$1.300.000	Ἕλληνες
Aegean Island	7.659	1972	4100B&W	$500.000	Ὁλλανδοί

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Talabot	70.610	1977	17400Sulzer	$4.900.000	Βέλγοι
Jupiter No. 2	64.473	1978	14770MAN	$4.650.000	Ἕλληνες
Natalie Bolten	32.854	1974	14000GMT	$4.700.000	Ἄγνωστοι
Irish Cedar	27.573	1977	11600B&W	$2.300.000	Ἕλληνες
Eagle Arrow	25.299	1970	11600B&W	$1.100.000	Ἕλληνες
Tuareg	22.637	1974	8000Pielstick	$1.400.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
London Glory	140.905	1975	27300B&W	$8.400.000	Ἕλληνες
London Ent/prise	140.905	1974	27300B&W	en bloc	
In Safra	140.905	1975	27300B&W		
In Amenas	140.905	1975	27300B&W	$19.000.000	Ἕλληνες
In Nahala	137.273	1975	26100Sulzer	en bloc	
In Salah	123.246	1975	23200Sulzer		
Lustre Venture	67.120	1974	17500B&W	$4.600.000	Ἕλληνες
Prima	31.068	1977	11600B&W	$3.600.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Αὔξηση τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν διαλυτῶν τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς σέ συγκρατημένες ὅμως τιμές. Ἡ Ταϊβάν προσέφερε μεταξύ δολ. 110-116 γιά πλοῖα 5.-20.000 τον. βάρους, ἐνῶ ἡ Κορέα ἀγόρασε πλοῖα ἄνω τῶν 15.000 τον. στά δολ. 115.

Γιά τά μικρότερα πλοῖα οἱ τιμές μέ δυσκολία ξεπέρασαν τά δολ. 100.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Ἐλαφρές τάσεις ἀνόδου παρατηρήθηκαν στήν ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου τίς τελευταῖες ἑβδομάδες τοῦ Αὐγούστου, στηριζόμενες κυρίως στην δραστηριότητα τῶν γαιανθράκων, πού ὑπολείπεται ὅμως σημαντικά τῶν ἀνεκτῶν ἐπιπέδων ναύλων τῆς περασμένης ἀνοίξεως.

Χαρακτηριστικά σημειώνομε:

— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 10,75
— 84.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 5,50
— 16.000 τον. σιτηρά ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Κόντινεντ, δολ. 15
— 120.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Ν. Ἀφρική γιά δύο λιμάνια Βορ. Εὐρώπης, δολ. 6,25
— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Κόντινεντ, δολ. 3,50
— 65.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 3,25

Οἱ χρονοναυλώσεις

Χαμηλά τά μισθώματα σέ ἀνατολή καί δύση ὅπως ἀντικατοπτρίζεται στά παρακάτω κλεισίματα:

— 64.500 τον. d.w. ἀπό Καζαμπλάνκα γιά Ἰαπωνία, δολ. 4.000
— 40.000 τον. d.w. ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά Περσικό, δολ. 4.200
— 34.180 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Κορέα γιά Μουσκάτ, δολ. 3.900
— 29.000 τον. d.w. ἀπό Σκανδιναυΐα γιά Μεσόγειο, δολ. 2.700
— 24.000 τον. d.w. ἀπό Ἀμβέρσα γιά Μουσκάτ, δολ. 3.500
— 17.180 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἄκαμπα, δολ. 3.300

Τά δεξαμενόπλοια

Σαφής τάση βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ καί κάποια ἀναζωπύρωση τίς δραστηριότητας στή Βορ. Θάλασσα καί τή Καραϊβική.

Εὔρυθμη ἡ κίνηση ἀκόμη στά καθαρά φορτία ἀπό τίς περιοχές «κλειδιά» ὅπως ἡ Μαύρη Θάλασσα, ἡ Ἐρυθρά, Περσικό καί Σιγκαπούρη.

Ὁρισμένες ἀπό τίς πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις:

— 220.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ταϊβάν, WS 27
— 284.000 τον. ἀπό Σίρρι Ἄϊλαντ γιά HB/Κόντινεντ/ Μεσόγει, WS 2 9
— 80.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά Κόντινεντ, WS 65

— 52.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά Ἀμερ. Κόλπο, WS 82,5
— 50.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 73.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Οἱ θερινές διακοπές, ἡ πτωχή ναυλαγορά καί ἡ ἀναμονή γιά τίς ἐπιπτώσεις ἀπό τήν κατάρρευση τῆς «Σάνκο Στήμσιπ» ἐπέφεραν ἀπραξία στήν ἀγορά τῶν ἀγοραπωλησιῶν, ἐνῶ οἱ τιμές διατηρήθηκαν σέ πολύ χαμηλά ἐπίπεδα.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Peleus	15.245	1970	8400MAN	$850.000	Ἀπ. Ἀνατ.
Al Razia	14.800	1969	5600MAN	$570.000	Ἕλληνες
Apapa Palm	11.617	1973	9950Sulzer	$820.000	Ν. Ἀμερ.

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Manila Triumph	69.428	1981	14000B&W	$6.500.000	Χόγκ Κόγκ
Alcor	38.252	1976	1200B&W	$2.600.000	Κινέζοι
Nikkei Central	35.343	1978	11550Sulzer	$3.900.000	Ἕλληνες
Gemini Friendship	27.120	1977	11200B&W	$2.350.000	Ἕλληνες
Ocean Lead	23.777	1977	9900MHI	$2.200.000	Ἰάπωνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
World Achievement	258.068	1975	36000MHI	$3.800.000	Ἕλληνες
Regent Pimpernel (o/o)	76.900	1969	18400MHI	$1.150.00	Ἕλληνες
Idea	74.897	1965	20700B&W	$1.400.000	Ἕλληνες
Transud II	24.812	1960	9600MAN	$1.400.000	Τοῦρκοι

Οἱ διαλύσεις

Στασιμότητα τιμῶν καί πολύ ἀργός ρυθμός ἀγορῶν ὑπῆρξαν τά κύρια χαρακτηριστικά τῆς ἀγορᾶς τῶν διαλύσεων κατά τόν Αὔγουστο.

Οἱ τιμές διαμορφώθηκαν περίπου στά δολ. 120 γιά τά VLCC καί στά δολ. 100-110 γιά τά πλοῖα βάρους 4-7.000 τόννων.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Ἀπότομη ἄνοδος τῆς ζητήσεως ἀπό τά μέσα τοῦ μηνός παρέσυρε τούς ναύλους πρός τά ἄνω σέ ὅλες τίς βασικές κατηγορίες φορτίων, ὀφειλομένη στήν ἐποχιακή ἄνοδο λόγω φθινοπώρου καί στόν συνωστισμό πλοίων στά λιμάνια τῆς Κίνας.

Μερικές ἀπό τίς πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις, οἱ ὁποῖες μαρτυροῦν κάποια κέρδη γιά τήν πλοιοκτησία:

— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 13,90
— 50.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7,95
— 50.000 τον. σιτηρά ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 8
— 25.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Αἴγυπτο, δολ. 17,25
— 130.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἰαπωνία μέσω Ν. Ἀφρικῆς, δολ. 8,70
— 100.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Κορέα, δολ. 10,60
— 95.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Αὐστραλία γιά Βορ. Γαλλία, δολ. 7,60
— 70.000 τον. μεταλλεύματα ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 3,45

Οἱ χρονοναυλώσεις

Ἐμφανής σταθερότης ἀλλά μέτρια τά μισθώματα πού πληρώθηκαν. Σημειώσαμε μερικά κλεισίματα τῶν Σοβιετικῶν καί κάποια ἐξισορρόπιση τῆς ζητήσεως στήν Ἄπω Ἀνατολή.

Μερικά ἀπό τά πραγματοποιηθέντα κλεισίματα:

— 64.000 τον. d.w. ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Ναχόντκα, δολ. 3.800/4.000 πλέον δολ. 100.000.
— 40.000 τον. d.w. ἀπό Γιβραλτάρ γιά Ἄπω Ἀνατολή, δολ. 4.600
— 16.000 τον. d.w. ἀπο Βορ. Εἰρηνικό γιά Περσικό, δολ. 3.800
— 16.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἐρυθρά, δολ. 3.650.

Τά δεξαμενόπλοια

Βαρύ τό κλῖμα στόν Περσικό μετά τίς ἐπιτυχεῖς ἀεροπορικές ἐπιδρομές τῶν Ἰρακινῶν καί τίς ἐκτεταμένες ζημίες τῶν ἰρανικῶν ἐγκαταστάσεων φορτώσεως.

Ἐκτός ἀπό την Καραϊβική, στήν ὁποία ἡ κίνηση ὑπῆρξε πτωχή, ὅλες οἱ ἄλλες περιοχές κινήθηκαν δραστήρια, ὅπως προκύπτει ἀπό τίς ἀκόλουθες περιπτώσεις:

— 300.000 τον. ἀπό Σίρρι Ἄϊλαντ γιά Βρεταννία, WS 26,5
— 200.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Σιγκαπούρη, WS 40
— 130.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, WS 37,5
— 120.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ΗΠΑ, WS 42
— 120.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 46
— 80.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά Μεσόγειο, WS 32,5
— 40.000 τον. ἀπό Ἰταλία γιά Κόντινεντ, WS 90

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἄνοδος τοῦ ἐνδιαφέροντος γιά ἀγορά μεταχειρισμένων πλοίων, ἐνῶ οἱ πωλητές σκλήρυναν τή θέση τους καθώς οἱ τιμές εἶχαν φθάσει πλέον στό χαμηλώτερο σημεῖο.

Ἀρκετά δραστήριοι οἱ Ἕλληνες ἐπωφελοῦνται τῶν εὐκαιριῶν γιά νέες ἀγορές ἤ μεταπωλήσεις μέ σημαντικά κέρδη.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Green Light	15.762	1978	8400Sulzer	$1.600.000	Ἀπ. Ἀνατ.
Avra	13.179	1968	9600Sulzer	$506.000	Ἕλληνες
Iran Seeyman	12.140	1974	7200Sulzer	$605.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Kyoto	64.063	1973	17400Sulzer	$2.600.000	Ἰταλοί
Fortunee	36.800	1984	9900Sulze	$6.400.000	Ἕλληνες
Eastern Valley	28.000	1975	11500Sulzer	$1.700.000	Ὁλλανδοί
Golden Orchid	26.224	1971	12000Sulzer	$875.000	Ἕλληνες
Tasmania	23.151	1977	11200MAN	$1.550.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Bralanta	152.760	1976	27300B&W	$6.400.000	Τοῦρκοι
Overseas Argonaut	140.905	1975	27300B&W	$5.000.000	Ἕλληνες
Pageantry	90.995	1976	18270Sulzer	$4.200.000	Ἕλληνες
Virginia Star	83.365	1974	20700MAN	$3.600.000	Ἕλληνες
South Bay (OBO)	74.550	1972	17500MAN	$2.250.000	Ἕλληνες
Eastern Venture	64.487	1980	15800B&W	$5.750.000	Ἕλληνες
Scottich Lion	56.963	1978	17400Sulzer	$4.650.000	Ἕλληνες
Mary	47.000	1984	14000Zulzer	$9.800.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Ὁ μεγάλος ἀριθμός τῶν πλοίων πού ἀναμένουν τή σειρά τους γιά διάλυση δημιούργησε συγκρατημένη ζήτηση καί καθήλωσε τίς τιμές σέ μᾶλλον χαμηλά ἐπίπεδα.

Χαρακτηριστική ἡ πώληση ὑπερδεξαμενοπλοίου 36.800 τόννων βάρους στη Φορμόζα ἀντί δολ. 107,50, ἐνῶ γιά πλοῖο 7.000 τον. βάρους ἡ Κίνα πλήρωνε δολ. 110.

Κάποιο ἐνδιαφέρον ἀπό Εὐρωπαίους ἀγοραστές ὑλοποιήθηκε μέ τήν πώληση πλοίου 13.000 τον. βάρους, μέ παράδοση Πειραιᾶ, ἀντί δολ. 80 ἀνά τόννο.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Οἱ ἐλπίδες γιά περαιτέρω ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς τόν Ὀκτώβριο διαψεύστηκαν καί οἱ ναῦλοι διαμορφώθηκαν, ἐκτός ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων, σέ χαμηλώτερα τοῦ Σεπτεμβρίου ἐπίπεδα.

Κύριο χαρακτηριστικό ἡ ἔλλειψη τόνου στήν ἀγορά, ὅπως ἰδιαίτερα διαφαίνεται στις παρακάτω ἀντιπροσωπευτικές ναυλώσεις μεταφορές σιτηρῶν:

— 52.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 13/13,50
— 25.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Αἴγυπτο, δολ. 14,50
— 45.000 τον. ἀπό Μεγ. Λίμνες γιά Ἐρυθρά, δολ. 14
— 50.000 τον. ἀπό Πλάτα γιά Ἰαπωνία, δολ. 18,50
— 35.000 τον. ἀπό Βορ. Εἰρηνικό γιά Κίνα, δολ. 14,50
— 22.000 τον. ἀπό Νοτ. Ἀμερική γιά Ἰαπωνία, δολ. 17
— 34.000 τον. ἀπό Βορ. Ἱσπανία γιά Ἐρυθρά, δολ. 14,50
— 25.000 τον. ἀπό Αὐστραλία γιά Κίνα, δολ. 15

Οἱ χρονοναυλώσεις

Οἱ φῆμες γιά αὐξημένο ἐνδιαφέρον τῶν Σοβιετικῶν στόν χῶρο τοῦ Ἀτλαντικοῦ δέν κατάφεραν νά βελτιώσουν τά ἐπίπεδα τῶν μισθωμάτων, λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν ἀνοικτῶν πλοίων.

Τά μισθώματα διαμορφώθηκαν στά παρακάτω ἐπίπεδα:
— 64.000 τον. d.w. κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 4.800
— 64.000 τον. d.w. κυκλικό Βορ. Εἰρηνικοῦ, δολ. 4.600
— 34.000 τον. d.w. ἀπό Ἀργεντινή γιά Κίνα, δολ. 4.800
— 34.000 τον. d.w. ἀπό Νοτ. Κορέα γιά Περσικό, δολ. 4.000
— 28.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ν.Α. Ἀσία, δολ. 4.000
— 28.000 τον. d.w. ἀπό Ν. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 3.300

Τά δεξαμενόπλοια

Ἐνδιαφέρον γιά φορτώσεις ἀπό τόν Περσικό κατέληξε σέ σημαντικό ἀριθμό ναυλώσεων, ἐνῶ ἱκανοποιητική ὑπῆρξε ἡ ζήτηση ἀπό Δυτ. Ἀφρική καί Βορ. Θάλασσα.

Ὁρισμένες ἀπό τίς πραγματοποιηθεῖσες ναυλώσεις:
— 240.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 31
— 125.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά δυτική ἀκτή ΗΠΑ, WS 37,5
— 90.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Δυτ. Μεσόγειο, WS 50
— 130.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 44
— 70.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 75

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἡ διάψευση τῶν ἐλπίδων γιά ἀνάκαμψη τῆς ναυλαγορᾶς τόν χειμώνα περιορίζει τό ἐνδιαφέρον ἀκόμη καί τῶν εὐκαιριακῶν ἀγοραστῶν. Οἱ περισσότερες πωλήσεις ἀφοροῦν προβληματικά πλοῖα, ἐνῶ οἱ Ἕλληνες ἀγοραστές συνεχίζουν στό προσκήνιο.

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Al Anzum	19.016	1972	8400MAN	$525.000	Ἕλληνες
Pomona	15.266	1969	5500Sulzer	$430.000	Κινέζοι
Bamenda Palm	14.822	1979	9300MAN	$2.550.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Serena	135.348	1972	22500Doxf.	$2.200.000	Ἕλληνες
Annalock	64.155	1984	12600B&W	$8.600.000	Βέλγοι
Palmstar Sumida	40.756	1976	14000Sulzer	$2.150.000	Ἕλληνες
Abu Salama	34.640	1973	11550Sulzer	$1.275.000	Ἕλληνες
World Candour	25.907	1977	9300MAN	$1.800.000	Ἕλληνες
Salamis	23.323	1977	11220MAN	$3.500.000	Ἕλληνες
Kung Hei	22.785	1976	11200MAN	en bloc	

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Continental Monarch	90.899	1975	20300Sulzer	$3.250.000	Ἕλληνες
World Fame	80.000	1975	20500B&W	$8.000.000	Ἄγνωστοι
Sea Royal	80.000	1974	20300Sulzer	$3.800.000	Ἕλληνες
Grown Atland	31.650	1979	14600B&W	$6.000.000	Ἕλληνες

Οἱ διαλύσεις

Σταθεροποίηση τῆς ζητήσεως μέ ταυτόχρονη ὅμως πώληση μεγάλων μονάδων, πού συγκρατοῦν τίς τιμές στά ἴδια ἐπίπεδα.

Πλοῖα 30.000 τον. βάρους πληρώθηκαν δολ. 114 στήν Ταϊβάν καί δολ. 117 στήν Ἰαπωνία. Στήν Κίνα τά μέχρι 10.000 τον. βάρους ἔπιαναν δολ. 105/110, ἐνῶ στά μικρότερα πλοῖα οἱ τιμές τῆς Ἰνδίας καί τοῦ Πακιστάν κυμαίνονταν περί τά δολ. 88/92.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Τίποτε τό ἄξιο σχολιασμοῦ στήν ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου τοῦ Νοεμβρίου, παρά μόνο ἡ ἀγωνιώδης προσπάθεια τῆς πλοιοκτησίας νά διατηρήσει ἐπίπεδα κάπως ἀνεκτῶν ναύλων σέ μιά ἀγορά πού πάσχει ἀπό σοβαρή ἀνισορροπία προσφορᾶς - ζήτησης.

Οἱ ναῦλοι τῶν σιτηρῶν σημείωσαν μικρή κάμψη μέ ἐξαίρεση τίς φορτώσεις ἀπό Νοτ. Ἀφρική. Ἡ σημαντική παρουσία τῆς Ἰνδίας στήν ἀγορά τῶν λιπασμάτων ὁδήγησε σέ ὕψωση τῶν ναύλων, ἐνῶ ἡ ζάχαρη κρατήθηκε στά ἴδια μέτρια ἐπίπεδα.

Ἕνας ἀριθμός ναυλώσεων γενικοῦ φορτίου σημειώθηκε σποραδικά λόγω ἐποχῆς.

Οἱ χρονοναυλώσεις

Μεγάλο ποσοστό τῆς ναυλωτικῆς δραστηριότητος τοῦ Νοεμβρίου ἐκφράστηκε μέ χρονοναυλώσεις, μέ ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον πρός τά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ, τά ὁποῖα πληρώνονταν περί τά δολ. 5.000 τήν ἡμέρα εἴτε γιά κυκλικά ταξίδια εἴτε γιά μετακινήσεις ἀπό μία περιοχή σέ ἄλλη.

Στό μέγεθος τῶν 40.000 τον. d.w. τά μισθώματα περί τά δολ. 4.500, ἐνῶ σαφῶς μικρότερη ὑπῆρξε ἡ ζήτηση γιά handy size πλοῖα.

Καλύτερες γενικά οἱ συνθῆκες ἀπασχολήσεως τῶν φορτηγῶν μεγέθους περί τῶν 15.000 τον. d.w.

Τά δεξαμενόπλοια

Ἀπότομη ἄνοδος τῆς ζητήσεως στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου, ἡ ὁποία ξεκίνησε μέ τήν ἀθρόα ναύλωση U/VLCC ἀπό τόν Περσικό γιά νά ἐξαπλωθεῖ σύντομα σέ ὅλες τίς περιοχές φορτώσεως.

Οἱ πολλοί πλοιοκτῆτες πού εἶχαν ἐλεύθερα πλοῖα στά χέρια τους εἶδαν ἀπό τήν μία στιγμή στήν ἄλλη τίς εἰσπράξεις τους νά διπλασιάζονται.

Χαρακτηριστικά σημειώνομε:
— 230.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἰαπωνία, WS 53
— 130.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 70
— 70.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 110
— 50.000 τον. ἀπό Καραϊβική γιά ΗΠΑ, WS 110
— 61.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 112,5

Σημαντική ἄνοδο παρουσίασε καί ἡ ἀγορά τῶν παραγώγων, ἰδίως μέ φορτώσεις ἀπό Περσικό καί Καραϊβική σέ πολύ ὑψηλά ἐπίπεδα ναύλων.

Οἱ ἀγοραπωλησίες

Ἡ βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων εἶχε ἄμεση ἐπίδραση στίς τιμές τῶν τάνκερς πού σέ ὁρισμένες περιπτώσεις αὐξήθηκαν μέχρι καί 30% σέ μία ἡμέρα.

Στά μπάλκ κάρριερς τό ἐνδιαφέρον στράφηκε στά handy size πλοῖα, ἐνῶ τό ἐνδιαφέρον γιά γενικοῦ φορτίου πλοῖα ὑπῆρξε ἐλάχιστο, μέ ἐξαίρεση τήν μαζική ἀγορά ἀπό Ἕλληνες τῶν ἕξι πλοίων-ψυγείων τῆς Κιούναρντ «Samaria"/"Saxonia"/"Servia"/ "Scythia"/ τῶν 558.000 κυβ. ποδῶν κατασκευῆς 72/73 καί "Carinthia"/ "Carmania" τῶν 480.000 ποδῶν 73/71 ἀντί συνολ. τιμῆς 9 ἑκατ. δολλαρίων. Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις, ὅπου καί πάλι τόν πρῶτο λόγο εἶχαν οἱ Ἕλληνες.

Φορτηγά:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Aegis Logic	20.619	1975	9900Sulzer	$860.000	Ἕλληνες
Feax	17.070	1970	11200Sulzer	$680.000	Ἕλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Ὄνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Ἀγοραστές
Tatra	69.600	1977	17400Sulzer	$4.400.000	Ἕλληνες
Captain John	51.584	1974	13100B&W	$2.700.000	Ἕλληνες
Kepbrave	40.081	1984	11000B&W	$7.250.000	Ἕλληνες
Chloe	27.223	1977	11550Sulzer	$1.850.000	Ἕλληνες
John G	27.042	1977	11550Sulzer	$3.100.000	Ἰνδοί
Bogasari Gatu	26.015	1977	9900Sulzer	$3.000.000	Ἕλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Amoco Mil. Haven	232.164	1973	30400B&W	$4.400.000	Έλληνες
Cetra Vela (OBO)	169.317	1974	2900Sulzer	$5.500.000	Άγνωστοι
Liwo Venture	139.209	1979	27300B&W	$4.700.000	Έλληνες
Mobil Brilliant	113.256	1970	25200MHI	$2.400.000	Έλληνες
Oktella	39.750	1982	12200B&W	$9.200.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Χωρίς ἐμφανεῖς, ἀκόμη τίς ἐπιπτώσεις στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων ἀπό τήν βελτίωση τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, οἱ τιμές διατηρήθηκαν στά ἴδια περίπου ἐπίπεδα τοῦ προηγούμενου μήνα, δηλαδή περί τά δολ. 113/118 γιά τά μεγάλα καί δολ. 90/110 γιά τά μικρότερα φορτηγά.

Μέ ἐνδιαφέρον ἀναμένεται ἡ δυναμική εἴσοδος στήν ἀγορά τῶν διαλύσεων τῆς Ἰαπωνίας.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Ἡ ναυλαγορά τοῦ τελευταίου μήνα τοῦ 1985 κινήθηκε στά γνωστά ὑποτονικά ἐπίπεδα, χωρίς νά δημιουργήσει κάποια ἰδιαίτερη ἔξαρση ἀλλά οὔτε καί κάποιο χάσμα.

Σταθεροί, στά γνωστά ἐπίπεδα οἱ ναῦλοι, ὅπως ἐκφράζονται στά παρακάτω κλεισίματα:

— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία, δολ. 13,20
— 52.000 τον. σιτηρά ἀπό Κόλπο γιά Κόντινεντ, δολ. 7,75
— 52.000 τον. σιτηρά ἀπο Β. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία, δολ. 8,50
— 100.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χ. Ρόντς καί Νοτ. Ἀφρική γιά Ἰαπωνία, δολ. 9,60
— 90.000 τον. γαιάνθρακες ἀπό Χ. Ρόντς γιά Κόντινεντ, δολ. 5,75
— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα ἀπό Ἁγ. Λαυρέντιο γιά Κόντινεντ, δολ. 2,90
— 120.000 τον. ἀπό Νάρβικ γιά Κόντινεντ, δολ. 1,90

Οί χρονοναυλώσεις

Παρά τήν κάποια δραστηριότητα τῶν Σοβιετικῶν καί τό γεγονός ὅτι μεγάλο ποσοστό τῶν μεταφορῶν κινήθηκε μέ χρονοναυλώσεις, τά μισθώματα παρέμειναν σέ μέτρια ἐπίπεδα ἐκτός ὁρισμένων ἱκανοποιητικῶν μισθώσεων, ὅπως οἱ 15.000 τον. d.w. γιά κυκλικό ταξίδια Νοτ. Ἀφρικῆς στά δολ. 4500

Ἀντίθετα ὡς ὄχι ἱκανοποιητικά κρίθηκαν τά παρακάτω μισθώματα:

— 60.000 τον. d.w. κυκλικό Ἀτλαντικοῦ, δολ. 4.500
— 40.000 τον. d.w. ἀπό Κόντινεντ γιά Ἀμερ. Κόλπο, δολ. 3.000
— 33.000 τον. d.w. ἀπό Ἰαπωνία γιά Ἐρυθρά, δολ. 3.800
— 37.000 τον. d.w. ἀπό Ν. Κορέα γιά Περσικό, δολ. 4.300.

Τά δεξαμενόπλοια

Κάμψη ἐμφάνισαν ὁρισμές περιοχές ὅπως ἡ Μεσόγειος καί ἡ Βορ. Θάλασσα, ἐνῶ στήν Καραϊβική καί στόν Περσικο οἱ ναῦλοι μέ ἐλαφρές διακυμάνσεις κρατήθηκαν σέ ὑψηλά ἐπίπεδα.

Χαρακτηριστικά τά ἀκόλουθα κλεισίματα:

— 230.000 τον. ἀπό Περσικό γιά Ἄπω Ἀνατολή, WS 45,5
— 126.000 τον. ἀπό Περσικό γιά ΗΠΑ, WS 52
— 115.000 τον. ἀπό Ράς Τανούρα γιά ΗΒ/Κόντινεντ WS 48
— 60.000 τον. ἐνδομεσογειακή μεταφορά, WS 87
— 80.000 τον. Δυτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 67,5
— 25.000 τον. καθαρά ἀπό Μαύρη Θάλασσα γιά Μεσόγειο WS 180
— 82.000 τον. ἀπό Βορ. Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 71,5

Οί ἀγοραπωλησίες

Τά πετρελαιοφόρα πρόσφεραν τόνο στήν ἀγορά σέ τιμές περίπου 20% ὑψηλότερες ἐναντι τοῦ δεύτερου δεκαπενθημέρου τοῦ Νοεμβρίου. Μεγάλος ἀριθμός VLCC ἄλλαξε χέρια, στήν πλειονότητα ὄχι γιά διάλυση.

Καί πάλι Ἕλληνες πρωτοστατοῦν στίς ἀγορές σέ συμφέρουσες τιμές.

Φορτηγά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Capetan Lukis	16.744	1969	11600BHP	$550.000	Έλληνες
Alpina	14.745	1970	7800MAN	$920.000	Έλληνες
Lend world	13.750	1968	13800Sulzer	$600.000	Έλληνες
Regenn Musi	6.252	1981	3300Akasaka	$1.700.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Mitsui Maru 2	61.147	1972	16500B&W	$2.300.000	Απ. Ανατ.
Asia Heron	33.092	1974	11500Sulzer	$1.400.000	Έλληνες
World Finch	32.512	1974	10800Sulzer	$1.400.000	Έλληνες
Georgis Georgilis	26.500	1976	11550Sulzer	$2.100.000	Έλληνες
Shipping Star	25.879	1977	9300MAN	$1.900.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Μηχανές	Τιμή	Άγοραστές
Berlin	392.000	1975	—	$5.300.000	Έλληνες
Brazilian Splendour	372.000	974	—	$6.750.000	Έλληνες
Sea Scape	362.110	1975	40000(2S/T)	$5.800.000	Έλληνες
Friesland	124.264	1974	26100Sulzer	$3.500.000	Έλληνες
Scandia Team (OBO)	103.887	1974	21600Gotv.	$4.500.000	Τοῦρκοι
Jovian Lake	83.500	1975	—	$4.200.000	Έλληνες
Aura Adventure	32.290	1975	14000Sulzer	$4.000.000	Έλληνες

Οί διαλύσεις

Παρά τόν μεγάλο ὄγκο τοννάζ στά χέρια τῶν διαλυτῶν τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, ὁ ρυθμός τῶν πωλήσεων γιά διάλυση παρέμεινε ὑψηλός μέ περίπου 60 πλοῖα κατευθυνόμενα στά διαλυτήρια κατά τόν Δεκέμβριο.

Οἱ τιμές διαμορφώθηκαν στά παρακάτω ἐπίπεδα:

Ταϊβάν:

Μεγάλα δεξαμενόπλοια δολ. 115-119
Ἄλλα πλοῖα δολ. 100-112.

Κίνα:

Ξηροῦ φορτίου δολ. 100-112 (γιά 4/7.000 ΤΣΣ)
Δεξαμενόπλοια δολ. 116-118

Ν. Κορέα:

Μεγάλα Δεξαμενόπλοια δολ. 119-123

Ξηροῦ φορτίου δολ. 110-116

Πακιστάν/Ἰνδία:

Ξηροῦ φορτίου 4/7.000 δολ. 95-106.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Τά ἀτυχήματα τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου

ΠΤΩΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΛΙΚΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Σέ ἀντίθεση πρός τό 1984, ἐφέτος παρουσιάσθηκε μείωση στό σύνολο τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, μέ 367 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι τῶν 375 τῆς περασμένης περιόδου. Βέβαια ὁ δείκτης τῶν ἀτυχημάτων παραμένει ὑψηλός ἔναντι τῶν 329 περιπτώσεων τοῦ 1983, ἀλλά ἐλπίζεται ὅτι ἡ πτωτική τάση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων που προωτοεμφανισθηκε τό 1978 θά συνεχισθεῖ μέτήν ποιοτική βελτίωση τοῦ στόλου, καί τίς συνεχεῖς προσπάθειες πολλῶν ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νά ἐπιμορφώσουν τά στελέχη καί τά κατώτερα πληρώματα τῶν πλοίων τους στήν πρόληψη καί ἀποφυγή ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Συγχρόνως μέ τήν κατά 2,13% μείωση στό σύνολο τῶν ἀτυχημάτων, παρουσιάσθηκε κάι νέα μείωση στόν ἀριθμό τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν μέ μόνο 19 περιπτώσεις ἔναντι τῶν 29 τοῦ περασμένου χρόνου. Ἡ μείωση ὅμως αὐτή τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων πού χάθηκαν δέν συμβαδίζει μέ τήν παρατηρηθεῖσα αὔξηση τῆς ἀπωλεσθείσης χωρητικότητας ἀπό 257.040 τον. γκρός το 1984 σέ 297.661 τον. γκρός τό 1985.

Οἱ πυρκαϊές καί οἱ ἐκρήξεις παραμένουν οἱ κυριώτερες αἰτίες ὁλικῶν ἀπωλειῶν, μέ ἀποτέλεσμα ἕξι σκάφη νά χαρακτηρισθοῦν ὁλική ἀπώλεια λόγω τῶν ἐκτεταμένων ζημιῶν πού ὑπέστησαν ἀπό ἔκρηξη ἡ πυρκαϊά ἐνῶ αὔξηση στό μερίδιό τους παρουσιάζουν καί οἱ προσαράξεις μέ ἕξι πλοῖα.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο (Νοέμβριος 1984 — Ὀκτώβριος 1985) σημειώθηκαν σέ παγκόσμια κλίμακα 187 περιπτώσεις ἀτυχημάτων, συνολικῆς χωρητικότητας 1.284.844 τον. γκρός πού ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους ἀπό τά ὁποῖα μόνο τά 19 σκάφη, 297.661 τον. γκρός ἀνῆκαν σέ Ἕλληνες.

Ἡ ἔρευνα καλύπτει τά ἀτυχήματα καί ζημίες πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀνεξαρτήτως σημαίας ἄνω τῶν 500 τον. γκρός καί τά στοιχεῖα συλλέγονται κατά τήν διάρκεια τοῦ ἔτους ἀπό τά καθημερινά δημοσιεύματα τοῦ Λόϋδς Λίστ, ἀναφορές τῆς Σάλβατζ Ἀσσοσιέϊσιον καί ἀπό τά στοιχεῖα κάθε γνωστοῦ ἑλληνόκτητου πλοίου πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

***

Στίς ὁλικές ἀπώλειες περιλαμβάνονται καί οἱ περιπτώσεις τῶν τεκμαρτῶν ὁλικῶν ἀπώλειων (CTL) ὅταν οἱ περιπτώσεις αὐτές ἐμφανισθοῦν στίς μηνιαῖες στατιστικές τῶν Λόϋδς, ὥστε νά εἶναι δυνατή ἡ σύγκριση μέ τίς παγκόσμιες ὁλικές ἀπώλειες, ἀκολουθοῦμε τήν ἴδια διαδικασία τά τελευταῖα χρόνια γιά νά μήν ἐπηρρεάζεται ἡ συγκριτική ἀκρίβεια τῶν ἀριθμῶν μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ὅτι στόν σχετικό πίνακα πού ἀκολουθεῖ ἐμφανίζεται μία πλήρης εἰκόνα τῶν ἀτυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τά θαλάσσια ἀτυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα μέ ἐκεῖνα τοῦ ἀντίστοιχου περυσινοῦ:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1984 συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα σκάφη 26 ἀτυχήματα ἔναντι 31 τοῦ Νοεμβρίου 1983. Δύο ἑλληνόκτητα πλοῖα, χωρητικότητας 11.774 τον. γκρός χαρακτηρίστηκαν ὁλικές ἀπώλειες.

Οἱ παγκόσμιες ἀπώλειες τόν μήνα αὐτό ἔφτασαν τά 19 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 169.068 τον. γκρός.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1984 συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 38 ἀτυχήματα ἔναντι 35 τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τό μήνα αὐτό σημειώθηκε στόν ἑλληνόκτητο στόλο μόνο μία ὁλική ἀπώλεια, τό ὑπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Σοφία», 1.218 τον. γκρός, πού βυθίσθηκε συνεπεία εἰσροῆς ὑδάτων ΝΔ τῆς Καλαμάτας.

Τόν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1985 ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη τά περισσότερα ἀτυχήματά της ὑπό ἐξέταση περιόδου, 40 ἔναντι 29 τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ 1984. Συγχρόνως οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ στόλου ἔφθασαν τά 5 πλοῖα ἔναντι 25 τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1985 ὁ ἀριθμός τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων παρέμεινε ὑψηλός μέ 28 ἀτυχήματα ἔναντι 35 τοῦ περασμένου Φεβρουαρίου, ὅμως δέν σημειώθηκε καμμία ὁλική ἀπώλεια στόν ἑλληνόκτητο στόλο. Ἀντίθετα οἱ ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου ἐμπορικοῦ στόλου ἔφθασαν τά 20 πλοῖα.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ τοῦ 1985 ὁ ἀριθμός τῶν ἀτυχημάτων πού ὑπέστησαν ἑλληνικά πλοῖα παρέμεινε ὑψηλος, μέ 33 περιπτώσεις, μειώθηκε ὅμως ἔναντι τοῦ περασμένου Μαρτίου πού σημειώθηκαν 37 ἀτυχήματα. Μεταξύ τῶν 20 ὁλικῶν ἀπωλειῶν πού ὑπέστη ἡ παγκόσμια ναυτιλία, τρία σκάφη ἦταν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ τοῦ ἰδίου ἔτους συνέβησαν 29 ἀτυχήματα στόν ἑλληνόκτητο στόλο, μία μικρή αὔξηση σέ σύγκριση μέ τά 24 τοῦ Ἀπριλίου τοῦ 1984 καί τρεῖς ἀπό τίς ἐννέα ὁλικές ἀπώλειες πού σημειώθηκαν τό μήνα αὐτό σέ παγκόσμια κλιμακα ἀφοροῦσαν πλοῖα ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν σέ ἑλληνικά πλοῖα 26 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἐνῶ τόν περασμένο Μάϊο εἶχαν σημειωθεῖ 28. Ἀπό τίς ἑπτά ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου στόλου μόνο ἕνα πλοῖο ἦταν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας, τό ὑπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Βέγκα» πού ὑπέστη ζημείς συνεπεία προσάραξης στή Τζαμάϊκα καί χαρακτηρίστηκε ὁλική ἀπώλεια.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ τοῦ 1985 εἴχαμε ἕνα ἀπό τά χαμηλοτερα ποσοστά ἀτυχημάτων μέ μόνο 19 περιπτώσεις ἔναντι 23 τοῦ περασμένου ἔτους, ἐνῶ ἀπό τίς 14 ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου στόλου κανένα πλοῖο δέν ἦταν ἑλληνόκτητο.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ σημειώθηκε αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων μέ 34 περιπτώσεις ἔναντι 25 τοῦ Ἰουλίου 1984. Ὅμως καί πάλι ἀπό τίς ἐννέα ὁλικές ἀπώλειες τοῦ παγκόσμιου στόλου μόνο ἕνα σκάφος ἦταν ἑλληνόκτητο, τό μπάλκ κάρριερ «Φωτεινή Δ.Ε.» πού προσάραξε καί ὑπέστη εἰσροή ὑδάτων στίς 23/7.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ ὁ ἑλληνόκτητος ἐμπορικός στόλος παρουσίασε τόν ἴδιο ἀριθμό ἀτυχημάτων μέ τόν Αὔγουστο τοῦ 1984 συγκεκριμένα 24 περιπτώσεις. Ἀπό τίς 10 ὁλικές ἀπώλειες πού ἔπληξαν τήν παγκόσμια ναυτιλια, δύο σκάφη ἦταν ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1985, τά ἀτυχήματα μειώθηκαν σέ 20 σέ σύγκριση μέ τά 28 τοῦ περασμένου Σεπτεμβρίου καί τά 27 τοῦ Σεπτεμβρίου 1983. Ὁ παγκόσμιος ἐμπορικός στόλος ὑπέστη αὐτό τό μήνα μία ἀπό τίς μεγαλύτερες ἀφαιμάξεις, μέ 23 ὁλικές ἀπώλειες καί 121.269 τον. γκρός, ἐνῶ ὑπογραμμίζεται ὅτι κανένα ἀπό τά πλοῖα αὐτά δέν ἦταν ἑλληνόκτητο.

Τέλος, τόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ τοῦ 1985 ὑπῆρξε αὔξηση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων, μέ 30 περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἔναντι 26 τοῦ ἀντίστοιχου μήνα τοῦ 1984. Μόνο ἕνα πλοῖο ἀπό τά 19 πού ἔχασε ἡ παγκόσμια ναυτιλία αὐτό τό μήνα ἦταν ἑλληνικό. Πρόκειται γιά τό κυπριακό φορτηγό «Σή Χέϊλ» πού ὑπέστη ἔκρηξη καί βυθίσθηκε στόν Κόλπο τοῦ Σουέζ.

ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ἀκολουθεῖ ἀνάλυση κάθε μιᾶς τῶν ὀκτώ κατηγοριῶν ἀτυχημάτων, βάσει τῆς αἰτίας πού προκλήθηκαν μέ διαχωρισμό ἐκείνων πού κατέληξαν μέ τεκμαρτή ἤ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους.

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ΜΗΝΑΣ	Κακοκαιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσάραξη (Ο.Α.)	Σύγκρουση (Ο.Α.)	Πρόσκρουση (Ο.Α.)	Έκρηξη ή Πυρκαϊά (Ο.Α.)	Ζημίες στή Μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημίες (Ο.Α.)	Σύνολα (Ο.Α.)	Όλικές απώλειες παγκόσμ. αριθμός πλοίων	Όλικές απώλειες έμπ. στόλου τον. γκρός	Όλικές απώλειες έλλην. έμπ. αριθμός πλοίων	Όλικές απώλειες στόλου τον. γκρός	Άναλογία τ.γκρός έλλ. άπωλ. σέ σχέση μέ τίς παγκόσμιες
Νοέμβριος (1984)..	2	—	3	8	3	1	8 (1)	1 (1)	26 (2)	19	169.068	2	11.774	6,96
Δεκέμβριος (1984).	1	—	8	12	1	—	10	6 (1)	38 (1)	12	54.350	1	1.218	2,24
Ἰανουάριος.....	3	—	6 (2)	8	2	5 (3)	11	5	40 (5)	25	252.876	5	96.370	38,10
Φεβρουάριος.....	4	—	2	7	2	3	3	8	29 (0)	20	104.894	—	—	0
Μάρτιος.....	2	—	3	6 (1)	2	2 (2)	10	8	33 (3)	20	112.341	3	93.922	83,6
Ἀπρίλιος.....	1	(2)	6	5	3	5	5	4 (1)	29 (3)	9	28.233	3	32.600	—
Μάϊος.....	—	—	3 (1)	6	5	2	8	2	26 (1)	7	88.161	1	6.128	6,95
Ἰούνιος.....	—	—	3	2	2	2	5	5	19 (0)	14	135.796	—	—	0
Ἰούλιος.....	2	—	6 (1)	6	1	2	11	6	34 (1)	9	37.252	1	11.169	29,98
Αὔγουστος.....	1	—	1 (2)	10	—	2	7	3	24 (2)	10	58.806	2	35.735	60,76
Σεπτέμβριος.....	—	—	3	3	3	1	9	1	20 (0)	23	121.269			
Ὀκτώβριος.....	1	—	4	10	3	1 (1)	7	4	30 (1)	19	121.798	1	8.745	7,17
ΣΥΝΟΛΑ.....	17	(2)	48 (6)	83 (1)	27	26 (6)	94 (1)	53 (3)	348 (19)	187	1.284.844	19	297.661	23,16%
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ	17	2	54	84	27	32	95	56	367					

Ζημίες κακοκαιρίας

Ἡ κατηγορία αὐτή περιλαμβάνει ζημίες πού ὀφείλονται σέ κακοκαιρία, ἐκτός τῶν περιπτώσεων προσαράξεων ἤ μηχανικῶν ζημιῶν. Μεταξύ 1 Νοεμβρίου 1984 καί 31 Ὀκτωβρίου 1985 συνέβησαν 17 ἀτυχήματα λόγω κακοκαιρίας σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα ἀπό τά ὁποῖα κανένα δέν κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια. Ἡ κατηγορία αὐτή κάλυψε τό 4,6% τοῦ συνόλου τῶν ἑλληνικῶν ἀτυχημάτων.

Βυθίσεις

Στήν κατηγορία αὐτή ἐμφανίζονται μόνον ὁλικές ἀπώλειες λόγω βυθίσεων, ἐνῶ συμπεριλαμβάνονται καί τά τυχόν χαμένα πλοῖα τῶν ὁποίων τά αἴτια τοῦ ἀτυχήματος δέν ἔχουν ἀκόμη διευκρινισθεῖ.

Κατά τό δωδεκάμηνο πού ἐξετάζουμε συνέβησαν μόνο δύο βυθίσεις πού ἀντιπροσωπεύουν ποσοστό 0,54% τῶν συνολικῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

Προσαράξεις

Τά ἀτυχήματα αὐτά ὀφείλονται εἴτε σέ δυσμενεῖς καιρικές συνθῆκες, εἴτε σέ σφάλματα τοῦ πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ σέ βλάβες τῆς μηχανῆς ἤ τῶν ὀργάνων ναυσιπλοΐας. Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο σημειώθηκαν 54 προσαράξεις ἑλληνόκτητων πλοίων ἀπό τίς ὁποῖες ἕξι κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ προσαράξεις καλύπτουν τό 14,71% τῶν ἀτυχημάτων.

Συγκρούσεις

Ἡ κακή ὁρατότητα, σφάλματα πλοιάρχου ἤ πλοηγοῦ, λανθασμένη κίνηση ἤ βλάβη τῶν μηχανῶν καί ἡ πλημμελής τήρηση τῶν διεθνῶν κανονισμῶν ναυσιπλοΐας εἶναι οἱ βασικώτερες αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Κατά τό χρονικό διάστημα πού ἐξετάζουμε συνέβησαν 84 περιπτώσεις συγκρούσεων μεταξύ τῶν ὁποίων καί μία ὁλική ἀπώλεια. Τό ποσοστό τῶν περιστατικῶν συγκρούσεων παραμένει ἀπό τά ὑψηλότερα στά ἑλληνικά ἀτυχήματα καλύπτοντας τό 22,8% τοῦ συνόλου.

Προσκρούσεις

Μέ παρόμοιες αἰτίες ὅπως καί ἡ κατηγορία τῶν συγκρούσεων περιλαμβάνει 27 περιπτώσεις χωρίς ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ προσκρούσεις ἀντιπροσωπεύουν τό 7,35% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων πού συνέβησαν σέ ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Πυρκαϊές — Ἐκρήξεις

Ποικίλουν οἱ αἰτίες πού προκαλοῦν ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς ἀνάλο-

γα μέ τόν τύπο, τήν ήλικία καί τό έπίπεδο συντηρήσεως τοῦ πλοίου.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο εἴχαμε αὔξηση στά ἀτυχήματα τῆς κατηγορίας αὐτῆς μέ 32 περιπτώσεις ἐναντι 30 τῆς περασμένης περιόδου. Ἀπό αὐτά ἕξι κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες. Οἱ πυρκαϊές καί οἱ ἐκρήξεις συνεχίζουν νά καλύπτουν χαμηλό ποσοστό τῶν ἀτυχημάτων στά ἑλληνικά πλοῖα μέ 8,7% τοῦ συνόλου.

Ζημίες στή μηχανή

Περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες στό μηχανοστάσιο τοῦ πλοίου καί στήν ἔλικα, ἐκτός ἐκείνων πού ὀφείλονται σέ προσάραξη ἤ πυρκαϊά. Ζημίες τῆς κατηγορίας αὐτῆς ὀφείλονται συνήθως σέ κακή συντήρηση, ἀμέλεια, κακή λειτουργία καί ἀνεπαρκή γνώση τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν ἀπό τά πληρώματα. Κατά τό διάστημα πού ἐξετάζουμε σημειώθηκε νέα αὔξηση στίς περιπτώσεις ζημιῶν στήν μηχανή, συγκεκριμένα 95 περιπτώσεις ἐναντι 75 τῆς περασμένης περιόδου, ἀπό τίς ὁποῖες μία κατέληξε σέ ὁλική ἀπώλεια τοῦ σκάφους. Ἡ κατηγορία αὐτή ἀντιπροσωπεύει μέ 25,88% τό ὑψηλότερο ποσοστό μεταξύ τῶν αἰτιῶν ἀτυχημάτων στά ἑλληνόκτητα πλοῖα.

Διάφορες ζημίες

Τέλος, ἡ κατηγορία τῶν διαφόρων ζημιῶν περιλαμβάνει ὅλες τίς ζημίες που δέν περιλαμβάνονται στίς προηγούμενες ἑπτά κατηγορίες ναυτικῶν ἀτυχημάτων καί στήν ὁποία, τά τελευταῖα χρόνια προσθέσαμε καί τά ἀτυχήματα πολέμου καί ἰδιαίτερα ἐκεῖνα τῆς συρράξεως Περσίας καί Ἰράκ. Κατά τήν περίοδο Νοεμβρίου 1984 — Ὀκτωβρίου 1985 σημειώθηκαν 56 ἀτυχήματα σέ ἑλληνόκτητα σκάφη, πού ὀφείλονταν σέ διάφορες ζημίες. Ἀπό αὐτά τρία κατέληξαν σέ ὁλικές ἀπώλειες, ἐνῶ 10 σκάφη ὑπῆρξαν θύματα τοῦ πολέμου Ἰράν - Ἰράκ. Ἡ κατηγορία αὐτή σημείωσε τό 1985 σημαντική μείωση, συγκρινόμενη μέ τά 76 ἀτυχήματα τοῦ 1984 καλύπτει δέ ποσοστό 15,25% τοῦ συνόλου τῶν ἀτυχημάτων τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά τό διαρρεῦσαν χρονικό διάστημα σημειώθηκε μικρή μείωση στόν ἀριθμό τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, μέ 367 περιπτώσεις ἐναντι 374 τοῦ περασμένου χρόνου. Ὅμως καί ἡ φετεινή στατιστική δείχνει ὅτι τά ἀτυχήματα συνεχίζουν νά εἶναι περισσότερα ἀπό τά 329 τοῦ 1983. Ἀντίθετα οἱ ὁλικές ἀπώλειες σημείωσαν νέα σημαντική πτώση μέ 19 μόνο περιπτώσεις ἀτυχημάτων ἐναντι τῶν 29 τοῦ 1984.

Ἡ πτωτική τάση τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας γίνεται περισσότερο κατανοητή ἄν ἀναφέρουμε ὅτι τό 1980 οἱ ὁλικές ἀπώλειες ἀνῆλθαν σέ 71, τό 1981 περιορίσθηκαν σέ 66, τό 1982 σέ 62, τό 1983 σέ 51, πέρυσι μειώθηκαν σέ 29 καί φέτος σημειώσαμε μόνο 19.

Ἀναλύοντας τά ἀτυχήματα πού συνέβησαν ἐφέτος καί ὁδήγησαν σέ ὁλική ἀπώλεια τῶν πλοίων, μέ βάση τήν ἡλικία τῶν πλοίων αὐτῶν, ἔχουμε τήν ἀκόλουθη κατανομή:

***

Ἡλικία	Ἀριθ. πλοίων	Τον. γκρός
0 - 4 ἐτῶν	—	—
5 - 9 ἐτῶν	2	21.680
10 - 14 ἐτῶν	1	6.128
15 - 19 ἐτῶν	8	164.099
20 - 24 ἐτῶν	8	105.754
25 ἐτῶν καί ἄνω	—	—
Σύνολο	19	297.661

Ἡ ἡλικία διαδραματίζει καί πάλι σημαντικό ρόλο στίς ὁλικές ἀπώλειες τοῦ ἑλληνόκτητου στόλου. Ἐπιβεβαιώνεται ἡ ἀνάγκη τῆς περαιτέρω ἀνανεώσεως τοῦ στόλου μας καθώς τό 90,6% τῆς χωρητικότητος πού ἔχασε ἡ ναυτιλία μας ἀναφέρεται σέ σκάφη ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

Οἱ ὁλικές ἀπώλειες τῆς περιόδου Νοέμβριος 1984 — Ὀκτώβριος 1985, μέ βάση τόν τύπο τῶν πλοίων, ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Τύπος σκάφους	Ἀριθ. πλοίων	Τόν γκρός
Φορτηγά	9	57.166
Μπάλκ κάρριερς	8	150.520
Δεξαμενόπλοια	2	89.975
Σύνολο	19	297.661

Τά σκάφη γενικοῦ φορτίου καί εἰδικότερα τά παλαιότερα μικρά φορτηγά ἀντιπροσωπεύουν καί ἐφέτος τόν κύριο ὄγκο τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν τῆς ἑλληνόκτητης ναυτιλίας, ἐνῶ σημαντική εἶναι καί ἡ συμμετοχή τῶν μπάλκερς.

Το μεγαλύτερο σκάφος πού χαρακτηρίστηκε ὁλική ἀπώλεια ἦταν τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Πάτμος», 51.697 τον. γκρός ναυπηγήσεως τοῦ 1969, πού συγκρούσθηκε μέ τό δ/ξ «Castillo de Montearagon» στό Στενό τῆς Μεσσήνης, καί ὑπέστη πυρκαϊά καί σοβαρές ζημίες. Τό μεγαλύτερο σκάφος ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πού ὑπέστη ἀτύχημα ἦταν τό λιβεριανό ὑπερδεξαμενόπλοιο «Μέδουσα» 172.147 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1978 πού ὑπέστη βλάβη στίς ἠλεκτρογεννήτριες καί διακοπή ἠλεκτρικῆς ἐνέργειας στή Φουτζεῖρα τόν Ἰανουάριο.

Τέλος, ἀπό πλευρᾶς κατανομῆς σημαιῶν, τά ἀπολεσθέντα ἑλληνόκτητα σκάφη της ὑπό ἐξέταση περιόδου καλύπτονταν ἀπό τίς ἑξῆς σημαῖες:

Σημαία	Ἀριθ. πλοίων	Τόν. γκρός
Ἑλληνική	6	106.217
Λιβεριανή	5	125.977
Παναμαϊκή	6	55.504
Κυπριακή	2	9.963
Σύνολο	19	297.661

Ἡ ραγδαία φυγή πλοίων ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο πρός τίς σημαῖες ἐλεύθερων νηολογίων ἀφαίρεσε ἀπό τήν ἑλληνική σημαία τό θλιβερό προνόμιο τῆς πρώτης θέσης ἀπό ἀπόψεως τοννάζ στόν τελευταῖο αὐτό πίνακα τῆς στατιστικῆς μας. Οἱ δύο παραδοσιακές σημαῖες τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἡ ἑλληνική καί ἡ λιβεριανή συγκεντρώνουν τό 78% τοῦ συνόλου τῶν ὁλικῶν ἀπωλειῶν. Ἡ κυπριακή μέ ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 9.963 τόννων παραμένει μέ τό χαμηλότερο ποσοστό ἀτυχημάτων.

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

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

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



seastar navigation

PIRAEUS OFFICE
Ship Managers/Operators
Seastar Navigation Co Ltd

Hadjkyriakou 27-31
85 38 Piraeus

TEL: 4528417/8 4523684
TELEX: 211449 241218SENA GR
CABLES: SEASTAR PIRAEUS

LONDON OFFICE
Chartering brokers
Seastar Navigation Ltd

145 Minories
London EC3N 1NH

TEL: 4884922/3
TELEX: 896142 SEANAV G
CABLES: SEANAVIG LONDON EC3



Οἱ σημαντικώτερες ἐξελίξεις τοῦ 1985

ΓΑΛΛΙΑ

Σύμφωνα μέ τά ἐπίσημα στοιχεῖα τοῦ ὑφυπουργείου Θαλάσσης, ἡ δύναμη τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνερχόταν τήν 1 Ἰουλίου τοῦ 1985 σέ 333 πλοῖα 7.061.363 τον. γκρός ἤ 11.980.122 τον. d.w. Ἔναντι τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους οἱ ἀριθμοί αὐτοί παρουσιάζουν μείωση κατά 16 μονάδες καί 936.624 τον. γκρός. Ἀναλυτικώτερα κατά κατηγορίες πλοίων ὁ ἀνωτέρω στόλος περιελάμβανε 66 πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, 55 κοντέϊνερς, 37 πλοῖα ξηροῦ φορτίου, 11 πλοῖα ψυγεῖα, 10 μικτά μεταλλευματοφόρα - πετρελαιοφόρα, ἐννέα πλοῖα χημικῶν προϊόντων, 30 πετρελαιοφόρα καί ὁκτώ ὑγραεριοφόρα. Σύνολο δηλαδή ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων 226 πλοῖα 4 περίπου ἑκατ. τον. γκρός.

Σέ αὐτά πρέπει νά προστεθοῦν 43 ἀκτοπλοϊκά ξηροῦ καί ὑγροῦ φορτίου, 26 καθαρῶς ἐπιβατηγά καί 38 διάφορα ἄλλα σκάφη πού συμπροσοῦνται σέ 107 πλοῖα 3 περίπου ἑκατ. τον. γκρός.

Κατά τήν Ἕνωση τῶν Γάλλων Ἐφοπλιστῶν, μέσα στόν τελευταῖο χρόνο ὁ γαλλικός στόλος ἔχασε 42 μονάδες μεταφορικῆς ἱκανότητος 3 περίπου ἑκατ. τον. d.w., πού ἀντιπροσωπεύουν μείωση κατά ποσοστό 20% τῆς ὁλικῆς του δυνάμεως. Τή μεγαλύτερη ἀπώλεια παρουσίασαν τά μπάλκ κάρριερς καί κατά δεύτερο λόγο τά δεξαμενόπλοια.

Κατά τούς ἐκπροσώπους τῆς Ἑνώσεως ἡ κάμψη αὐτή πρέπει ἐν πολλοῖς νά ἀποδοθεῖ στήν ἔλλειψη μιᾶς συνεποῦς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ὁ Γαλλικός ἐφοπλισμός πιστεύει ἀκράδαντα ὅτι ἕνας ἰσχυρός ἐμπορικός στόλος ἀποτελεῖ οὐσιαστική ἀνάγκη γιά τή Γαλλία τόσο ἀπό ἐμπορικῆς καί οἰκονομικῆς πλευρᾶς ὅσο καί ἀπό πλευρᾶς κοινωνικῆς, τεχνικῆς καί στρατιωτικῆς. Ἀτυχῶς ἐπειδή ἀπό ὁρισμένους κύκλους ἡ ναυτιλία θεωρήθηκε σάν βάρος γιά τό ἔθνος, ἡ κυβέρνηση ἀντιδρᾶ ἀρνητικά κι ἔτσι ἡ καθιέρωση μιᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς κατέστη συνώνυμη μέ τή χρηματική βοήθεια.

Αὐτό ὅμως δέν εἶναι σωστό, γιατί ἡ ναυτιλιακή πολιτική πρέπει νά εἶναι πολύ εὐρύτερη καί νά περιλαμβάνει ἐκτός ἀπό τήν ἐλάφρυνση τῶν κοινωνικῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ ἐφοπλισμοῦ καί τήν ἀναγκαία χρηματοδότηση τῶν ἐπενδύσεων, τόσο τήν ἁπλούστευση τῶν κανονισμῶν στόν κοινωνικό καί τεχνικό τομέα ὅσο καί τήν ἐνίσχυση τῆς μεταφορᾶς ὑπό ἐθνική σημαία τοῦ μεγαλύτερου δυνατοῦ ποσοστοῦ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. Παράλληλη καί οὐσιαστική πρέπει ἀκόμη νά εἶναι ἡ προάσπιση τῶν ἐθνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων στίς διμερεῖς διαπραγματεύσεις μέ τίς χῶρες τοῦ ἀμιγοῦς προστατευτισμοῦ.

Ἡ κατάσταση αὐτή ἀποτελεῖ ἕνα πρόσθετο σοβαρώτατο ἐπιβαρυντικό παράγοντα μέσα στή γενική κακοδαιμονία τῆς κρίσεως, ἡ δέ ἀντίδραση τοῦ ἐφοπλισμοῦ φαίνεται καθαρά ἀπό τή μείωση τῶν ναυπηγικῶν παραγγελιῶν γιά λογαριασμό Γάλλων ἐφοπλιστῶν. Πράγματι ἐνῶ τόν Ἀπρίλιο ὑπῆρχαν 11 παραγγελίες γιά συνολικό τοννάζ 250.000 τον. γκρός, ἀπό τίς ὁποῖες οἱ ἑπτά ἦταν τοποθετημένες σέ γαλλικά ναυπηγεῖα, τόν Νοέμβριο εἶχαν ἀπομείνει μόνο ὁκτώ ναυπηγούμενα πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 194.000 τον. γκρός. Ἀπό τά ναυπηγούμενα τά πέντε κατασκευάζονται σέ ἐθνικά ναυπηγεῖα καί ἀφοροῦν δύο μπάλκερς 68.000 τον. γκρός, δύο πλοῖα κοντέϊνερς 40.000 τον. γκρός καί ἕνα τάνκερ 20.000 τον. γκρός. Τά ὑπόλοιπα τρία κατασκευάζονται στό ἐξωτερικό εἶναι χύδην φορτίου συνολικοῦ τοννάζ 66.000 τον. γκρός.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Στίς ἀρχές τοῦς ἔτους ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς χώρας περιελάμβανε 320 πλοῖα 2.609.000 τον. γκρός 4.094.000 τον. d.w. μέ μείωση κατά 10 μονάδες καί 500 χιλιάδες τόννους ἔναντι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1984. Περίπου τό 44% τοῦ στόλου αὐτοῦ εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἐτῶν καί ποσοστό 34% εἶναι ἄνω τῶν 20 ἐτῶν. Ἔτσι τό μεγαλύτερο πρόβλημα εἶναι σήμερα ἡ ἀνανέωση τοῦ ποντοπόρου στόλου, ἐν ὄψει τῆς ἀνεπαρκείας τῶν ἀναγκαίων κεφαλαίων καί τῆς ἐλλείψεως τοῦ διαθεσίμου ξένου συναλλάγματος. Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ ἀνανέωση αὐτή θεωρεῖται ἐπιτακτική, γιατί ἐκτός ἀπό τίς ἄλλες δυσκολίες ὑπάρχει ὁ κίνδυνος νά ἀπαγορευθεῖ ἀπό ὁρισμένες χῶρες ἡ εἴσοδος στά λιμάνια τους πλοίων ἄνω τῶν 15 ἐτῶν. Ὡστόσο οἱ προσπάθειες τῶν ἐνδιαφερομένων τῆς χώρας ἀντιμετωπίζουν πολλές δυσχέρειες στήν προσπάθεια τῆς ἀνανεώσεως, λόγω τοῦ ἐλεγχομένου ἀπό τούς ἐργάτες συστήματος τῆς αὐτοδιαχειρίσεως, πού δημιουργεῖ συχνά ἐμπόδια καί καθυστερήσεις στήν ἐφαρμογή τῶν σχεδίων καί προγραμμάτων.

Τό ναυτιλιακό πρόγραμμα τῆς ἑπόμενης δεκαετίας, τό ὁποῖο δέν ἔχει ἐγκριθεῖ ἀκόμη ἀπό τήν Κυβέρνηση, προβλέπει ὄχι τήν αὔξηση τοῦ σημερινοῦ στόλου ἀλλά τήν ἀνανέωση καί τόν ἐκσυγχρονισμό του. Μεσοπρόθεσμα προβλέπεται ἡ ναυπήγηση στά ἐθνικά ναυπηγεῖα 47 πλοίων διαφόρων τύπων συνολικοῦ τοννάζ 700.000 τον. γκρός καί 14 πλοίων στό ἐξωτερικό 243.000 τον. γκρός, καθώς καί ἡ ἀγορά 73 πλοίων μεταχειρισμένων ἑνός ἑκατ. τον. γκρός. Συγχρόνως προβλέπεται ἡ διάλυση 180 παλαιῶν μικροτέρων πλοίων, 1,2 ἑκατ. τον. d.w.

Βεβαίως διατυπώνονται σοβαρές ἀμφιβολίες ἄν τό πρόγραμμα αὐτό θά μπορέσει νά πραγματοποιηθεῖ, δεδομένου ὅτι ὁ κάθε ἕνας ἀπό τούς τρεῖς αὐτούς τρόπους προσκτήσεως νέου τοννάζ προσκρούει σέ ὁρισμένα ἐμπόδια. Ἔτσι ἡ ναυπήγηση στό ἐσωτερικό, πού θεωρητικά εἶναι ἡ καλύτερη λύση, γιατί ἐνισχύει καί τά κρατικά ναυπηγεῖα, προσκρούει στό γεγονός ὅτι τά ναυπηγεῖα προτιμοῦν νά κατασκευάζουν ξένα πλοῖα ὥστε νά εἰσάγουν τό τόσο ἀναγκαῖο ξένο συνάλλαγμα. Ἐξάλλου ἡ ναυπήγηση στό ἐξωτερικό καθώς καί ἡ ἀγορά second hand πλοίων ἀπό τή διεθνῆ ἀγορά, προσκρούουν στά οἰκονομικά προβλήματα τῆς χώρας καί στήν ἔλλειψη σκληροῦ συναλλάγματος.

Στόν ναυπηγικό τομέα ἡ Γιουγκοσλαβία διατηρεῖ τή δωδέκατη θέση στήν παγκόσμια κλίμακα καί τήν ἕκτη θέση στήν εὐρωπαϊκή, μετέχοντας μέ ποσοστό 2% στήν παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή. Ἡ ναυπηγική Ἕνωση Jadranbrod περιλαμβάνει 22 ναυπηγεῖα - μέλη πού ἀπασχολοῦν 30.000 ἐργάτες. Τά τρία κυριώτερα ναυπηγεῖα εἶναι τοῦ Uljanik στήν Πόλα, τῆς 3 Maj στή Ριγιέκα καί τό ναυπηγεῖο τοῦ Σπαλάτου. Δέκα ἄλλα ναυπηγεῖα ἀπασχολοῦνται στήν κατασκευή μικρῶν ἁλιευτικῶν σκαφῶν καί ἄλλα ἐννέα σέ ἐπισκευές καί ναυτικό ἐξοπλισμό.

Ἐξάλλου μιά χωριστή ναυπηγική Ἕνωση, ἡ Dunavbrod ἐκπροσωπεῖ 16 ναυπηγεῖα ποταμοπλοίων πού ἀπασχολοῦν 17.000 ἐργάτες. Σήμερα τό καρνέ τῶν παραγγελιῶν εἶναι μᾶλλον ἱκανοποιητικό μέ 53 παραγγελίες συνολικοῦ τοννάζ 502.031 τον. γκρός.

Ἀπό τό σύνολο αὐτό τό 80% ἀφορᾶ πλοῖα γιά ἐξαγωγή, εἴτε μέ κλήριγκ μέ

τίς σοσιαλιστικές χῶρες εἴτε μέ εἰσαγωγή ξένου συναλλάγματος.

ΔΑΝΙΑ

Συνεχίστηκε κατά τό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ ἔτους ἡ μείωση τοῦ ὑπό τήν ἐθνική σημαία ἐμπορικοῦ στόλου. Στό τέλος Ἰουνίου ὁ στόλος αὐτός ἀποτελεῖτο ἀπό 592 μεγάλα πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 7,4 ἑκατ. τον. d.w. Σέ σύγκριση μέ τίς ἀρχές τοῦ ἔτους τό Δανικό νηολόγιο ἐλαττώθηκε κατά 24 μονάδες καί 860.000 τόννους. Στό διάστημα τοῦ ἑξαμήνου αὐτοῦ διεγράφησαν ἀπ' τό ἐθνικό νηολόγιο 34 μονάδες ἀπό τίς ὁποῖες δύο πουλήθηκαν γιά διάλυση καί οἱ ὑπόλοιπες σέ ἀλλοδαπές ἑταιρίες.

Παρά τίς ἀπώλειες αὐτές ὁ ἐθνικός στόλος ἐξακολουθεῖ νά συνεισφέρει κατά τό ἕνα τρίτο στό ἰσοζύγιο τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας. Κατά τό 1984 ἡ Δανική ναυτιλία εἰσήγαγε στή χώρα 21 δισεκ. κορωνῶν σέ ξένο συνάλλαγμα, γιά δέ τό 1985 ὑπολογίζεται ὅτι θά ἀποφέρει περί τά 20 δισεκ. κορωνῶν. Τό μεγαλύτερο τμῆμα τῶν ποσῶν αὐτῶν προέρχεται ἀπό τά πλοῖα γραμμῆς, στόν τομέα τῶν ὁποίων τό συγκρότημα Μόλερ κατέχει τήν πλειοψηφία μέ 31 πλοῖα. Τά ἱκανοποιητικά αὐτά ἀποτελέσματα ὀφείλονται κυρίως στήν ἀνατίμηση τοῦ δολλαρίου μέ τό ὁποῖο κατά κανόνα πληρώνονται οἱ ναῦλοι.

Ἀντίθετα οἱ ναυτιλιακές ἑταιρίες πού δέν μετέχουν στίς τακτικές γραμμές ἀντιμετωπίζουν μιά πολύ δύσκολη ἀγορά μέ ἐλάχιστα ἤ ἀνύπαρκτα κέρδη. Πολλές ἀπό αὐτές ἔχουν μεγάλες δυσχέρειες τόσο στήν ἐξόφληση τῶν χρεῶν τους ὅσο καί στήν πληρωμή τῶν ὑψηλῶν τόκων.

Τό συγκρότημα Μόλλερ εἶναι ἀδιαφιλονίκητα ἡ πρώτη ἐφοπλιστική ἐπιχείρηση τῆς χώρας κατέχοντας 89 πλοῖα συνολικοῦ τονν. 5.420.000 τον. d.w. Οἱ ὑπόλοιπες ναυτικές ἑταιρίες ἀκολουθοῦν σέ μεγάλη ἀπόσταση. Ἔτσι δεύτερη ἔρχεται ἡ East Asiatic μέ 14 πλοῖα 458.000 τον. d.w. Καί ἀκολουθοῦν κατά σειρά τονν., ἡ Elsam μέ δύο πλοῖα 274.000 τον. d.w., ἡ Norden A/S μέ ἕξι πλοῖα 211.000 τον. d.w., ἡ D/S Torm μέ πέντε πλοῖα 201.800 τον. d.w. καί ἡ Mercandia, ἡ ὁποία βρίσκεται σέ φάση ἐντυπωσιακῆς ἀναπτύξεως, κατέχουσα ἤδη 18 σύγχρονα ρό-ρό 106.500 τον. d.w.

Στόν ναυπηγικό τομέα ἀναμένεται ὅτι ἡ Κυβέρνηση θά ἐξαγγείλει σύντομα μέτρα ἐνισχύσεως τῶν ἐθνικῶν ναυπηγείων, τά ὁποῖα γιά τό φετεινό χρόνο δέν εἶχαν καμιά καινούργια παραγγελία. Τό γεγονός αὐτό θεωρεῖται συνέπεια τῆς κυβερνητικῆς ἀποφάσεως τοῦ περασμένου Δεκεμβρίου, ἡ ὁποία εἶχε θέσει τέρμα στά οἰκονομικά πλεονεκτήματα τῶν ὁποίων ἔκαναν χρήση ἀπό μακροῦ οἱ Δανοί ἐπενδυταί πρός ὄφελος τῆς ἐθνικῆς ναυπηγοβιομηχανίας. Θεωρεῖται βέβαιο ὅτι ἡ Κυβέρνηση δέν πρόκειται νά ἐπαναφέρει σέ ἰσχύ τό προηγουμένο χρηματοδοτικό καθεστώς (ἀπόσβεση τοῦ 90% τῆς ἐπενδύσεως σέ τρία χρόνια) ἀλλά θά ἐπεκτείνει σέ 14 χρόνια τήν προθεσμία ἐξοφλήσεως τῶν δανείων πού χορηγεῖ ἡ ἐθνική τράπεζα ναυτικῶν ὑποθηκῶν καί θά ἐπεκτείνει σέ τέσερα χρόνια τό μορατόριουμ πληρωμῆς τοκοχρεωλυσίου.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δέν ἀνεκόπη καί τό 1985 ἡ κατιοῦσα τῆς δυνάμεως τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὁ ὁποῖος κατά τή στατιστική τοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Βρέμης περιλαμβάνει 1370 πλοῖα 5,8 ἑκατ. τον. γκρός ἔναντι τῶν 6,2 ἑκατ. τόννων τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ὅπως εἶναι γνωστό τό ὑψηλό κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπό γερμανική σημαία πλοίου καί ἡ ἐλευθερία στροφῆς πρός τίς σημαῖες εὐκαιρίας ἔχουν δημιουργήσει τή γνωστή διαδική παρουσία τοῦ γερμανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ ὁποῖος κατέστει ἕνα ἐξ ἴσου σχεδόν σημαντικό τοννάζ ὑπό ξένες σημαῖες. Ὁ ἀριθμός τῶν τελευταίων αὐτῶν πλοίων ὑπολογίζονται γύρω στά 300 συνολικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 3,5 ἑκατ. τον. γκρός καί θεωρεῖται ὅτι βρίσκονται σέ σχετική στασιμότητα σέ σύγκριση μέ τήν ἀκμή πού γνώρισαν στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας.

Σέ κατηγορίες πλοίων ἡ σύνθεση τοῦ γερμανικοῦ στόλου παρουσιάζει τήν ἀκόλουθη εἰκόνα: Ἄνω τῶν 1.000 μονάδων εἶναι μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου μέ συνολικό τοννάζ 1,5 ἑκατ. τον. γκρός.

Ἀκολουθοῦν τά πλοῖα κοντέϊνερς πού προβαδίζουν τώρα τῶν καθαρῶς πετρελαιοφόρων. Ἕπονται κατά σειρά τά τάνκερς μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων, τά μικτά σκάφη (ore/oil καί ore/Bulk) καί τά ὑγραεριοφόρα. Οἱ ὑπόλοιπες κατηγορίες ἀναφέρονται στά ἐπιβατικά καί ὀχηματαγωγά τά ἁλιευτικά καί στά σκάφη βοηθητικῆς ναυτιλίας πού κάθε μία συγκεντρώνει περί τά 120-150 μονάδες.

Τό Ἰνστιτοῦτο τῆς Βρέμης ὑπολογίζει ὅτι μέσα στήν τελευταία τριετία ὁ γερμανικός στόλος ἔχασε τό 20% τῆς δυνάμεώς του. Ὁ περισσότερο πληγείς τομέας εἶναι τῶν μπάλκ κάρριερς πού ἔχασε τό 57% τοῦ ὄγκου του. Ἀνάλογη μείωση ὑπέστη καί ὁ τομέας τῶν συμβατικῶν φορτηγῶν, ἐνῶ τά δεξαμενόπλοια ἐλαττώθηκαν κατά 47%. Ἀντίθετα, αὔξηση σημείωσαν τά πλοῖα κοντέϊνερς καί κατά δεύτερο λόγο τά ὑγραεριοφόρα καί τά χημικά.

Ἡ ἀπόφαση τῆς Κυβερνήσεως νά μειώσει τή βοήθεια πρός τή ναυπηγοβιομηχανία, συνάντησε τήν ἰσχυρή ἀντίδραση τῶν συνδικάτων μεταλλουργίας. Σύμφωνα μέ στοιχεῖα τους ἀπό τό 1982 ἔχουν περιορισθεῖ περί τίς 15.000 οἱ θέσεις ἀπασχολήσεως εἴτε μέ τή διακοπή τῆς παραγωγῆς, ὅπως στό A.G. Weser εἴτε μέ τήν περιστολή της, ὅπως στά HDW τοῦ Κιέλου καί τοῦ Ἀμβοῦργου. Σχετικά μέ τό τελευταῖο αὐτό ναυπηγεῖο, ἐντύπωση προκάλεσε ἡ πρόσφατη ἀπόφαση ἐξαγορᾶς του ἀπό τή φίρμα Blohm und Voss, ἑνός ἀπό τά ἐλάχιστα ναυπηγεῖα πού παρουσίασαν κέρδη. Δεδομένου ὅτι τό συγκρότημα Blohm und Voss εἶχε μᾶλλον ἀποσυρθεῖ ἀπό τή ναυπήγηση πλοίων γιά νά συγκεντρωθεῖ στήν κατασκευή πολεμικῶν καί πλωτῶν ἐξεδρῶν καί στίς ἐπισκευές καί τή κατασκευή μηχανῶν, διερωτῶνται πολλοί πῶς θά ἀπασχολήσει τίς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ἀμβοῦργου πού ἀπασχολοῦν ἀκόμη περί τούς 2.000 ἐργάτες, ἀπό τούς ὁποίους οἱ 500 περίπου στόν τομέα τῶν ναυτικῶν μηχανῶν.

Ἴσως τήν κατάσταση καί τίς προοπτικές τῆς γερμανικῆς ναυπηγοβιομηχανίας ἐκφράζει ἐπιγραμματικά ἡ δήλωση τοῦ προέδρου τοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος Aarmstorg (πού περιλαμβάνει τά τρία ναυπηγεῖα τοῦ Φλένσμπουργκ) ὅτι ἡ βιομηχανία αὐτή ἔχει τή δυνατότητα νά ἐπιζήσει ἐάν διατηρήσει τήν πολιτική τῆς κατασκευῆς ἐξειδικευμένων πλοίων ὑψηλῆς τεχνολογίας καί ποιότητος καί ἐάν τύχει τῆς κρατικῆς βοηθείας γιά τίς μετασκευές καί ἐπισκευές.

Στά μέσα τοῦ ἔτους οἱ ἐπί γερμανικῶν πλοίων ἐργαζόμενοι ναυτικοί ἀνέρχονταν σέ 23.594. Ἡ χρησιμοποίηση ξένων ναυτικῶν μειώθηκε κατά 20% καί οἱ ἄνεργοι γερμανοί ναυτικοί δέν ὑπερβαίνουν τούς 1.800.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Διατήρησε καί φέτος ἡ Ἰαπωνία τή θέση τῆς πρώτης οὐσιαστικά δυνάμεως τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας, δεδομένου ὅτι ἡ Λιβερία καί ὁ Παναμᾶς, ὡς διεκδικηταί τῆς πρωτοπορείας δέν εἶναι σημαῖες ἐθνικῆς πλοιοκτησίας. Ὡστόσο δέν ἔλειψε ἡ λόγω τῆς κρίσεως μείωση τοῦ ἐθνικοῦ στόλου, ἡ ὁποία ἀντανακλᾶ κυρίως τίς τάσεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πρός περιορισμό τῶν μεγάλων ἐπιχειρήσεων. Σημειωτέον ὅτι σύμφωνα μέ πρόσφατη στατιστική τῆς UNCTAD ἕνα σύνολο 1.165 πλοίων συνολικοῦ τονάζ 23 ἑκατ. τ. dw εἶναι ἰαπωνικῆς πλοιοκτησίας ἀλλά τελοῦν ὑπό διάφορες σημαῖες εὐκαιρίας καί κυρίως ὑπό τήν Παναμαϊκή καί τή Λιβεριανή.

Οἱ ἕξι κορυφαῖες ναυτιλιακές ἑταιρίες τῆς χώρας συγκέντρωναν στό τέλος Σεπτεμβρίου στόλο 326 μεγάλων πλοίων 23 ἑκατ. τον. d.w. Παράλληλα οἱ ἴδιες ἑταιρίες χρησιμοποιοῦν ναυλωμένα πλοῖα πού τό τοννάζ τους ξεπερνᾶ τά 32 ἑκατ. τον. d.w.

Ἀπό τίς ἑταιρίες αὐτές πρώτη ἔρχεται ἡ NYK Line μέ 112 πλοῖα 7,1 ἑκατ. τον. d.w. καί 166 ναυλωμένα 3,6 ἑκατ.

τον. d.w. Δεύτερη ή Mitsui OSK Line μέ 74 πλοῖα δικά της 4,9 ἑκατ. καί 200 ναυλωμένα 5,4 ἑκατ. τον. d.w. Τρίτη ή «Κ» Line μέ 48 δικά της πλοῖα 3,1 ἑκατ. καί 164 ναυλωμένα 5,9 ἑκατομμυρίων. Τέταρτη ή YS Line μέ 42 δικά της πλοῖα 3,4 ἑκατ. καί 82 ναυλωμένα 3,1 ἑκατ. τον. d.w. Πέμπτη ή Japan Line μέ 17 δικά της πλοῖα, 1,3 ἑκατ. καί 113 ναυλωμένα 11 ἑκατ. τόννων καί ἕκτη ή Showa Line μέ 34 δικά της πλοῖα 3,1 ἑκατ. καί 79 ναυλωμένα 2,7 ἑκατ. τον. d.w.

Γιά τόν ἐκσυγχρονισμό τοῦ ἐθνικοῦ στόλου ή Ἕνωση Ἐφοπλιστῶν στοχεύει στή μείωση τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων πού θά ἐπιτρέψει τόν οὐσιαστικό περιορισμό τῶν δαπανῶν ἐπανδρώσεως πού θεωροῦνται οἱ ὑψηλότερες τοῦ κόσμου. Ἡ μείωση αὐτή θά ἐπιτρέψει παράλληλα καί τήν ἀνακοπή τῆς τάσεως ἀλλαγῆς σημαίας ἤ χρησιμοποιήσεως ξένων ναυτικῶν. Ἤδη ἀπό τό 1981 περί τά 145 πλοῖα κινοῦνται μέ προσωπικό (ἀξιωματικούς καί ναῦτες) 18 ἀτόμων, ἀπό τό δέ τό 1985 τουλάχιστον 15 πλοῖα κινοῦνται μέ προσωπικό 16 ἀτόμων.

Τό μεγαλύτερο γεγονός τῆς χρονιᾶς στή ναυτιλιακή σκηνή τῆς Ἰαπωνίας ὑπῆρξε ἀναμφισβήτητα ἡ κατάρρευση τῆς γιγαντιαίας Sanko — πού ὁ στόλος της ἀντιπροσώπευε τό 16% τοῦ ὑπό ἐθνική σημαία στόλου — ὅταν τόν Αὔγουστο ζήτησε τήν ἔναντι τῶν πιστωτῶν τῆς δικαστική προστασία. Ὁ διαχειριστής τόν ὁποῖο ὥρισε τό δικαστήριο, ἔχει ἀναλάβει τώρα μιά τεράστια προσπάθεια νά διασώσει ὅτι εἶναι δυνατό νά διασωθεῖ. Ἀπό τή φοβερή ἐκείνη παραγγελία τῶν 125 μπάλκερς τά περισσότερα ἔχουν παραλειφθεῖ καί μόνο 28 μονάδες τελοῦν ἀκόμα ὑπό ναυπήγηση στά μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς χώρας. Πάντως οἱ τρεῖς χρηματοδότριες τράπεζες τῆς Σάνκο συμφώνησαν νά δώσουν ἕνα τμῆμα τοῦ δανείου πού εἶναι ἀπαραίτητο γιά τήν ἐξόφληση ὁρισμένων ὑποχρεώσεων μέ ἀποτέλεσμα ἤδη τά περισσότερα πλοῖα της νά συνεχίζουν τήν ἐκμετάλλευσή τους.

Στό ναυπηγικό τομέα τά ἑπτά μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα τῆς χώρας δέν εἶχαν πολύ εὐνοϊκά ἀποτελέσματα στό οἰκονομικό ἔτους πού πέρασε. Ἡ Μιτσουμπίσι παρουσίασε κέρδη 37.000 ἑκατ. γιέν. Τό καρνέ τῶν παραγγελιῶν της περιλαμβάνει 53 σκάφη 3 ἑκατ. τον. d.w., ἀξίας 355 δισεκ. γιέν. Ἡ Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα παρουσίασε κέρδη 4.037 ἑκατ. γιέν τό δέ καρνέ της πού εἶχε ἤδη 10 σκάφη 420.000 τον. d.w. πλουτίστηκε μέ ἄλλα ἕξι σκάφη 380.000 τον. d.w. ἐνῶ οἱ ἐργασίες ἐπισκευῶν ὑπολογίζονται τῆς τάξεως τῶν 18 δισεκ. γιέν. Ἡ Χιτάτσι εἶχε τή μεγαλύτερη ζημία τῆς ἱστορίας της καί δέν καταβάλει μέρισμα. Τό καρνέ της περιλαμβάνει 25 πλοῖα 840.000 τον. d.w. ἀξίας 135 δισεκ. γιέν. Ἡ Καβασάκι εἶχε καθαρά κέρδη 4,8 δισεκ. γιέν, οἱ δέ ὑπάρχουσες παραγγελίες στό καρνέ της ὑπολογίζονται τῆς τάξεως τῶν 120 δισεκ. γιέν. Ἡ Μιτσούϊ εἶχε καθαρά κέρδη 1.775 δισεκ. γιέν, τό δέ καρνέ τῶν παραγγελιῶν της περιλαμβάνει 39 πλοῖα 1.740.000 τον. d.w. ἀξίας 135,4 δισεκ. γιέν. Ἡ Σουμιτόμο βρέθηκε μέ ἔλλειμμα 1,96 δισεκ. γιέν καί δέν θά καταβάλει μέρισμα. Ἔχει παραγγελίες γιά 13 πλοῖα ἀξίας 88 δισεκ. γιέν. Τέλος ἡ Νίππον Κόκαν εἶχε καθαρά κέρδη 9,459 δισεκ. γιέν, ἡ δέ ἀξία τῶν παραγγελιῶν πού εἶχε ὑπολογίζεται σέ 369.516 δισεκ. γιέν.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Συνεχῆ πτωτική καμπύλη παρουσιάζει ἡ δύναμη τοῦ ἱσπανικοῦ στόλου σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν. Ἀπό τό 1979 ἔχει χάσει 1,4 ἑκατ. τον. γκρός, οἱ δέ ἀπώλειες ἀναφέρονται σέ ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων πλήν ὁρισμένων ἐξειδικευμένων τύπων πού παρουσιάσαν κάποια αὔξηση. Δραματική πάντως ὑπῆρξε ἡ μείωση τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ὁ ὁποῖος στό διάστημα αὐτό ἔχασε τό ἥμισυ τῆς δυνάμεώς του, καί ἀπό τά 10 ἑκατ. τον. d.w., ἔφθασε στίς ἀρχές τοῦ ἔτους νά περιλαμβάνει μόνο 25 μονάδες πέντε περίπου ἑκατ. τον. d.w. Ἡ μείωση αὐτή τοῦ πετρελαιοφόρου στόλου, ὁ ὁποῖος ἐθεωρεῖτο ἀπό τούς νεωτέρους τοῦ κόσμου, ἀποδίδεται σέ πολλές καί διάφορες αἰτίες, ὅπως εἶναι γενικά μέν, ἡ πτώση τῆς μεταφορικῆς ζητήσεως, ἡ σμίκρυνση τῶν ἀποστάσεων τῶν πηγῶν ἀνεφοδιασμοῦ, ἡ χρησιμοποίηση τῶν πετρελαιαγωγῶν καί ὁ περιορισμός τῆς καταναλώσεως, εἰδικά δέ γιά τήν Ἱσπανία, ἡ ἀδυναμία συναγωνισμοῦ τῶν ὑπό σημαῖες εὐκαιρίας δεξαμενοπλοίων καί ἡ στρατηγική τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς χώρας πού ἐξακολουθεῖ ἡ Κυβέρνηση μέ ἀποτέλεσμα τό 40% τοῦ εἰσαγομένου πετρελαίου νά μεταφέρεται μέ ξένα πλοῖα.

Λόγω τῆς συνεχιζομένης διεθνοῦς κρίσεως ἀλλά καί λόγω τῶν ἐγγενῶν ἀδυναμιῶν τῆς ἱσπανικῆς ναυτιλίας, ἕνας μεγάλος ἀριθμός ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν ἀντιμετωπίζει σοβαρά οἰκονομικά προβλήματα καί πολλές ἀπό αὐτές ἀντιμετωπίζουν ἄμεσο κίνδυνο πτωχεύσεως. Ἰδιαίτερα ἐπικίνδυνη προβλέπεται ἡ κατάσταση γιά τούς ἐφοπλιστάς τῶν πλοίων μικροῦ καί μέσου μεγέθους, τά ὁποῖα ὑπολογίζονται σέ 350 ἐπί συνολικοῦ ἀριθμοῦ 650 μονάδων πού περιλαμβάνει σήμερα ὁ ἐθνικός στόλος, ἐξαιρουμένων τῶν ἁλιευτικῶν καί τῶν σκαφῶν βοηθητικῆς ναυτιλίας πού φθάνουν περίπου τά 1.800. Τά προβλήματα τοῦ ἱσπανικοῦ ἐφοπλισμοῦ ὀφείλονται κυρίως στά ὑψηλά ἔξοδα ναυπηγήσεως καί ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπό ἐθνική σημαία πλοίων. Γι' αὐτό καί οἱ ἐφοπλισταί ἀπευθύνονται στήν Κυβέρνηση γιά χορήγηση πιστώσεων, χωρίς τίς ὁποῖες φαίνεται ὅτι οἱ ναυτιλιακές ἑταιρίες τῆς χώρας εἶναι ἀδύνατο νά ξεπεράσουν τήν παροῦσα κρίση.

Τό καρνέ τῶν παραγγελιῶν τοῦ ἱσπανικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀνῆλθε τόν προηγούμενο χρόνο σέ 125.000 τόννους γκρός, στούς ὁποίους πρέπει νά προστεθοῦν καί τρεῖς ὑπό μετασκευή μονάδες. Ἀπό τίς ἀρχές τοῦ τρέχοντος ἔτους παρωπλίσθηκαν 81 πλοῖα 1.012.196 τον. γκρός.

Τέλος ὡς πρός τήν ποιότητα τοῦ ἱσπανικοῦ στόλου, παρατηρεῖται ὅτι ἐνῶ τό 1979 τό 80% τῆς δυνάμεώς του ἦταν ἡλικίας κάτω τῶν 10 ἐτῶν, τό 1983 τό ποσοστό αὐτό ἔπεσε στό 67% καί στίς ἀρχές τοῦ 1985 στό 60%.

Στήν τελευταία σύνοδό της ἡ Ἕνωση τῶν Ἱσπανῶν Ἐφοπλιστῶν τόνισε τήν ἀνησυχία της γιά τό μέλλον τῆς ἱσπανικῆς ναυτιλίας δεδομένου ὅτι στό διάστημα τοῦ ἔτους 20 περίπου ἑταιρίες ἐξαφανίστηκαν ἀπό τή ναυτιλιακή σκηνή τῆς χώρας. Τά κυβερνητικά μέτρα, μερικά τῶν ὁποίων εἶναι θετικά, δέν ἀρκοῦν γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως. Ἀπαιτοῦνται δραστικώτερα μέτρα, γιά τή συμμετοχή τῆς ἱσπανικῆς ναυτιλίας στίς εἰσαγωγές καί ἐξαγωγές τῆς χώρας καί στίς μεταξύ τρίτων χωρῶν μεταφορές, γιά τήν ἐξυγίανση τῶν ἑταιριῶν μέ κλιμάκωση τῆς ἐξοφλήσεως τῶν χρεῶν καί γιά τή διάλυση τοῦ ἀπηρχαιωμένου τοννάζ. Ἡ εἴσοδος τῆς Ἱσπανίας στήν ΕΟΚ ἀποτελεῖ μιά πρόκληση πού πρέπει νά ἀναδεχθεῖ ἡ ἱσπανική ναυτιλία, ἐνῶ ἀπό τήν πλευρά του ὁ Ἱσπανός Ὑπουργός Μεταφορῶν βεβαίωσε ὅτι ἡ Κυβέρνηση ἔχει ἑτοιμάσει πρόγραμμα ἀναδιοργανώσεως τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας.

ΚΙΝΑ

Ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς Λαϊκῆς Κίνας σύμφωνα μέ τήν «China Dialy» περιελάμβανε στίς ἀρχές Ὀκτωβρίου 608 πλοῖα μεταφορικῆς ἱκανότητος 12,7 ἑκατ. τον. d.w., κατέχοντας τήν ἕνατη θέση στήν παγκόσμια κλίμακα. Στό διάστημα τῶν δύο τελευταίων ἐτῶν ὑπολογίζεται ὅτι προστέθηκαν στή δύναμη τοῦ στόλου περί τά 100 νέα σκάφη.

Μολονότι ἡ ἀνάπτυξη τῶν ναυτικῶν βιομηχανιῶν τῆς χώρας ἀποβλέπει κυρίως στήν κατασκευή λιμένων, ναυπηγείων καί λοιπῶν ἔργων ὑποδομῆς γιά μιά μεγάλη ἀκτοπλοϊκή ναυτιλία πρός ἐξυπηρέτηση τῆς χώρας, δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι παράλληλη ἀνάπτυξη σημειώθηκε καί στήν ποντοπόρο ναυτιλία καί στή διεθνῆ ναυτιλιακή δραστηριότητα τῆς Κίνας. Στόν τομέα τῶν ναυπηγήσεων το ἀποδεικνύει ἡ μεγάλη νορβηγική παραγγελία στο ναυπηγεῖο Dailan γιά τάνκερ τῶν 120.000 τον. d.w., ἐνῶ οἱ ἑταιρίες Wheelock, World-Wide, Augustson καί Schroder εἶναι ἐπίσης μεταξύ ἐκείνων πού δελεασμένοι ἀπό τίς χαμηλές τιμές ἀποφάσισαν νά τοποθετήσουν τίς παραγγελίες τους στήν Κίνα. Ἡ κυβέρνηση σχεδιάζει τήν αὔ-

ξηση τοῦ στόλου σέ 20 ἑκατ. τόννους μέσα στά πέντε προσεχῆ χρόνια, μέ ἰδιαίτερη ἔμφαση πρός τά πλοῖα κοντέϊνερς, τά ρό-ρό καί τά ψυγεῖα. Ἤδη οἱ ἁρμόδιοι παράγοντες ὑπολογίζουν ὅτι ἡ Κίνα διαθέτει δυναμικό γιά 50.000 TEU γιά τακτικές γραμμές Β. Ἀμερικῆς, Αὐστραλίας, Δ. Εὐρώπης καί ΒΔ. Ἀφρικῆς, τά ὁποῖα μέσα στήν πενταετία θά αὐξηθοῦν κατά 22.000 TEU.

Τό ἐξωτερικό ἐμπόριο τῆς χώρας πούτό 1984 ἔφθασε τά 51 δισεκ. δολλάρια, ὑπολογίζεται νά αὐξηθεῖ μέ ρυθμό 10% ἐτησίως, τό δέ γεγονός ὅτι τό 90% αὐτοῦ μεταφέρεται θαλασσίως ἀπαιτεῖ τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐθνικοῦ στόλου. Στή βάση αὐτῆς τῆς προσπάθειας εἶναι ἡ γνωστή Cosco πού διαθέτει σήμερα τά περισσότερα πλοῖα, κατανεμημένα σέ πέντε κύριους τοπικούς κλάδους μέ ἕδρες τό Dailan, Tienjin, Shanghai, Qingdao καί Gurugzhou. Ἀπό τά πλοῖα της, 470 μονάδες συνολικοῦ τοννάζ 9,2 ἑκατ. τόννων εἶναι ἰδιόκτητα κρατικά, ἐνῶ 120, κυρίως γενικοῦ φορτίου εἶναι ναυλωμένα γιά πέντε τουλάχιστον χρόνια. Ἀπό ἄποψη τύπων ὁ στόλος αὐτός περιλαμβάνει 370 πλοῖα γενικοῦ φορτίου 4,5 ἑκατ. τον., 180 μπάλκ κάρριερς 7,2 ἑκατ. τον., 15 τάνκερς, 55 κοντέϊνερς, 15 ρό-ρό καί διάφορα ἄλλα.

Ἕνα ἀπό τά μεγαλύτερα προβλήματα πού ἀντιμετώπισε ἡ Κίνα κατά τό διαρρεῦσαν ἔτος εἶναι ἡ παρατηρηθεῖσα συμφόρηση τῶν λιμένων τῆς χώρας. Σύμφωνα μέ ἐπίσημες δηλώσεις κάθε μέρα περισσότερα τῶν 380 πλοίων περίμεναν νά εἰσέλθουν στά 24 μεγάλα λιμάνια λόγω ἐλλείψεως θέσεων πλευρίσεως. Ἀπό τά λιμάνια αὐτά τά 13 πρῶτα χειρίζονται ἤδη 900 χιλιάδες τόννους ἡμερησίως, δηλαδή περί τό 30% περισσότερο τῆς προγραμματισμένης ἱκανότητάς τους. Ἐν τούτοις δέν εἶναι δυνατό νά ἀνταπεξέλθουν στίς ἀνάγκες, παρά τίς μαζικές ἐπενδύσεις πού πραγματοποιήθηκαν στόν τομέα τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων καί τοῦ φορτοεκφορτωτικοῦ ἐξοπλισμοῦ. Ἡ ἀνάγκη ὅπως ἐξυπηρετηθοῦν φορτία τῆς τάξεως τῶν 300 ἑκατ. τόννων ἐτησίως ὑποχρέωσε τήν κυβέρνηση νά παραχωρήσει προνομιακή μεταχείριση σέ ξένες ἑταιρίες πού θά πραγματοποιήσουν ἐπενδύσεις στήν ἐκτέλεση τοῦ κρατικοῦ λιμενικοῦ προγράμματος.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Συνεχίζοντας σταθερή προοδευτική κάμψη, ἡ βρεταννική ναυτιλία ἔφθασε τά 680 πλοῖα, μέ τήν ἀπαισιόδοξη προοπτική ὅτι στό τέλος τοῦ 1986 μπορεῖ νά φθάσει τά 400.

Ὅπως εἶναι φυσικό, ἡ κατάσταση αὐτή ἔχει προκαλέσει βαθεία συγκίνηση καί ἄφθονα σχόλια μέσα καί ἔξω ἀπό τή Μ. Βρεταννία, μέ κοινό παρανομαστή ὅτι ἡ Κυβέρνηση φέρει τή μεγαλύτερη εὐθύνη. Οἱ κυβερνητικοί παράγοντες ὡστόσο τονίζουν ἰδιαίτερα ὅτι οἱ ἀριθμοί τῶν πλοίων καί τοῦ τοννάζ δέν ἀποτελοῦν τούς μόνους δεῖκτες τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, γιατί σήμερα ἕνα πλοῖο κοντέϊνερ μεταφέρει τό φορτίο πού μετέφεραν πρό 20ετίας ἑπτά πλοῖα καί γιατί ὁ βρεταννικός στόλος βρίσκεται πάντα μεταξύ τῶν ἑπτά μεγάλων ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου. Τό ἐνδιαφέρον τοῦ κράτους στηρίζεται στίς ἀκόλουθες τρεῖς ἀρχές: Πρῶτον ὅτι γιά τό μέλλον τῆς ναυτιλίας ἐκεῖνο πού ἔχει σημασία εἶναι ἡ ἀποδοτικότης τοῦ στόλου καί ὄχι τό μέγεθός του. Δεύτερον ὅτι ἡ ἱκανότης τοῦ στόλου καί ἡ σύνθεσή του (εἰδικοί τύποι πλοίων κ.λπ.) πρέπει νά ἀνταποκρίνονται στίς ἀμυντικές ἀνάγκες τῆς χώρας. Καί τρίτον ἡ δύναμη τοῦ βρεταννικοῦ νηολογίου δέν παρέχει τήν πλήρη εἰκόνα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, δεδομένου ὅτι ἡ βρεταννική πλοιοκτησία πού χρησιμοποιεῖ ξένα νηολόγια συμβάλει ἐξίσου στή ναυτική εὐημερία.

Γιά τούς λόγους αὐτούς ἡ Κυβέρνηση δέν προσβλέπει κυρίως σέ ἄμεση οἰκονομική βοήθεια (φορολογική ἐλάφρυνση κ.λπ.), ἡ ὁποία καί τόν φορολογούμενο πολίτη βαρύνει καί τόν φορτωτή πλήττει, ἀλλά στή λήψη ἄλλων ἐνισχυτικῶν μέτρων, ὅπως εἶναι ἡ ἄρση τῶν περιορισμῶν ἀκτοπλοΐας στήν ΕΟΚ, ἡ διατήρηση τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου μέ τίς ὑπό ἀνάπτυξη χῶρες καί ἡ ἀπό κοινοῦ ἀντίδραση στούς περιορισμούς τοῦ συναγωνισμοῦ.

Πρέπει νά παρατηρηθεῖ ὅτι τό 55% τῆς δραματικῆς κάμψεως τοῦ βρεταννικοῦ στόλου ἀφορᾶ τά δεξαμενόπλοια. Στίς ἀρχές τοῦ ἔτους, πετρελαιοφόρο τοννάζ ἄνω τῶν 3 ἑκατ. τον. d.w. πού ἀντιπροσωπεύει τό 24% τοῦ κλάδου αὐτοῦ, τελοῦσε ὑπό παροπλισμό, ἐνῶ τά ἀργοῦντα φορτηγά ἔφθαναν τά 40 χωρητικότητας 400.000 τον. d.w. Τά πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν μετέφεραν τό 32% τῶν ἐθνικῶν εἰσαγωγῶν καί τό 30% τῶν ἐξαγωγῶν, ἔναντι ποσοστῶν 38% καί 43% ἀντιστοίχως πού ἴσχυαν πρό δεκαετίας. Μιά ἄλλη δυσμενής ἐξέλιξη ἀφορᾶ στήν αἰσθητή μείωση τοῦ ὁρίου ἡλικίας τοῦ βρεταννικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ὁ ὁποῖος ἀπό τό μέσο ὅρο τῶν 8,7 ἐτῶν ἔπεσε στά 9,4. Εἰδικώτερα στά ἐπιβατηγά ἡ μέση ἡλικία ἔφθασε τά 14,1 ἔτη, στά λάϊνερς τά 8,3, στά τράμπς τά 11,2, στά κοντέϊνερς τά 9,8 καί στά μπάλκερς τά 8,4 ἔτη.

Στόν τομέα τῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγωγῶν ἔγιναν ὁρισμένες βασικές ἀλλαγές. Ἡ Sealink ἀγοράσθηκε ἀπό τή Sea-Containers καί ἰδιωτικοποιήθηκε, ἡ ὑπηρεσία τῆς Μάγχης τῆς P&O πουλήθηκε στήν Ἑταιρία European Ferries καί ἡ Mearsk UK ἀγόρασε τή Νὸρφολκ Λάϊν. Ἡ Sealink εἶδε νά τερματίζεται ἡ μακρά σύμπραξή της μέ τή κρατική βελγική ἑταιρία RTM, ἡ ὁποία βρῆκε καινούριο βρεταννό συνεταῖρο στό πρόσωπο τῆς Townsend-Thomsen. Ἡ τελευταία αὐτή μέ τήν προγραμματιζόμενη δρομολόγηση στή διαδρομή Ντόβερ-Καλαί δύο κολοσσιαίων φέρρυς ἐπιχειρεῖ μιά προκλητική ἀπάντηση στά προωθούμενα σχέδια τῆς μόνιμης συνδέσεως τῆς Μάγχης.

Πολύ αἰσιοδοξώτερη ἐμφανίζεται ἡ κατάσταση στόν τομέα τῶν θαλασσίων γεωτρύσεων τῆς Βορ. Θαλάσσης, ὁ ὁποῖος ἀποτέλεσε τόν καινούργιο οὐσιώδη παράγοντα τῆς βρεταννικῆς οἰκονομίας. Ἀπό τό 1964 πού δόθηκαν οἱ πρῶτες ἄδειες ἐρεύνης στή βρεταννική ἠπειρωτική ὑφαλοκρηπίδα καί ἀνακαλύφθηκαν τά μεγάλα κοιτάσματα τοῦ φυσικοῦ ἀερίου ἡ βιομηχανία γκαζιοῦ στήν Ἀγγλία μετατράπηκε σέ σύστημα πού χρησιμοποιεῖ κυρίως ντόπιο φυσικό ἀέριο. Ἐξάλλου ἀπό τό 1969 πού ἀνακαλύφθηκαν τά πρῶτα κοιτάσματα πετρελαίου ἡ βρεταννική γεωτρυτική βιομηχανία ξεπέρασε τά προβλήματα ἀδειῶν, φορολογίας, κατασκευῶν, ἀσφαλείας, περιβάλλοντος κ.λπ. καί πέτυχε νά παράγει σήμερα πετρέλαιο μέ ρυθμό 2,7 ἑκατ. βαρελίων ἡμερησίως. Τό 1984 θεωρεῖται ρεκόρ στόν ἐρευνητικό τομέα γιατί πραγματοποιήθηκαν 106 ἐξερευνήσεις καί 76 ἐκτιμήσεις. Ἀπό αὐτές οἱ 23 ἀποδείχτηκαν σημαντικές ἀνακαλύψεις, προοιωνίζοντας ἕνα ἀκόμα καλύτερο μέλλον.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τρεῖς εἶναι οἱ κύριοι κλάδοι τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας, μέ πρῶτο τόν στόλο πού τελεῖ ὑπό τήν ἐθνική σημαία. Ὁ στόλος αὐτός στά μέσα τοῦ ἔτους περιελάμβανε 754 πλοῖα 15,5 ἑκατ. τον. γκρός. Εἰδικώτερα περιελάμβανε 214 δεξαμενόπλοια 9,3 ἑκατ. τον. γκρός, μεταξύ τῶν ὁποίων 55 ὑγραεριοφόρα καί 68 χημικά, 77 μπάλκ κάρριερς, 2,6 ἑκατ. τον. γκρός, 35 μικτά 1,9 ἑκατ. τον. γκρός, 211 φορτηγά ξηροῦ φορτίου 1,1 ἑκατ. τον. γκρός μεταξύ τῶν ὁποίων 54 κοντέϊνερς καί 11 πλοῖα ψυγεῖα. Περιελάμβανε τέλος 189 μονάδες στήν ὑπηρεσία τῶν θαλασσίων γεωτρύσεων. Ἐξάλλου οἱ παραγγελίες τοῦ νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά νέα πλοῖα πού θά τεθοῦν ὑπό τήν ἐθνική σημαία ἔφθαναν τίς 60 μονάδες 1.052.000 τον. γκρός, μεταξύ τῶν ὁποίων 13 μπάλκερς, ἑπτά μικτά μπάλκερς, ἑπτά ὑγραεριοφόρα, ἕξι ἄλλα δεξαμενόπλοια, πέντε τύπου ρό-ρό καί τρία κοντεϊνερόπλοια. Ἀκόμη ὑπῆρχαν παραγγελίες γιά 17 μονάδες θαλασσίων γεωτρύσεων.

Ὁ δεύτερος κλάδος εἶναι τά πλοῖα νορβηγικῆς πλοιοκτησίας τά ὁποῖα κινοῦνται ὑπό ξένη σημαία, τά ὁποῖα στίς ἀρχές τοῦ ἔτους ἔφθαναν τά 310 συνολικῆς χωρητικότητος 7,6 ἑκατ. τον. γκρός. Μεταξύ αὐτῶν ἦταν 88 μπάλκ κάρριερς, 40 συμβατικά φορτηγά, 39 ὑγραεριοφόρα καί χημικά, 31 κοντέϊνερς, 16 τάνκερς καί 16 μικτά. Ὑπάρχουν ἐπίσης ὑπό ξένη σημαία ἕξη ἐπιβατηγά καί 67 μονάδες στήν ὑπηρεσία τῶν θαλασσίων γεωτρύσεων. Κατά κανόνα στή γενικώτερη ναυτιλιακή δρα-

στηριότητα περιλαμβάνονται καί τά μή ἀνήκοντα σέ Νορβηγούς ἐφοπλιστάς ἀλλά συνδεόμενα οἰκονομικά μέ αὐτούς. Τέτοια θεωροῦνται 40 πλοῖα ὑπό ἀγορά, 200 ὑπό νορβηγική διαχείριση καί 370 χρονοναυλωμένα. Ἡ τάση αὐτή τῆς χρησιμοποιήσεως ξένων σημαιῶν, γνωστή μέ τόν ὅρο «flagging out», γίνεται συνεχῶς ἐντονώτερη ἄν ληφθεῖ ὑπόψη ὅτι μέσα στήν τελευταία δεκαετία ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων αὐτῶν διπλασιάστηκε. Ὁ ἀριθμός τῶν ἐγκριθεισῶν ἀδειῶν γιά ἀλλαγή σημαίας ἔφθασε τίς 128, ἐναντι τῶν 20 τοῦ 1975 καί τῶν 40 τοῦ 1981. Μόνιμο αἴτημα τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι ἡ φιλελευθεροποίηση στόν τομέα αὐτόν, ὥστε νά ἐνισχυθεῖ ἡ πάσης φύσεως ἐπιχειρηματική δραστηριότης στό ἐξωτερικό (ξένες σημαῖες, ἐγκατάσταση στό ἐξωτερικό, μικτές ἐπιχειρήσεις κ.λπ.), πού ἀποτελεῖ τήν εὐνοϊκώτερη προοπτική γιά τό μέλλον. Ὡς πρῶτο στάδιο τῆς ἐλευθερίας αὐτῆς θεωρεῖται ἡ ἄρση τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως ὡς πρός τήν ἐπιλογή τοῦ νηολογίου καί τῆς σημαίας, ἐνῶ ἡ Κυβέρνηση προχωρεῖ μέ διστακτικά βήματα φοβούμενη μήπως ἡ ἐλευθερία αὐτή σημάνει τήν ἐξαφάνιση τῆς νορβητικῆς ναυτιλίας μέσα στήν προσεχῆ δεκαετία. Σήμερα πάντως γιά τήν ἀλλαγή σημαίας ἀπαιτεῖται ἄδεια τοῦ Ὑπουργείου, ἡ ὁποία χορηγεῖται μέ βάση ὁρισμένα κριτήρια, τά ὁποῖα ἐνῶ στό παρελθόν ἦταν αὐστηρά, μέ τήν ἀλλαγή τῆς κυβερνήσεως ἔχουν γίνει πολύ χαλαρώτερα, ἔτσι πού οἱ περισσότερες αἰτήσεις ἱκανοποιοῦνται.

Ὁ τρίτος κλάδος ἀναφέρεται στόν τομέα τῶν ὑποβρυχίων πετρελαϊκῶν γεωτρύσεων, στόν ὁποῖο σήμερα ἐκπροσωπεῖται τό 25% τῆς νορβηγικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ὅπως εἴπαμε στόν κλάδο αὐτόν ἀνήκουν περίπου 190 μονάδες ὑπό ἐθνική σημαία, 70 ὑπό ξένη σημαία καί ἄλλες 17 τελοῦν ὑπό ναυπήγηση ἤ παραγγελία. Ἡ σημασία τοῦ κλάδου αὐτοῦ εἶναι τεράστια γιά τήν οἰκονομία τῆς χώρας καί ἀποτελεῖ ἀντικείμενο ἰδιαίτερης προσοχῆς καί μέριμνας. Παράπονο τῶν ἐνδιαφερομένων εἶναι ἡ πολλαπλή διοικητική παρέμβαση, δεδομένου ὅτι οἱ πλωτές ἐξέδρες θεωρούμενες ὡς πλοῖα ὑπάγονται στό Ὑπουργεῖο Ἐμπορίου καί Ναυτιλίας ἐνῶ ἡ γενική ἐξορυκτική πολιτική ἀνήκει στό Ὑπουργεῖο Πετρελαίου, πράγμα πού δημιουργεῖ συνεχεῖς ἐμπλοκές.

Μιά ἄλλη μόνιμη ἐπιδίωξη τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι ἡ ἀναθεώρηση τῶν σημερινῶν ἐπιπέδων συνθέσεων τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, ἡ ὁποία θά ἐνίσχυε τή συναγωνιστικότητα τῆς ἐθνικῆς σημαίας. Ἡ ἐπιδίωξη ἀναφέρεται στή μείωση τῆς συνθέσεως στά πλοῖα ἄνω τῶν 20.000 τόννων ἀπό 24-26 ἄνδρες σέ 18-20 μέ διατήρηση τῶν τριῶν φυλακῶν, στά δέ μικρότερα πλοῖα ἀπό 20-23 ἄνδρες σέ 15-18.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Συνεχίστηκε καί ἐφέτος ὁ ἀγών τῆς πρωτοπορείας μεταξύ Παναμᾶ καί Λιβερίας. Ἡ κατά 15% αὔξηση τῶν ἐγγραφῶν τοῦ παναμαϊκοῦ νηολογίου πού εἶχε πραγματοποιηθεῖ τό 1984, συνεχίστηκε καί τό 1985, κατά τό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ ὁποίου εἶχαν προστεθεῖ στή παναμαϊκή σημαία πλοῖα δύο περίπου ἑκατ. τόννων, μέ τά ὁποῖα ἡ δύναμη τοῦ στόλου ἔφθασε τά 11.850 πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 51,2 ἑκατ. τον. γκρός. Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἀπό τούς 6,5 ἑκατ. τον. γκρός πού ἐνεγράφησαν στό νηολόγιο τοῦ Παναμᾶ τόν περασμένο χρόνο, τά 4,5 ἑκατ. ἀφοροῦσαν νεοναυπήγητα πλοῖα. Ἐπίσης ἀπό τίς φετεινές ἐγγραφές, 30 μονάδες 400 χιλιάδων τόννων ἦταν νεοναυπήγητα, ἐνῶ ἄλλα 50 πλοῖα πού ἀντιπροσωπεύουν 540 χιλιάδες τόννους προσῆλθαν ἀπό ἄλλες σημαῖες καί κάλυψαν τά 79 κενά πού ἄφησαν τά πλοῖα πού διεγράφησαν ἀπό τό παναμαϊκό νηολόγιο λόγω διαλύσεων ἤ ἀτυχημάτων. Πάντως τό γεγονός τοῦ συνεχοῦς ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ παναμαϊκοῦ στόλου ἀνησυχεῖ φαίνεται τήν Λιβερία, ἡ ὁποία κρατεῖ μέν ἀκόμα τήν πρωτοπορεία, ἀλλά βλέπει ὅτι ἡ προσπάθειά της νά ἐξυγιάνει τό δικό της νηολόγιο προκαλεῖ σημαντική κάμψη στήν προσέλκυση νέων σκαφῶν πρός ὄφελος κυρίως τοῦ Παναμᾶ.

Σταθερή βέβαια ἡ Ναυτιλιακή Διοίκηση τοῦ Παναμᾶ στήν ὑποστήριξη τοῦ καθεστῶτος τῶν ἐλευθέρων νηολογίων, δέν ὑστερεῖ ὡστόσο στήν ἐπικύρωση τῶν διεθνῶν συμβάσεων ἀσφαλείας, ἐνῶ παράλληλα ἐπιχειρεῖ μιά ἀναμόρφωση τοῦ ναυτεκπαιδευτικοῦ της συστήματος στήν προσπάθεια μεγαλύτερης ναυτικῆς ἐκπροσωπήσεως. Ἡ προσπάθεια αὐτή παρουσιάζει στό ἕνα σκέλος τήν ἀναδιοργάνωση τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς τῆς χώρας, ἡ ὁποία μέ νέα οἰκήματα, νέο πρόγραμμα καί νέο προσωπικό στοχεύει στήν ἀπόδοση νέων κατηρτισμένων στελεχῶν πού θά ἀποτελέσουν τόν πυρῆνα τοῦ ἐθνικοῦ ναυτικοῦ δυναμικοῦ. Ἡ Σχολή αὐτή λειτουργεῖ ὡς τετραετοῦς φοιτήσεως μέ ἐναλλακτικές περιόδους θαλάσσιας ὑπηρεσίας, γιά τήν ἀπόκτηση τῆς ὁποίας προσφέρθηκαν οἱ ἑταιρίες πού κατέχουν πλοῖα ὑπό τήν παναμαϊκή σημαία. Τό δεύτερο σκέλος ἀναφέρεται στήν ἐξυγίανση τοῦ συστήματος παροχῆς τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος γιά τό ὁποῖο ὑπῆρχε στό παρελθόν μεγάλη ἐλευθεριότης. Ἤδη προβλέπεται ἡ χρησιμοποίηση ἠλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν γιά τή βελτίωση καί ἀντικειμενικοποίηση τῶν ἐξεταστικῶν ἐρωτηματολογίων, ἡ δικτύωση τῶν ἐξεταστικῶν κέντρων σέ ἀρκετά λιμάνια σέ ὅλον τόν κόσμο, καί ἡ δυνατότης διεξαγωγῆς τῶν ἐξετάσεων σέ ἑπτά γλῶσσες μεταξύ τῶν ὁποίων καί ἡ ἑλληνική.

Δέν σταμάτησε καί ἐφέτος ἡ προώθηση τῶν σκέψεως, τῶν μελετῶν καί τῶν προτάσεων γιά τό μέγα πρόβλημα τῆς μελλοντικῆς τύχης τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, πού διακυμαίνεται κυρίως μεταξύ τῶν λύσεων τῆς διαπλατύνσεως τῆς ὑφισταμένης καί τῆς κατασκευῆς μιᾶς νέας διώρυγος. Στό μεταξύ οἱ ἁρμόδιες ὑπηρεσίες τῆς διώρυγος ἀποφάσισαν νά διατηρήσουν σταθερά τά διόδια γιά τά δύο ἑπόμενα χρόνια. Ἡ τελευταία φορά πού αὐξήθηκαν τά διόδια ἦταν τό Μάρτιο τοῦ 1983 καί ἦταν ἡ πέμπτη φορά ἀπό τότε πού ἄνοιξε ἡ διώρυγα τό 1914.

Τέλος, ἀπό ἀπόψεως διελεύσεων πλοίων, τό 1985 ὁ καθημερινός μέσος ὅρος αὐξήθηκε σέ 32 πλοῖα καί τά ἐτήσια ἔσοδα ὑπολογίζονται ἄνω τῶν 300 ἑκατ. δολλαρίων.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Μεταξύ τῶν δύο κλάδων τοῦ δημοσίου καί τοῦ ἰδιωτικοῦ τομέα, ἡ πορτογαλική ναυτιλία δέν μπόρεσε νά ἐξέλθει ἀπό τό οἰκονομικό ἀδιέξοδο στό ὁποῖο ἔχει περιέλθει. Ἀπό τό σύνολο τῶν 130 μεγάλων πλοίων τοῦ ὑπό ἐθνική σημαία στόλου, οἱ δύο κρατικές ἑταιρίες κατέχουν τά 65. Πρόκειται γιά τήν Πορτογαλική Ἑταιρία Θαλασσίων Μεταφορῶν (CTM) καί τήν Ἐθνική Ἑταιρία Ναυσιπλοΐας (CNN) τίς ὁποῖες ἡ Κυβέρνηση ἀποφάσισε νά ἀναδιοργανώσει ἐκ βάθρων γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν ὑπερόγκων ζημιῶν καί τῶν ἀνερχομένων χρεῶν. Μεταξύ τοῦ 1979 καί τοῦ 1984 οἱ ζημίες καί τῶν δύο ξεπέρασαν τά 30 δισ. ἐσκούδα (164 ἑκατ. δολλάρια). Ἀντ' αὐτῶν δημιουργοῦνται δύο νέες ἑταιρίες στίς ὁποῖες τό κράτος θά κατέχει τό 51% τῶν μετόχων. Ἀπό αὐτές ἡ μία, ἡ Portline ἀναλαμβάνει τόν τομέα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καί ἡ ἄλλη, ἡ Transinsular τόν τομέα τῶν μεταφορῶν μέ τίς Ἀζόρες καί τή Μαδέρα. Θά ἀκολουθήσει ἕνα πρόγραμμα προσκτήσεως νέων πλοίων, μέ ναυπήγηση ἤ ἀγορά, πού ὑπολογίζεται νά φθάσουν τά 56, μεταξύ τῶν ὁποίων 11 handy-size μπάλκκάρριερς, ἐννέα πάναμαξ, 10 τάνκερς καί 13 κοντέϊνερς. Μέ τή νέα μορφή τό Κράτος θά ἔχει μέν τό προβάδισμα στίς ἐπενδύσεις ἀλλά δέν θά ἀσκεῖ συνεχῆ ἔλεγχο, δεδομένου ὅτι ἡ ἐν γένει ἐκμετάλλευση θά γίνεται ἐπί ἐμπορικῆς βάσεως ἀπό τούς κατά τό 49% μετέχοντες ἰδιῶτες.

Οἱ ἁρμόδιοι πιστεύουν ὅτι ὁ νέος αὐτός τύπος χρησιμοποιήθηκε ἤδη ἐπιτυχῶς στήν κρατική ἑταιρία τῶν τάνκερς Soponata, ἡ ὁποία ἀνήκει κατά 93% στό κράτος καί κατά 7% στή Σέλλ, Μόμπιλ καί BP καί ἡ ὁποία ἔχει τό μονοπώλιο τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου τῆς χώρας. Πάντως ἡ κυβέρνηση ἐπιθυμεῖ νά δεῖ τήν ἑταιρία εἰσερχόμενη πιό ἐνεργά στή διεθνή ἀγορά ὥστε νά μήν ἐξαρτᾶται ἀπόλυτα ἀπό τά ἐθνικά πετρελαιοφορτία, πολύ περισσότερο τώρα πού ἡ

ἐπίσημη πολιτική στρέφεται πρός τή εὐρύτερη χρησιμοποίηση τοῦ γαιάνθρακα.

Στόν ἰδιωτικό τομέα ἡ Ἕνωση Ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία περιλαμβάνει 12 ἰδιωτικές ἑταιρίες, πιέζει γιά τήν ἄρση τῶν περιορισμῶν, λόγω τῶν ὁποίων τά ξένα πλοῖα κυριαρχοῦν στό θαλάσσιο ἐμπόριο τῆς χώρας, τό 90% τοῦ ὁποίου μεταφέρεται μέ ξένα πλοῖα. Μιά ἄλλη ἐπιδίωξη τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἡ ἐλευθερία ἀγορᾶς καί πωλήσεως πλοίων χωρίς κρατική ἄδεια, καθώς ἐπίσης καί ἡ ἀπαλλαγή φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν ἀποθεματικῶν γιά ἐπενδύσεις, ἡ προτίμηση τῶν ἐθνικῶν πλοίων στά κρατικά φορτία κ.λπ.

Οἱ μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές ἐπιχειρήσεις τῆς χώρας, ἡ Lisnave καί ἡ Setenave ἀντιμετωπίζουν ἐξίσου μεγάλα προβλήματα. Ἡ Lisnave, ὕστερα ἀπό μία βρυχυχρόνια διακοπή μέ τίς ἐργατικές διαμάχες, κατάφερε νά ἐπιζήσει μέ τό κυβερνητικό πλάνο οἰκονομικῆς βοήθειας, κατά τό ὁποῖο γιά τό σύνολο τῶν 2,6 δισεκ. ἐσκούδων πού χρειαζόταν γιά τήν ἀποζημίωση τῶν ἀπολυομένων ἐργατῶν, τό κράτος θά καταβάλει τό ἕνα τρίτο καί θά ἐγγυηθεῖ τραπεζιτικά δάνεια γιά τό ὑπόλοιπο. Ἔτσι, ξανάρχισαν οἱ ἐργασίες τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ναυπηγοεπισκευαστικοῦ κέντρου πού διαθέτει τέσσερις τεράστιες δεξαμενές καί ὀκτώ θέσεις ἐπισκευῶν. Περισσότερο αἰσιόδοξη εἶναι ἡ Setenave πού περιώρισε κι αὐτή τή δύναμή της κατά 1.000 ἄτομα. Οἱ νέες παραγγελίες πού κατέχει ἀφοροῦν τρία μπάλκερς τῶν 38.300 τον. d.w. γιά τήν ἑταιρία CNN καί τέσσερα σκάφη 10-12.000 τόννων ἀπό ξένους ἐφοπλιστάς, ἐνῶ στόν ἐπισκευαστικό τομέα ἡ πρόβλεψη γιά 100 σκάφη φαίνεται πολύ πιθανή.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Παρά τίς ἀγορές ἑνός σεβαστοῦ ἀριθμοῦ σύγχρονων μπάλκ κάρριερς κατά τό διαρρεῦσαν ἔτος, ὁ Σοβιετικός ποντοπόρος στόλος ἀκολουθεῖ μία πτωτική πορεία καί σύμφωνα μέ πληροφορίες μας δέν ξεπερνᾶ σέ χωρητικότητα τούς 18 ἑκατομ. τόννους d.w..

Ἡ ἐξέλιξη αὐτή εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς διαλύσεως ἀριθμοῦ παλαιοτέρων πλοίων καί τῆς ἀποφάσεως τῆς ΕΣΣΔ νά μήν προχωρήσει στήν ἀνανέωση καί ἐνίσχυση τοῦ στόλου τῶν πετρελαιοφόρων της. Ἀντ' αὐτῶν οἱ Σοβιετικοί ναυπηγοῦν σειρές πλοίων ὑψηλῆς τεχνολογίας σέ Φινλανδικά ναυπηγεῖα, στά πλαίσια μακροχρόνιας ἐμπορικῆς συμφωνίας τῶν δύο χωρῶν γιά τήν ἐξισορρόπιση τῶν ἐμπορικῶν τους συναλλαγῶν, στά ὁποῖα περιλαμβάνονται σκάφη ὑδρομετεωρολογικῶν ἐρευνῶν, σύγχρονα ρό-ρό καί εἰδικά μπάλκερς γιά τόν Ἀρκτικό Ὠκεανό.

Ἐξάλλου, κατά τό 1985 ἡ ΕΣΣΔ συμφώνησε μέ τήν φινλανδική ἑταιρία Wartsila Diesel νά προχωρήσουν στήν ἵδρυση ἐργοστασίου κατασκευῆς ναυτικῶν δηζελομηχανῶν στήν περιοχή τοῦ Λένινγκραντ, ὕψους ἐπενδύσεως 50 ἑκατομ. δολλαρίων.

Ὅσον ἀφορᾶ τίς ἀγορές μεταχειρισμένων μπάλκ κάρριερς, πού ξάφνιασαν τήν ἀγορά, καθώς πραγματοποιήθηκαν στά μέσα τοῦ θέρους, οἱ ἀλληλοσυσχετίσεις πού ἔγιναν ἀπό στοιχεῖα τῶν ναυλομεσιτικῶν γραφείων δείχνουν ὅτι ἀγοράσθηκαν συνολικά 14 πλοῖα, ἐναντι συνολικοῦ κόστους περί τῶν 80 ἑκατομ. δολλαρίων. Μεταξύ τῶν προσκτηθέντων περιλαμβάνονται δύο τῶν 44.700 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1978, τέσσερα μεγέθους 38.600 τον. d.w. κατασκευῆς μεταξύ 1980 - 83, τρία ἐπίσης μεγέθους 38.000 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1978/81/83, ἕνα τῶν 34.800 τον. d.w. τοῦ 1977, δύο μεγέθους 27.600 τον. d.w. ναυπηγημένα τό 1982 καί δύο ἐπίσης μεγέθους 27.600 τον. d.w. κατασκευῆς 1977.

Τέλος, σημειώνομε ὅτι πληροφορίες γιά τή πολιτική τῶν Σοβιετικῶν κατά τό 1986, ἀναφέρουν ὅτι λόγω τῶν μειωμένων ποσοτήτων δημητριακῶν πού θά εἰσάγουν, θά ὑπάρξει ἀντίστοιχη μείωση τῶν ποσοτήτων πετρελαίου πού θά διαθέσουν στήν ἀγορά γιά τήν ἐξοικονόμιση ἀναγκαίου σκληροῦ συναλλάγματος, ἐξελίξεις πού δέν μποροῦν νά θεωρηθοῦν ἐποικοδομητικές γιά τήν ἀγορά τράμπ καί στίς δύο κατηγορίων φορτίων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τόν τελευταῖο καιρό ἡ σουηδική ναυτιλία ὑπέστη μερικά σχεδόν ἀνεπανόρθωτα πλήγματα. Ἡ διάλυση τῆς πανίσχυρης ἄλλοτε φίρμας Μπρόστρομ πού πούλησε ὅλο τόν στόλο τῶν λάϊνερς πλοίων της καί ἡ λήγοντος τοῦ προηγουμένου ἔτους καταστροφή τοῦ συγκροτήματος Σαλέν, πού ἦταν ἡ πρώτη ναυτιλιακή ἐπιχείρηση τῆς χώρας, ἀποτελοῦν τεράστια κενά πού δέν ἀναπληρώνονται εὔκολα. Ἀκόμη οἱ δύο μεγάλες ἑταιρίες Johnson Line καί Transatlantic ἀνακοίνωσαν ζημίες. Καί μόνο ἡ Wallenius Lines φαίνεται νά εὐημερεῖ χάρη στίς ἐπιτυχεῖς μεταφορές ὀχημάτων.

Ἤδη ὁ σουηδικός στόλος περιλαμβάνει 476 πλοῖα χωρητικότητος 3.043.000 τον. γκρός 4.300.000 τον. d.w. Ἀναλυτικώτερα κατέχει 108 δεξαμενόπλοια 1.212.000 τον. γκρός, δύο μικτά 146.000 τον. γκρός, ἐννέα ψυγεῖα 106.000 τον. γκρός, ἐννέα μπάλκερς 210.000 τον. γκρός, 122 ἐπιβατικά 217.000 τον. γκρός καί 226 διάφορα ἄλλα σκάφη 1.152.000 τον. γκρός.

Ἀλλά καί στό ναυπηγικό τομέα τά πράγματα δέν εἶναι πολύ ρόδινα. Ὕστερα ἀπό τήν ἀπόφαση τῆς Κυβερνήσεως νά κλείσει τό ναυπηγεῖο τῆς Uddevalla (τό ὁποῖο στή δεκαετία τοῦ 1970 ἦταν τό δεύτερο στή σειρά ναυπηγεῖο τοῦ κόσμου) οὐσιαστικά ἡ Σουηδία ἔμεινε μέ ἕνα μόνο σημαντικό ναυπηγεῖο, τό Kockums τοῦ Μάλμο, δεδομένου ὅτι τό Gotawerken στό Ἄρενταλ ναυπηγεῖ μόνο πλωτές ἐξέδρες.

Ἔτσι πολλοί ἔφθασαν νά διερωτῶνται ἄν ἡ σουηδική ναυτιλία βρίσκεται στό τέλος της. Μιά ναυτιλία πού ἀποτελοῦσε μιά παλαιότερη καί βαθειά ριζωμένη ἐθνική παράδοση. Τή γνώμη ὅμως αὐτή ἀπορρίπτει ἡ Ἕνωση Ἐφοπλιστῶν ἡ ὁποία πιστεύει ὅτι τό δυναμικό τῆς ναυτιλίας δέν ἀρκεῖ νά τό μετρᾶμε μέ τούς ἀριθμούς τῶν πλοίων καί τοῦ τοννάζ ἀλλά καί μέ τό τί ἀποφέρει στή χώρα. Πράγματι δέ τό εἰσόδημα ἀπό ναυλώσεις ἐξωτερικοῦ πού κέρδισε ἡ σουηδική ναυτιλία αὐξάνει συνεχῶς καί ἔφθανε ἤδη τά 17 δισεκ. κορωνῶν. Ἐνῶ πρό 10 ἐτῶν τό εἰσόδημα ἀπό ξένα πλοῖα ναυλωμένα ἀπό Σουηδούς ἔφθανε μόλις τό 5%, σήμερα ξεπερνᾶ τό 15%.

Μιά ἄλλη ἐνδιαφέρουσα ἐθνική ναυτιλιακή δραστηριότητα ἀναφέρεται στό σύνολο τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καί ἐν γένει μικρῶν διαδρομῶν πού ἐκτελοῦνται εἴτε μέ ἀκτοπλοϊκά πρός τούς λιμένες τοῦ Κόντινεντ εἴτε μέ φέρρυ-μπόουτς καί ἀπό κεῖ πρός Ἀμβέρσα, Ρόττερνταμ κ.λπ. Ἀπό τή συνεχῶς αὐξανόμενη κίνηση ὀφελήθηκαν ἰδιαίτερα τά λιμάνια τοῦ Μάλμο, τοῦ Ἔλσινμποργκ καί Γκότενμπουργκ. Μεταξύ Ἔλσινμποργκ καί Ἔλσινορ (Δανία) πραγματοποιοῦνται 145 διαδρομές τῶν 20 λεπτῶν ἐτησίως καί τό 1984 διακινήθηκαν 8,7 ἑκατ. τόννοι φορτίου. Τό Μάλμο ἐπίσης ἔφθασε τά 5,6 ἑκατ. τόννων τό 1984 μέ ἰδιαίτερη ἔξαρση στά κοντέϊνερς πού ἀνῆλθαν τό 1984 σέ 24.469 TEU.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Δέν εἶναι μεγάλη ἡ ναυτιλία τῆς βορειότατης αὐτῆς εὐρωπαϊκῆς χώρας οὔτε ἰδιαίτερα ἐκσυγχρονισμένη, δεδομένου ὅτι μόνο τό 15% εἶναι πλοῖα κάτω τῶν 5 ἐτῶν καί τό 35% κάτω τῶν 10 ἐτῶν, ἐνῶ ἐξάλλου ποσοστό 35% εἶναι ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν καί ἕνα ἄλλο 20% ἄνω τῶν 30 ἐτῶν.

Ἀπό τό 1980 πού παρουσίασε τήν ἀκμή τῶν 2,5 ἑκατ. τον. γκρός ἡ Φινλανδική ναυτιλία παρουσιάζει συνεχῆ μείωση κατά 100-200 χιλιάδες τόννους ἐτησίως. Ἡ ἐπιμονή τῶν ναυτεργατικῶν συνδικάτων γιά αὐξημένη σύνθεση πληρώματος καί ἡ ἀδιαφορία τῶν ἐπισήμων ὑπηρεσιῶν γιά τά προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει ἡ ναυτιλία μέσα στή σημερινή δεινή κρίση, ἔχουν σημαντικά περιστείλει τή δραστηριότητα τῶν μελῶν τοῦ ἐθνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, πολλά τῶν ὁποίων ἄρχισαν νά πραγματοποιοῦν τήν ἀπειλή τους γιά μεταπήδηση σέ ξένες σημαῖες.

Πρέπει νά τονισθεῖ ὅτι ἡ σημασία τῶν

θαλασσίων μεταφορῶν γιά τήν ἐθνική οἰκονομία εἶναι ἰδιαίτερα μεγάλη, δεδομένου ὅτι οἱ μεταφορές αὐτές ἐκπροσωποῦν τό 85% τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. Ἕνα μεγάλο πλεονέκτημα τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητας τῆς χώρας εἶναι ἡ ἐξειδίκευση μέ τή ναυσιπλοΐα τῶν πάγων πού διαδραματίζει συνεχῶς μεγαλύτερο ρόλο στήν ἐκμετάλλευση τοῦ Ἀρκτικοῦ καί τῆς Ἀνταρκτικῆς. Τό συγκρότημα Finncarriers πού εἶναι ἡ ἀρχαιότερη ναυτική ἐπιχείρηση τῆς Φινλανδίας, μέ ζωή ἄνω τῶν 100 ἐτῶν, καυχᾶται ὅτι ἔχει πετύχει νά ξεπεράσει τά προβλήματα τοῦ χειμῶνα καί νά παρέχει τίς ὑπηρεσίες του ὅλο τό χρόνο χωρίς νά χάσει οὔτε ἕνα ἕνα ταξίδι παρά τίς ἐξαιρετικές συνθῆκες πού ἐπικρατοῦν στά νερά τοῦ Φιννικοῦ. Ὡστόσο αὐτό δέν ἀρκεῖ γιά νά συμψηφίζει πάντοτε τό ὑπερβολικό κόστος τοῦ ὑπό τήν ἐθνική σημαία πλοίου οὔτε τούς δυσμενεῖς ὅρους τῆς χρηματοδοτήσεως του. Γι' αὐτό καί τά δυσμενῆ οἰκονομικά ἀποτελέσματα δείχνουν ὅτι ἡ ναυτιλία δέν ἀκολουθεῖ τή γενική ἀνάπτυξη τῶν ἐξαγωγικῶν βιομηχανιῶν τῆς χώρας.

Ἐπιφανειακά ἡ ναυπηγική βιομηχανία τῆς Φινλανδίας δείχνει ὅτι βρίσκεται σέ καλύτερη θέση μέ ὑπερπληρωμένα τά καρνέ τῶν ναυπηγικῶν της μονάδων μέχρι τέλους τοῦ 1986. Ἀλλά ἡ εὐημερία αὐτή βασίζεται στίς ὁμαδικές παραγγελίες τοῦ πενταετοῦς συμφώνου μέ τή Σοβιετική Ἕνωση. Ἄν στά μέσα τῆς περιόδου αὐτῆς πού λήγει τό 1990, οἱ παραγγελίες στερέψουν, τά Φινλανδικά ναυπηγεῖα θ' ἀρχίσουν κι αὐτά νά ἀναζητοῦν ἀγωνιωδῶς δουλειά ὅπως οἱ συνάδελφοί του τῆς Εὐρώπης. Ἐκεῖνο πάντως πού διαφοροποιεῖ τή Φινλανδική ναυπηγοβιομηχανία εἶναι ἡ ἐντελῶς ἐξαιρετική ἐξειδίκευση σέ παγοθραυστικά σκάφη ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ὁποίων τό 60% κατασκευάζεται στή Φινλανδία. Ἐπί πλέον ὅλα τά μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς χώρας (Wartsila, Hollming, Turku κ.λπ.) δημιουργοῦν εἰδικά τμήματα γιά τήν κατασκευή πλωτῶν ἐξεδρῶν καί γενικά ὑποβρυχίων γεωτρυτικῶν ἐγκαταστάσεων καί ἔχουν ἤδη προσελκύσει τό ζωηρό ἐνδιαφέρον τῶν Η.Π.Α. τῆς ΕΣΣΔ καί τῆς Νορβηγίας.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Ἡ ἱκανοποιητική ἀπόδοση τοῦ τομέα τῶν κοντέϊνερς, τά σχέδια ἐπεκτάσεως τῶν τέρμιναλς, ἡ πτώση ἀρκετῶν ναυτιλιακῶν ἑταιριῶν, ἡ αἰσιοδοξία γιά τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου μέ τήν Κίνα, οἱ ἐλπίδες πετρελαίου στή νότια κινεζική θάλασσα καί ἡ προσπάθεια δημιουργίας ἑνός αὐτόνομου νηολογίου, θά μποροῦσαν ν' ἀποτελέσουν τά κύρια χαρακτηριστικά τῆς ναυτιλιακῆς πορείας τοῦ Χόγκ Κόγκ στόν χρόνο πού πέρασε.

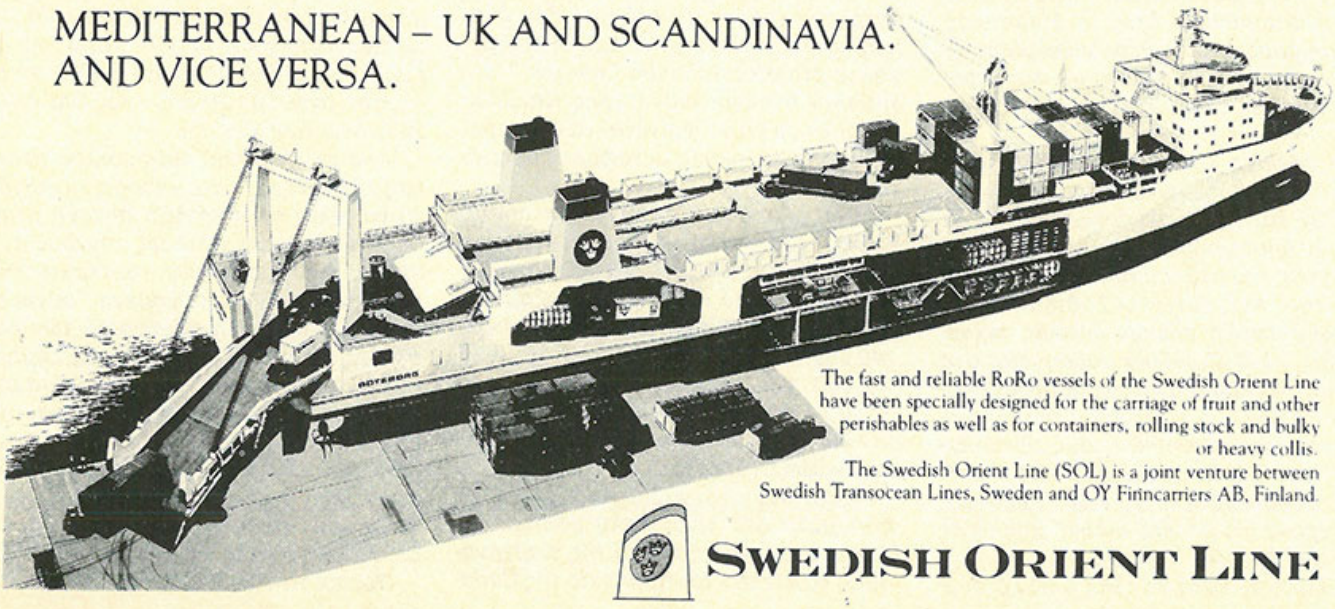
Μολονότι ὁ ἐφοπλισμός τοῦ Χόγκ Κόγκ κατέχει σήμερα πάνω ἀπό 1.500 πλοῖα 57 ἑκατ. τον. d.w., ἕνα μικρό μόνο τμῆμα αὐτῶν καλύπτονται ἀπό τή σημαία του (περίπου 800 πλοῖα 6,5 ἑκατ. τον. d.w.) ἐνῶ τά ὑπόλοιπα βρίσκονται νηολογημένα σέ 20 διαφορετικές χῶρες. Γιά τό λόγο αὐτό ἡ σύσταση ἑνός αὐτόνομου νηολογίου μέ δική του σημαία ἀντιμετωπίζεται μέ ἰδιαίτερη προσοχή. Ἡ προσπάθεια αὐτή θέλει ὁπωσδήποτε νά ἀποφύγει τή δημιουργία μιᾶς νέας σημαίας εὐκαιρίας, δεδομένου ὅτι προβλέπει τήν ἐγγραφή σέ ἑταιρίες ἤ φυσικά πρόσωπα πού εἶναι μονίμως ἐγκατεστημένα στό Χόγκ-Κόγκ. Αὐτό φυσικά ἐνδέχεται ν' ἀποκλείσει τήν ἐγγραφή τοῦ 40% περίπου τῶν ἤδη ἐγγεγραμμένων πλοίων. Ἐν τούτοις τό νέο νηολόγιο θά πρέπει νά γίνει ἀρκετά ἑλκυστικό ὥστε νά διευκολύνει τόν ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων. Δέν πρέπει πάντως νά παραβλέπεται ὅτι κατά τούς ὅρους τῆς Βρεταννοσινικῆς συμφωνίας, ἡ καπιταλιστική μορφή τῆς οἰκονομίας, ὁ ἐλεύθερος λιμήν, ἡ ὑφισταμένη ἐμπορική ζωή, θά διατηρηθοῦν στό Χόγκ-Κόγκ μέχρι τά μέσα τοῦ ἑπόμενου αἰώνα. Θεωρεῖται δέ χαρακτηριστικό τό γεγονός ὅτι στό τελευταῖο δωδεκάμηνο 69 πλοῖα προσελκύσθησαν στό νηολόγιό του ἀπό τά ὁποῖα τά 25 ἐκ μεταφορᾶς ἀπό ἄλλα νηολόγια.

Μεταξύ τῶν ἀπωλειῶν τοῦ ἔτους ἀναφέρεται ἡ ἑταιρία Ἰντερνάσιοναλ Μάριταϊμ Κάρριερς ἡ ὁποία καί ἀπεφάσισε νά περιορίσει τίς ναυτιλιακές της ἐπιχειρήσεις στό 40% τῶν συνολικῶν της ἐπενδύσεων. Ἀκολούθησε ἡ «Τζαρντίν Μάθεσον» ἡ ὁποία ἀπό τά 37 πλοῖα τοῦ στόλου της ἔχει διατηρήσει μόνο 20 καί αὐτά μέ πρόθεση ὁριστικῆς ἐκποιήσεως ὥστε νά ἀποσυρθεῖ τελικά ἀπό τή ναυτιλιακή ἀγορά στρεφόμενη πρός ἐπενδύσεις στόν ἀσφαλιστικό τομέα.

Ἀπό τούς μεγιστάνες τοῦ ἐφοπλισμοῦ ὁ Φρ. Τσάο, πρόεδρος τῆς Woh Kwong διατηρεῖ τήν αἰσιοδοξία του τήν ὁποία καί ἐξεδήλωσε ἔμπρακτα μέ τήν παραγγελία στήν Φορμόζα ἑνός γιγαντιαίου ΟΒΟ μέ ἐνδεχόμενη παραγγελία καί ἑνός ὁμοίου δευτέρου. Ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ὁ Σέρ Πάο μείωσε προοδευτικά τόν τεράστιο στόλο του τῶν 150 σκαφῶν σχεδόν κατά τό ἕνα τρίτο καί μέ διάφορες διαρρυθμίσεις πέτυχε ὥστε παρά τόν χαμηλό ρυθμό τῆς ἀγορᾶς ἡ Eastern Asia Navigation νά ἔχει πολύ ἱκανοποιητικά ἀποτελέσματα. Τέλος ὁ πρόεδρος τῆς πανίσχυρης Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν M.H. Liang στήν ἐτήσια ἔκθεση του προβλέπει κάποια βελτίωση τῆς καταστάσεως ὕστερα ἀπό τό πενιχρώτατο 1985.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finncarriers AB, Finland.

SWEDISH ORIENT LINE

Αὐτοί πού χάθηκαν τό 1985

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀφιερώνουν καί στό φετεινό πανηγυρικό τους φύλλο ἐπιμνημόσυνη στήλη στίς ἐπίλεκτες προσωπικότητες τῆς ἑλληνικῆς καί παγκόσμιας ναυτιλίας πού χάθηκαν τόν χρόνο πού πέρασε, ἔχοντας ὑπηρετήσει μέ ζῆλο τήν ὑπόθεση πού λέγεται Ναυτιλία.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Σέ ἡλικία 83 ἐτῶν, ἐξέλειπε τόν Δεκέμβριο, ὁ διακεκριμμένος Οἰνουσιώτης ἐφοπλιστής Παντελῆς Διαμ. Πατέρας.

Ὁ Παντελῆς Πατέρας ἔζησε ὡς πλοίαρχος τή ζωής τῆς θάλασσας καί ὡς ἐφοπλιστής συνέδεσε τό ὄνομά του μέ τήν ἵδρυση δύο ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, τῆς Diamantis Pateras Ltd., μαζί μέ τούς ἀδελφούς του καί τῆς Pateras Shipping Enterprises μέ τούς δύο γιούς του.

Διακρίθηκε γιά τή συνεχή προσφορά του πρός τό κοινωνικό σύνολο καί ἰδιαίτερα γιά τήν προσφορά του πρός τήν γενέτειρα, ὅπου ἐργάσθηκε μέ ἀφοσίωση ὅσο λίγοι γιά τά κοινά ὡς Πρόεδρος τῆς Κοινότητας καί ἀργότερα ὡς Δήμαρχος τοῦ νησιοῦ ἐπί 40 χρόνια. Γιά τήν δράση του αὐτή ὑπέρ τῆς εὐμερίας τῶν Οἰνουσσῶν, ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν ἐβράβευσε πρό τριετίας τόν Παντελῆ Πατέρα, ὁ ὁποῖος ἐπί πλέον μαζί μέ τούς ἀδελφούς του προσέφερε πολύτιμες ὑπηρεσίες στήν παιδεία καί τήν ἀνάπτυξη τοῦ τόπου του.

Ὁ Παντελῆς Πατέρας διετέλεσε ἐπί σειρά ἐτῶν μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς ΕΕΕ καί Γεν. Γραμματέας τοῦ Συμβουλίου αὐτῆς τό 1974.

●

FRANCIS M. KNEEN

Τόν Σεπτέμβριο, κατά τή διάρκεια διακοπῶν του στήν Ἑλλάδα, πέθανε ξαφνικά ὁ γνωστός ἀσφαλιστής Francis Kneen.

Ὁ Francis Kneen ὑπῆρξε ἱδρυτικό μέλος τῆς γνωστῆς φίρμας Colburn, French and Kneen, ἡ ὁποία ἐπί δεκαετίες ἔχει συνεργασθεῖ μέ τόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό, καί δημιούργησε πολλούς φίλους μεταξύ τῆς ναυτιλιακῆς κοινότητας γιά τόν συνεπῆ καί καλόκαρδο χαρακτῆρα του.

●

ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝ. ΛΕΜΟΣ

Στίς ἀρχές Φεβρουαρίου, χάθηκε ξαφνικά ὁ Κωστάρας Λεμός, πρίν προλάβει νά χαρεῖ ἕνα νέο πλοῖο πού μόλις παρελάμβανε.

Ὁ ἐκλιπών γεννήθηκε στίς Οἰνοῦσσες τό 1917 καί ἐσπούδασε στή Χίο καί στό Κολλέγιο Ἀθηνῶν. Ἀπό νέος ἀσχολήθηκε μέ τό ἐμπόριο καί τόν ἐφοπλισμό καί ἄν καί κατεῖχε πλοῖα δέν ἔδρασε σάν ἀνεξάρτητος πλοιοκτήτης ἀλλά ὑπῆρξε στενός συνεργάτης τοῦ Οἴκου «Λύρας Μπρόδερς» μέ τούς ὁποίους συνεργάστηκε ἀπό τό 1945 μέχρι τοῦ θανάτου του.

●

ΧΡΗΣΤΟΣ ΕΛ. ΣΤΑΜΠΕΛΟΣ

Τόν Αὔγουστο σέ ἡλικία 73 ἐτῶν, ἐξέλειπε ὁ Χρῆστος Σταμπέλος, ἀντιπρόεδρος καί μέτοχος τῆς «Ἀτμοπλοΐας Καβουνίδου».

Ὁ Χρῆστος Σταμπέλος σπούδασε Νομικό καί Οἰκονομικά στήν Ἀθήνα καί ἀπό νεαρῆς ἡλικίας ἀσχολήθηκε μέ τήν Δημόσια Διοίκηση.

Διετέλεσε τρεῖς φορές ὑπουργός Ἐργασίας σέ ἰσάριθμες ὑπηρεσιακές κυβερνήσεις καί διακρίθηκε γιά τήν ἐργατικότητα, τή συνέπεια καί γιά τό δίκαιο πνεῦμα του, τιμηθείς μέ πολλά παράσημα καί διακρίσεις.

Ὑπῆρξε ἀπό τούς πρωτεργάτες τῶν συμβάσεων ἐργασίας πού ἀφοροῦσαν τους Ἕλληνες ἐργάτες - μετανάστες καί ἦταν ἀπό τούς πρώτους που ἐργάσθηκαν γιά τό Συμβούλιο τῆς Εὐρώπης καί τήν Εὐρωπαϊκή Κοινότητα.

Ἀπό τό 1967 ἀσχολήθηκε μέ τόν ἐφοπλισμό καί συνέβαλε στήν ἀνάπτυξη τοῦ τομέα τῶν θαλασσίων περιηγήσεων.

●

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Γ. ΤΣΕΜΠΕΛΗΣ

Τόν Μάρτιο ὁ ναυπηγοεπισκευαστικός κόσμος τοῦ Πειραιᾶ ἔχασε τόν Παναγιώτη Τσεμπελῆ, ἱδρυτικό μέλος καί πρόεδρος μέχρι τοῦ θανάτου του τῆς γνωστῆς σιδηροβιομηχανίας ΝΑΥΣΙ ΑΕ.

Ὁ ἐκλιπών γεννήθηκε στήν Κέρκυρα τό 1905 καί ἔλαβε τό δίπλωμα τοῦ Α΄ μηχανικοῦ πλοίων τό 1930. Ἐπί σειρά ἐτῶν ὑπηρέτησε τό πλοῖο καί τή θάλασσα καί τό 1935 ἐγκαταστάθηκε στόν Πειραιᾶ γιά νά ἀσχοληθεῖ μέ ἐπισκευές πλοίων μέ προσωπική του ἐπιχείρηση.

Διετέλεσε μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΒΕΠ καί ὑπῆρξε ἀπό τούς πρωτεργάτες τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας τοῦ Πειραιᾶ.

●

ΣΠΥΡΟΣ Θ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΤΟΣ

Τόν Φεβρουάριο, ὁ τεχνικός κόσμος τοῦ Πειραιᾶ ἔχασε ἕνα ἐπίλεκτο μέλος του.

Ναυπηγός - Μηχανολόγος τοῦ Πολυτεχνείου τοῦ Ἀννοβέρου, ὁ Σπῦρος Κωνσταντάτος διετέλεσε ἐπί σειρά ἐτῶν Ἀρχιμηχανικός μεγάλων ἐφοπλιστικῶν ἑταιριῶν, ἐνῶ τήν τελευταία πενταετία διηύθυνε τό γραφεῖο ἐκπροσωπήσεως στήν Ἑλλάδα τῶν ναυπηγείων Blohm + Voss τοῦ Ἀμβούργου.

Παράλληλα προσέφερε δημιουργικές ὑπηρεσίες ὡς μέλος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτικῆς Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) καί ἰδιαίτερα ὡς Γραμματεύς αὐτοῦ κατά τά τελευταῖα δύο ἔτη. Τό ἔργον του στό ΕΛΙΝΤ ὑπῆρξεν οὐσιαστικό μέ προσφορά ποικίλης μορφῆς.

●

ΑΥΓΟΥΣΤΗΣ ΠΟΛΕΜΗΣ

Τόν περασμένο Ἰούλιο πέθανε στήν Νεά Ὑόρκη, σέ ἡλικία 65 ἐτῶν, ὁ Αὐγουστῆς Πολέμης, ὁ ὁποῖος τά τελευταία 15 χρόνια εἶχε μεταφέρει ἕνα σημαντικό μέρος τῆς δραστηριότητάς του στήν Ἑλλάδα.

Ὁ Αὐγουστῆς Πολέμης δημιούργησε τή ναυτιλιακή γραμμή ἐξυπηρετήσεως τῆς ἰδιαίτερης πατρίδας του, τῆς Ἄνδρου, καθώς καί ναυπηγική μονάδα ἡ ὁποία προέβη στή ναυπήγηση σειρᾶς πλοίων καθώς καί στίς μετασκευές ἐπιβατηγῶν -ὀχηματαγωγῶν πλοίων πού χρησιμοποιοῦνται στίς ἀκτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

●

ANN COST

Τόν Μάϊο, ὁ ναυτιλιακός κόσμος ἔχασε μία δυναμική γυναικεία παρουσία, τήν Ann Cost, πού ὑπῆρξε ἀπό τά πλέον ἀξιόλογα στελέχη τοῦ Ὁμίλου Σταύρου Λιβανοῦ.

Ἑλληνικῆς καταγωγῆς ἡ ἐκλιπούσα, ἐργάσθηκε γιά ἕνα μεγάλο διάστημα στήν Νέα Ὑόρκη γιά τήν Ἑταιρία Σ. Λιβανοῦ ἡ ὁποία σέ ἀναγνώριση τῶν προσόντων της τήν μετέθεσε τό 1970 στόν Πειραιᾶ ὅπου ἀνέλαβε τήν Διεύθυνση τῆς SUN ENTERPRISES LTD.

Ἡ ἀκτινοβολία της δέν ἄργησε νά ξεπεράσει τά ὅρια τοῦ Πειραιᾶ καί τό 1984 ἐκλέχτηκε DIRECTOR τοῦ γνωστοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG), μόνη γυναίκα ἀνάμεσα σέ δεκάδες ἄνδρες ἀπό ὅλο τόν κόσμο.

Πέρα ὅμως ἀπό τήν ἐπιχειρηματική της δραστηριότητα ἡ ANN COST διακρινόταν γιά τήν εὐχάριστη προσωπικότητά της, τήν ἔμφυτη εὐγένεια καί τό ἦθος της, στοιχεῖα πού τῆς χάρισαν πολυαρίθμους φίλους στήν Ἑλλάδα καί στό ἐξωτερικό.

●

ΙΣΙΔΩΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Στή δύση τοῦ 1985, πέθανε ξαφνικά ὁ ναύαρχος τοῦ Λ.Σ., Ἰσίδωρος Βασιλειάδης, τέως Ἀρχηγός Λιμενικοῦ Σώματος.

Ὁ Ἰσίδωρος Βασιλειάδης εἰσῆλθε στή σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων τό 1927 καί γρήγορα ἀνέβηκε τά σκαλοπάτια τῆς ἱεραρχίας χάρις στήν ἀθόρυβη ἐργατικότητά του καί τήν ὀργανωτική του ἱκανότητα.

Ἀνέλαβε ἀρχηγός τό 1964 καί διακρίθηκε γιά τή σόφρωνα διοίκηση καί τό πλατύ πνεῦμα συνεργασίας πού ἔδειξε σέ ὅλα τά στελέχη τοῦ Σώματος.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελῆ φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές ἀναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

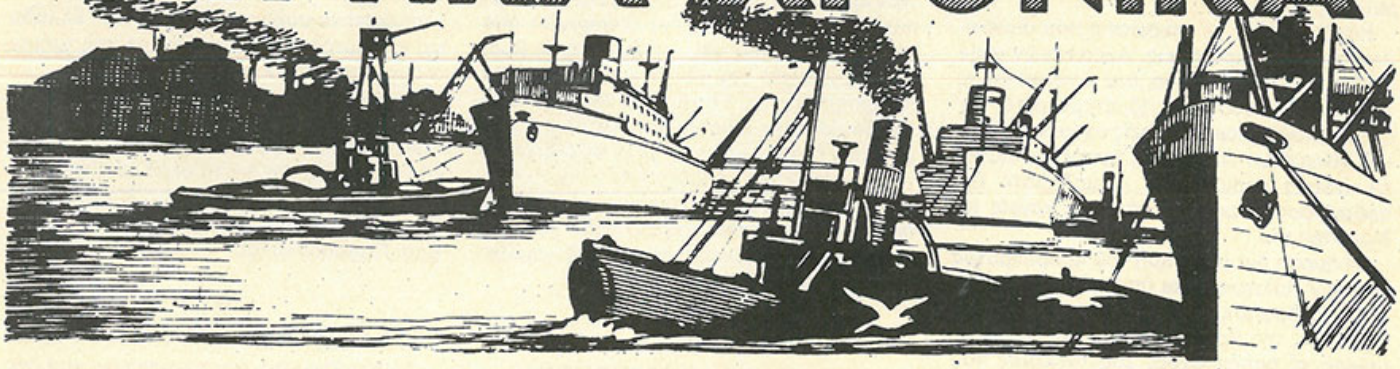
Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333
ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

triton

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1215/974

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Θά εἶναι μεγάλο λάθος

Πολλοί στήν 'Ακτή Μιαούλη φοβοῦνται ὅτι τελικά μέ τό νομοσχέδιο πού ἔχει καταρτίσει τό 'Υπουργεῖο γιά τό ΝΑΤ θά ἐπιβληθεῖ αὔξηση τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν καί τῶν ἐφοπλιστῶν κατά ἕνα καί τρία τοῖς ἑκατό ἀντίστοιχα. Γι' αὐτό σπεύδομε νά προειδοποιήσουμε ὅτι μιά τέτοια ἀπόφαση θά εἶναι ἕνα μεγάλο λάθος καί ὅτι ἄν βρεθεῖ φόρμουλα γιά νά ὑλοποιηθεῖ, θά λειτουργήσει σάν μπούμερανγκ καί ἀντί νά βοηθήσει στήν ἀντιμετώπιση τῶν σοβαρότατων προβλημάτων τοῦ ΝΑΤ θά ὁδηγήσει στήν ὁριστική καταστροφή του.

Δέν εἶναι ὑπερβολή, οὔτε σχῆμα λόγου, τό ΝΑΤ πράγματι θά καταστραφεῖ ὁριστικά γιατί δέν θά ὑπάρχουν πλοῖα νά εἰσφέρουν, ἐνῶ ταυτόχρονα θά ὑπάρξουν καί ἄλλα προβλήματα ὅπως εἶναι ἡ ἀνεργία τῶν ναυτικῶν πού θά προσλάβει ἐπικίνδυνες διαστάσεις — μιά μικρή ἐπίσκεψη στήν 'Ακτή Μιαούλη θά πείσει καί τόν πλέον δύσπιστο γιά τοῦ λόγου τό ἀληθές. Γι' αὐτό καί τήν ὕστατη αὐτή στιγμή ἐπαναλαμβάνουμε τήν ἔκκληση νά ἀπορριφθεῖ ἡ πρόταση γιά τήν αὔξηση τῶν εἰσφορῶν.

Τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ πρόκειται νά κατατεθεῖ στή Βουλή ἐντός τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν καί πρόθεση τοῦ 'Υπουργοῦ κ. 'Αλεξανδρῆ εἶναι, ὅπως δήλωσε ὁ ἴδιος, νά ψηφισθεῖ τό ταχύτερο δυνατόν, γιατί, ὅπως ἐξήγησε, κάθε μῆνας πού περνᾶ ζημιώνει περισσότερο τό ΝΑΤ. 'Ο 'Υπουργός χωρίς νά μπεῖ σέ λεπτομέρειες εἶπε ὅτι τό νομοσχέδιο ἔχει κυρίως εἰσπρακτικό χαρακτήρα καί ἐπί πλέον ἀποβλέπει στήν ἐπίτευξη οἰκονομικῶν — κατά μία πληροφορία πού δέν κατέστη δυνατόν νά διασταυρωθεῖ, θά προβλέπεται καί ἐκκαθάριση τοῦ μητρώου τῶν συνταξιούχων ἀπό τούς «ἀλεξιπτωτιστές» πού εἶναι, μαζί μέ τήν αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσφερόντων πλοίων ὁ μόνος τρόπος νά σωθεῖ καί νά διατηρηθεῖ τό ΝΑΤ. 'Ο κ. 'Αλεξανδρῆς εἶχε πεῖ ἐπίσης ὅτι τό νομοσχέδιο θά δοθεῖ καί στούς ἐνδιαφερόμενους καί εἶχε προσθέσει ὅτι διεξάγονταν ἀκόμη συζητήσεις γιά τό θέμα τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν πού ἔχει ζητήσει ἡ ΠΝΟ — πρόθεσή μας, εἶπε ὁ 'Υπουργός, εἶναι νά πάρουμε ὅσα μποροῦμε περισσότερα, ἀλλά ὑπάρχουν καί ὁρισμένα ὅρια πού δέν μποροῦν νά ξεπερασθοῦν. Τέλος, ὁ κ. 'Αλεξανδρῆς ὑποστήριξε ὅτι συνεχίζονται οἱ ζυμώσεις γιά τήν πρόταση πού διατύπωσε κατά τίς συνομιλίες τοῦ Λονδίνου γιά τήν ἐνίσχυση τοῦ ΝΑΤ ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μέ μία εἰσφορά ἀνά εἰσαγόμενο δολλάριο, ἐνῶ εἶναι γνωστό, ἤ τουλάχιστον ἔτσι λέγεται, ὅτι ἀπό τήν ἐφοπλιστική πλευρά δέν δόθηκε καμμία συνέχεια στήν πρόταση τοῦ κ. 'Αλεξανδρῆ καί τό ζήτημα ἀφέθηκε νά φυλλορροήσει.

●

Η ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Σέ στασιμότητα βρίσκεται τό θέμα τῆς ἀνανεώσεως τῶν συλλογικῶν συμβάσεων πού ἔληξαν στίς 31 Δεκεμβρίου, στασιμότητα πού ὀφείλεται στό γεγονός ὅτι δέν διευκρινίσθηκε ἀκόμη ἐάν οἱ ναυτικοί ὑπάγονται ἤ ὄχι στίς ρυθμίσεις τῆς Πράξεως Νομοθετικοῦ Περιεχομένου τῆς 18.10.85.

"Οπως εἶναι γνωστό, ἡ ἐφοπλιστική πλευρά ὑποστηρίζει ὅτι οἱ ναυτικοί, ὅπως καί ὅλοι οἱ ἄλλοι ἐργαζόμενοι, ὑπάγονται στίς ρυθμίσεις τῆς ἐν λόγω Πράξεως καί συνεπῶς οἱ συλλογικές συμβάσεις πού ἴσχυαν τήν ἡμέρα πού ἐτέθη σέ ἐφαρμογή θά ἐξακολουθήσουν νά ἰσχύουν γιά ὅλο τό χρονικό διάστημα ἰσχύος τῆς Πράξεως Νομοθετικοῦ Περιεχομένου καί ὅτι οἱ μόνες αὐξήσεις πού μποροῦν νά χορηγηθοῦν ἐνδεχομένως στούς ναυτικούς εἶναι αὐτές πού βρίσκονται στά πλαίσια τῆς κυβερνητικῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς.

'Εντελῶς ἀντίθετη ἄποψη ἔχει ἡ ΠΝΟ ἡ ὁποία ἐπικαλεῖται τέσσερις βασικούς λόγους γιά τήν ἐξαίρεση τῶν ναυτικῶν ἀπό τίς ρυθμίσεις τῆς Πράξεως Νομοθετικοῦ Περιεχομένου:

Πρῶτο, οἱ συλλογικές συμβάσεις τῶν ναυτικῶν βασίζονται στήν ἰδιαιτερότητα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας — ὁ ναυτικός ἀπασχολεῖται κατά μέσον ὅρο 6-7 μῆνες τό χρόνο καί εἶναι ὑποχρεωμένος μέ τίς ἀποδοχές τῆς περιόδου αὐτῆς νά ἀντιμετωπίσει τά αὐξημένα ἔξοδά του ὅταν τό πλοῖο κινεῖται σέ λιμάνια τοῦ ἐξωτερικοῦ καί νά συντηρήσει τήν οἰκογένειά του ὁλόκληρο τό ἔτος.

Δεύτερο, ἡ αὔξηση τῆς τιμῆς τοῦ ξένου συναλλάγματος σέ συνδυασμό μέ τήν ὑποτίμηση τῆς δραχμῆς δημιουργοῦν κάθε τόσο τεράστια μείωση τῶν πραγματικῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν πού ἐργάζονται σέ φορτηγά καί ἐπιβατηγά συναλλαγματοφόρα πλοῖα καί τοῦ εἰσαγομένου ἀπό αὐτούς ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος.

Τρίτο, ἡ μέ ἐλεύθερες διαπραγματεύσεις αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν ἐνδεχομένως πέρα ἀπό τά πλαίσια τῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς θά ἔχει σάν πρόσθετη συνέπεια τήν παράλληλη αὔξηση τοῦ εἰσαγομένου ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος.

Τέταρτο, ἡ αὐτόματη τιμαριθμική ἀναπροσαρμογή δέν ἐφαρμόσθηκε στό χῶρο τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καί ὁ νόμος 1320/83 δέν ἰσχυσε γιά τούς ναυτικούς.

Οἱ ἀπόψεις τῆς ΠΝΟ διαβιβάσθηκαν ἀπό τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας στήν εἰδική ἐπιτροπή ὑπό τήν προεδρία τοῦ ὑφυπουργοῦ Οἰκονομικῶν κ. Παπαντωνίου, ἡ ὁποία θά κρίνει τελικά ἐάν θά ὑπαχθοῦν ἤ ὄχι οἱ ναυτικοί στίς ρυθμίσεις τῆς πράξεως Νομοθετικοῦ Περιεχομένου.

●

ΣΟΒΑΡΟΤΑΤΟ ΠΛΗΓΜΑ

Σοβαρότατο πλῆγμα γιά τόν τουρισμό τῆς Μεσογείου καί τῆς 'Ελλάδος εἰδικώτερα, ἀποτέλεσαν οἱ πρόσφατες τρομοκρατικές ἐνέργειες στά ἀεροδρόμια τῆς Ρώμης καί τῆς Βιέννης, πού ἦρθαν νά συμπληρώσουν τήν ἀεροπειρατεία στό ἀεροσκάφος τῆς TWA, τήν πειρατεία τοῦ «'Ακίλλε Λάουρο» καί

τήν τραγική σφαγή στό ἀεροδρόμιο τῆς Μάλτας.

Κατά χιλιάδες οἱ ἀκυρώσεις πού σημειώθηκαν ἤδη σέ κρατήσεις 'Αμερικανῶν στήν 'Ιταλία καί στήν 'Ελλάδα, ἐνῶ ὁ γενικότερος χῶρος τῆς Μεσογείου, ἰδιαίτερα μετά τήν ἔνταση πού σημειώθηκε στίς σχέσεις Λιβύης καί 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, θεωρεῖται ἄκρως ἐπικίνδυνη περιοχή καί ὁπωσδήποτε ὄχι πρόσφορος χῶρος γιά νά κάμει κανείς τίς διακοπές του.

'Η ἄμεση ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος ἀπό τήν Πολιτεία εἶναι ἀπαραίτητη μέ κάθε μέσο καί ἔμφαση, ἰδιαίτερα πρός τίς ἀγορές τῶν ΗΠΑ, τῆς Βρεταννίας καί τῆς Δυτ. Γερμανίας, οἱ ὁποῖες ἔχουν τούς πελάτες πού χρειάζονται τά ἑλληνικά κρουαζιερόπλοια καί ξενοδοχεῖα γιά νά ἐπιζήσουν τήν ἐπερχόμενη περίοδο, ἡ ὁποία προμηνεύεται τραγικά δύσκολη, ἄν ὄχι χειρότερη ἐκείνης τῆς Κυπριακῆς τραγωδίας τοῦ 1974.

●

Η ΣΥΝΘΕΣΗ

Τά πιστοποιητικά ἀσφαλοῦς συνθέσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων χωρητικότητας 3.000 κ.ο.χ. καί ἄνω πού εἶχαν ἐκδοθεῖ σέ ἐφαρμογή ὑπουργικῶν ἀποφάσεων τοῦ Νόμου 1376 θά ἰσχύουν μέχρι τίς 31 'Ιανουαρίου. Σχετική διαταγή δόθηκε ἤδη πρός τίς λιμενικές ἀρχές μέ σῆμα τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Στάθη 'Αλεξανδρῆ ὥστε, ὅπως ἀναφέρεται, στό μεταξύ νά ρυθμιστεῖ ὁριστικά τό θέμα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων αὐτῶν, πράγμα πού σημαίνει ὅτι γιά τό θέμα τῆς συνθέσεως θά ὑπάρξει ἡ ἐπιβαλλομένη λύση.

●

ΟΡΘΟ ΜΕΤΡΟ

Οἱ δημόσιοι ὑπάλληλοι — πολιτικοί καί στρατιωτικοί — οἱ ὁποῖοι εἶχαν ἐφοδιασθεῖ μέ ναυτικό φυλλάδιο θά διαγραφοῦν ἀπό τά ΜΕΘ. 'Η σχετική ἀπόφαση ἡ ὁποία εἶναι ἀπόλυτα ὀρθή καί εἶχε ὑποδειχθεῖ ἀπό τά «Ναυτικά Χρονικά» ἐλήφθη στήν εὐρεία σύσκεψη πού ἔγινε τή Δευτέρα στό 'Υπουργεῖο ὑπό τήν προεδρία τοῦ γεν. γραμματέα κ. Βασ. Παπαδόπουλου γιά τήν ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τοῦ ΓΕΝΕ. Στήν ἴδια σύσκεψη ἀποφασίσθηκε, ἐπίσης ὀρθότατα, νά μήν μποροῦν ἐφεξῆς νά μετάσχουν σέ ἐξετάσεις γιά τήν ἀπόκτηση ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητας ὅσοι ἔχουν στερηθεῖ γιά ὁποιοδήποτε λόγο τό ναυτικό του φυλλάδιο καί νά ἀναθεωρηθεῖ καί ἐκσυγχρονισθεῖ ἡ νομοθεσία πού διέπει τό ΓΕΝΕ.

●

ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ

'Αποτελεῖ ἀναμφισβήτητα σημαντική ἐπιτυχία τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονα ἡ ὑπογραφή τῆς συμφωνίας μέ τόν Σοβιετικό Νηογνώμονα γιά τήν τεχνική ἐξυπηρέτηση τῶν σοβιετικῶν πλοίων στίς περιοχές τῆς 'Ελλάδος καί τῆς Κύπρου καί τήν ἀντίστοιχη ἐξυπηρέτηση (ἀπό τόν Σοβιετικό Νηογνώμονα) τῶν ἑλληνικῶν πλοίων πού καλύπτονται ἀπό τόν 'Ελληνικό Νηογνώμονα ὅταν βρίσκονται σέ σοβιετικά λιμάνια Μέ τή συμφωνία μέ τήν ὁποία ἐπίσης προβλέπεται ἡ ἀνταλλαγή ναυτικῆς τεχνολογίας μεταξύ τῶν δύο Νηογνωμόνων καί ἡ ὑποστήριξη, σέ τεχνικό ἐπίπεδο, στόν τομέα τῶν βιομηχανικῶν κατασκευῶν πού περιλαμβάνει καί τίς ἐξέδρες ἀντλήσεως πετρελαίου, ἐνισχύεται ἰδιαίτερα ἡ θέση τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονα σέ διεθνές ἐπίπεδο

'Η συμφωνία ὑπεγράφη τή Δευτέρα ἀπό τόν γενικό τεχνικό διευθυντή τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονα κ. Διον. Μελισσηνό καί τόν ἀντιπρόεδρο τοῦ Σοβιετικοῦ Νηογνώμονα κ Ἔφσιν παρουσία τοῦ προέδρου τοῦ Ε.Ν. κ. Λυσιμάχου, τοῦ πλωτάρχη κ. Βάρφη σάν ἐκπροσώπου τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καί τῶν Σοβιετικῶν κ. Κουντάρεφ, πού εἶναι ἁρμόδιος γιά ναυτιλιακά θέματα τῆς σοβιετικῆς πρεσβείας στήν 'Αθήνα, κ. Γιουντίν, διευθύνοντος συμβούλου τῆς ἑταιρίας «Τρανσμέντ» ἡ ὁποία ὅπως εἶναι γνωστό ἐξυπηρετεῖ τά σοβιετικά πλοῖα στήν 'Ελλάδα καί κ. Λουκόβνικωφ, διευθυντοῦ τοῦ τμήματος μελετῶν τοῦ Σ.Ν.

'Υπενθυμίζεται ὅτι γιά τή συμφωνία αὐτή εἶχαν γίνει συνεννοήσεις μεταξύ τῶν ὑπουργῶν Ναυτιλίας τῆς 'Ελλάδος καί τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως καί ὅτι τό θέμα τό εἶχε συζητήσει κατά τήν ἐπίσκεψή του στή Σοβιετική Ἕνωση καί ὁ γεν. γραμματέας τοῦ ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος

●

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Τά προβλήματα τῶν πλοιάρχων, κυριότερο ἀπό τά ὁποῖα εἶναι ἡ ἀνεργία, συζητήθηκαν σέ πολύωρη σύσκεψη πού πραγματοποιήθηκε χθές στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ὑπό τήν προεδρία τοῦ ὑπουργοῦ κ. Στ. 'Αλεξανδρῆ.

Μέ τήν εὐκαιρία τό προεδρεῖο τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων ἔθεσε στόν κ. Στ. 'Αλεξανδρῆ καί γενικότερα θέματα ὅπως εἶναι ἡ προσέλευση πλοίων γιά ἐπισκευές στήν 'Ελλάδα, ἡ ἁπλούστευση ἤ καί κατάργηση γραφειοκρατικῶν διαδικασιῶν καί ἡ διευκόλυνση τῶν πλοίων πού ἀνέπτυξε εἰδικότερα ὁ Α' ἀντιπρόεδρος τῆς Π.Ε.Π.Ε.Ν. κ. Γεώργ. Κατσιμπίρης.

Ὅπως εἶναι γνωστό, ἡ διοίκηση τῆς 'Ενώσεως Πλοιάρχων ζητεῖ τήν ἐκ νέου ἐφαρμογή τῆς ἀνακυκλώσεως, γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας τῶν Α' Πλοιάρχων, ἐνῶ ταυτόχρονα ἐμφανίζεται ἰδιαίτερα ἀνήσυχη γιά τήν ἀνεργία πού παρουσιάσθηκε πρόσφατα καί στούς Γ' πλοιάρχους.

Θέμα καθιερώσεως τῆς ἀνακυκλώσεως γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ἀνεργίας τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν ἔθεσε στή διάρκεια εἰδικῆς συσκέψεως στό ΥΕΝ καί ἡ διοίκηση τοῦ Συνδέσμου 'Ασυρματιστῶν.

●

ΔΕΝ ΕΠΙΦΕΡΕΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ

Κατά τήν ἐπίσκεψη στό ΥΕΝ ἀντιπροσωπείας ἐμπειρογνωμόνων τῶν ὑπουργείων Μεταφορῶν καί Ναυτιλίας τῆς Νιγηρίας πού ἐπισκέπτονται τήν 'Ελλάδα γιά νά ἐνημερωθοῦν γιά τά ὅσα ἰσχύουν γιά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία ἀναφορικά μέ τή νηολόγηση τῶν πλοίων, τή φορολογία, τίς ἐπενδύσεις κ.λπ. ἐτέθη ἀπό τήν ἑλληνική πλευρά τό πρόβλημα τῆς ἀπελευθερώσεως τῶν τριῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ δεξαμενοπλοίου «Τασία», πού κρατοῦνται στή Νιγηρία ἀπό τίς ἀρχές τοῦ 1985.

'Ασφαλῶς ἦταν μιά ὀρθή ἐνέργεια νά ζητηθεῖ ἀπό τή νιγηριανή ἀντιπροσωπεία νά μεσολαβήσει στίς ἁρμόδιες ἀρχές, μόλις ἐπιστρέψει στή Νιγηρία, γιά τήν ἀποδέσμευση τῶν τριῶν ναυτικῶν μας ὥστε νά μποροῦσαν νά ἐπιστρέψουν στίς οἰκογένειές τους, ἀλλά τά προβλήματα πού ἀντιμετωπίζουν οἱ ναυτικοί μας καί τά ἑλληνικά πλοῖα σέ πολλές περιοχές δέν μποροῦν νά λυθοῦν μέ συμπτωματικές ἐνέργειες. Κατά τήν ἀντίληψή μας γιά τήν ἀντιμετώπιση αὐτῶν τῶν προβλημάτων χρειάζεται νά θεσπισθεῖ θέση ὑφυπουργοῦ 'Εξωτερικῶν γιά θέματα Ναυτιλίας ὁ ὁποῖος νά παρεμβαίνει καί μέ προσωπικά ἀκόμη διαβήματα στίς οἰκεῖες κυβερνήσεις — ἀλλιῶς οἱ ναυτικοί μας ὅπως αὐτοί τοῦ «Τασία» καί οἱ ἄλλοι τοῦ κυπριακοῦ «Χριστίνα Ι» πού γύρισαν μέ σαγιονάρες ἀπό τό μπουντρούμια τῆς Σομαλίας θά ταλαιπωροῦνται καί θά κινδυνεύουν.

YOUR PARTNER FOR SHIP REPAIRS

BÖTTCHER & GRÖNING

HAMBURG AND WORLDWIDE

The machinery specialists, modern workshops, staffed by qualified Engineers

Rethwisch 15 - 2000 Hamburg 11

Tel: 78 18 11 — Telex: 2 163 364 bug d

Repair and Spare Part Service Contractors for:

Borsig — Fiat Diesel Motors — B & W "Alpha" Diesel — Bergen Diesel — Stork · Werkspoor B.V. — Crépelle & CIE — Brissonneau & Lotz Marine S.A. — Mitsubishi Kakoki Kaisha Purifiers — Mitsubishi Exhaust · Turbocharger "MET" — Akasaka — Mitsubishi UE Diesel Engines — Kobe Mitsubishi UE Diesel Engines — Yanmar Diesel Engines — Sabroe Ship Refrigerating

PLEASE CONTACT

CHRIS MARINE

C. PAPATHEODOROU

M. Sc. (MUNICH). C. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS

TEL. 4178181

TEL. 9810439 (AOH)

TX: 24 1015 CRIS GR



Είναι λογικό οι πιό επιτυχημένες εταιρίες να χρησιμοποιούν και το πιό επιτυχημένο Πρακτορείο.

Το «PARALIA», δημιούργημα του κ. A. Galanis από το 1975 στη Βοστώνη,

τώρα πρακτορεύει και τα λιμάνια του Portland, Portmouth, Salem, Sandwich, Brayton και Providence.

Μπορείτε να κρίνετε την αποτελεσματικότητά μας από τις εταιρίες των οποίων τα πλοία τους πρακτορεύομε.

Εμπιστευθείτε μας

PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS F M C 2772

80, Broad Street, Boston, Mass. 02110 Phone (617) 426-3143 Cable: Paralia Telex: 94 0656

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ἀπό στατιστικόν πίνακα καταρτισθέντα ὑπό τῆς ἁρμοδίας ὑπηρεσίας τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε.Ν. προκύπτει ὅτι κατά τό παρελθόν ἔτος ἐσημειώθησαν 354 δραπετεύσεις ἐργατῶν θαλάσσης ἀπό τά διάφορα φορτηγά μας. Ἐξ αὐτῶν αἱ 235 δραπετεύσεις ἐγένοντο εἰς λιμένας τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, 23 εἰς Νοτ. Ἀμερικήν, 34 εἰς Ἑλλάδα, 19 εἰς Αὐστραλίαν καί 43 εἰς διαφόρους ἄλλας χώρας.

— Ὑπό τοῦ κ. Γ.Ε. Γεωργακοπούλου, Ἀντιπλοιάρχου λιμενικοῦ, ἐξεδόθη εἰς τεῦχος ἀξιόλογος μελέτη σχετική μέ τήν ναυτιλίαν κατά τούς Βυζαντινούς χρόνους καί τήν ναυτικότητα τοῦ τότε Ἑλληνισμοῦ.

— Τό ἀγγλικόν α/π «Highland Prince» ἠγοράσθη παρά τοῦ κ. Πολ. Λύρα ἀντί 12.000 λιρῶν. Τό πλοῖον εἶναι 4.798 τον. γκρός 3.054 τον. νέτ καί 7.685 τον. φορτίου καί κατεσκευάσθη τόν Αὔγουστο τοῦ 1909 εἰς τά ναυπηγεῖα τῆς Γλασκώβης.

— Οὐδέν ἐξαιρετικόν ἐνδιαφέρον ἐνεφάνισεν ἡ διεθνής ναυλαγορά κατά τό παρελθόν 15θήμερον. Εἰς τήν ἀγοράν τοῦ Πλέϊτ οἱ φορτωταί ἔδειξαν ἐνδιαφέρον τι διά φορτώσεις μόνον ἀραβοσίτου καί διά σκάφη μικροῦ μεγέθους. Εἰς τήν Βόρ. Ἀμερικήν ἀρκεταί διαταγαί ἐκυκλοφόρησαν διά φορτία παλαιοσιδήρου. Ἡ Αὐστραλία μέ εὐρεῖαν κίνησιν ναυλώσεων.

— Τό α/π «Αἰκατερίνη Νικολάου» ἐναυλώθη ἐκ Νοτίου Αὐστραλίας ἤ Βικτωρίας 7.800 τον. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 25/6 (χῦμα) 28/-(εἰς σάκκους), ὀψιόν Ἑλλάδα 2/9 ἔξτρα, φόρτωσις 10 Φεβρουαρίου ἕως 5 Μαρτίου.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 122/15-1-1936)

ΖΗΤΕΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ 40 ΕΚΑΤ. ΔΡΧ. ΓΙΑ ΤΗ ΣΦΑΓΗ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ

Ἀνεβλήθη γιά τίς 31 Ἰανουαρίου ἡ ἐκδίκαση τῆς ἀγωγῆς συζύγου ναυτικοῦ — τῆς κ. Θεοδώρας Καλύβα — πού σκοτώθηκε στήν ἀεροπειρατεία τοῦ αἰγυπτιακοῦ Μπόϊνγκ στή Μάλτα, ἡ ὁποία ζητεῖ ἀποζημίωση 40 ἑκατ. δραχμῶν ἀπό τίς ἀρχές τῆς Μάλτας καί τῆς Αἰγύπτου καθώς καί ἀπό τή διαχειρίστρια ἑταιρία τοῦ πλοίου τό ὁποῖο πήγαινε νά συναντήσει ὁ φονευθείς σύζυγός της. Ἡ ἐκδίκαση τῆς ἀγωγῆς ἀνεβλήθη στίς 10 Ἰανουαρίου ἀπό τό Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς γιατί ἀπουσίαζαν ἐκπρόσωποι τοῦ δημοσίου τῆς Μάλτας καί τῆς Αἰγύπτου.

●

ΥΠΕΡΒΟΛΗ "Η ΚΑΤΙ ΑΛΛΟ;

Ὁ ἀνταποκριτής ἀθηναϊκῆς ἐφημερίδας στό Λονδίνο ζητεῖ τήν κεφαλήν ἐπί πίνακι προξένου τῆς Ἑλλάδος στό Μπανγκόκ πού εἶναι Ταϊλανδός διότι, ὅπως γράφει, «ὁ κύριος αὐτός πού ἐκπροσωπεῖ ἐπί χρόνια τήν Ἑλλάδα στήν Ταϊλάνδη δέν κίνησε ποτέ τή διαδικασία γιά τή σύναψη διμεροῦς σύμβασης μέ τήν Ταϊλάνδη γιά μερική ἤ ὁλική κατάργηση τοῦ ὑπερβολικοῦ φόρου 3,55% πού ἐπιβάλλεται ἀπό τήν ταϊλανδική κυβέρνηση στόν ἀκαθάριστο ναύλο τῶν ἐμπορευμάτων πού φορτώνονται καί ἐξάγονται ἀπό τήν Ταϊλάνδη μέ ἑλληνικά πλοῖα». Καί προσθέτει ὅτι τέτοιες ἀπαλλακτικές διμερεῖς συμβάσεις ἔχουν πετύχει μέ τούς διπλωματικούς τους ἐκπροσώπους ἡ Νορβηγία, Δανία, Ἰαπωνία, Δυτ. Γερμανία, Ὁλλανδία, Σιγκαπούρη, Νότια Κορέα, Βρεταννία, Πακιστάν, Βέλγιο, Ἰνδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Πολωνία, Ἰταλία, Κίνα καί... Ἰρλανδία (!) — τά ἀποσιωπητικά καί τό θαυμαστικό τοῦ ἀνταποκριτή ὁ ὁποῖος ζητάει εὐθύνες ἀπό ἕναν Ταϊλανδό γιατί δέν φροντίζει τά συμφέροντα τῆς Ἑλλάδος τά ὁποῖα δέν φροντίζομε νά προστατέψουμε ἐμεῖς οἱ ἴδιοι. Ἐκτός ἄν ὅλη αὐτή ἡ ἱστορία κρύβει κάποιο ἐνδιαφέρον γιά τήν κάλυψη τῆς θέσεως τοῦ ἐπιτίμου προξένου τῆς Ἑλλάδος στό Μπανγκόκ ἀπό κάποιον φίλο (χάθηκαν, διερωτᾶται σχετικά ὁ ἀνταποκριτής, ἀλήθεια, τόσοι καί τόσοι ἐπιτυχημένοι "Ελληνες διπλωμάτες, ἐπιχειρηματίες καί ἐπιστήμονες τῆς Νότιας Ἀσίας);

Πέρα ἀπό τά ἀνωτέρω τί λέγει τό ΥΕΝ γιά τό θέμα τῆς διμεροῦς συμβάσεως μέ τήν Ταϊλάνδη καί πόσο ἐνδιαφέρον παρουσιάζει γιά τά ἑλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα;

●

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 1985

Σύμφωνα μέ τό τελευταῖο τριμηνιαῖο στατιστικό δελτίο τοῦ Λόϋδς Ρέτζιστερ, τό παγκόσμιο ὑπό ναυπήγηση ἤ ὑπό παραγγελία τονναζ ἔφθασε στίς ἀρχές Ὀκτωβρίου τοῦ 1985 τά 27.497.841 τον. γκρός, μέ μείωση 650 περίπου χιλιάδων τόννων ἐναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Ἀπό τό σύνολο αὐτό, 1.415 πλοῖα 14,8 ἑκατ. τον. γκρός ἦσαν ὑπό ναυπήγηση καί 953 πλοῖα 12,6 ἑκατ. τον. γκρός ὑπό παραγγελία.

Τό 82% τοῦ συνόλου θά πρέπει νά παραδοθεῖ μέχρι τέλους τοῦ 1986. Σημειωτέον ὅτι ὑπάρχει μόνο ἕνα σκάφος ἄνω τῶν 200.000 τον. γκρός καί 18 σκάφη ἄνω τῶν 100.000 τον. γκρός, ἀπό ὀκτώ γιά τήν Ἰαπωνία, τέσσερα γιά τή Φορμόζα, δύο γιά τή Βραζιλία, δύο γιά τή Ν. Κορέα καί δύο γιά τίς Η.Π.Α. Ἀπό ἄποψη κατηγορίας σκαφῶν, τό 22,3% ἀναφέρεται σέ δεξαμενόπλοια, τό 47% σέ μπάλκ κάρριερς καί τό 17,3% σέ πλοῖα γενικοῦ φορτίου.

Ὡς πρός τίς χῶρες ναυπηγήσεως, προηγεῖται φυσικά σέ μεγάλη ἀπόσταση ἡ Ἰαπωνία μέ σύνολο (ὑπό ναυπήγηση καί παραγγελία) 10,5 ἑκατ. τον. γκρός. Στήν πρώτη δεκάδα τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν ἀκολουθοῦν κατά σειρά ἡ Ν. Κορέα μέ 5 ἑκατ. τον. γκρός, ἡ Φορμόζα μέ 1,8 ἑκατ., ἡ Πολωνία μέ 1,2 ἑκατ., ἡ Βραζιλία μέ 1,17 ἑκατ., ἡ Δ. Γερμανία μέ 745 χιλιάδες, ἡ Ρουμανία μέ 765 χιλιάδες, ἡ Ἱσπανία μέ 637 χιλιάδες, ἡ Γιουγκοσλαβία μέ 618 χιλιάδες καί ἡ Δανία μέ 592 χιλιάδες τον. γκρός.

Στόν πίνακα αὐτόν οἱ μέν ΗΠΑ καταλαμβάνουν τή δωδέκατη θέση μέ 447.000 τον. γκρός καί ἡ Μ. Βρεταννία τή δέκατη πέμπτη θέση μέ 377.000 τον. γκρός. Ἕνα ἄλλο χαρακτηριστικο εἶναι ὅτι στήν εὐρωπαϊκή ναυπηγοβιομηχανία, τό μεγαλύτερο ἀριθμό τάνκερς ναυπηγοῦν ἡ Ρουμανία, Γιουγκοσλαβία καί Δανία, τό δέ μεγαλύτερο ἀριθμό μπάλκερς ἡ Ἱσπανία, Ρουμανία καί Μ. Βρεταννία.

●

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Συνέρχεται σήμερα τό ἀπόγευμα στό Εὐγενίδειο Ἵδρυμα ἡ ἐτήσια τακτική γενική συνέλευση τῶν μελῶν τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐνῶ αὔριο (Πέμπτη) τό πρωί ὁ κ. Στ. Γουρδομιχάλης θά δώσει συνέντευξη τύπου στά γραφεῖα τῆς Ε.Ε.Ε.

●

ΘΑ ΣΗΜΑΝΕΙ ΤΟ ΤΕΛΟΣ;

Ὕστερα ἀπό τήν ἀναγγελθεῖσα διακοπή τῶν ἐργασιῶν τοῦ ναυπηγείου τῆς Uddevalla πού εἶχε προγραμματισθεῖ γιά τίς ἀρχές τοῦ νέου ἔτους, τό ναυπηγεῖο Kockums τοῦ Μάλμο ἀπομένει τό τελευταῖο κέντρο τῆς Σουηδικῆς ναυπηγοβιομηχανίας. Ἀλλά καί αὐτοῦ ἡ τύχη δέν φαίνεται καθόλου ρόδινη. Σύμφωνα μέ ἐπίσημη ἀνακοίνωση τά ἀναγκαῖα κεφάλαια πού θά τοῦ ἐπιτρέψουν νά ἀγωνισθεῖ μέ ἴσους ὅρους κατά τῶν ξένων ἀντιπάλων πού ἀπολαύνουν σημαντικῶν ἐπιχορηγήσεων, τό ναυπηγεῖο εἶναι ἀναγκασμένο νά θέσει τέρμα στίς ἐργασίες ναυτικῶν κατασκευῶν. Ἐάν οἱ πολιτικοί τῆς χώρας δέν εἶναι ἕτοιμοι νά βοηθήσουν τό Kockums κατά τρόπο πού θά τό καθιστᾶ καί πάλι συναγωνιστικό, δέν ὑπάρχει ἄλλη λύση ἀπό τό κλείσιμό του. Τό κλείσιμο ὅμως αὐτό θά στοιχίσει πολύ ἀκριβά στή χώρα καί τούς ἀνθρώπους της. Πρῶτον, γιατί θά πρέπει πάνω ἀπό 2.000 ἄτομα νά χάσουν ὁριστικά τή δουλειά τους.

Δεύτερον, γιατί τό Cockums θεωρεῖται ἕνα ἀπό τά πιό ἱκανά καί ἐκσυγχρονισμένα ναυπηγεῖα τοῦ κόσμου, μέ ἰδιαίτερη μάλιστα ἐπίδοση στή ναυτική ὑποβρύχια τεχνολογία. Καί τρίτον γιατί θά σημάνει τό τέλος τῆς ἐθνικῆς ναυπηγοβιομηχανίας, ἡ ὁποία ἀπό τά μέσα τῆς δεκαετίας τοῦ '70 ἔχει γνωρίσει δραματικές ἐξελίξεις.

FOR ALL CREW REQUIREMENTS

CONTACT

THE GOODWILL P.V.T., LTD.
SHIPPING & TRADING — MALDIVES

WE PROVIDE ANY NUMBER OF SEAMEN WITH ALL NECESSARY GUARANTIES — CALL US TO SUPPLY YOU WITH BEST CREWS

GODWILL SHIPPING & TRADING
MA. CENCORNER
MAJEEDI MAGU
MALDIVES

TELEPH. MALE 4297
TELEX: 77034 GOODWILL MF
CABLE: GODWIL

ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΑ

Ὅπως ἀναμενόταν, οἱ ἀμερικανοσοβιετικές διαπραγματεύσεις πού ἔγιναν τόν προηγούμενο μῆνα στήν Οὐάσιγκτον γιά τή σύναψη μιᾶς καινούργιας ναυτικῆς συμφωνίας, δέν ἀπέδωσαν κανένα θετικό ἀποτέλεσμα. Ἐπρόκειτο ἄλλωστε γιά διερευνητικές συζητήσεις, ἀπό τίς ὁποῖες ὅμως διαπιστώθηκε ὅτι οἱ θέσεις τῶν δύο ἀντιπροσωπειῶν στά διάφορα προβλήματα ἦταν πιό ἀπομακρυσμένες ἀπό τίς θέσεις τῆς προηγούμενης συναντήσεως. Ἡ προηγούμενη αὐτή συνάντηση εἶχε πραγματοποιηθεῖ τόν περασμένο Μάϊο, ὅταν ὁ πρόεδρος Ρήγκαν προέβη στήν ἄρση τῆς ἀναστολῆς τῶν ναυτιλιακῶν διαπραγματεύσεων πού εἶχε ἐπιβάλει ἀπό τόν Δεκέμβριο τοῦ 1981.

Τό περίεργο εἶναι ὅτι, σύμφωνα μέ τίς σοβιετικές πηγές, ἐνῶ ἡ Σοβιετική ἀντιπροσωπεία ἐπιθυμεῖ ὅπως ἡ συμφωνία μεταξύ τῶν δύο χωρῶν βασισθεῖ ἐπί τῆς ἀρχῆς τῆς παγκόσμιας ἐλευθερίας τῆς ναυσιπλοΐας καί μάλιστα ἐπί... ἐμπορικῶν κριτηρίων, οἱ Ἀμερικανοί ἐπιμένουν ἐπί ὁρισμένων εἰδικῶν διευθετήσεων πού κρίνονται ὡς διακριτικές καί ἀπαράδεκτες. Εἰδικώτερα πρόκειται γιά τή μεταχείριση τῶν σοβιετικῶν πλοίων στούς ἀμερικανικούς λιμένες, γιά τόν αὐστηρό περιορισμό τῆς συμφωνίας σέ διμερεῖς ναυτιλιακές ὑποθέσεις καί γιά τήν ἐπανεισαγωγή τῆς ἀρχῆς καταμερισμοῦ τῶν φορτίων.

Οἱ δύο ἀντιπροσωπεῖες θά συνεχίσουν τίς ἐργασίες καί τίς προσπάθειές τους περί τά μέσα τοῦ 1986 στή Μόσχα.

Τό Σχόλιο τοῦ 15θημέρου

Δέν ξέρουμε ἄν τά σημερινά παιδιά, στήν ἐποχή τῶν διαστημικῶν κατακτήσεων καί τῆς ἐπιστημονικῆς φαντασίας, ἐξακολουθοῦν νά παίζουν καί νά ἀγαποῦν τίς μηχανικές κατασκευές πού μέ τό ὄνομα «μεκανό» εἶχαν κατακτήσει τόν παιδόκοσμο τῆς περασμένης γενιᾶς. Ἀπό τήν οἰκονομική ὅμως κρίση πού περνᾶ ἡ περίφημη βιομηχανία Meccano, φαίνεται ὅτι τά θαυμάσια ἐκεῖνα παιχνίδια δέν ἔχουν πιά τήν ἴδια πέραση. Γιατί, ὅπως μαθαίνουμε, τό ἐργοστάσιό της στό Καλαί, πού ἄλλοτε ἀπασχολοῦσε 400 εἰδικευμένους τεχνίτες, σήμερα ἔχει μόνο 50.

Γιά νά ἀντιδράσει μάλιστα ἐντυπωσιακά στήν κάμψη αὐτή ἀπεφάσισε νά προσαρμοσθεῖ στίς σύγχρονες περιστάσεις.

Καί σάν πρώτη ἐφαρμογή σκέφθηκε νά ἐκμεταλλευθεῖ τό τεράστιο ἐνδιαφέρον πού ἔχει δημιουργηθεῖ γύρω ἀπό τό θέμα τῆς μόνιμης συνδέσεως τῆς Μάγχης καί ἔφτιαξε ἕνα τεράστιο παιχνίδι πού παριστάνει τό λεγόμενο σχέδιο Euroroute, πού ὅπως ἔχουμε γράψει, συνίσταται ἀπό δύο γέφυρες, δυό τεχνητές νησίδες καί μιά σήραγγα. Τό παιγχίδι - μακέτα ἔχει συνολικό μῆκος 5 μέτρων καί χρειάσθηκε 600 ὧρες δουλειᾶς γιά νά συναρμολογηθοῦν οἱ 3.000 βίδες καί παξιμάδια πού ἑνώνουν τά 370 κομμάτια τοῦ συγκροτήματος. Ἡ δημιουργία τοῦ παιχνιδιοῦ αὐτοῦ στοχεύει νά δώσει μιά καινούργια διάσταση στό ἐκπαιδευτικό παιχνίδι καί γιά τό λόγο αὐτό ἔχει ἐκτεθεῖ σ' ἕνα μεγάλο παριζιάνικο κατάστημα καί σέ πολλά σαλόνια παιχνιδιοῦ τῶν μεγάλων πρωτευουσῶν.

Ἄς ἐλπίσουμε λοιπόν ὅτι ἡ ἐντυπωσιακή αὐτή διαφήμιση θά πιάσει τόπο καί θά κάνει ἀρκετά παιδιά νά παρατήσουν τούς πολέμους τῶν ἄστρων καί νά ξαναπαίξουν μέ τίς γήϊνες δημιουργικές κατασκευές.

Σκέψεις... ἐξελίξεις... καί προοπτικές...

Οἱ προβλέπεις γιά τήν πορεία τῆς παγκόσμιας οἰκονομίας γιά τό 1986 ὁμιλοῦν γιά παράλληλους ρυθμούς μέ ἐκείνους τῆς χρονιᾶς πού ἔφυγε.

Σύμφωνα μέ τούς ὑπολογισμούς τῆς «Σουΐς Μπάνκ Κορπορέϊτιον», ὁ ρυθμός αὐξήσεως τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας ἐφέτος θά κυμανθεῖ στό 2,9%, περίπου στά ἴδια ἐπίπεδα τοῦ 1985, ἐναντι 4.3% τό 1984.

Εἰδικότερα γιά τίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες ὁ ρυθμός ἀνόδου τοῦ ἐθνικοῦ προϊόντος προβλέπεται στά 2,4% ὅπως καί τό 1985, ἐνῶ στήν Ἰαπωνία θά φθάσει τά 4,6% (4,7% τό 1985), ἐνῶ γιά τίς χῶρες τῆς Εὐρώπης θά παραμείνει στάσιμος περί τά 2,5%.

***

Ἐνθαρρυντικά γιά τήν μείωση τῆς ἀνισορροπίας μεταξύ προσφορᾶς καί ζητήσεως χωρητικότητας θεωροῦνται τά ἀποτελέσματα τῆς ἀθρόας πωλήσεως πλοίων γιά διάλυση κατά τό 1985.

Σύμφωνα μέ ὑπολογισμούς τῶν Βρετανῶν ναυλομεσιτῶν Harley Mullion τόν χρόνο πού πέρασε διαλύθηκαν 930 πλοῖα, χωρητικότητας 42,5 ἑκατ. τον. d.w.

Στίς διαλύσεις αὐτές περιλαμβάνονται 687 πλοῖα μεταφορᾶς ξηροῦ φορτίου 11,5 ἑκατ. τον. d.w. καί 243 δεξαμενόπλοια καί μικτά χωρητικότητας 31 ἑκατ. τον. d.w. Ἀπό τά διαλυθέντα δεξαμενόπλοια τά 77 εἶχαν χωρητικότητα ἄνω τῶν 160.000 τον. d.w.

Ὅπως εἶναι φυσικό, μετά τίς παραπάνω πωλήσεις ἀλλά καί τήν ἐπαναλειτουργία μεγάλου ἀριθμοῦ δεξαμενοπλοίων μετά τήν ἄνοδο τῶν ναύλων τόν Νοέμβριο, ὁ ὄγκος τῶν παροπλισμένων πλοίων σέ παγκόσμια κλίμακα μειώθηκε τόν Δεκέμβριο σημαντικά καί στό τέλος τοῦ 1985 ὑπολογίζονταν σέ 425 πλοῖα, χωρητικότητας 44,9 ἑκατομ. τον. d.w.

***

Μία ἀκόμη θετική ἐξέλιξη στόν στόχο τοῦ περιορισμοῦ τῆς ὑπερπροσφορᾶς τονναζ εἶναι ἡ ἀπόφαση τῆς Ἰαπωνικῆς κυβερνήσεως νά ἐπιχορηγήσει τίς διαλύσεις. Τό σχετικό σχέδιο προβλέπει γκράντς ὕψους 40 δισεκ. γιέν γιά τή διάλυση χωρητικότητας 1,9 ἑκατ. τον. d.w., ἀπό τήν ὁποία οἱ 1,6 ἑκατ. τόννοι θά ἀφοροῦν δεξαμενόπλοια.

***

Οἱ παραδόσεις νεουναυπήγητων μπάλκ κάρριερς κατά τή διάρκεια τοῦ 1985 ἔφθασαν τούς 16 ἑκατομ. τον. d.w., ἀποτέλεσμα τῶν ἀλόγιστων παραγγελιῶν τῶν τριῶν τελευταίων ἐτῶν, ἐνῶ ἀκόμη 17 ἑκατ. τον. d.w. βρίσκονται εἴτε ὑπό ναυπήγηση εἴτε στά ναυπηγικά καρνέ τῆς Ἰαπωνίας καί τῆς Νοτ. Κορέας.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ὁ χρόνος πού θά ἀπαιτηθεῖ γιά τήν ἀνάκαμψη τῆς ἀγορᾶς ξηροῦ φορτίου ἐξαρτᾶται ἀπόλυτα ἀπό τόν ρυθμό τῶν ναυπηγήσεων καί τῆς διαλύσεως τῶν παλαιοτέρων μονάδων.

Ἡ μείωση πού παρατηρήθηκε στίς παραγγελίες σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο τό 1985 (18 ἑκατομ. d.w., ἐναντι 24 ἑκατ. τό 1984 καί 33 ἑκατ. τό 1983) δέν εἶναι ἀρκετή καί δέν ἀντισταθμίζεται ἀκόμη ἀπό τόν ὄγκο τῆς χωρητικότητας πού ἀποσύρθηκε λόγω διαλύσεως, ἀτυχημάτων κλπ.

Ὡς μόνη λύση γιά γρήγορη ἀνάκαμψη τίθεται ἡ ἀποχή ἀπό ναυπηγήσεις καί ἡ διάλυση κάθε πλοίου ἀνεξάρτητα ἐπιπέδου συντηρήσεως, ἡλικίας ἄνω τῶν 15 ἐτῶν.

***

Ἀντιφατικές εἶναι πρός τό παρόν οἱ προβλέψεις, γιά τήν πορεία τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων τούς προσεχεῖς μῆνες.

Ἡ μείωση τοῦ τοννάζ πού ἀπασχολοῦν οἱ Σαουδάραβες γιά ἀποθήκευση ἀργοῦ ἐν πλῶ κατά 25 πλοῖα, περίπου 6 ἑκατομ. τον. d.w. θά ἔχει ἀρνητική ἐπίδραση καί δύσκολα θά ἀντισταθμισθεῖ ἀπό τίς ναυλώσεις τῶν Ἰρανῶν γιά τόν ἴδιο σκοπό.

Παράλληλα τίς τελευταῖες ἡμέρες παρατηρεῖται μιά ἀποχή τῶν «τρέϊντερς» ἀπό τήν ἀγορά πετρελαίου, μέ κύριο στόχο τή περαιτέρω κάμψη τῶν τιμῶν.

Παρόλα αὐτά, διατηροῦμε αἰσιοδοξία γιά τή πορεία τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, συμφωνόντας μέ τήν γνώμη ναυτιλιακῶν παραγόντων ὅτι ἡ ὑπερπροσφορά τοννάζ δέν εἶναι ὅση τήν παρουσιάζουν οἱ στατιστικές, καθώς πολλά ἀπό τά ἀπογραφόμενα πλοῖα δέν πρόκειται νά ἐπαναλειτουργήσουν ποτέ.

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 312210, 321225, 328543, 329481, 203777

Telex: 71080 CHIOS NA **Cables: CHIOS NAPLES**

Τό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ

Ἡ δραστηριότητα στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ κατά τό 1985

Πτωτική πορεία ἀκολούθησαν οἱ τρεῖς βασικοί τομεῖς δραστηριότητας τοῦ λιμένα κατά τό 1985, σέ σχέση μέ τό 1984.

Αὔξηση σημειώθηκε μόνο στά διακινηθέντα ἐντός ἐμπορευματοκιβωτίων ἐμπορεύματα, καθώς καί στήν κίνηση τῶν ἐμφόρτων καί κενῶν ἐμπορευματοκιβωτίων.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεῖα τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς κατά τό ἐννεάμηνο Ἰανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1985, ἐναντι τοῦ ἀντιστοίχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ παρελθόντος ἔτους:

Οἱ κατάπλοι ἦταν λιγότεροι κατά 3,9%, τά φορτοεκφορτωθέντα ἐμπορεύματα μειωμένα κατά 5,47% καί οἱ διακινηθέντες ἐπιβάτες λιγότεροι κατά 1,5%.

Ἐκεῖ πού παρατηρεῖται ἄνοδος εἶναι τά διακινηθέντα ἐντός κοντέϊνερς ἐμπορεύματα, πού ἦταν περισσότερα κατά 6,4% ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1984. Ἀλλά καί οἱ μονάδες κοντέϊνερς, πού διακινήθηκαν μέσα στό ἀνωτέρω χρονικό διάστημα σημείωσαν αὔξηση κατά 6,9% τά ἔμφορτα ἐμπορευματοκιβώτια καί κατά 11,9% τά κενά.

Ἀναλυτικότερα κατά τό ἐννεάμηνο Ἰανουαρίου Σεπτεμβρίου 1985 ἡ κίνηση τοῦ λιμένα ἐμφανίζεται ὡς ἑξῆς σέ σχέση μέ ἐκείνη τοῦ ἀντιστοίχου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ περασμένου χρόνου:

α. Κατέπλευσαν 16.585 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητας 28.636.978 κόρων, ἔναντι 17.258 πλοίων, μέ χωρητικότητα 28.586.621 κόρων.

β. Τά φορτοεκφορτωθέντα ἐντός τοῦ κεντρικοῦ λιμένα καί στά παραρτήματα ἐμπορεύματα ἔφθασαν τούς 5.513.127 τόννους, ἔναντι 5.832.162 τόννων.

γ. Οἱ διακινηθέντες ἀπό τόν λιμένα Πειραιῶς ἐπιβάτες ἔφθασαν τούς 4.378.924 (ἐξωτερικοῦ 376.720 καί ἐσωτερικοῦ 4.002.204), ἔναντι 4.444.397 ἐπιβατῶν (ἐξωτερικοῦ 389.519 καί ἐσωτερικοῦ 4.054.878),

Τά διακινηθέντα ἐντός κοντέϊνερς ἐμπορεύματα ἔφθασαν τούς 1.269.899 τόννους, ἔναντι 1.191.584 τόννων, πού ἦταν τό ἐννεάμηνο 1984.

Ἐξ ἄλλου διακινήθηκαν στό ἐννεάμηνο τοῦ περασμένου χρόνου 104.751 ἔμφορτα καί 37.049 κενά κοντέϊνερς, ἔναντι 97.980 καί 33.088 ἀντιστοίχως τοῦ 1984.

Παρά τήν ἀρνητική ἐξέλιξη τῶν βασικοτέρων μεγεθῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ἐν τούτοις τά ἔσοδα σημείωσαν, τό δεκάμηνο Ἰανουαρίου — Ὀκτωβρίου, αὔξηση κατά 9% σέ σχέση μέ τό ἀντίστοιχο δεκάμηνο τοῦ 1984.

Τοῦτο, βεβαίως, ὀφείλεται στήν αὔξηση τῶν τιμολογίων τοῦ Ὀργανισμοῦ καί δέν μπορεῖ νά ἀποδοθεῖ σέ λειτουργικές βελτιώσεις καί στήν αὔξηση τῆς παραγωγικότητας.

Τά ἔσοδα τό δεκάμηνο τοῦ 1985 ἔφθασαν τά 8.096.225.000 δρχ., ἔναντι 7.396.076.000 δρχ. τοῦ 1984.

Τά ἔξοδα κατά τό ἀνωτέρω δεκάμηνο, ἦταν 6.829.028.000 δρχ. τό 1985 καί 5.669.395.000 δρχ. τό 1984, ἤτο ἦταν αὐξημένα κατά 20%.

Στά ἔξοδα δέν συμπεριλαμβάνονται οἱ ὑποχρεώσεις πρός πιστωτές, οἱ δαπάνες γιά ἐξοπλισμό, ἔργα καί δάνεια, πού φθάνουν τά 669.794.000 δρχ. τό δεκάμηνο τοῦ 1985 καί τά 209.879.000 δρχ. τό δεκάμηνο τοῦ 1984.

Ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ ἀπορροφητικότητα τῶν πιστώσεων τοῦ προγράμματος ἐπενδύσεων κατά τά τελευταῖα χρόνια ἀκολούθησε φθίνοντα ρυθμό.

Εἰδικότερα, σύμφωνα μέ τά διαθέσιμα στοιχεῖα, ἐνῶ τό ποσοστό ἀπορροφήσεως τό 1980 ἦταν 85%, τό 1981 ἔπεσε στο 79%, τό 1982 στό 24%, τό 1983 στό 23% καί τό 1984 στό 14%.

Ὡστόσο, σύμφωνα, πάντα, μέ τά ἴδια στοιχεῖα, τό δεκάμηνο τοῦ 1985 τά κονδύλια, πού πληρώθηκαν γιά μηχανικό ἐξοπλισμό, ἦταν αὐξημένα κατά 3.127% σέ σχέση μέτά διατιθέντα τό ἀντίστοιχο χρονικό διάστημα τοῦ 1984, ἐνῶ γιά λιμενικά ἔργα ἦταν αὐξημένα κατά 347%.

Ἐπισκευές — Δεξαμενισμοί

Τά ἐπισκευασθέντα τό ἐννεάμηνο Ἰανουαρίου — Σεπτεμβρίου 1985 πλοῖα στή λιμενική περιοχή ἦταν 486, ὁλικῆς χωρητικότητας 4.525.140 κόρων, ἐνῶ τό ἀντίστοιχο χρονικό διάστημα τοῦ 1984 ἦταν 475 πλοῖα, ὁλικῆς χωρητικότητας 3.489.338 κόρων.

Ἐξ ἄλλου τά ἐπισκευασθέντα στίς 4 δεξαμενές τοῦ ΟΛΠ πλοῖα, στό ἴδιο χρονικό διάστημα, ἦταν 348, ὁλικῆς χωρητικότητας 1.713.738 κόρων, ἐνῶ τό 1984 ἦταν 371 πλοῖα, ὁλικῆς χωρητικότητας 1.315.764 κόρων.

Ἡ ἀλληλογραφία μας

ΝΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΘΕΙ ΣΕ ΒΑΘΟΣ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Ἀγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Διάβασα τήν πληροφορία σας, στό τεῦχος τῆς 15 Δεκεμβρίου 1985, ὅτι, ὅπως λέγεται, καί δέν ἔχετε λόγους νά τό ἀμφισβητήσετε «ἐκεῖνοι πού εἰσπράττουν συντάξεις χωρίς νά ἔχουν προσφέρει τό παραμικρό... ἀποτελοῦν τό 50% τοῦ συνόλου τῶν συνταξιούχων».

Δηλαδή χωρίς νά ἔχουν πληρώσει ποτέ τους «Ἀπομαχικά» εἰσπράττουν σύνταξη; Καί εἶναι αὐτοί τό 50% τῶν συνταξιοδοτουμένων ἀπό τό ΝΑΤ;

Ἔχω μία ἀπορρία; Σέ ποιό ἄλλο μέρος τοῦ κόσμου ἐκτός ἀπό τήν Ἑλλάδα καί σέ ποιό ἄλλο ταμεῖο ἐκτός ἀπό τό ΝΑΤ θά μποροῦσε νά συμβεῖ κάτι τέτοιο;

Τί ἔχουν νά ποῦν οἱ διοικήσαντες τά τελευταῖα 15 χρόνια τό Ταμεῖο. Οἱ συμμετασχόντες στίς Διοικήσεις ἐκπρόσωποί μας ναυτικοί, οἱ Πρόεδροι, Γενικοί Γραμματεῖς καί μέλη τῆς ἱεραρχικῆς ... πρώτης Ἑνώσεώς μας Πλοίαρχοι;

Ἐδῶ σᾶς θέλω κύριοι συνδικαλιστές. Νά εἰσχωρήσετε στά Ἄδυτα τῶν Ἀδύτων τοῦ ΝΑΤ καί τοῦ Ὑπουργείου καί νά μάθετε τί γίνεται μέ τόν ὄβολό μας. Αὐτόν πού δολλάριο, δολλάριο, δίναμε στό ΝΑΤ ἐπί τόσα χρόνια.

Νά κινηθοῦν οἱ διαδικασίες, συνδικαλιστικές, νομικές, δικαστικές γιά νά μάθουμε τέλος πάντων τί συμβαίνει μ' αὐτό τό θέμα.

Σάν ἐλεύθεροι καί εὐφυεῖς ἄνθρωποι τό δικαιούμεθα.

Σᾶς εὐχαριστῶ.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ
Πλοίαρχος Α΄

Σπλίτ, 28.12.1985

Ο ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στό ἀριθ. 1213/972/15.12.1985 τεῦχος τοῦ Περιοδικοῦ σας, δημοσιεύσατε σχόλιο μέ τόν τίτλο «ΒΗΜΑ ΠΡΟΟΔΟΥ» πού ἀναφέρεται στόν κλάδο μας καί τά προβλήματα τῶν ἐφοδιαστῶν πλοίων. Ὅμως ἀπό τήν πρώτη στιγμή πρέπει νά ἐπισημάνουμε, πώς ὁ συντάκτης τοῦ σχολίου, δέν εἶχε πλήρη καί σωστή ἐνημέρωση γιά τά θέματά μας. Ἀντίθετα, πιθανῶς, διαφαίνεται μιά ἄμεση προβολή κάποιου ὑπό ἵδρυση «Συνεταιρισμοῦ», στόν ὁποῖο ἐμεῖς, βέβαια, δέν ἔχουμε κανένα λόγο νά ἀντιταχθοῦμε, πλήν ὅμως γίνεται ἐρήμην τῆς Διοίκησης τοῦ Συλλόγου μας, γιά αὐτό θά εἴμαστε ἰδιαίτερα ὑποχρεωμένοι σέ σᾶς, ἐάν στό μέλλον γιά ὁποιοδήποτε θέμα πού θά ἀφορᾶ τόν κλάδο μας, ζητούσατε τήν ὑπεύθυνη ἐνημέρωσή σας ἀπό τό Διοικητικό μας Συμβούλιο.

Σχετικά τώρα μέ τό περιεχόμενο τοῦ ἀνωτέρω δημοσιεύματος, ἔχουμε τήν τιμή νά σᾶς γνωρίσουμε τά κατωτέρω:

1. Θέλουμε νά πληροφορηθοῦμε καί ἐμεῖς, ποιά ἀπό τά μέλη τοῦ Συλλόγου μας εἶναι οἱ «πλούσιοι πραγματευτάδες μέ τήν μπακαλίστικη νοοτροπία τοῦ λιμανιοῦ», πού τούς προειδοποιεῖ ὁ ὑπό ἵδρυση «Συνεταιρισμός», ἐάν συμβαίνει νά εἶναι αὐτές ἀπόψεις τοῦ Συνεταιρισμοῦ καί πού «ἀντιστρατεύτηκαν» ἀπό τήν ἀρχή τήν ἰδέα τῆς ἵδρυσης καί πού θά τούς βροῦν οἱ «συνεταιριστές» ἀντιμέτωπους στό μετερίζι τῆς νομιμότητας σέ κάθε παράνομη ἐπιδίωξη, προσπάθεια ἤ ἐνέργεια ἀπό ἐκεῖνες πού μέχρι τώρα οἱ προστάτες τους καλύπτουν, ὅπως ἐξαγγέλει ὁ Συνεταιρισμός».

2. Ποῖοι εἶναι οἱ «προστάτες» τους καί ποῖες οἱ παράνομες ἐπιδιώξεις τους, ἤ προσπάθειες ἤ ἐνέργειες πού ἔκαναν ἤ ἔχουν τήν δυνατότητα ὑπό τήν κάλυψη τῶν «προστατῶν» νά κάνουν.

3. Ἐπιδίωξη ὅλων τῶν μελῶν τοῦ Συλλόγου καί τοῦ Διοικητικοῦ μας Συμβουλίου εἶ-

ναι ή συσπείρωση, ή ἀγάπη, ή συνεργασία, ή σύμπνοια καί ή ἑνότητα τοῦ κλάδου μας, γιά τήν ἐπίλυση τῶν προβλημάτων τῶν ἐφοδιαστῶν πλοίων, τά ὁποῖα τό Διοικητικό μας Συμβούλιο κατ' ἐπανάληψη ἔχει θέσει στούς ἁρμόδιους παράγοντας καί ἔχει ἀγωνιστεῖ γιά τήν ἐπίλυσή τους.

4. Κάθε προσπάθεια πού γίνεται ἀπό ὁποιαδήποτε πλευρά καί ἐάν προέρχεται αὐτή, γιά τό συμφέρον τῶν μελῶν μας εἶναι ἀπόλυτα ἐπαινετέα καί μᾶς βρίσκει ἄμεσους συμπαραστάτες, θά χαροῦμε δέ, ἰδιαίτερα, ἐάν ὅσα ἐμεῖς, μέ τούς ἀγῶνες μας, δέν μπορέσαμε νά ἐπιλύσουμε, τά ἐπιλύσει ὁ «Συνεταιρισμός», θεωροῦμε, ὅμως, ὑποχρέωσή μας νά σημειώσουμε πώς ΜΟΝΟ ἡ ἑνότητα τοῦ κλάδου, μακρυά ἀπό ὁποιαδήποτε διασπαστική φιλοδοξία, μπορεῖ νά ὁδηγήσει τούς ἐφοδιαστές πλοίων στή λύση τῶν προβλημάτων τους.

Κύριε διευθυντά,

Παρακαλοῦμε, δεχθῆτε τίς εὐχαριστίες μας γιά τό ἐνδιαφέρον σας καί γιά τήν δημοσίευση αὐτοῦ τοῦ σημειώματός μας.

Ἐντολή Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ὁ Πρόεδρος
ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΚΑΝΕΛΛΟΣ

Ὁ Γενικός Γραμματέας
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιεύς, 2.1.1986

***Σημ. Συντ.:** Ἀπό τό περιεχόμενο τῆς ἐπιστολῆς προκύπτει ὅτι ἡ διοίκηση τοῦ Συλλόγου Ἐφοδιαστῶν τῶν Πλοίων δέν ἔχει ἀντιληφθεῖ ὅτι ἡ συνένωση τῶν ἐφοδιαστῶν εἶναι ἡ μόνη λύση γιά νά μπορέσει ὁ κλάδος νά ἀντιμετωπίσει τά σοβαρότατα προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει ἤδη καί τά ὁποῖα θά ὀξύνονται συνεχῶς μέ τόν ἀνταγωνισμό πού ἀσκοῦν οἱ ξένοι τροφοδότες μέσα στό Ἴδιο τό πειραϊκό λιμάνι. Καί αὐτή ἡ συνένωση πού μπορεῖ νά ἀποδώσει ἕναν ρωμαλέο ὀργανισμό ἐπιτυγχάνεται μέ τόν συνεταιρισμό, γι' αὐτό ἄλλωστε τά «Ναυτικά Χρονικά» χαρακτήρισαν καί ἐξακολουθοῦν νά χαρακτηρίζουν «βῆμα προόδου» τήν Ἵδρυση τοῦ συνεταιρισμοῦ τῶν τροφοδοτῶν. Φυσικά τά «Ναυτικά Χρονικά», ἀνεξάρτητα ἀπό τή στάση τῆς διοικήσεως τοῦ Συλλόγου, θά συνεχίσουν νά ὑποστηρίζουν μέ σθένος αὐτόν τόν πλουτοπαραγωγικό κλάδο, ὅπως ἄλλωστε κάνουν γιά κάθε προσπάθεια πού σχετίζεται μέ τήν ἀνάπτυξη τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας. Ἐπειδή οἱ ὑπογράφοντες — ἤ οἱ φερόμενοι ὡς ὑπογράφοντες — τήν ἐπιστολή δείχνουν ὅτι ἐνεργοῦν μέ ἐντολή τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, παρακαλοῦμε νά διευκρινισθεῖ ποιά ἀπό τά μέλη του ἐνέκριναν τήν ἀποστολή της, ἤ ἐν πάσῃ περιπτώσει, τό περιεχόμενό της.*

Μέ τήν εὐκαιρία σημειώνομε ὅτι στίς 23 Ἰανουαρίου θά πραγματοποιηθεῖ γενική συνέλευση τῶν μελῶν τοῦ Συλλόγου Ἐφοδιαστῶν Πλοίων μετά τήν ὁποία θά γίνουν ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως.

ΛΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ ΟΛΩΝ

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Κάποτε μοῦ ἐδόθη ἡ εὐκαιρία καί σέ κάποια Ἐπισκευαστική Βάση γιά τήν προετοιμασία Ἐτήσιας Ἐπιθεώρησης, ἐπρυμνοδέτησα ἐπί τρεῖς μῆνες καί τά τρία πλοῖα (τό ἕνα δίπλα στό ἄλλο) μέ τίς ἑξῆς μειώσεις δαπανῶν:

	Δρχ.
1. Μία κλίμακα ἀποεβιβάσεως ἀντί τριῶν κλιμάκων	180.000
2. Μία τηλεφωνική σύνδεση μέ τόν ΟΤΕ ἀντί τριῶν καί γιά τά τρία πλοῖα	50.000
3. Ἕναν φύλακα ἀντί τριῶν στήν πρύμνη τοῦ πλοίου ὥστε οἱ δύο πού δέν εἶχαν πρόσβαση (κλίμαξ) ἀντί νά παραμένουν καθηλωμένοι, ἀπασχολοῦνταν ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ	1.700.000
4. Μία ἠλεκτρομηχανή πού ἔδινε ρεῦμα καί γιά τά τρία πλοῖα μέ ἀποτέλεσμα:	
α. Μείωση καυσίμων - λιπαντικῶν	3.850.000
β. Ἕνας μόνο ἠλεκτρολόγος καί ἕνας Γ΄ μηχανικός μέ ἕνα λαδά stand by ὥστε οἱ ἄλλοι (ἕξι) νά ἀπασχολοῦνται σέ ζωτικῆς φύσεως ἐργασίες γιά τά πλοῖα τους	2.500.000
γ. Μείωση ρυπάνσεως.	

5. Ταχύτητα, εὐλυγισία καί ἐπί τόπου παρουσία καί παρέμβαση Ἀρχιμηχανικοῦ καί Ἀρχιπλοιάρχου κλπ. εἰδικοτήτων σέ ὅτι πρόβλημα προέκυπτε μέ ἀνυπολόγιστο ὄφελος στήν ὁμαλή ροή τῶν ἐργασιῶν καί στήν ἀντιμετώπιση ἐκτάκτων περιστατικῶν καί μείωση χρόνου ἀποπερατώσεως καί δαπανῶν

6. Ὀρθολογική χρησιμοποίηση τῶν δεκάδων χαμένων ἐργατοωρῶν γιά τίς μετακινήσεις τῶν ξυλουργῶν, ὑδραυλικῶν, ἐλασματουργῶν καί ἄλλων συνεργείων γιά τίς συγκεκριμένες καί εἰδικές ἀνάγκες ἑκάστου πλοίου ὅπως καί ἡ κοινή μεταφορά καί ἡ εὔκολη μετά διασπορά (τάχιστα ἀπό πλοῖο σέ πλοῖο) τῶν πάσῃ φύσεως ὑλικῶν, μηχανημάτων καί ἀνταλλακτικῶν.

Μέ τήν παράθεση αὐτοῦ τοῦ ἀναλυτικοῦ παραδείγματος, ἐπιτρέψατέ μου νά προτείνω ὅτι γιά θέμα πολύ περισσότερο σημαντικά ἀπό τό προαναφερθέν, θά πρέπει οἱ ἑνώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μέ τήν ὑψηλή μεσολάβηση καί συμμετοχή τοῦ Ὑπουργοῦ Ε.Ν. νά συζητήσουν σφαιρικά καί σοβαρά ὥστε νά βρεθοῦν οἱ συμφερότερες λύσεις γιά μικρά καί μεγάλα προβλήματα τῆς ναυτιλίας καί τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἔτσι ἀπόψεις μέ τήν μεγαλύτερη δυνατή συναίνεση ἀπό τά ἐνδιαφερόμενα μέρη θά δημιουργήσουν τίς ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιά νά βρεθοῦν μερικές λύσεις ὥστε σιγά - σιγά νά ἐξέλθει τό δοκιμαζόμενο ἑλληνικό πλοῖο ἀπό τήν κρίση.

Μετά τιμῆς
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΧΑΤΖΗΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Μέλος Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων

Πειραιᾶς, 28.12.1985

ΠΟΙΟΙ ΤΙΜΗΘΗΚΑΝ;

Κύριε διευθυντά,

Εἶμαι ναυτικός καί αἰσθάνθηκα περήφανος ὅταν ἔμαθα ὅτι ἡ Ε.Ε.Ε. βράβευσε 10 παιδιά ναυτικῶν πού πρώτευσαν στίς εἰσαγωγικές ἐξετάσεις τῶν Ἀνωτάτων Ἐκπαιδευτικῶν Ἱδρυμάτων.

Ὅπως ἦταν φυσικό, ἔσπευσα νά διαβάσω ποιά ἦταν αὐτά τά ἀξιολάτρευτα παιδιά πού τίμησαν τήν ναυτική οἰκογένεια μέ τήν προσπάθειά τους.

Ἀγόραζα τό ἕνα μετά τό ἄλλο ἐφημερίδες καί περιοδικά καί δέν βρῆκα λέξη γι' αὐτά. Ὅλος ὁ «τύπος» παινοῦσε τήν ΕΕΕ καί τον ἀείμνηστο Α. Χανδρῆ καί δικαιολογημένα, ἀλλά δέν θά μποροῦσαν νά ἀφιερώσουν καί ἕνα πόντο τῆς μιᾶς μόνο στήλης γιά τά 10 ὀνόματα τῶν παιδιῶν πού τιμήθηκαν.

Καί καλά ὁ πολιτικός καί τοπικός τύπος, ὁ ναυτιλιακός ὅμως, ποίους ἐτίμησε;

Καημένα παιδιά, σκέφτηκα, δέν περνᾶ μόνον ἡ Ναυτιλία κρίση ἀλλά καί ὁ ναυτιλιακός τύπος.

Εὐχαριστῶ γιά τήν φιλοξενία
ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

Πειραιάς 8.1.1986

***Σημ. Συντ.:** Γιά νά μήν ὑπάρξουν παρανοήσεις, διευκρινίζομε ὅτι τά «Ναυτικά Χρονικά» δημοσίευσαν φωτογραφία καί τά ὀνόματα τῶν παιδιῶν πού βραβεύθηκαν, στό τεῦχος 15 Δεκεμβρίου, σελίς 37, πράγμα πού δέν σημειώνει ὁ ἐπιστολογράφος.*

ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΟΣΟΙ ΜΠΟΡΟΥΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἶναι πολλές οἱ φορές πού στίς στῆλες τοῦ περιοδικοῦ σας διαβάζουμε γιά κακῶς κείμενα ἤ καί πραττόμενα. Κάποτε πρέπει νά γράφονται καί κάποιες καλές πράξεις πού γίνονται στό περιθώριο τοῦ χώρου καί ἀπό τούς ἀνθρώπους τῆς Ναυτιλίας καί πού σ' ἕνα δράμα μιᾶς οἰκογενείας ἔδειξαν γιά ἄλλη μιά φορά τά αἰσθήματα φιλαλληλίας καί ἀνθρωπισμοῦ.

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε.
Εξυπηρετεί τη Ναυτιλία επί 50 συνεχή χρόνια
χρώματα ναυτιλίας
χημικά καθαρισμού
εξυπηρέτηση πλοίων σε ξένα ναυπηγεία
τροφοδοσίες
υλικά μηχανής καταστρώματος
καθαρισμός-χρωματισμός πλοίων
σωστικά μέσα
Διεύθυνση: Πειραιώς 91 (Κυθήρων 2) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ: 48.25.811 (10 γραμμές) TELEX: 21.2601 & 21.2602

Πρό μηνός ἔπεσε στήν ἀντίληψή μου τό δράμα ἑνός συμμαθητή τῶν παιδιῶν μου στό 8ο Δημοτικό Σχολεῖο Χαλανδρίου: ὁ 11ετής μαθητής τῆς 6ης τάξης Ἀποστόλης Γεωργαλᾶς προσβλήθηκε ἀπό ἀνίατη ἀρρώστια στό ἕνα του πόδι καί οἱ γιατροί γιά νά μήν ἐπεκταθεῖ ἡ ἀρρώστια, ὁπότε τό παιδί δέν θά σωζότανε μέ τίποτα, τό ἀκρωτηρίασαν καί ὑπάρχει ἡ σκέψη νά σταλεῖ στό ἐξωτερικό γιά παραπέρα θεραπεία γιά νά προληφθεῖ τό ἀνεπανόρθωτο. Δυστυχῶς τό δράμα τοῦ παιδιοῦ καί τῆς οἰκογένειάς του δέν σταματάει ἐδῶ. Καί οἱ δυό γονεῖς του εἶναι κωφάλαλοι καί, παρ' ὅλη τήν ἀναπηρία τους, ἐργάζονται γιά νά ζήσουν αὐτοί καί τά δυό παιδιά τους (ἕνα ἀκόμη ἀγόρι 13 χρόνων, εὐτυχῶς ὑγιές). Τώρα ὅμως, μέ τό χτύπημα πού τούς βρῆκε καί τά τρεχάματά τους στούς γιατρούς καί τά νοσοκομεῖα, οἱ πόροι τους στερέψανε καί τά οἰκονομικά τους ἐξαρτηθήκανε πιά ἀπό τήν στοργή τῶν συνανθρώπων τους, τῶν γονιῶν τῶν συμμαθητῶν τῶν παιδιῶν τους καί τῶν κατοίκων τῆς περιοχῆς. Τό περιστατικό ἔφερα σέ γνώση τοῦ κύκλου μου καί συγκεκριμένα τῶν Διευθυντῶν τῆς ἑταιρίας Atlas Maritime Company S.A. τοῦ Πειραιᾶ, καί Interocean Shipping Agency Ltd. τοῦ Λονδίνου κ.κ. Δημητρίου Α. Ἀλεξάτου καί Ἀντωνίου Ι. Ἀλεξάτου ἀντίστοιχα, καθώς καί τοῦ Διευθυντοῦ τῆς ἑταιρίας Manley Hopkins, Son and Cookes Ltd. κ. Michael Joliffe, πού ἀμέσως προσφερθήκανε νά ἐνισχύσουν τήν δυσπραγοῦσα οἰκογένεια.

Ἡ ἄμεση ἀνταπόκριση καί ἡ προσφορά τους ἦτανε συγκινητικές καί αἰσθάνομαι τήν ἀνάγκη νά ἐκφράσω καί δημόσια τίς θερμότερες εὐχαριστίες γιά λογαριασμό τοῦ παιδιοῦ καί τῶν γονιῶν του καί εὔχομαι νά βρίσκονται πάντοτε τέτοιοι ἄνθρωποι, ἄνθρωποι μέ τή σωστή σημασία τῆς λέξης καί συνεχιστές τέτοιων πράξεων, ἔτσι πού νά ἀπαλύνεται ἡ δυστυχία πού ὑπάρχει ἀκόμα καί στίς μέρες μας.

Ἐπιτρέψτέ μου νά προσθέσω ὅτι, μέ τή φροντίδα τοῦ Συλλόγου τῶν γονιῶν καί κηδεμόνων τῶν μαθητῶν τοῦ 8ου Δημοτικοῦ Σχολείου Χαλανδρίου, ἀνοίχθηκε λογαριασμός στήν Ἐθνική Τράπεζα - Κατάστημα Χαλανδρίου μέ ἀριθμό 178/911532-35, γιά ὅσους θελήσουν νά ἐνισχύσουν γιά τήν θεραπεία καί παραπέρα ἀποκατάσταση τοῦ πάσχοντος καί ἀνάπηρου μαθητή. Τά δέ στοιχεῖα τῆς οἰκογένειας τοῦ παιδιοῦ ἔχω στή διάθεση ὅποιου τυχόν θελήσει νά μάθει περισσότερα.

Εὐχαριστῶ θερμά γιά τή φιλοξενία καί εὔχομαι σ' ὅλους στό περιοδικό καί στούς ἀσχολούμενους μέ τήν Ναυτιλία τό 1986 νά εἶναι μιά καλή χρονιά γεμάτη ὑγεία καί προκοπή.

Μέ ὑπόληψη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.,
Ἀριστοφάνους 86, Χαλάνδρι

Χαλάνδρι 8.1.1986

***Σημ. Συντ.:** Θέλαμε νά πιστεύομε ὅτι καί ἄλλοι ἀπό τό χῶρο τῆς Ναυτιλίας, στόν ὁποῖο εἶναι ἰδιαίτερα ἀνεπτυγμένα τά αἰσθήματα φιλαλληλίας καί ἀνθρωπισμοῦ θά συμμετάσχουν στήν προσπάθεια γιά νά σωθεῖ αὐτό τό παιδί.*

Η ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΤΕΚΜΑΡΤΗ ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ἕνας χρόνος ἀκόμη τελείωσε καί δυστυχῶς καί αὐτός βρίσκει τήν Ἑλληνική Ναυτιλία μικρότερη τοῦ προηγουμένου.

Μέσα στίς διάφορες φωνές πού θά ἀκουστοῦν γιά σχέδια, συμβούλια, συσκέψεις καί ἀποφάσεις γιά τήν ἀνάκαμψη τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί σέ τί ὀφείλεται ἡ συνεχής μείωσίς της, μέ τό γράμμα μου αὐτό θά ἤθελα νά προσθέσω καί τήν μικρή δική μου φωνή γιά νά ἐπισημάνω τίς ἀνασταλτικές ἐπιπτώσεις τῆς γραφειοκρατίας, ἡ ὁποία ἀγγίζει τά ὅρια τοῦ παραλόγου καί στήν ὁποία ἐν πολλοῖς ὀφείλεται ἡ σμίκρυνσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Καί γιά νά μήν θεωρηθῶ ὑπερβολικός, θά ἀναφερθῶ σ' ἕνα χαρακτηριστικό περιστατικό: τό πλοῖο «ΝΙΚΟΛΑΣ» ὑπέστη ὁλική καταστροφή ἀπό πυρκαϊά στήν Μαύρη Θάλασσα τόν Δεκέμβριο τοῦ 1975. Ἐθεωρήθη τεκμαρτή ὁλική ἀπώλεια καί ἀποζημιώθηκε ἀπό τούς Ἀσφαλιστάς ὡς ὁλική ἀπώλεια, τό δέ ναυάγιο, κατόπιν δικαστικῆς ἀποφάσεως, ἐγκαταλείφθηκε στούς ναυαγοσώστες ὡς ἀποζημίωσις.

Τό πλοῖο ὅμως, σύμφωνα μέ τήν Ἑλληνική Νομολογία ἡ ὁποία προβλέπει ὅτι ἡ τεκμαρτή ὁλική ἀπώλεια δέν θεωρεῖται αἴτιο διαγραφῆς ἀπό τά Ἑλληνικά Νηολόγια, ἐξακολουθεῖ νά θεωρεῖται ὡς ὑπάρχον, μέ ἀποτέλεσμα ἡ Ἐφορία Πλοίων νά συνεχίζει τήν χρέωση φόρων, τήν εἴσπραξη τῶν ὁποίων ἔχει ἐπιδιώξει διά προσωποκράτησης τοῦ ἐκπροσώπου, ἡ ὁποία ἀπεφεύχθη μετά τήν καταβολή 600.000 δραχμῶν, καί πρόσφατα μέ τό αἰτολογικό τῆς περαιτέρω χρεώσεως διά κατασχέσεως τοῦ αὐτοκινήτου του. Τό δέ παράλογον εἶναι ὅτι τό Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διέταξε τά Νηολόγια νά διαγράψουν τό πλοῖο. Ὁ Νηολόγος ὅμως, θεωρούμενους ἀνεξάρτητος, δέν ἀπεδέχθη τήν ἐντολή τοῦ Ὑπουργείου, ζητώντας δικαστική ἀπόφαση.

Ἀλλά δυστυχῶς ὁ παραλογισμός δέν σταματᾶ, διότι ἄν καί μετά πολυετῆ δικαστικό ἀγώνα ἐξεδόθη ἀπό τά φορολογικά δικαστήρια ἀπόφασις ἡ ὁποία θεωρεῖ τό πλοῖο ὡς ἀπολεσθέν καί διατάσσει τήν ἐπιστροφή, ὡς ἀχρεωστήτως καταβληθέντος, τοῦ ποσοῦ τῶν δραχμῶν 600.000, ἡ Ἐφορία, ἡ ὁποία συνέχισε τίς χρεώσεις καί μετά τήν ἡμερομηνία τῆς προσφυγῆς, ἀρνήθηκε τήν ἐπιστροφή, παρακρατοῦσα τό ποσόν γιά τούς νέους πλέον φόρους καί πρόστιμα τά ὁποῖα ἐπέβαλε γιά τά μετά τήν προσφυγή ἔτη καί συγχρόνως προέβη εἰς τήν προαναφερθεῖσα κατάσχεση, ὑποχρεώνοντας διά τοῦ τρόπου αὐτοῦ τόν Πλοιοκτήτη νά κάνει νέους δικαστικούς ἀγῶνες.

Ἀντιλαμβάνεσθε τήν ἐπιβάρυνση σέ χρόνο καί χρῆμα τοῦ ἀνωτέρω περιστατικοῦ· ὑπάρχουν δέ πλεῖστες παρόμοιες ἤ ἄλλης γραφειοκρατικῆς φύσεως περιπτώσεις οἱ ὁποῖες ταλαιπωροῦν ἄσκοπα τήν Ἑλληνική Ναυτιλία, δεδομένου ὅτι δέν δικαιολογοῦνται οὔτε κάν ἀπό τό πολιτικό κόστος.

Πάντως πιστεύω ὅτι γιά τήν κακοδαιμονία τῆς γραφειοκρατίας δέν εἶναι ἄμοιροι εὐθυνῶν καί οἱ φορεῖς πού ἐκφράζουν τά συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστῶν πού θά ἔπρεπε νά ἔχουν μελετήσει τήν ὑπάρχουσα νομολογία καί ἐπιτακτικῶς νά ἔχουν ζητήσει τήν τροποποίηση καί προσαρμογή της στά σημερινά δεδομένα, ὥστε νά μήν ὑπάρχουν νόμοι οἱ ὁποῖοι νά ἰσχύουν ἀπό τήν ἐποχή τῶν πλοίων μέ ἱστία.

Εὐχαριστῶ γιά τήν φιλοξενία.

Α. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Πειραιᾶς, 9 Ἰανουαρίου 1986

***Σημ. Συντ.:** Τό πρόβλημα τῆς διαγραφῆς τῶν πλοίων πού θεωροῦνται τεκμαρτή ὁλική ἀπώλεια τό ἔχουν θίξει ἀπό μακροῦ τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀλλά ἀπό τήν ἀνωτέρω ἐπιστολή προκύπτει ὅτι δέν ἄλλαξε τίποτε. Δυστυχῶς.*

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT

BÖTTCHER & GRÖNING

Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phone 040/78518-0 · Telex 2163364 bug d

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG

Borsing — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Mekaniske Verksteder — Bergen Diesel Generating Sets — Normo Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe Ship Refrigerating — Rellumit Filters -France — Mitsubishi Kakoki Kaisha Purifiers — Mitsubishi Exhaust · Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines — Akasaka -Mitsubishi Diesel Engines — Kobe · Mitsubishi Diesel Engines — Kamome Pitch Propellers + Bow Thrusters — Yanmar Diesel Engines

PLEASE CONTACT
CHRIS MARINE
C. PAPATHEODOROU
M.Sc. (MUNICH), C. ENG. FIMARE, MRINA

2, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL.: 4178171 — TEL: 9810439 (A.O.H.)
TX: 24 1015 CRIS GR

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ - ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΟΟΣΑ

Τοῦ κ. ΝΙΚΟΥ Α. ΒΕΡΝΙΚΟΥ

Ἡ πρόσφατη ἐπιβολή ἔκτακτης εἰσφορᾶς στή ναυτιλία μέ συντελεστή 10% στό συνολικό ποσό τοῦ φόρου πού προκύπτει μέ βάση τίς διατάξεις τοῦ Ν. 27/1975 καί τοῦ Ν. 438/1976 καί ἡ ὁποία μπορεῖ νά φθάσει μέχρι 60.000 δολλάρια, προκάλεσε πολλές ἀντιδράσεις καί σχολιάστηκε ποικιλοτρόπως.

Ἡ πρόσθετη ὅμως αὐτή φορολογία δίνει ἀφορμή νά ἐξεταστοῦν καί πιθανόν νά μελετηθοῦν ἐκ νέου τά φορολογικά στυστήματα, πού ἰσχύουν σέ ἄλλες χῶρες τοῦ ΟΟΣΑ, σύμφωνα μέ μελέτη πού ἔκανε ἡ Γραμματεία τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν (MTC) τοῦ ΟΟΣΑ.

Στήν Ἐτήσια Ἔκθεση 1984 γιά τίς θαλάσσιες μεταφορές (Annual report 1984 - Maritime Transport) παρουσιάζεται ἡ μελέτη αὐτή, ἡ ὁποία ἀποτελεῖται ἀπό ἕνα ἐρωτηματολόγιο 24 ἐρωτήσεων πρός τίς Διοικητικές Ἀρχές τῶν χωρῶν - μελῶν καί διαπραγματεύεται συγκριτικά τά φορολογικά συστήματα γιά τίς ἐφοπλιστικές ἐπιχειρήσεις.

Ὡς σπουδαιότερα θέματα ἐξ αὐτῶν πρός περαιτέρω συζήτηση κρίνονται τά ἀκόλουθα:

— Φορολογία εἰσοδήματος (Taxation of income)

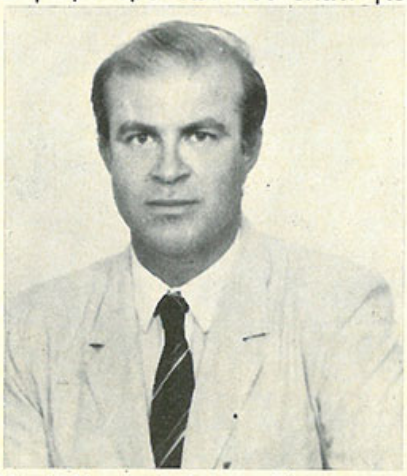
— Φορολογία κεφαλαίου (Taxation of capital)

— Φορολογία μέ βάση τόν ἀριθμο τῶν ἀπασχολουμένων ἀτόμων ἤ τῶν ἐργατικῶν δαπανῶν

— Φορολογικές ἀπαλλαγές (Tax concessions)

Ἡ Ἑλλάδα εἶναι ἡ μοναδική χώρα, στήν ὁποία ἡ φορολογία ὑπολογίζεται σύμφωνα μέ τό μέγεθος καί τήν ἡλικία τοῦ πλοίου ἀνεξάρτητα ἀπό τά κέρδη ἤ τίς ζημίες τῆς ἐπιχειρήσεως καί καθορίζεται ἀπό τούς Ν. 1881/1951 καί 27/1975.

Ἡ φορολογία εἰσοδήματος εἶναι ἡ φορολογία ἐπί τῶν κερδῶν καί ἰσχύει σέ ὅλες τίς χῶρες ἐκτός ἀπό τήν Ἑλλάδα. Στό Βέλγιο γιά φορολογητέο εἰσόδημα μέχρι 1.000.000 Βελγικά Φράγκα τό ποσοστό φορολογίας εἶναι 33%, γιά εἰσόδημα μέχρι 3.000.000 Βελγικά Φράγκα 40%, καί ἐάν τό ὑπερβαίνει 48%. Στόν Καναδᾶ τό ἀντίστοιχο ποσοστό εἶναι 36%, στή Δανία 40%, στή Φινλανδία 43%, στή Γαλλία 40%, στή Γερμανία 56% ἐπί τῶν ἀδιανεμήτων κερδῶν (Undistributed profits) καί 36% ἐπί τῶν διανεμητέων κερδῶν (distributed profits), στήν Ἰταλία 40%, στήν Ἰαπωνία γιά ἐπιχειρήσεις τό κεφάλαιο τῶν ὁποίων εἶναι μικρότερο τῶν 100 ἑκατ. γιέν



30%-42% καί γιά μεγαλύτερο τῶν 100 ἑκατ. γιέν 42%, στήν Ὁλλανδία 43%, στήν Νέα Ζηλανδία 45%-50%, στήν Νορβηγία 23% ἐπί τῶν διανεμητέων κερδῶν καί 50,8% ἐπί τῶν ἀδιανεμήτων κερδῶν, στήν Ἱσπανία 25%-34%, στήν Ἑλβετία κατά μέσον ὅρο 25%, στήν Τουρκία 40% ἐπί τῶν καθαρῶν κερδῶν καί στή Μεγάλη Βρεταννία 40%-45%.

Φορολογία κεφαλαίου δέν ὑπάρχει στίς περισσότερες χῶρες ἐκτός ἀπό τήν Φινλανδία σέ ποσοστό 1%, στή Γερμανία 1,3%, στή Νορβηγία 0,3% καί στήν Ἑλβετία 0,6%.

Ἡ φορολογία μέ βάση τόν ἀριθμό τῶν ἀπασχολουμένων ἀτόμων ἤ τῶν ἐργατικῶν δαπανῶν, ἰσχύει σέ ὅλες τίς χῶρες τοῦ ΟΟΣΑ καί στήν Ἑλλάδα, ἀλλά κρίνεται σκόπιμο νά μήν ἀναλυθεῖ σ' αὐτό τό ἄρθρο λόγω τοῦ ὅτι πιθανόν χρειάζεται ἰδιαίτερη μελέτη.

Οἱ φορολογικές ἀπαλλαγές ἀποτελοῦν μία ἀπό τίς κατηγορίες κρατικῶν ἐπιδοτήσεων καί ταξινομοῦνται ὡς ἑξῆς:

α) Φορολογικές ἀποσβέσεις (depreciation allowances),

β) Ἀφορολόγητα ἀποθεματικά (tax - free reserves) καί

γ) Μεταφορά τῶν ζημιῶν εἰς τήν ἑπομένη καί προηγούμενη χρήση (carry forward and backward of losses).

Σέ πολλές χῶρες ὅπως Βέλγιο, Καναδᾶ, Γαλλία, Γερμανία, Ὁλλανδία, Νέα Ζηλανδία, Σουηδία, Ἑλβετία, Μεγάλη Βρεταννία καί Ἡνωμένες Πολιτεῖες ἡ ἐπιδότηση γιά κατασκευή σκάφους (construction subsidy) ἐκπίπτει ἀπό τήν τιμή ἀγορᾶς.

Σέ μία χώρα μόνο, τήν Αὐστραλία, ἐπιτρέπεται ἡ φορολογική ἀπόσβεση, ὅταν ὑπερβαίνει 100% τήν τιμή ἀγορᾶς (investment allowance). Ἐπίσης σέ πολλές χῶρες ἐπιτρέπεται νά γίνει φορολογική ἀπόσβεση πρίν ἀπό τήν καθέλκυση τοῦ σκάφους.

Σέ ὁριμένες χῶρες ἐπιτρέπεται νά χρησιμοποιηθεῖ ὡς σύστημα ἀποσβέσεως μόνο ἡ γραμμική μέθοδος (straight line method), σέ ἄλλες μόνον ἡ φθίνουσα μέθοδος (reducing balance method), σέ τρῖτες καί οἱ δύο μέθοδοι, ἐνῶ ἀκόμη ἐπιτρέπεται σέ ὁρισμένες καί ἡ ἀλλαγή ἀπό τή μία μέθοδο στήν ἄλλη.

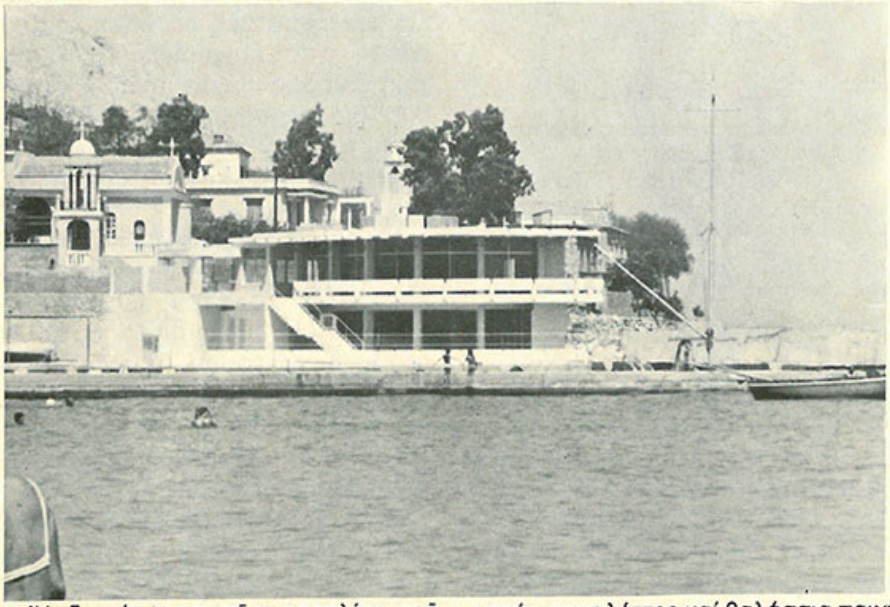
Στήν γραμμική μέθοδο ἡ μέση ζωή σκάφους (useful life) ὑπολογίζεται στό Βέλγιο 8 χρόνια, στόν Καναδᾶ 3, στή Γαλλία τό ἐλάχιστο 8, στή Γερμανία 16 γιά μεγάλα ἐπιβατηγά καί 12 γιά τά ὑπόλοιπα, στήν Ἰαπωνία 10 ἕως 15, στήν Ὁλλανδία 12-20, στήν Ἑλβετία 8-11, στήν Ἱσπανία 25 καί στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες 5 χρόνια. Γιά τήν φθίνουσα μέθοδο τά ἀντίστοιχα ποσοστά ὑπολογισμοῦ εἶναι στόν Καναδᾶ 15%, στή Δανία, Νορβηγία, Σουηδία 30%, στή Γαλλία 12,5%-31,25%, στή Γερμανία 18,75% γιά μεγάλα ἐπιβατηγά καί 25% γιά τά ὑπόλοιπα, στήν Ἰαπωνία 14,2%-20,6% καί στήν Ἑλβετία 18%-24%.

Ἀφορολόγητα ἀποθεματικά ἰσχύουν σέ πολλές χῶρες ὅπως τήν Δανία, Φινλανδία, Γερμανία, Ἰταλία, Ὁλλανδία, Ἰαπωνία, Νορβηγία καί Τουρκία. Ἡ μεταφορά ἐπίσης τῶν ζημιῶν στήν ἑπόμενη χρήση ἰσχύει σέ πολλές χῶρες καί κατά μέσον ὅρο εἶναι 5-7 χρόνια, ἐνῶ μεταφορά στήν προηγούμενη χρήση ἰσχύει μόνο σέ λίγες χῶρες ὅπως τόν Καναδᾶ καί τήν Μεγάλη Βρεταννία 3 χρόνια, τήν Γερμανία 2 χρόνια, τήν Ἰαπωνία καί τήν Ὁλλανδία 1 χρόνο.

ΕΡΓΑ ΕΥΠΟΙΪΑΣ

ΟΡΜΟΣ ΛΩ: 25 χρόνια κοινωνικῆς προσφορᾶς

Μέ τό γύρισμα τοῦ χρόνου, ὁ Ὅρμος Λῶ συμπληρώνει ἤδη 25 χρόνια ζωντανῆς κοινωνικῆς παρουσίας στόν Βροντάδο. Εἰκοσιπέντε χρόνια, στό πέρασμα τῶν ὁποίων τό Ἵδρυμα τῶν Ὑιῶν Κ.Μ. Λῶ ἐπεδίωξε καί πιστεύουμε κατάφερε νά μετατρέψει τόν ἄλλοτε ἀναξιοποίητο Ὅρμο Κασσοῦ σέ ἕνα σύγχρονο καί νοικοκυρεμένο παραλιακό συγκρότημα, ἕνα στολίδι γιά τόν Βροντάδο καί ὅλο τό νησί.



Ἡ διαμόρφωση τῆς παραλίας τοῦ Ὅρμου Κασσοῦ ἄρχισε στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ '60, τότε πού ὁ Βροντάδος ζοῦσε ἀκόμη μέ τίς συνήθειες πού ἀπομονωμένου ναυτότοπου, ἐνῶ ἡ Χώρα τῆς Χίου ἔκανε τά πρῶτα δειλά της βήματα στόν ἀνεξερεύνητο μέχρι τότε χῶρο τοῦ Τουρισμοῦ.

Πάνω σέ μιά παραλιακή ζώνη 3.400 τετραγωνικῶν μέτρων πού παρεχώρησε τότε, ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, τό Ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν στό Ἵδρυμα γιά εἴκοσι χρόνια ἀρχικά καί γιά ἄλλα δέκα ἐν συνεχεία μέχρι τό 1990, οἱ χορηγοί ἀνέλαβαν τήν ὑποχρέωση νά ἀναπτύξουν κατά τόν καλύτερο δυνατό τρόπο τήν κάθε προσφερόμενη τουριστική καί ἀθλητική δυνατότητα πρός ὄφελος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου.

Ἔτσι μέ γοργά βήματα ἡ παραλία τοῦ Ὅρμου Κασσοῦ, τήν ὁποία ἐν τῶν μεταξύ ὁ Δῆμος Βροντάδου μετανόμασε σέ Ὅρμο Λῶ δέν ἔχει τίποτε νά ζηλέψει ἀπό τίς ὀργανωμένες πλάζ τῶν τουριστικά ἀνεπτυγμένων περιοχῶν τῆς Ἑλλάδος, ἀκόμη καί αὐτῶν τῶν λαϊκῶν πλάζ τοῦ ΕΟΤ. Στό κεντρικό καί νότιο τμῆμα του ἐκτείνεται σειρά 32 ἀποδυτηρίων, ἀναψυκτήριο καί πλάζ μέ τόν πλήρη ἐξοπλισμό της σέ καθίσματα, τέντες, ντούς, τουαλέττες καί θαλάσσια παιχνίδια.

Τό βόρειο τμῆμα ἔχει κατάλληλα διαμορφωθεῖ μέ τσιμεντένιο λιμενοβραχίονα καί μῶλο πού περιζώνουν καί προστατεύουν τίς ναυταθλητικές ἐγκαταστάσεις τοῦ Ὅρμου, ὅπου στεγάζεται καί τό ναυταθλητικό τμῆμα τοῦ πολιτιστικοῦ συλλόγου ΠΕΚΕΒ. Ὁ χῶρος περιλαμβάνει κολυμβητήριο ὀλυμπιακῶν διαστάσεων, κολυμβητήριο water polo, βατήρα καταδύσεων 3 μέτρων, λεμβοστάσιο μέ στολίσκο ἱστιοπλοϊκῶν σκαφῶν τύπου Laser, Finn καί Optimist, ἀποδυτήρια ναυταθλητῶν, γήπεδο βόλλεϋ, κερκίδες γιά 500 θεατές καθώς καί προβολεῖς γιά τήν ἄνετη διεξαγωγή νυκτερινῶν ἀθλητικῶν συναντήσεων.

Τό ὅλο ἔργο ὁρίζεται στό βόρειο ἄκρο του ἀπό τό μεγάλο διόροφο κτίριο μέ τά δύο ἑστιατόρια δυναμικότητος 200 ἀτόμων τό καθένα, ἕνα ἰσόγειο γιά μεσημβρινά ἐλαφρά γεύματα καί βραδυνό ἑστιατόριο πολυτελείας στόν πρῶτο ὄροφο.

Ὅλες οἱ παραπάνω ἐγκαταστάσεις σέ συνδυασμό μέ τήν καθαρή νησιώτικη θάλασσα τοῦ Βροντάδου, συνθέτουν τό στολίδι πού ὁραματίσθηκαν τά παιδιά τοῦ ἀείμνηστου Βρονταδουσίου καραβοκύρη Κωστῆ Μ. Λῶ, ἀκολουθώντας τήν μακραίωνη παράδοση τῶν ἀποδήμων καί τῶν ναυτικῶν νά στολίζουν τήν γενέτειρά τους μέ τούς καρπούς τῶν κόπων τους μακρυά ἀπό τήν πατρίδα.

Ἡ ἀκτινοβολία τοῦ Ὅρμου ἀγγίζει πολλαπλά τόν Βροντάδο καί τό νησί γενικότερα:

— Σάν ἔργο ὑποδομῆς μέ μεγάλη σημασία τόσο γιά τόν ἐσωτερικό τουρισμό τοῦ νησιοῦ, ὅσο καί γιά τήν ἐξωτερική περιήγηση. Ὡς ὀργανωμένη πλάζ καί ἑστιατόριο γιά ἐλαφρά γεύματα ἀποτελεῖ πόλο ἕλξεως γιά τούς λουομένους ἐπισκέπτες τοῦ νησιοῦ.

— Σάν τόπος συναντήσεως καί κοινωνικῆς ἀναψυχῆς ὄχι μόνο τῶν κατοίκων τοῦ Βροντάδου καί τῆς Χίου καθώς καί τῶν Βρονταδουσίων καί Χιωτῶν παραθεριστῶν τῆς Ἀττικῆς καί τοῦ ἐξωτερικοῦ, οἱ ὁποῖοι ἔναντι ἀσήμαντου 30 δραχμῶν γιά τούς ἐνήλικες, 15 δραχμῶν γιά τούς φοιτητές καί μαθητές καί δωρεάν εἰσόδου γιά τούς περιοίκους, τούς ἀθλητές καί τά μικρά παιδιά, ἀπολαμβάνουν τό λουτρό τους καί ἕνα καλομαγειρευμένο φαγητό μέσα σέ φιλόξενο καί καθαρό περιβάλλον.

— Σάν πόλος ἕλξεως γιά τά νειάτα τοῦ Βροντάδου, στά ὁποῖα δίδεται ἡ εὐκαιρία μέσα στίς ἄρτιες ἐγκαταστάσεις τοῦ Ὅρμου, νά ἀσχοληθοῦν καί νά ἀναπτύξουν τά εὐγενῆ ἰδεώδη τοῦ ναυταθλητισμοῦ.

— Σάν πηγή ἀπασχολήσεως γιά δέκα καί πλέον ὑπαλλήλους, Βρονταδουσίους ὡς ἐπί τό πλεῖστον, οἱ ὁποῖοι φροντίζουν γιά τήν ἄψογη λειτουργία καί συντήρηση τοῦ συγκροτήματος κατά τούς θερινούς μῆνες πού κατά κανόνα λειτουργεῖ. Καί ἀκόμα, σάν πηγή ὀξυγόνου γιά τίς ἐντόπιες ἑταιρεῖες καί

Ὅπως φαίνεται στήν μελέτη τοῦ ΟΟΣΑ, οἱ ἐφοπλιστικές ἐπιχειρήσεις τῶν χωρῶν - μελῶν ἀπολαμβάνουν κρατικές ἐπιδοτήσεις καί κατ' αὐτόν τόν τρόπο ἐνθαρρύνεται ἡ ὑποκατάσταση τῆς ἐργασίας μέ κεφάλαιο, πράγμα τό ὁποῖο ἔχει ὡς ἐπακόλουθα νά ἔχουν στή σημαία τους νεώτερα καί ὑψηλότερης τεχνολογίας πλοῖα.

Ἡ Ἑλλάδα, ὅπως ἀναφέρθηκε, εἶναι ἡ μοναδική χώρα, τό σύστημα τῆς ὁποία εἶναι μέν ἁπλό καί οἰκονομικά οὐδέτερο, δέν ἐπιδοτεῖ ὅμως τίς ἐφοπλιστικές ἐπιχειρήσεις.

Κατ' αὐτόν τόν τρόπο οἱ Ἑλληνικές ἐπιχειρήσεις, ἀνεξάρτητα ἀπό κέρδη ἤ ζημίες φορολογοῦνται, ἐνῶ στίς ἀντίστοιχες ἀλλοδαπές ὁ συμψηφισμός ζημιῶν καί κερδῶν σέ συνδιασμό μέ τίς ἐπιδοτήσεις μπορεῖ νά φέρει σημαντικά χρηματικά ὀφέλη ἀπό τό δημόσιο.

Τέλος θά πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἐπειδή οἱ ἀλλοδαπές ἐπιχειρήσεις ἀπολαμβάνουν ἐπιδοτήσεων καί γενικά ἐπωφελοῦνται ἀπό τό κράτος τους, οἱ Ἑλληνικές λόγω τῆς ἐλλείψεως κρατικῆς συμπαράστασης βρίσκονται σέ μειονεκτική θέση ἀπό ἀπόψεως ἀνταγωνιστικότητας.

Ν. Α. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

τούς Χιῶτες ἐλεύθερους ἐπαγγελματίες, στούς ὁποίους προστρέχει συνεχῶς τό Ἵδρυμα γιά τήν τροφοδοσία του καθώς καί τίς ἀνάγκες γιά τήν συντήρηση καί βελτίωση τῶν ἐγκαταστάσεων του.

— Σάν μιά ἀκόμη πηγή συναλλάγματος γιά τήν ἐγχώρια οἰκονομία. Ἐδῶ πρέπει νά τονισθεῖ ὅτι ὅλα τά ἐλλείματα καί νέα ἔργα ὑποδομῆς τοῦ Ὅρμου Λῶ, πού ξεπερνοῦν τά 1,5 ἑκατομμύρια δραχμές ἐτησίως, καλύπτονται ἀπό δραχμοποιημένο συνάλλαγμα, τό ὁποῖο οἱ Ἱδρυτές εἰσάγουν ἀπό τό ἐξωτερικό.

— Σάν ἀρωγός τοῦ Δήμου καί κατ' ἐπέκτασιν τοῦ Βρονταδουσιακοῦ Λαοῦ, ἀφοῦ τό Ἵδρυμα ἐπωμίζεται τά ἐλλείματα πού παρουσιάζει κάθε χρόνο ὁ Ὅρμος Λῶ. Μέ τά ἐλλείματα αὐτά καθώς καί τήν ὅλη εὐθύνη τοῦ ἔργου θά ἐπιβαρυνόταν ὑπό ἄλλες συνθῆκες οἱ φορολογούμενοι δημότες τοῦ Βροντάδου. Ἐπί πλέον τό Ἵδρυμα καταβάλλει στόν Δῆμο, ἐδῶ καί μερικά χρόνια ἀπό τότε πού ἐθεσπίσθη ὁ Δημοτικός φόρος ἐπί τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῶν ἑστιατορίων, 100-150.000 δραχμές ἐτησίως, συνεισφέροντας ἔτσι τήν γενικώτερη δημοτική προσπάθεια.



Ὅλη ἡ ἀνωτέρω δραστηριότητα τοῦ Ἱδρύματος Ὑιῶν Κ.Μ. Λῶ μέσω τοῦ Ὅρμου Λῶ ἴσως νά μήν ἦταν μέχρι σήμερα γνωστή στό πλατύτερο κοινό, ἐξ αἰτίας τῆς παγίας ἐπιθυμίας τῶν Ἱδρυτῶν νά ἀποφεύγουν νά μιλοῦν γιά τά ἔργα τους. Εὐτυχῶς, ἡ προσφορά τοῦ Ὅρμου Λῶ γίνεται γνωστή καί ἐκτιμᾶται ἀπό μόνη της, ὅπως καταδεικνύουν οἱ αὐξανόμενοι ἀριθμοί τῶν λουομένων κάθε καλοκαίρι, ἐπισκεπτῶν ἀπό τόν ἴδιο Βροντάδο, τήν Χίο καί τήν «Διασπορά».

Ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν καί ὁ Ἐρυθρός Σταυρός βράβευσαν τήν ἀνθρωπιά τῶν Ἑλλήνων Πλοιάρχων

Ἡ ἀνθρωπιά τῶν Ἑλλήνων πλοιάρχων καί τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καί κατ' ἐπέκταση ὅλων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν τιμήθηκε ἀπό τήν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν καί τόν Ἑλληνικό Ἐρυθρό Σταυρό.

Σέ εἰδική ἐκδήλωση πού ἔγινε στίς 10 Ἰανουαρίου στό Δημοτικό Θέατρο Πειραιῶς ἐπιδόθηκαν τιμητικές διακρίσεις τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν στούς πλοιάρχους καί ἀξιωματικούς 69 ἑλληνικῶν πλοίων οἱ ὁποῖοι ἀπό τό 1978 μέχρι τό τέλος τοῦ 1985 περισυνέλεξαν 1.431 Βιετναμέζους φυγάδες, πῆραν μέρος στά ἐγχειρήματα γιά τή μεταφορά 6.550 Παλαιστινίων ἀπό τή Βηρυτό τό 1982 καί 1983 πού ἔγιναν ὑπό τήν αἰγίδα τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν καί τό 1985 διέσωσαν 172 ἀνθρώπους πού κινδύνευσαν στή θάλασσα. Ἐπίσης τιμήθηκαν καί δύο Λιμενικοί οἱ ὁποῖοι εἶχα μετάσχει στό ἐγχείρημα.... ἐνῶ στήν ἴδια ἐκδήλωση βραβεύθηκε ἀπό τόν Ἑλληνικό Ἐρυθρό Σταυρό ἡ Πανελλήνια Ἕνωση Πλοιάρχων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ γιά τήν ἀφοσίωση τῶν μελῶν της, ὅπως ὑπογράμμισε ὁ πρόεδρος τοῦ Ε.Ε.Σ. καθηγητής κ. Ὀρέστης Λουρίδης, στήν ἀνθρωπιστική παράδοση καί παρακαταθήκη τῆς φυλῆς.

Τίς τιμητικές διακρίσεις τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν ἐπέδωσε στούς τιμωμένους ὁ γενικός γραμματέας της κ. Μεν. Παλλάντιος — τίς διακρίσεις τῶν πλοιάρχων πού αὐτή τήν ἐποχή ταξιδεύουν παρέλαβαν οἱ γυναῖκες τους ἤ ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτητριῶν ἑταιριῶν τῶν πλοίων στά ὁποῖα ὑπηρετοῦσαν ὅταν ἔκαναν τίς πράξεις γιά τίς ὁποῖες διακρίθηκαν.

Ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ κ. Λουρίδης, μιλώντας στήν ἐκδήλωση καί ἀναφερόμενος στούς τιμωμένους τόνισε ὅτι ἀνώτεροι πολίτες — πολίτες ἄνθρωποι — σάν κι αὐτούς ἀποτελοῦν παρήγορη ἐπιβεβαίωση ὅτι ἡ ἀνθρωπιά καί ἡ ἀξιωσύνη πού πανάρχαια γεννήθηκαν σ' αὐτόν τόν τόπο δέν ἔλειψαν τελείως στίς μέρες μας ἀπό τή γενέτειρα χώρα τους.



Ὁ πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννης Ψαρράς ὁ ὁποῖος καί παρέλαβε τό βραβεῖο τοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ, μιλώντας στήν ἐκδήλωση ὑπογράμμισε:

● Εἶναι μεγάλη τιμή γιά τήν τάξη τῶν πλοιάρχων καί φυσικά καί γιά τήν Ἕνωσή μας, ἡ βράβευση ἀπό τήν Ἀκαδημία Ἀθηνῶν καί τόν Ἑλληνικό Ἐρυθρό Σταυρό, πρός τήν Ἕνωση Πλοιάρχων, καί κατ' ἐπέκτασιν πρός ὅλους τούς Ἕλληνας Πλοιάρχους. Ἐκφράζω τίς εὐχαριστίες καί τήν εὐγνωμοσύνη ὅλων μας, τῶν παρόντων καί τῶν χιλιάδων συναδέλφων μας πού αὐτή τή στιγμή ὀργώνουν τίς θάλασσες τῆς ὑδρογείου.

● Ἡ τιμή αὐτή ἦρθε, καί τήν αἰσθανόμαστε, σάν δικαίωση γιά μιά σειρά πράξεων σέ μιά θά ἔλεγα ἐθιμική τακτική, τῶν Ἑλλήνων Πλοιάρχων, γιά τήν προσφορά βοηθείας καί συμπαράστασης σέ πρόσωπα πού κινδυνεύουν ἤ ἔχουν ἀνάγκη στή θάλασσα. Καί αὐτό δέν γίνεται τώρα, πού ὁ ΟΗΕ, ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν, ὁ Ἑλληνικός Ἐρυθρός Σταυρός τά ξένα πρακτορεῖα καί τά διεθνή μέσα ἐνημέρωσης τό ἀποκαλύπτουν.

Χρόνια, ἀνέκαθεν θά ἔλεγα, οἱ Ἕλληνες καπεταναῖοι θεωροῦν πολύ φυσικό, συνυφασμένο μέ τά ἄλλα καθήκοντά τους τήν προσφορά βοηθείας· καί πολλές φορές μέ κίνδυνο τῆς ζωῆς των καί τοῦ πληρώματός των, μέ πολύτιμη ἀπώλεια χρόνου καί γενικά μέ ζημίες συγκεκριμένες τοῦ πλοίου.

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η «ΜΟΝΑΣ» ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 141 ΚΙΝΔ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΑΙΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τοῦ κ. Π. Δ. ΤΣΟΥΜΠΑ, M. Sc.

Λίαν προσφάτως ἐνώπιον διαιτητικοῦ δικαστηρίου τοῦ Λονδίνου, ὑπό τριμελῆ σύνθεσιν ἐξεδικάσθη μία ἄκρως ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις, ἀφορῶσα μερικήν ἀπώλειαν καί βλάβην χύδην φορτίου. Ἐγένετο δεκτόν ὑφ' ἑκατέρου τῶν ἐν τῇ δίκη μερῶν ὅτι ἁρμόδιον ἐπί τῆς διαφορᾶς δίκαιον ἦτο τό ἑλληνικόν.

Εἰδικώτερον τό ὑπό ἑλληνική σημαίαν πλοῖον «Π.Χ.» συνεφωνήθη νά μεταφέρη σογιέλαιον ἀπό Rotterdam εἰς Kandla Ἰνδιῶν. Εἰς τό ναυλοσύμφωνον περιείχοντο, μεταξύ τῶν ἄλλων, καί οἱ ὅροι: α) ὅτι ἡ σύμβασις τῆς ναυλώσεως θά ὑπόκειται εἰς τό δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου καί β) ὅτι πᾶσα διαφορά ἡ ὁποία ἤθελε προκύψει κατά τήν διάρκειαν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου θά ἐπιλύεται ἐνώπιον δύο διαιτητῶν εἰς Λονδῖνον καί εἰς περίπτωσιν διαφωνίας τούτων θά ὡρίζετο καί ἐπιδιαιτητής. Ὡς ναῦλος διά τήν ἀνωτέρω μεταφοράν τοῦ σογιελαίου συνεφωνήθη συγκεκριμένον ποσόν χ δολλ. ΗΠΑ μέχρι φορτίου 10.500 μετρικῶν τόννων, ἐνῶ εἰς τά ἀνταλλαγέντα μεταξύ ἐκναυλωτοῦ καί ναυλωτοῦ «PREFIXING NEGOTIATION TELEXES» συνεφωνήθη ὅτι δι' ἕκαστον πέρα τῶν 10.500 φορτωθησόμενον τόννον σογιελαίου θά καταβάλλετο ὡς ἐπιπρόσθετος ναῦλος ποσόν ψ δολλ. ΗΠΑ. Εἰς τάς παριστώσας τήν φόρτωσιν τοῦ σογιελαίου ἐκδοθείσας τέσσαρας φορτωτικάς ἀνεφέρετο ὅτι οἱ ὅροι τοῦ ναυλοσυμφώνου ἔχουν ἐνσωματωθῆ εἰς τάς φορτωτικάς, συμπεριλαμβανομένου καί ἐκείνου τῆς διατησίας.

Οἱ ἐπί τοῦ φορτίου ἐνδιαφερόμενοι καί νόμιμοι κομισταί τῶν φορτωτικῶν — πρίν παρέλθη ἔτος ἀπό τοῦ χρόνου ἐκφορτώσεως τοῦ σογιελαίου εἰς Kandla καί διαπιστώσεως τῆς μερικῆς ἀπωλείας καί βλάβης του, ὥρισαν τό Μάϊον τοῦ 1980 τόν διαιτητήν των εἰς Λονδῖνον καί ἐγνωστοποίησαν τοῦτον εἰς τόν μεταφορέα. Ἐν συνεχείᾳ οὗτοι μετά παρέλευσιν μεγάλου χρονικοῦ διαστήματος, τόν Ἰούνιον 1982, ὑπέβαλον τά «POINTS OF CLAIM». Ὁ μεταφορεύς πρός ἀπόκρουσιν τῆς ἀπαιτήσεως τῶν κομιστῶν τῶν φορτωτικῶν προέβαλε κυρίως δύο καταλυτικάς ταύτης ἐνστάσεις. Τό μέν ὑπεστήριξεν ὅτι ἡ κατ' αὐτοῦ ἀπαίτησις παρεγράφη ἐν ἐπιδικίᾳ τό δέ ὅτι οὗτος, ἐν πάσῃ περιπτώσει, εὐθύνεται μέχρι 8.000 δρχ. ἀνά τόννον ἀπολεσθέντος ἤ/καί βλαβέντος σογιελαίου.

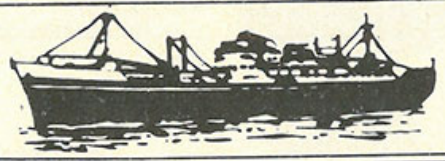
α) Παραγραφή. Ὁ μεταφορεύς ὑπεστήριξεν ὅτι ναί μέν ὁ διορισμός τῶν διαιτητῶν εἰς τόν τόπο προορισμοῦ τοῦ σογιελαίου, ἀλλά τά ὑποβληθέντα ἀργότερον «POINTS OF CLAIM» ἐπεδόθησαν μετά παρέλευσιν δύο ἐτῶν. Τό τελευταῖον τοῦτο κατέστησε τήν ἀπαίτησιν παραγεγραμμένην ἐν ἐπιδικίᾳ κατά τό ἑλληνικόν δίκαιον, (τουλάχιστον διά τό σύνολον τοῦ σογιελαίου τῆς φορτωτικῆς ἀρ. 4, ὅπερ εἶχε πλήρως καταστραφῆ), ὅπερ ρυθμίζει τά τῆς παραγραφῆς κατά τό οὐσιαστικόν του μέρος καί οὐχί κατά τό δικονομικόν, ὡς ἐν Ἀγγλίᾳ συμβαίνει. Οἱ κομισταί τῶν φορτωτικῶν ἀντέταξαν ἐν προκειμένῳ τόν ἰσχυρισμόν ὅτι ἐν περιπτώσει μερικῆς ἀπωλείας καί βλάβης φορτίου ἔχομεν ἀποσβεστικήν προθεσμίαν τῆς ἀπαιτήσεως ἐν ἡ δέν τυγχάνει ἐφαρμογῆς ἡ παραγραφή ἐν ἐπιδικίᾳ ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τῆς παραγραφῆς καί ἐν πάσῃ περιπτώσει τό θέμα εἶναι χαρακτῆρος ἀγγλικοῦ δικονομικοῦ δικαίου. Τό διαιτητικόν δικαστήριον ἀπορρῖψαν τήν ἔνστασιν παραγραφῆς τῆς ἀπαιτήσεως ἠτιολόγησε τήν ἀπόφασίν του εἰς τό ὅτι ἡ προβληθεῖσα ἔνστασις προεβλήθη καθυστερημένως εἰς τά POINTS OF REPLY τοῦ μεταφορέως καί οὐχί ἐνωρίτερον (AT THE FIRST AVAILABLE OCCASION) εἰς προηγηθεῖσαν — κατόπιν AD HOC συμφωνίας τῶν ἀντιδίκων — διαιτησίαν, ἥτις ἀπεφάνθη ἐπί τῆς ἐγκυρότητος τῆς διαιτητικῆς ρήτρας τῶν φορτωτικῶν.

Κατ' αὐτόν τόν τρόπο ἀπέφυγε ν' ἀπαντήση ἐπί τοῦ ἀκριβοῦς περιεχομένου τῆς ἐνστάσεως τοῦ μεταφορέως εἴτε ὑπό τό περιεχόμενον τῆς ἀποσβεστικῆς προθεσμίας εἴτε ὑπό ἐκεῖνο τῆς παραγραφῆς.

β) Περιορισμός τῆς εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ κατά «μονάδα» τοῦ ἄρθρου 141 ΚΙΝΔ. Ὁ ἐνιστάμενος μεταφορεύς ὑπεστήριξεν ὡσαύτως, κατ' ἐπικουρικήν βάσιν, ὅτι καί ἄν ἀκόμη εὐθύνεται διά τήν ἀπώλειαν καί βλάβην τοῦ χύδην φορτίου οὗτος δύναται νά περιορίση τήν εὐθύνην του εἰς 8.000 δρχ. ἀνά ἀπολεσθέντα ἤ βλαβέντα τόννον σογιελαίου. Τοῦτο διότι ὁ μετρικός τόννος συνιστᾶ εἰς φορτία σογιελαίου τήν «μονάδα» τοῦ ἄρθρου 141 ΚΙΝΔ. Ὡς γνωστόν κατά τό ἀνωτέρω ἄρθρον «... ἡ ἐκ μέρους τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀποζημίωσις δι' ἀπωλείας ἤ βλάβας τοῦ φορτίου δέν δύναται νά ὑπερβῆ τά διά Δ/τος ἑκάστοτε καθοριζόμενον ποσόν (σήμερον ἀνέρχεται εἰς 8.000 δρχ.) κατά δέμα ἤ μονάδα...». Οἱ δανειστές, πρός ἀπόκρουσιν τῆς ἐνστάσεως ταύτης, ἀντέτεινον ὅτι ἡ «μονάς» τοῦ ἄρθρου 141 ΚΙΝΔ ἀπαντᾶται ἀποκλειστικῶς εἰς χύδην φορτία ὅταν ὁ πράγματι καταβληθείς ναῦλος προσδιωρίσθη κατά μονάδα βάρους ἤ ὄγκου τοῦ μεταφερθέντος χύδην φορτίου. Μάλιστα μνημονεύοντες τήν γνώμην τῆς παρ' ἡμῖν θεωρίας καί νομολογίας ἀνέφερον ὅτι ἡ «μονάς» ἀναφέρεται εἰς χύδην φορτία καί νοεῖται κατά κλάσμα τοῦ χύδην φορτίου ἐπί τῇ βάσει τῆς πρός καθορισμόν τοῦ ναύλου μονάδος κατά βάρος ἤ ὄγκον φορτίου. Ἐπειδή δέ ἐν προκειμένῳ, ὁ καταβληθείς ναῦλος δέν ὑπελογίσθη κατά μονάδα βάρους ἤ ὄγκου φορτίου, ἀλλά καθωρίσθη κατ' ἀποκοπή (lumpsum), «μονάς» τοῦ ἄρθρου 141 ΚΙΝΔ, οὗτοι ἰσχυρίσθησαν, δέν τυγχάνει ἐφαρμογῆς. Πρός ἐπίρρωσιν δέ τοῦ ἰσχυρισμοῦ των αὐτοῦ ἀνέφερον ὅτι τό ἑλληνικόν δίκαιον δίδει περιωρισμένον περιεχόμενον εἰς τούς ὅρους δέμα καί μονάδα, προβάλλοντες ὡς παράδειγμα τήν περίπτωσιν τοῦ αὐτοκινήτου, τό ὁποῖον ὡς φορτίον ἄνευ συσκευασίας δέν ὑπεισέρχεται οὔτε εἰς τήν ἔννοιαν τοῦ ὅρου «δέμα» οὔτε εἰς ἐκείνην τοῦ ὅρου «μονάς».

Τό διαιτητικόν δικαστήριον εὑρέθη πρό διλήμματος διότι οὐδείς Ἕλλην συγγραφεύς διονυχίζει τόν ὅρον τῆς «μονάδος» πολλῷ δέ μᾶλλον ἀποφαίνεται διά τήν περίπτωσιν χύδην φορτίων ὅπου ὁ ναῦλος καθωρίσθη κατ' ἀποκοπήν (lumpsum), ἐνῶ αἱ δικαστικαί παρ' ἡμῖν ἀποφάσεις ἀποφαίνονται ἐπί περιπτώσεων δεμάτων, δίδουσαι παρεμπιπτόντως, πετόντι καλάμῳ, ἕναν ἐλλιπῆ περί τῆς «μονάδος» ὁρισμόν. Τελικῶς οἱ διαιτηταί ὁμοφώνως ἀπεφάνθησαν ὅτι ἡ πραγματική μονάς ναύλου εἰς τήν σύμβασιν ναυλώσεως δέν εἶναι τό ἀποκλειστικόν κριτήριον, ὅπερ συνιστᾶ τήν «μονάδα» τοῦ ἄρθρου 141 ΚΙΝΔ, καί ὅτι ἐν ἐλλείψει ταύτης, ὡς εἰς τήν περίπτωσιν συνολικοῦ (lumpsum) ναύλου, δυνάμεθα νά λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τήν συνήθη μονάδα βάρους ἤ τήν συνήθη μονάδα ναύλου τοῦ συγκεκριμένου χύδην φορτίου (usual weight of usual freight unit). Οὕτως ὁ μετρικός τόννος εἶναι ἡ συνήθης μονάς ναύλου διά φορτία σογιελαίου, ὅπως ἐπίσης καί διά μεγάλον ἀριθμόν ὑγρῶν φορτίων καί κατά συνέπειαν — συνεπέρανον οἱ διαιτηταί — ὁ θαλάσσιος μεταφορεύς εἰς τήν ἔνδικον μεταφοράν ἠδύνατο νά περιορίση τήν εὐθύνην του εἰς 8.000 δρχ. ἀνά μετρικόν τόννον βλαβέντος ἤ ἀπολεσθέντος σογιελαίου. Πρός ἐπίρρωσιν δέ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεώς των οἱ διαιτηταί ἔλαβον ὑπ' ὄψιν καί τό γεγονός ὅτι ἄν καί τό ναυλοσύμφωνον περιεῖχεν ναῦλον καθορισθέντα κατ' ἀποκοπή, τά συμβαλλόμενα μέρη (ἐκναυλωτής - ναυλωτής) εἶχον κατά νοῦν ναῦλον κατά μετρικόν τόννον φορτίου, συμφώνως πρός τά δεδομένα τῆς ἀγορᾶς. Συνεπῶς ὁ συμφωνηθείς κατ' ἀποκοήν (lumpsum) ναῦλος διά τούς 10.500 τόννους σογιελαίου ἦτο ἁπλῶς τό ἀποτέλεσμα τοῦ ὑπολογισμοῦ μέ βάσιν τόν ναῦλον ἀνά μετρικόν τόννον φορτίου ἐπί τόν ἀριθμόν 10.500.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Σύνοδος τοῦ Ο.Ο.Σ.Α.

Ἀπό σήμερα 15 Ἰανουαρίου καί μέχρι τήν Παρασκευή θά πραγματοποιηθεῖ στό Παρίσι ἡ σύνοδος τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ ΟΟΣΑ στήν ὁποια θά γίνει ἡ τελική ἐπεξεργασία τοῦ κειμένου ἀρχῶν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πού θά διέπουν τίς σχέσεις μεταξύ τῶν κρατῶν - μελῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Ὑπό τήν κυανόλευκο

Στό ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιά ἐγγραφή στά ἑλληνικά νηολόγια, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν παρακάτω πλοίων:

— «Μάγδα Π.», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Saqr Al Dammam» ὑπό σημαῖα Σαουδικῆς Ἀραβίας, 21.755 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στόν ἑταιρία «VASCO DE GAMA S.A.» (κ. Κ. Βασιλικός).

— «Ἄντρια», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Hai Keum» ὑπό σημαῖα Ν. Κορέας, 19.276 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «GLOBAL INTERMARINE CORPORATION» (κ. Σπυρ. Μηνᾶς).

— «Ἑλένη Κ.», φορτηγό, πρώην «Ἀθέρας» ὑπό κυπριακή σημαῖα, 4.050 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «DARHNE MARITIME AND INVESTMENTS LIMITED» (κ. Ἀντ. Βενετσάνος).

— «Ἕλεν», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Sir John Fisher», ὑπό ἀγγλική σημαῖα, 37.811 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1982, πού ἀνήκει στήν ἑταιρία «NEPTUNIA INCORPORATED» (κ. Νικ. Τρισπιμπίδας).

Ἀγοραπωλησίες

— Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου ἀγόρασαν ἀπό τήν Σάνκο τό μπάλκ κάρριερ «Choko Star» 51.091 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1970, ἐναντι ποσοῦ 1,3 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης σέ Ἕλληνες τοῦ Λονδίνου περιῆλθε τελικά τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Adna» 233.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1975, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 4,6 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ φορτηγοῦ πλοίου «Concordia 1» 15.139 τον. d.w. τοῦ 1972, ἐναντι ποσοῦ 850.000 δολλαρίων μετά ἀπό ἐπιθεώρηση.

— Σέ πλειστηριασμό Ἕλληνες ἀπέκτησαν τό φορτηγό τύπου φρῆντομ «Amex» 14.800 τον. d.w., ναυπηγηθέν στήν Φορμόζα τό 1978, ἐναντι ποσοῦ 960.000 δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Στούς ναυαγοσῶστες του ἐπωλήθη, μέ προορισμό τή διάλυση, τό ἑλληνικό μπάλκ κάρριερ «Στάμυ», 30.315 τον. γκρός τοῦ 1972, τό ὁποῖο ὑπέστη σοβαρές ζημίες ἀπό προσάραξη στά Στενά τῆς Μάγχης τόν περασμένο Σεπτέμβριο.

— Διαλυτές τῆς Νοτ. Κορέας ἀγόρασαν τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Δυναμικός» 48.800 τον. γκρός, 19.500 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1966, ἀντί δολ. 123,50 ἀνά τον. βάρους.

Τό 1985 ἐκδόθηκαν 6.380 νέα ναυτικά φυλλάδια

Στή διάρκεια τοῦ 1985 ἐκδόθηκαν ἀπό τίς ὑπηρεσίες τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας 6.380 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ἀπό τίς ἁρμόδιες ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ ἐκδόθηκαν τόν Δεκέμβριο 551 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ἡ ἐκδίκαση ἐνστάσεων

Μέ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆ συγκροτήθηκαν γιά τό 1986 οἱ ἐπιτροπές ἐκδικάσεως ἐνστάσεων τῶν ὑποψηφίων γιά τήν ἀπόκτηση ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητας τοῦ κλάδου προσωπικοῦ καταστρώματος καί μηχανῆς.

Ὁ κατάπλους σέ Λιβυκούς λιμένες

Οἱ ναυτιλικές ἀρχές τῆς Λιβύης ἐξέδωσαν νέες ὁδηγίες γιά τήν προσέγγιση τῶν ἐμπορικῶν πλοίων στά λιμάνια τῆς χώρας.

Οἱ νέοι κανονισμοί περιλαμβάνουν τά ἑξῆς:

α) Οἱ λιμενικές ἀρχές τοῦ λιμένος προορισμοῦ πρέπει νά εἰδοποιοῦνται τηλεγραφικῶς τουλάχιστον 72 ὧρες πρίν τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου στά χωρικά ὕδατα τῆς Λιβύης.

β) Ἡ προειδοποίηση ἀφίξεως πρέπει νά περιλαμβάνει τό ὄνομα τοῦ πλοίου, τήν ἐθνικότητα, σημαῖα, εἶδος φορτίου, ὀνόματα πλοιοκτητῶν, πλοιάρχου καί πράκτορα στή Λιβύη, τήν ΕΤΑ στό λιμάνι, τόν λιμένα ἀναχωρήσεως καί τήν πορεία τοῦ σκάφους (μέσα στά χωρικά ὕδατα).

γ) Τά πλοῖα πρέπει νά τηροῦν τούς Λιβυκούς καί τούς Διεθνεῖς Κανόνες Ραδιοτηλεγραφίας καί νά κάνουν συνεχῆ ἀκρόαση στό κανάλι 16. Ἡ ἐπικοινωνία μέ τίς λιμενικές ἀρχές θά γίνεται στά κανάλια 11 καί 16.

δ) Τά πλοῖα θά ἀγκυροβολοῦν στίς προκαθορισμένες ράδες καί θά τηροῦν τούς κανονισμούς γιά τήν προστασία τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος ἀπό τήν ρύπανση.

ε) Τά πλοῖα δέν θά πλησιάζουν, οὔτε θά εἰσέρχονται σέ ἀπαγορευμένες περιοχές.

ζ) Παραβίαση τῶν ἀνωτέρω ὁδηγιῶν συνεπάγεται τιμωρία σύμφωνα μέ τούς Λιβυκούς νόμους.

Οἱ ἐργασίες ἀποσκωριάσεως σέ πλοῖα

Ὁ ΟΛΠ ἐνέκρινε τή διενέργεια ἐργασιῶν ἀποσκωριάσεως ἐξωτερικῶν καί ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν πλοίων μέ ψηγματοβολές οἱ ὁποῖες πρέπει νά γίνονται στήν περιοχή τῆς Κυνοσούρας καί ὑπό τήν ἀπαράβατη προϋπόθεση ὅτι θά τηροῦνται ὅλα τά μέτρα πού προβλέπονται γιά τήν ἀσφάλεια τῶν ἐργαζομένων καί τήν προστασία τοῦ περιβάλλοντος καί ἐπιπλέον οἱ ἐνδιαφερόμενοι θά ἐφοδιάζονται μέ εἰδική ἄδεια τοῦ ΟΛΠ.

Ὁ κ. Μιχ. Περατικός «Ἄνθρωπος τῆς Χρονιᾶς»

Ἀπό τήν ἀγγλόφωνη ἑλληνική ἐφημερίδα τοῦ Λονδίνου «Greek Gazette» ἀνακηρύχθηκε «Ἄνθρωπος τῆς Χρονιᾶς» ὁ κ. Μιχάλης Κ. Περατικός. Ὅπως γράφει ἡ ἐφημερίδα, ὁ κ. Περατικός καί οἱ συνεργάτες του ἐργάστηκαν πολλά χρόνια γιά τήν δημιουργία ἑλληνικοῦ πολιτιστικοῦ κέντρου στό Λονδίνο, γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ὁμογένειας μέ προβολή καί στόν ἀγγλικό χῶρο τῆς διανόησης καί τοῦ πολιτισμοῦ τοῦ Ἑλληνισμοῦ.

Ὁ κ. Ἀντωνίου στά ναυπηγεῖα ASRY τοῦ Μπαχρέϊν

Ὁ πρώην γεν. διευθυντής τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων» στό Σκαραμαγκᾶ καί παλαιός συνεργάτης ἐπί τεχνικῶν θεμάτων τῶν «Ν.Χ.» καθηγητής κ. Ἀντώνης Ἀντωνίου ἀνήκει πλέον στό ἐπιτελεῖο τῆς ναυπηγοεπισκευατικῆς ἑταιρίας Arab Shipbnilding & Repair Yard (ASRY) τοῦ Μπαχρέϊν.

Ὁ κ. Ἀντωνίου ἀνέλαβε ὡς διευθυντής παραγωγῆς τῆς ASRY καί ἡ πολύτιμη 20 ετής πεῖρα του στά ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ θά βοηθήσουν στήν βελτίωση τῆς παραγωγικότητας καί ἀποδόσεως τῆς ἀραβικῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς μονάδας.

Ἡ MACGREGOR FAR EAST στήν Ἑλλάδα

Ἡ γνωστή διεθνῶς ἑταιρία καί ἀπό τούς πρωτοπόρους στήν κατασκευή καλυμμάτων κυτῶν καί ἐξοπλισμοῦ πλοίων ρό/ρό MacGregor Far East, ἀνακοίνωσε τήν λειτουργία ἀπό 1ης Ἰανουαρίου τοῦ νέου γραφειου της στήν Ἑλλάδα, τό ὁποῖο διευθύνει ὁ γνωστός ναυπηγός - μηχανολόγος κ. Σταῦρος Κούκιαρης.

Ὅπως ἐγνώσθη, στόχος τοῦ νέου γραφείου τῆς MacGregor Far East (MGFE) εἶναι ἡ στενώτερη ἐπαφή μέ τόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό, μέ τόν ὁποῖο συνεργάζεται καί προμηθεύει ἐπί 35 χρόνια.

Σημειώνουμε ἀκόμη ὅτι ἡ MGFE ζήτησε τήν συνεργασία τοῦ κ. Κούκιαρη στήν Ἑλλάδα ὁ ὁποῖος ἔχει ὑπηρετήσει ἐπί 16ετία σέ ἐπιτελικές θέσεις ἐμπορικῶν καί τεχνικῶν ἐπιχειρήσεων καί χαίρει ἐκτιμήσεως γιά τίς γνώσεις του.

Ἡ πίττα τῶν Πλοιάρχων

Σήμερα τό μεσημέρι στήν αἴθουσα τελετῶν τοῦ ξενοδοχείου τῆς Ἑστίας Ναυτικῶν, θά κοπεῖ ἡ πίττα τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων γιά τό 1986 καί θά γίνει ἡ ἀπονομή τιμητικῶν διακρίσεων, ἡ βράβευση τῶν ἀριστούχων



Ὁ Οἶκος Α. Γ. Τσαβλίρη, συνεχίζοντας μιά εὐγενική παράδοση, τίμησε στίς 10 Ἰανουαρίου σέ σεμνή τελετή πού ἔγινε στά γραφεῖα του, δύο ναυτικούς του γιά τήν εὐδόκιμη καί πολυετή ὑπηρεσία τους: τόν πλοίαρχο Δημήτρη Κουμπή καί τό μηχανικό Γιώργο Νίνο. Ἡ ἀπόδοση ὀφειλόμενης τιμῆς στό Δημήτρη Κουμπή, πού τόσο πρόωρα ἄφησε τά γήϊνα, ὑπῆρξε πράγματι ἐλάχιστο ἀντίδωρο στή μνήμη του. Θεωροῦμε καθῆκον νά ἐπικροτήσουμε δημόσια τέτοιες ἀνθρώπινες ἐνέργειες καί συγχαίρουμε τόν Οἶκο Τσαβλίρη γιά τήν πρωτοβουλία του.

πλοιάρχων Α', Β' καί Γ' τάξεως γιά τό 1985, ἡ ἐπίδοση τῶν ἐφ' ἅπαξ Κ.Α.Π.Ε.Ν. στούς ἀπερχομένους δικαιούχους καί ἡ παροχή τῆς ἔκτακτης οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως στίς οἰκογένειες τῶν θυμάτων τῆς τραγικῆς ἀεροπορίας τῆς Μάλτας.

Οἱ ἀποφάσεις τοῦ IMO γιά τήν ὑποχρεωτική ἀναφορά περιστατικῶν ρύπανσης καί ἄλλα θέματα

Στή διάρκεια τῶν ἐργασιῶν τῆς 22ας συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) τοῦ IMO στό Λονδῖνο ἀπό 2 ἕως 6 Δεκεμβρίου 85, ὑιοθετήθηκαν μερικές τροποποιήσεις τοῦ πρωτοκόλλου Ι τῆς MARPOL 73/78. Τό πρωτόκολλο αὐτό ἀφορᾶ τήν ὑποχρέωση τῶν πλοίων νά ἀναφέρουν κάθε εἴδους περιστατικά ρύπανσης μέ ὅλες τίς λεπτομέρειες. Τό νέο τροποποιημένο πρωτόκολλο, θά ἰσχύει ἀπό σέ ἰσχύ τήν 6 Ἀπριλίου 1987. Λόγω τῆς σοβαρότητας αὐτοῦ τοῦ θέματος, γιά ὅλους τούς τύπους πλοίων, ἡ HELMEPA ἔχει ἤδη ἀνακοινώσει τήν ἔκδοση ἑνός ἐγχειριδίου μέσα στό 1986, πού θά καλύπτει τά παρακάτω:

— Σέ ποιές περιπτώσεις ὑποβάλλονται ἀναφορές.

— Ποιοί εὐθύνονται γιά τήν ὑποβολή.

— Σέ ποιές ἀρχές ὑποβάλλονται καί μέ ποιές διαδικασίες.

— Τί περιέχουν οἱ ἀναφορές.

— Συμπληρωματικές ἀναφορές.

— Ὑποχρεώσεις πλοίων διάσωσης (SALVAGE SHIPS) ἤ πλοίων παροχῆς βοηθείας (ASSISTING SHIPS).

Στήν ἴδια σύνοδο ἔγιναν δεκτές τροποποιήσεις τοῦ παραρτήματος ΙΙ τῆς MARPOL 73/78, πού ἀφορᾶ τά δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς χύδην ὑγρῶν χημικῶν φορτίων (Chemical Tankers). Τό παράρτημα αὐτό θά τεθεῖ ἐπίσης σέ διεθνή ἰσχύ ἀπό τίς 6-4-87. Ἐπακόλουθο αὐτῆς τῆς ἀπόφασης εἶναι ὅτι ὅλα τά χημικά τάνκερς, μέχρι τήν ἡμερομηνία αὐτή θά πρέπει νά ἔχουν συμμορφωθεῖ μέ ὅλες τίς ἀπαιτήσεις τῶν σχετικῶν κανονισμῶν, οἱ κυριώτερες τῶν ὁποίων εἶναι:

— Νά ἐφοδιασθοῦν μέ εἰδικό πιστοποιητικό «NLS» (International Pollution Prevention Certificate for the carriage of noxious liquid substances).

— Νά ἐφοδιαστοῦν μέ εἰδικό ἐγχειρίδιο γιά τό πλοῖο «Procedures and Arrangements Manual» ἐγκεκριμένο ἀπό τίς ἁρμόδιες Κυβερνητικές ἀρχές.

Τιμητικές διακρίσεις σέ προσωπικότητες τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας

Ἡ Βασίλισσα Ἐλισάβετ τῆς Ἀγγλίας ἀπένειμε τόν τίτλο τοῦ Ἱππότη στόν πρόεδρο τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλίου κ. Μπράϊαν Σῶ, καί τόν τίτλο CBE στόν πρώην πρόεδρο τοῦ Μπῶλτικ, κ. Κάρον Κρέϊγκ.

Ὁ κ. Μπράϊαν Σῶ, 53 ἐτῶν, εἶναι πρόεδρος καί διευθύνων σύμβουλος τῆς γνωστῆς ἑταιρίας «Furness Withy» καί πρόσφατα ἀνέλαβε τήν προεδρία τοῦ ἀντιπροσωπευτικοῦ ὀργανισμοῦ τῶν Βρεταννῶν ἐφοπλιστῶν.

θετία συμπλήρωσε ἡ LINK MARITIME

Μέ τήν εὐκαιρία συμπληρώσεως θετίας ἀπό τῆς ἱδρύσεως τοῦ ναυλομεσιτικοῦ οἴκου «Λίνκ Μάριταϊμ» οἱ διευθυντές του κ.κ. Πέτρος Γκούμας καί Μιχάλης Κοκκίνης δεξιώθηκαν τούς πελάτες καί φίλκους τους στήν μεγάλη αἴθουσα τοῦ ξενοδοχείου Χίλτον τῶν Ἀθηνῶν στίς 10 Ἰανουαρίου.

Στήν ὡραία ἐκδήλωση παραβρέθηκαν πολλοί ἐφοπλιστές, τραπεζίτες καί παράγοντες τῆς ναυτιλιακῆς μας κοινωνίας, οἱ ὁποίοι εὐχήθηκαν μακροημέρευση καί εὐόδωση τῶν στόχων τῆς «Λίνκ Μάριταϊμ».

Ἐκδήλωση τοῦ ΕΒΕΠ

Μέ τήν εὐκαιρία τοῦ Νέου Ἔτους ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐμπορικοῦ καί Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς καί ἡ κυρία Μανώλη Νειάδα παρέθεσαν τήν Τετάρτη 8 Ἰανουαρίου δεξίωση στό μέγαρο τοῦ ΕΒΕΠ ὅπου παρέστησαν πολλοί ὑπουργοί, καθώς καί ὁ ἀρχηγός τῆς Ἀξιωματικῆς Ἀντιπολιτεύσεως κ. Κ. Μητσοτάκης ἐπικεφαλῆς ὁμάδος βουλευτῶν τῆς Ν.Δ., κρατικοί παράγοντες καί πολλοί ἐκπρόσωποι τῶν παραγωγικῶν τάξεων τοῦ Πειραῖα.

Ἐκδήλωση τῆς Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων

Μεγάλη συμμετοχή καί ἀπόλυτη ἐπιτυχία εἶχε ἡ ἐτήσια χοροεσπερίδα τῆς Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων, ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε τήν Παρασκευή 10 Ἰανουαρίου στό Μιούζικ Χώλ «Ἀμαντέους» τῆς Καστέλλας.

Κατά τή διάρκεια τῆς ἐπιτυχημένης ἐκδηλώσεως κόπηκε καί ἡ πίττα τῆς Λέσχης γιά τό 1986.

Ἡ διοίκηση τοῦ Συνδέσμου Διαλυτῶν

Κατά τίς ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἀνάδειξη νέας διοικήσεως στόν Πανελλήνιο Σύνδεσμο Διαλυτῶν Πλοίων ἐξελέγησαν: πρόεδρος Ἀνδρέας Καρασαρίνης, ἀντιπρόεδρος Ἀθαν. Τσαλίκης, γενικός γραμματέας Γουλ. Καρποδίνης, ταμίας Ἀθαν. Τσιγαρίδης, ἔφορος Γεώργ. Μαργαρίτης καί σύμβουλοι



Πωλεῖται σέ ἐνδιαφέρουσα τιμή νεότευκτο ὑπερσύγχρονο κτίριο καταστημάτων καί γραφείων, κλιμστιζόμενο, γκαράζ, συνολικῆς ὠφέλιμης ἐπιφάνειας 784 τετρ. μέτρα, ἐναντι πύλης Ἀδριανοῦ, ὁδός Διον. Ἀρεοπαγίτου & Μακρῆ.
Πληροφορίες: Τηλ. 4177585 ἤ 3242603

Εὐάγγ. Σακκαλίδης καί Ἐλευθ. Σωτηρόπουλος.

Δύο Τεχνικά Σεμινάρια στόν Πειραιᾶ

Ἡ Ἀγγλική Ἑταιρεία Hamworthy Engineering καί οἱ ἐκπρόσωποί τους στόν Πειραιᾶ Shipcare Technical Services ὀργάνωσαν δύο τεχνικά σεμινάρια μέ θέμα: «Κανονισμοί IMO περί ἐλαιορυπάνσεως καί συστήματα διαχωρισμοῦ ἐλαίου/ νεροῦ σεντινῶν».

Οἱ ἐκδηλώσεις αὐτές πραγματοποιήθηκαν μέ τήν εὐγενή συνεργασία τῆς Λέσχης Ἀρχιμηχανικῶν Ε.Ν. (Τρίτη 14 Ἰανουαρίου) καί τοῦ GEAR CLUB — Σύλλογος Ἀποφοίτων Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου (Τετάρτη 15 Ἰανουαρίου).

Ὁμιλητής ἦταν ὁ κ. Ian Ballard, διευθυντής πωλήσεως τῆς Hamworthy, πού ἀνέλυσε τό παραπάνω θέμα στά μέλη τῶν δύο συλλόγων καθώς καί σέ ἄλλους τεχνικούς παράγοντες τοῦ Πειραιᾶ.

Ἡ ἑταιρεία Hamworthy πού εἶναι ἀπό τις μεγαλύτερες στήν Εὐρώπη, ἐξειδικεύεται σέ συστήματα γιά τήν καταπολέμηση τῆς ρύπανσης (καυστῆρες ἀποβλήτων, διαχωριστῆρες ἐλαίου σεντινῶν, συστήματα βιολογικοῦ καθαρισμοῦ, ἀντλίες, ἀεροσυμπιεστές κ.λπ.).

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικοῦ ὕψους 15.625.000 δρχ. ἐπέβαλαν τόν περασμένο Νοέμβριο οἱ λιμενικές ἀρχές τῆς χώρας γιά διάφορες παραβάσεις τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας. Συγκεκριμένα:

— Πρόστιμα 6.629.000 δρχ. ἐπιβλήθηκαν γιά παραβάσεις τοῦ κανονισμοῦ λιμένος.

— 2.290.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα.

— 2.056.000 δρχ. γιά παράβαση τῶν κανονισμῶν ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας.

1.121.000 δρχ. γιά ὁδήγηση ταχυκίνητων σκαφῶν χωρίς ἄδεια.

— 31.000 δρχ. γιά παράβαση τοῦ νόμου πού ἀναφέρεται στίς ναυλώσεις θαλαμηγῶν.

● Τό λιμεναρχεῖο Πειραιῶς ἐπέβαλε πρόστιμο 210.345 δρχ. στούς ὑπευθύνους τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Εὐτυχία» γιατί σέ ἕνα δρομολόγιο ἀπό τά νησιά τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ μετέφερε καί ἀποβίβασε στόν Πειραιᾶ 111 ὑπεράριθμους ἐπιβάτες.

Λαθρεπιβάτες

Ἕξι Κενυάτες λαθρεπιβάτες ἀνακαλύφθηκαν στίς 26 Δεκεμβρίου πάνω στό πλοῖο «Εἰρήνη», κατά τήν ἀναχώρησή τους ἀπό τή Μομπάσα. Παρά τήν εἰδοποίηση τοῦ πλοιάρχου πρός τίς λιμενικές ἀρχές γιά τήν παραλαβή τῶν λαθρεπιβατῶν, χρειάστηκαν 18 ὧρες ἐπιμόνων προσπαθειῶν τοῦ πλοιάρχου καί τῶν πρακτόρων τοῦ σκάφους, γιά νά ἐνδιαφερθοῦν οἱ λιμενικές ἀρχές.

Ἡ Σχολή Πυροσβεστικῶν

Τόν Δεκέμβριο ἀποφοίτησαν ἀπό τήν Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων τοῦ Ἀσπροπύργου 267 ναυτικοί. Μέχρι τώρα ἔχουν ἀποφοιτήσει ἀπό τή Σχολή 69.058 ναυτικοί καί ἄλλα ἄτομα πού ἀσχολοῦνται μέ παραπλήσια ἐπαγγέλματα.

Ἡ πίττα τῶν Μηχανικῶν

Στό κτίριο τῆς Πανελλήνιας Ἑνώσεως Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θά γίνει τό ἐρχόμενο Σάββατο, ἡ κοπή τῆς πρωτοχρονιάτικης πίττας τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν.

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οἱ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 9 Ἰανουαρίου. Τιμές σέ δολλάρια/τόννο. Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	147/148	152/153	255/260
Βοστώνης	152/156	160/165	265/275
Ν. Ὑόρκης	143.50/145	152/153	255/258
Φιλαδέλφειας	147/149	153/156	255/259
Βαλτιμόρης	149/150	156/157	255/257
Νόρφολκ	147/149	153/156	255/259
Σαβάννας	151/152.50	161/163	260/262
Τζάκσονβιλ	149/150	157/158	258/259
Π. Ἔβεγκλέϊτς	149/150	157.50/158.50	265/266
Τάμπας	140/146	145/147	246/248
Μόμπιλ	132/134	136/139	245/250
Ν. Ὀρλεάνης	130/133	134/137	245/250
Μπωμόντ/Π. Ἄρθουρ	131.50/134	138.50/140	255/260
Χιοῦστον	130/135	134/138	245/250
Κ. Κρίστι	141.50/142.50	147/148	250/251
Λός Ἄντζελες	138/140	143/146,50	225/226
Σάν Φραντζίσκο	138.50/140	144/146	226/228
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	153/154	158/159	232/233
Σηάττλ	144/147.25	149/151	230/238
Βανκοῦβερ	162/164	172/174	272/275
Ἁγ. Εὐσταθίου	158/160	162/164	270/272
Φρῆπορτ/Μπαχάμας	149/150	154/150	260/262
Τρίνινταντ	162/163	182/183	250/260
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	156/156.50	160.50/161	247/250
Σαίντ Κρουά	23.35	23.60	35.10BBL
Βενεζουέλας	22.56	23.14	34.78BBL
Βραζιλίας	155	159	295
Ἀμβέρσας	143/145	148/150	231/235
Ρόττερνταμ	143/144	1475148	230/235
Ἀμβούργου	143/144	146.50/147.50	238/240
Γαλλίας	139/140	152/154	254/260MTW
Ἱσπανίας	150/151	155/156	275/280MTW
Θέουτας	—	154/155	267/260MTW
Γένουας	151/152	159/160	259/262
Αὐγούστας	151/152	159/160	259/262
Πειραιῶς	149/150	156/158	250/254
Σουέζ Κανάλ	152.50/153	152.50/153	279.50/280
Τζέντας	—	143/160	265.65/282.65
Νταμάμ	—	148/160	263/275
Ράς Τανούρα	—	160	275
Κουβέϊτ	155	160	260
Ντῶρμπαν	—	153/154	315/316MTW
Σιγκαπούρης	147.50/148.50	151/152	237.50/238
Ἰαπωνίας	167/168	170/171	267/268

Κλειστός ὁ δίαυλος Θεμιστοκλέους

Ὁ δίαυλος Πόρου Θεμιστοκλέους μεταξύ τῆς Ψυττάλειας καί τοῦ Ἀκροκεράμου θά παραμείνει κλειστός μέχρι τίς 31 Μαΐου λόγω τῶν ἔργω πού ἐκτελοῦνται γιά τήν πόντιση τοῦ ἀγωγοῦ μεταφορᾶς τῶν λυμάτων στήν Ψυττάλεια, ἀνακοίνωσε τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας.

Ἡ κινητή ἔκθεση τῆς HELMEPA

Στή συνέχεια τῶν μετακινήσεώς της σέ παραλιακές πόλεις τῆς Ἑλλάδας, ἡ Κινητή Ἔκθεση τῆς Ἕνωσης παρουσιάστηκε στό Ἡράκλειο Κρήτης ἀπό 11 μέχρι 26 Νοεμβρίου 1985, σέ αἴθουσα πού παραχωρήθηκε ἀπό τόν Δῆμο Ἡρακλείου.

Στήν παρουσίαση τῆς Ἔκθεσης συνεργάστηκαν ἡ Νομαρχία, ὁ Δῆμος καί τό Κεντρικό Λιμεναρχεῖο Ἡρακλείου, ἐνῶ ἡ μεταφορά της στήν Κρήτη πραγματοποιήθηκε μέ τήν συνδρομή τοῦ ἑταιρικοῦ μέλους τῆς HELMEPA, τῆς Μόμπιλ Ὅϊλ Ἑλλάς. Τήν ἔκθεση πού συνοδεύεται ἀπό παράλληλη προβολή ἡμίωρης ταινίας ντοκυμανταίρ ἐπισκέφτηκαν περίπου 770 μαθητές καί μαθήτριες τῶν σχολείων τοῦ Ἡρακλείου. Ἀνάμεσά τους προκηρύχτηκε διαγωνισμός ὁμαδικῆς ἀφίσας μέ ἔπαθλο μιά ἡμερήσια ἐκδρομή στήν Σαντορίνη, προσφορά τῆς Κρητικῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρείας ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ, πού θά πραγματοποιηθεῖ μετά τή βράβευση τῆς καλύτερης ἀφίσας μέ τό τέλος τῆς σχολικῆς χρονιᾶς 1985-86.

Προαγωγές καί τοποθετήσεις

Μέ Π.Δ. πού δημοσιεύθηκε στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως προήχθησαν σέ ἀρχιπλοιάρχους οἱ πλοίαρχοι Ἀναστ. Δημαράκης, Ἐμμ. Φαρούπος, Γεώργ. Βασόπουλος καί Στ. Πολιτάκης, σέ πλοιάρχους οἱ ἀντιπλοίαρχοι Εὐαγ. Γρηγοράκος, Γεωργ. Λάμπρου, Μιχ. Δορκοφίκης καί Φαν. Παΐζης καί σέ ἀντιπλοιάρχους οἱ πλωτάρχες Ἐμμ. Κουφάκης, Νικ. Κοκκινόπουλος, Χρ. Χονδρόπου-

λος καί Γρ. Τσιαμποκάλος. Ἐπίσης στό βαθμό τοῦ πλωτάρχη οἱ ὑποπλοίαρχοι Γεωργ. Σιάμος, Τρ. Παπαϊωάννου, Νικ. Ξενάκης, Δημ. Καραμιχαλάνος καί Ἀνδρ. Βασιλόπουλος καί στό βαθμό τοῦ ὑποπλοιάρχου οἱ ἀνθυποπλοίαρχοι Δημ. Μόσχος, Βασ. Κούβελας, Ἀποστ. Κούρτης, Ἠλ. Σιωνίδης, Κων. Μπριλάκης, Θεοδ. Ρεντζεπέρης, Ἀρ. Γρηγορόπουλος, Νικ. Βούλγαρης, Νικ. Ραδίτσας, Νικ. Παπανικολόπουλος, Ἠλ. Τάσσος, Ἀθαν. Μπούσιος καί Ἀγγ. Μαργέλης.

● Διευθυντής Λιμενικῆς Ἀστυνομίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας τοποθετήθηκε ὁ πλοίαρχος Κων. Σταμάτης. Ἐπίσης ὁ πλοίαρχος Ἰωάν. Φατοῦρος μετατίθεται ἀπό τή Διεύθυνση Διοικητικοῦ στήν Ὑπηρεσία Ναυτικῶν Μητρώων καί στή θέση του τοποθετήθηκε ὁ ἀντιπλοίαρχος Σπ. Νικολᾶτος πού ὑπηρετοῦσε ὡς τώρα στή Διεύθυνση Ἀσφαλείας Πειθαρχικοῦ. Ἐξάλλου ὑπολιμενάρχης Πειραιῶς τοποθετήθηκε ὁ ἀντιπλοίαρχος Νικ. Φορτούνας, μέχρι τώρα διοικητής τῆς Σχολῆς Λιμενοφυλάκων.

Τέλος, προήχθησαν στό βαθμό τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου οἱ σημαιοφόροι: Κων. Μωράκης, Δημ. Σκάλκος, Δημ. Καραμπίνης, Λεων. Μανωλᾶκος, Σωτ. Τούντας, Γεωργ. Μαγιάτης, Βασ. Μπουρνιᾶς, Γεωργ. Βαλεργάκης, Μιχ. Σκυλακάκης, Θεμ. Παπαϊωάννου, Μιχ. Βλάχος, Στ. Μιχαηλίδης, Δημ. Παναγᾶκος, Ἀπ. Μικρομάστορας, Γεωργ. Χονδροζουμάλης, Γρ. Κανελλόπουλος, Βασ. Λυκούσας, Εὐαγ. Κωστόπουλος, Ἰωάν. Μαντᾶς, Κων. Δανδουλάκης, Ἰωάν. Φιλτικάκης, Ἀγγ. Κουδέρης, Δημ. Παπαζαριᾶς, Κορν. Γράψας, Θεοτ. Καλαφάτης, Ἀπ. Λιούρδης, Εὐαγ. Νικολαδης καί Κων. Καραμπαμπᾶς.

Ὑπολιμεναρχεῖο στό Μεσολόγγι

Ὁ λιμενικός σταθμός Μεσολογγίου μετατάχθηκε σέ ὑπολιμεναρχεῖο ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ἀποτελεσματικότερη ἐπιτήρηση τῆς περιοχῆς καί νά ὑπάρξει καλύτερη ἐξυπηρέτηση τῶν πολιτῶν.

Διεθνεῖς Συμβάσεις πού τίθενται σέ ἰσχύ

Κατά τή διάρκεια τοῦ 1986 τίθενται σέ ἰσχύ οἱ ἑξῆς Διεθνῆς Συμβάσεις:

● SOLAS 1974 - AMENDMENTS 1983

Ἀπό 1.7.86 τίθενται διεθνῶς σέ ἰσχύ οἱ νεώτερω τροποποιήσεις καί θά ἀφοροῦν τίς νέες ναυπηγήσεις, καθώς καί τά «ὑπάρχοντα» πλοῖα, ἐκεῖνα πού ναυπηγήθηκαν πρίν ἀπό τήν 1.7.86.

Οἱ κανονισμοί τῶν τροποποιήσεων πού ἀφοροῦν τά «ὑπάρχοντα» πλοῖα εἶναι:

α) Κεφ. III (σωστικά μέσα)

Κανονισμός 8: Πίνακες διαίρεσης καί ὁδηγίες ἀνάγκης (περιπτώσεις συναγερμοῦ).

Κανονισμός 9: Ὁδηγίες λειτουργίας (τῶν σωστικῶν μέσων).

Κανονισμός 10: Ἐπάνδρωση σωστικῶν σκαφῶν καί ἐπίβλεψη.

Κανονισμός 18: Ἀσκήσεις καί γυμνάσια ἐγκατάλειψης πλοίου.

Κανονισμός 19: Λειτουργική ἑτοιμότητα, συντήρηση καί ἔλεγχος.

Κανονισμός 25: Γυμνάσια (γιά Ε/Γ πλοῖα μόνο).

β) Κεφ. VII μεταφορά ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων

Τό κεφάλαιο VII ἔχει ἐφαρμογή σ' ὅλα τά πλοῖα, ἐκτός τῶν Κωδίκων IBC & IGC.

● INERT GAS SYSTEMS

Τά νεωγνησθέντα δεξαμενόπλοια τῶν 20.000 dwt. καί ἄνω ὀφείλουν νά ἐφοδιάζονται μέ σύστημα ἀδρανοῦς ἀερίου ἀπό 1.7.86.

● COLREG 72

Ὁ Διεθνής Κανονισμός πρός ἀποφυγήν Συγκρούσεως στή θάλασσα τοῦ 1972 θά τεθεῖ διεθνῶς σέ ἰσχύ στά ὑπάρχοντα πλοῖα ἀπό 15.7.86.

● MARPOL 73/78 - ANNEX I

Ἀπό 2.10.86 θά ἀπαιτεῖται ἡ ἐγκατάστασις τῶν κάτωθι συσκευῶν στά ὑπάρχοντα πλοῖα:

a) Oil Discharge

b) Monitoring and control systems

g) Oily - water separating - filtering systems

● U.S.C.G. legislation

Ἀπό 1.1.86 ἀπαιτεῖται ἀπό τήν Ἀκτοφυλακή τῶν ΗΠΑ, σέ δεξαμενόπλοια ἀπό 20.000 - 40.000 dwt. πού προσεγγίζουν σέ ἀμερικανικούς λιμένες νά ἐφαρμόζεται ἐπιπλέον τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ IMO καί ἡ νομοθεσία τῶν ΗΠΑ.

ΠΕΝΘΗ

ΙΣΙΔΩΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ



Στίς 30 Δεκεμβρίου πέθανε αἰφνίδια ὁ ἐν ἀποστρατεία Ἀντιναύαρχος καί τ. Ἀρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, Ἰσίδωρος Βασιλειάδης. Ἡ κηδεία του ἔγινε στό Α΄ νεκροταφεῖο Ἀθηνῶν στίς 2/1/86 καί τήν παρακολούθησε πλῆθος κόσμου ἀπό ὅλους τούς ναυτικούς κύκλους καθώς καί ἡ ἡγεσία καί οἱ ἀξιωματικοί τοῦ Λ.Σ. καί οἱ ἐν ἀποστρατεία καί ἐνεργεία συνάδελφοί του. Τίς ἐπιθανάτιες τιμές ἀπέδωσαν δημοιρία λιμενοφυλάκων καί ἡ μουσική Λ.Σ.

Τόν μεταστάντα ἀποχαιρέτησε ὁ Ὑπαρχηγός Λ.Σ. ἀρχιπλοίαρχος Χρ. Ντούνης, μέ τά ἀκόλουθα λόγια:

«Σέ μένα ἔλαχε στό θλιβερό καθῆκον αὐτή τή στιγμή νά ἐκφράσω τήν ὀδύνη πού διακατέχει ὅλο τό Σῶμα γιά τόν ξαφνικό χαμό σου.

Ὑπῆρξες γιά ὅλους ἐμᾶς τούς μεγαλύτερους στό Σῶμα πού σέ γνωρίσαμε, μέσα στό Λ.Σ. σάν ἀνώτερο Ἀξιωματικό καί Ἀρχηγό, ἡ προσωποποίηση καί τό ὑπόδειγμα τοῦ ὁλοκληρωμένου ἀνθρώπου καί ἀξιωματικοῦ.

Ὅταν μετά τήν ἀποστρατεία του περνοῦσες καμιά φορά ἀπό τήν Ὑπηρεσία, θά εἶχες διαπιστώσει ὁ ἴδιος καί τότε πόσο ἡ ἀγάπη μας καί ἡ ἐκτίμησή μας ἐξακολουθοῦσε νά περιβάλλει, τόν ἄνθρωπο Ἰσ. Βασιλειάδη.

Εἰσῆλθες στό Σῶμα, στή σχολή Λιμενικῶν Δοκίμων τό 1927, καί μαζί μέ ἄλλους ἄξιους συναδέλφους σου, πού ἀτυχῶς σέ πολλούς ἡ μοίρα ἔλαχε νά προηγηθοῦν στό ἀνεπίστρεπτο ταξείδι, ἀνέβηκες στήν στρατιωτική ἱεραρχία καί μέ τήν ἀθόρυβη ἐργατικότητά σου, τήν ὀργανωτικότητά σου, τό πλατύ δημοκρατικό πνεῦμα συνεργασίας πού σέ διέκρινε καί τήν ἀκλόνητη πίστη στά ἰδανικά τοῦ Σώματος, ἐκέρδισες τήν ἀγάπη καί τήν ἐκτίμηση ὅλων καί ἄφησες τή σφραγίδα σου στίς ὑπηρεσίες τίς ὁποῖες διοίκησες. Γιά παράδειγμα στήν Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων πού γιά πέντε ὁλόκληρα χρονια τή διηύθυνες, ἄφησες ἀνεξίτηλο ἔργο καί οἱ ἐπιγενόμενοι ἀξιωματικοί πού ὑπηρέτησαν μεταγενέστερα τό βρίσκουν μπροστά τους καί ἀσφαλῶς θαυμάζουν τό δημιουργό του. Μέ αὐτές τίς περγαμηνές ἡ Κυβέρνηση Γεωργίου Παπανδρέου σέ ἐπέλεξε γιά Ἀρχηγό τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τό 1964 καί διοίκησες μέχρι τήν 18.2.1966.

Θυμόμαστε τά χρόνια τῆς Ἀρχηγίας σου, πού τά διέκρινε ἡ σόφρωνα διοίκηση καί ἡ κατανόηση τήν ὁποία ἔδειχνες γιά τά προβλήματα ὅλων τῶν στελεχῶν τοῦ Σώματος καί ἀκόμη περισσότερο τῶν κατωτέρων ἀπό αὐτούς.»

ΠΟΠΗ Χ. ΠΑΤΕΡΑ

Οἱ γιορτινές ἡμέρες τῶν Χριστουγέννων καί τῶν Πρωτοχρονιᾶς ἔφεραν θλίψη καί ὀδύνη στήν οἰκογένεια τοῦ ἀείμνηστου Χαρά λαμπου Ν. Πατέρα.

Τήν Παρασκευή 27 Δεκεμβρίου ἔφυγε ἀπό κοντά μας ἡ ἀρχόντισσα καί ἀνεκτίμητη μητέρα Πόπη Χ. Πατέρα κι ἔσβησε γιά πάντα τό φωτεινό καί γλυκό χαμόγελό της.

Τρίτο παιδί τοῦ Νικόλα Γ. Λύρα, γεννήθηκε τό 1907 στίς Οἰνοῦσσες. Μεγάλωσε στόν Πειραιᾶ — στήν Καστέλλα. Τό 1928 παντρεύτηκε τόν Χαράλαμπο Ν. Πατέρα, μέ τόν ὁποῖο ἔζησε εὐτυχισμένα μεταξύ Λονδίνου καί Ἀθήνας μέχρι τό 1960 πού ὁ θάνατός του τούς χώρισε.

Μέ τό ὑποδειγματικό της ὕφος καί τήν ἀφοσίωσή της ἐγαλούχησε τά παιδιά της μέ τίς πατροπαράδοτες ἀρετές καί τά παρέδωσε στήν κοινωνία γιά νά τίς συνεχίσουν. Βοήθησε ἀθόρυβα πολύ κόσμο, συγγενεῖς καί ἀγνώστους.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν μαζί μέ ὅλη τήν Οἰνουσσιώτικη οἰκογένεια θερμά συλλυπητήρια στούς οἰκείους της.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

Τό Σωματεῖο Γονέων Προβληματικῶν Παιδιῶν Ναυτικῶν εὐχαριστεῖ τούς κ.κ. Γιάννη Χατζηπατέρα καί Διόδωρο Βασιλειάδη, οἱ ὁποῖοι εἰς μνήμη τοῦ ἐκλιπόντος

ΙΣΙΔΩΡΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ

ἀπέστειλαν ἀπ' εὐθείας δωρεά Λιρῶν Ἀγγ. 100 καί δρχ. 20.000.



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Ὄνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Ἔτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθῆκες Ἀτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	Ἑλληνική	3.700	1973	Πόρτλαντ γιά Βενετία, ἔμφορτο σιδήρου, ἀκινητοποιήθηκε συνεπεία βλάβης τῆς κυρίας μηχανῆς, στό Ἀλγέρι, στίς 20/12. Ζητήθηκε ἡ συνδρομή ρυμουλκῶν καί ρυμουλκεῖται στή Βενετία.
ΛΕΣΒΟΣ	Ἑλληνική	8.915	1974	Ὑπέστη βλάβη στή μηχανή τόν Ἰανουάριο χωρίς νά γνωσθοῦν λεπτομέρειες.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΑΠΗ	Κυπριακή	19.961	1971	Κατάπλευσε στό Σκαραμαγκᾶ, στίς 30/12 μέ ζημιές στό πηδάλιο πού ὑπέστη σέ ἄγνωστη ἡμερομηνία. Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	Ἑλληνική	13.633	1976	Ὑπέστη ζημίες συνεπεία συγκρούσεως μέ τό φορτηγό «Banglar Upohar» κατά τόν ἀνεφοδιασμό στή Τσιταγκόγκ, στίς 8/1.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	Ἑλληνική	13.638	1965	Πόρτ Ἐλίζαμπεθ γιά Πόργκρουν, ὑπέστη ζημία στή μηχανή στίς 8/1 καί κατευθύνθηκε πρός Φλάσσινγκ.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣΣ	Ἑλληνική	11.148	1968	Συγκρούσθηκε στήν Μπουεναβεντούρα, στίς 7/1, μέ τό φορτηγό «Covadong» καί ὑπέστη ἐλασματουργικές ζημίες.
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	Ἑλληνική	14.052	1976	Ναγκόγια γιά Ἄντεν, ἔμφορτο, προσάραξε δυτικά τῆς Τζέντα, στίς 2/1.
ΜΕΛΕΤΗ	Ἑλληνική	35.516	1975	Προσάραξε Νότια τοῦ Σάουθ Γκέϊρ στίς 3/1 χωρίς νά ὑποστεῖ ζημίες κάι ἀποκολλήθηκε αὐθημερόν.
ΝΟΡΑ	Παναμαϊκή	21.969	1965	Ἐπιθεωρήθηκε συνεπεία ζημιῶν πού ὑπέστη κατά τή διάρκεια κακοκαιρίας στίς 15-22 καί 26-29 Δεκεμβρίου. Ἀναλήφθηκαν ἐπισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΕΞΙΑ ΙΙ	Παναμαϊκή	6.183	1972	Προσάραξε ἔμφορτο, στήν Κούβα, στίς 4/1 χωρίς νά ὑποστεῖ ζημίες. Ἀποκολλήθηκε δι' ἰδίων μέσων στίς 6/1 χωρίς νά προκληθεῖ διαρροή τοῦ φορτίου.

VAKIS VLAHOULIS S.A.

SHIPBROKERS

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

TELEPH: 4184291

TELEX: 21 2196 STAR
21 3958 STAR

η Τραπεζα της ελληνικης ναυτιλιας

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος εξυπηρετεί τις ναυτιλιακές εργασίες σε διεθνές επίπεδο. Είναι η μεγαλύτερη ελληνική Τράπεζα και μια από τις μεγαλύτερες Τράπεζες του κόσμου, με πάνω από 450 καταστήματα στην Ελλάδα.
Ελέγχει επίσης ένα μεγάλο αριθμό από επιχειρήσεις στον τραπεζικό και ασφαλιστικό τομέα, στη βιομηχανία και τον τουρισμό.
Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και οι 4 θυγατρικές της Τράπεζες στο εξωτερικό διαθέτουν 44 καταστήματα σε όλο τον κόσμο.
Εκτός από τα καταστήματα που ασχολούνται με όλες τις τραπεζικές εργασίες, η Εθνική Τράπεζα διαθέτει και δύο καταστήματα που ειδικεύονται στις ναυτιλιακές εργασίες, ναυτιλιακές χορηγήσεις, καταθέσεις σε συνάλλαγμα ναυτικών κτλ.
Τα καταστήματα αυτά είναι: Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 65, 185 36 Πειραιάς, τηλ. 4522.610-6, TLX: 021-2393, 021-2858. Κεντρικό Κατάστημα Λονδίνου, 50 St. Mary Axe, London EC3A 8EL.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Ἡ ναυλαγορά

Ὅπως ἦταν φυσικό, ἡ παγκόσμια ναυλαγορά χρειάστηκε κάποιο χρονικό διάστημα γιά νά ἐπανεύρει τόν κανονικό ρυθμό της μετά τίς ἑορτές. Ἤδη μέ τό τέλος τῆς πρώτης ἀκέραιας ἑβδομάδας τοῦ Ἰανουαρίου, ὅλοι ἐπανῆλθαν στήν ἐργασία τους καί τά πρῶτα συμπεράσματα ἀπό τίς αὐγές τοῦ νέου χρόνου μπορεῖ νά διατυπωθοῦν σύμφωνα μέ τίς γραμμές πού ἀκολουθοῦν.

Τά σιτηρά ἀποτέλεσαν τόν βασικό παράγοντα διαμόρφωσης τῆς ναυλαγορᾶς μέ αὔξουσα ζήτηση χωρητικότητας πού ὁδήγησε σέ ἐλαφρά κέρδη στούς βασικούς τομεῖς, ὅπως τά δολ. 13.50 γιά πάναμαξ πρός Ἰαπωνία καί δολ. 8.15 πρός Κόντινεντ μέ φόρτωση Κόλπο. Ἀντίθετα, τά δολ. 8.75 ἀπό Β. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία δέν δείχνουν τάσεις βελτίωσης. Ἀριθμός μικροτέρων φορτίων διακινήθηκε πρός ἄλλες περιοχές, κυρίως Μεσογειακές χῶρες, ὅπως οἱ 30.000 τόννοι ἀπό Κόλπο γιά Μαρόκο στά δολ. 10.25 καί οἱ 15.000 τόννοι ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Ἀλγερία στά δολ. 19.80 μέ τό γνωστό ἀργό (800 τ.) ρυθμό ἐκφόρτωσης. Αὐστραλιανά φορτία, ἰδίως πρός Ἐρυθρά, ἔκαναν τήν ἐμφάνισή τους.

Οἱ γαιάνθρακες κινήθηκαν μέ σχετική ζωηρότητα καί — ἄν μή τί ἄλλο — συγκράτησαν τά ἐπίπεδα τῶν ναύλων στά ἰτροηγούμενα ἐπίπεδα. Οἱ 70.000 τον. ἀπό Κόλπο γιά Ἰταλία στά δολ. 6.35 (περίπου) ἀποτελοῦν χαρακτηριστικούς ἀριθμούς.

Τά ἴδια μπορεῖ νά λεχθοῦν προκειμένου περί τῶν σιδηρομεταλλευμάτων, μεταξύ τῶν ὁποίων διακρίναμε τούς 60.000 τον. ἀπό Δυτ. Ἀφρική γιά Δυτ. Ἰταλία στά δο. 5.30 φίο καί τούς 125.000 τον. ἀπό Β. Βραζιλία γιά Ἄπω Ἀνατολή στά δολ. 6.95 ἀνά τόννο. Ἀριθμός φορτίων τῆς τάξεως τῶν 100.000 τον. ἑκαστον ἀπορροφήθηκε ἀπό παραλῆπτες τοῦ Κόντινεντ.

Τά λιπάσματα κινήθηκαν ἐλάχιστα, ἴσως διότι ἡ Ἰνδία ἐγκαινίασε τό νέο ἔτος μέ κάποιους δισταγμούς, στιγμιαίους ὡς ἐλπίζεται.

Φορτία ζάχαρης διακινήθηκαν μέ τή γνωστή ποικιλία τόπων φορτώσεως καί προορισμοῦ. Κλασσική ναύλωση, ἐκείνη τῶν 14/15.000 τόννων ἀπό Ἅγιο Μαυρίκιο γιά Λονδίνο ἀντί λιρ. 14 ἀνά τόννο, πού δείχνει τήν καθήλωση τῆς ἀγορᾶς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Φτωχός ὁ ἀπολογισμός τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ 1986, ἀπογοήτευσε τούς παρατηρητές τῆς ἀγορᾶς.

Ἐλάχιστα τά σχετικά κλεισίματα, δείχνουν καθαρά κάποια ὑποχώρηση τοῦ τομέα πού πρέπει μᾶλλον νά ἀποδοθεῖ σέ πρόσκαιρη ἀποδιοργάνωση τῆς ἀγορᾶς λόγω τῶν ἑορτῶν.

Τά δολ. 3.000 γιά κυκλικό Ἀτλαντικοῦ σέ μέγεθος πάναμαξ καί τά δολ. 2.600 γιά handy size bulker ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά Κόλπο ΗΠΑ εἶναι σαφῶς μισθώματα δυσπραγίας. Παρόμοιο πλοῖο κλεινόταν ἀπό Κόντινεντ γιά Ἄπω Ἀνατολή ἀντί δολ. 3.500 πού δίνει μέτρο σύγκρισης τῶν δύο περιοχῶν.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ὁ καινούργιος χρόνος βρίσκει τή ναυλαγορά τῶν πετρελαιοφόρων σέ μιά ἐλπιδοφόρα ὅσο καί κρίσιμη φάση. Πράγματι, οἱ πρόσφατες ἐξελίξεις ἔδειξαν γιά μιά ἀκόμη φορά, ὅτι εἶναι δυνατή μιά ταχεῖα καί οὐσιαστική ἀνοδος τῶν ναύλων ἀκόμα καί σέ χρονικές περιόδους πού πιστεύεται ὅτι ἡ ἀνισορροπία προσφορᾶς -ζήτησης εἶναι μεγάλη.

Παρά τήν τάση πρός ἐπιστροφή σέ κάπως πιό «ἤπιους» ναύλους, ἡ κατάσταση τῆς ἀγορᾶς, εἶναι γενικῶς καλή μέ μοναδική ἴσως ἐξαίρεση τή Μεσόγειο ὅπου ἡ ἔλλειψη νέων ἐντολῶν τείνει νά δημιουργήσει ἐκ νέου πρόβλημα ἀπασχόλησης.

Ἤδη οἱ 75.000 τόννοι γιά ἐνδομεσογειακή μεταφορά περιορίσθηκαν στά WS 70 περίπου.

Στόν Περσικό, VLCC πρός Ἄπω Ἀνατολή κλεινόταν στά WS 39-42 μέ ἐλαφρῶς πτωτικές τάσεις.

Οἱ ἀντίστοιχη πρός δυσμάς μεταφορά πλήρωνε περίπου WS 32 ἐνῶ φορτία γιά Ἐρυθρά Θάλασσα ἔφθαναν τά WS 48.

Σέ μικρότερα μεγέθη, οἱ 120.000 τόννοι γιά Ἄπων Ἀνατολή πλήρωναν WS 63 (περίπου) ἐνῶ WS 52.5 ἦταν ὁ ναύλος γιά 125.000 τόννους ἀπό Ράς Τανούρα γιά Τουρκία.

Σέ κανονικούς ρυθμούς κινήθηκε ἡ Δ. Ἀφρική μέ ἔμφαση στά μεσαίου μεγέθους φορτία. Οἱ 125.000 τόννοι γιά Κόντινεντ ἤ Μεσόγειο πλήρωναν περί τά WS 45/48 ἐνῶ WS 41/42 ἦταν ὁ ἀντίστοιχος πρός ΗΠΑ ναύλος.

Ἀρκετά ζωηρή ἡ κίνηση στή Βόρεια Θάλασσα ὅπου οἱ 85.000 τόννοι γιά τοπική μεταφορά πληρώνονταν περί τά WS 90-95 ἐνῶ WS 70 πληρωνόταν γιά 70.000 τόννους πρός ΗΠΑ (Ἀτλαντικό).

Τέλος, ἡ Καραϊβική δέν παρουσίασε οὐσιώδεις μεταβολές. Οἱ 70.000 τόννοι, τοπική μεταφορά, πλήρωναν WS 73/75.

Τά καθαρά φορτία κινήθηκαν μέ ἱκανή ζωηρότητα πού ἐπέτρεψαν μιά σχετικά ἄνετη ἀπασχόληση σέ ἐπίπεδα πού δέν ἐπιτρέπουν μεμψιμοιρίες.

Μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— 27.000 τ. Σιγκαπούρη/Ἰαπωνία, WS 158.

— 29.000 τ., Β. Ἀφρική/Κόντινεντ, WS 130, ὀψιόν ΗΠΑ (Ἀτλ.) WS 118.

— 30.000 τ., Καραϊβική/Κόλπο ΗΠΑ, WS 100.

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΕΝΕΛΑΟΣ: Νότιο Ἀμερική 19.500 τον. ἁλάτι χύδην Βορείως Χαττέρας, δολ. 5 φίο, 8.000/5.000 φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρ. 3-8.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ: Νόρφολκ 15.000 τον. γεννήματα Ἀλγερία, δολ. 19,80 φίο, 4 ἡμέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, ἀρχή Ἰανουαρίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Ἀμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 10,25 φίο, 5 ἡμέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρ. 11-20.

ΖΗΝΟΒΙΑ: Ἀμερ. Κόλπο 22.000 τον. γεννήματα ἀνατο. ἀκτή Μεξικοῦ, δολ. 6,75 φίο, 4 ἡμέρες/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρ. 8.

ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΕΗΘ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα περίπου, Ἰαπωνία, δολ. 13,50 φίο, 11 ἡμέρες, Ἰανουαρ. 9-15.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Ποταμό Μισισσιπῆ 58.750 τον. φορτίου δημητριακῶν, Ἀμβέρσα/Ρόττερνταμ/ Ἀμστερνταμ, δολ. 525.000 κατ' ἀποκοπή φίο, 10 ἡμέρες, Ἰανουαρ. 8-10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ: Μπουενεβεντούρα 12.000 τον. ζάχαρη χύδην Ἀμερ. Κόλπο δο. 13 φίο, ὀψιόν Σαβάννα δολ. 14 φίο, ὀψιόν Βαλτιμόρη/Νέα Ὑόρκη δολ. 16 φίο, 1.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρ. 9-11.

ΠΕΛΛΑ: Ἀμερ. Κόλπο 63.000 τον. γεννήματα περίπου δημητριακά Ρόττενταμ, δολ. 8,15 φίο, 10 ἡμέρες, Ἰανουαρ. 25-31.

ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪΝΤΕΡ: Ἀμερ. Κόλπο 54.000 τον. δημητριακά Ὁριστάνο καί λιμάνι Ἀδριατικῆς, δολ. 560.000 κατ' ἀποκοπή φίο, πλέον δολ. 55.000 γιά τρίτο λιμάνι ἐκφόρτωσης, 5 ἡμέρες/4.000 τον., Ἰανουαρ. 20-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΗΓΑΣΟΣ: Μπίρκενχεντ 15.000 τον. κριθῆς Ἀδριατική, δο. 12,25 φίο, 3.500/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρ. 6-16.

ΕΛΙΣΑΒΕΤ: Γιαλί Ἄϊλαντ 4.000 τον. περίπου ἐλαφρόπετρα χύδην Σόρεχαμ, λίρες 6,15 φίο, 2.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ἰανουαρ. 13-20.

ΑΡΜΟΝΙΑ: Νότιο Αὐστραλία 33.000 τον. κριθῆς Ἐρυθρά Θάλασσα, δολ. 17,50, 1.500 τον.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616
A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063
Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIRES

φορτωση/3.000 τον. έλευθ. έκφόρτωση, 'Ιανουαρ. 20-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΡΟΠΟΣ: 15.327 τον. d.w. τοῦ 1971, παράδοση Ρεκαλάδα ἄμεση, ἐπαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 3.200 τήν ἡμέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ: 37.250 τον. d.w. τοῦ 1984, παράδοση στόν πιλότο Ντάμπιερ 'Ιαν. 16-22, ἐπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 5.100 τήν ἡμέρα, πλέον δολ. 85.000 γιά πλοῦ ὑπό ἕρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΡΙΝΑ Ι: Σιγκαπούρη 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 157,5 'Ιανουαρ. 15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Ντός Μπόκας 123.000 τον. Γένοβα, WS 20, 'Ιανουαρ. 8.

ΕΛΙΤ: 'Αρζοῦ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Βραζιλία WS 39, 'Ιανουαρ. 10.

ΚΛΕΙΩ: Σίντι Κερίρ 80.000 τον. Αὐγούστα, WS 65, 'Ιανουαρ. 12.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ἀκτή 'Ατλαντικοῦ ΗΠΑ, WS 107, ἄμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Σίντι Κερίρ 63.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 78, ὀψιόν HB/Κόντινεντ WS 75,5, 'Ιανουαρ. 8.

ΟΧΑ'Ι'Ο: Ράς Σουκχέϊρ 114.000 τον. Ταϊβάν WS 37, 'Ιανουαρ. 12.

ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: Σκίκντα 50.000 τον. μέρος φορτίου, Μπέϊγουειη WS 78, 'Ιανουαρ. 12.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Δυτ. 'Αφρική, WS 120, 'Ιανουαρ. 10.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Πουέρτο Μιράντα 26.000 τον. μέρος φορτίου, Μπρουνσμποῦτελ, WS 131,5, 'Ιανουαρ. 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: Φλόττα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Μπέϊγουειη, WS 77,5, 'Ιανουαρ. 11.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: 'Ες Σιντέρ 65.000 τον. μέρος φορτίου, HB/Κόντινεντ WS 70, ὀψιόν Μεσόγειο WS 75, 'Ιανουαρ. 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΕΗΘ: Σαλλόμ Βόε 66.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 65, ἄμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ: 'Ανατολ. ἀκτή Μεξικοῦ 53.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, Ws 95, 'Ιανουαρ. 11

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ: Ντουμπάϊ 102.000 τον. μέρος φορτίου Σριράχα, WS 62,5, 'Ιανουάριος.

ΜΑΝΤΩ V: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ἀκτή 'Ατλαντικοῦ ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο/HB/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 122,5, ὀψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 142,5, ὀψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική WS 150, 'Ιανουαρ. 7.

ΒΕΝΟΥΣ V: 'Ανατο. ἀκτή Μεξικοῦ 66.500 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 83, 'Ιανουαρ. 1.

ΕΦΕΣΟΣ: 'Ανατο. ἀκτή HB 63.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 77,5, 'Ιανουαρ. 5.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σίντι Κερίρ 110.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 52,5, ὀψιόν HB/Κόντινεντ WS 50, ὀψιόν ἀκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο WS 45, 'Ιανουαρ. 5.

ΑΙΝΙΑΣ: Σίρρι Ἄϊλαντ 110.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπουρη, WS 67,5, 'Ιανουάριο.

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Σίρρι Ἄϊλαντ 260.000 τον. HB/Κόντινεντ/Μεσόγειο /'Ακτή 'Ατλαντικοῦ ΗΠΑ WS 32,5, ὀψιόν Ἄπω 'Ανατολή WS 40, ὀψιόν 'Ερυθρά WS 47,5, 'Ιανουαρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI: 30.328 τον. d.w. τοῦ 1973, ταξίδια 6/6 μηνῶν μέ καθαρά φορτία, δολ. 5,90 ἀνά τόννο.

ΝΤΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ: 30.294 τον. d.w. τοῦ 1972, ταξίδια 6/6 μηνῶν μέ καθαρά φορτία, δολ. 3,90 ἀνά τόννο.

ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ: 30.328 τον. d.w. τοῦ 1973, ταξίδια 6/6 μηνῶν μέ καθαρά φορτία, δολ. 5,90 ἀνά τόννο.

Οἱ 'Αγοραπωλησίες

'Η ἀνάπαυλα τῶν διακοπῶν λόγω τῶν 'Εορτῶν δημιούργησε συνθῆκες, κάτω ἀπό τίς ὁποῖες εἶναι πολύ δύσκολο νά διαμορφωθοῦν καί νά περαιωθοῦν νέες διαπραγματεύσεις μέ τή σφραγίδα τοῦ νέου ἔτους. 'Ως ἐκ τούτου, τό παρόν δελτίο κυρίως ἀναφέρεται στά παραλειπόμενα τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ 1985 ἀναζητώντας τήν ἐπικαιρότητα ἐκεῖ ὅπου μπορεῖ νά ὑπάρχει.

'Ασαφής ἦταν ἡ κατάσταση ὡς πρός τήν τύχη δύο μεσαίου μεγέθους δεξαμενοπλοίων, τοῦ M/T «GEORGIA» (128.000 TDW/1977) πού ἐφέρετο σάν ἀντικείμενο διαπραγμάτευσης στά δολ. 5.000.000 περίπου καί τοῦ M/T «GREY FIGHTER» (124.000 TDW/1974) στά δολ. 4.800.000.

Παράλληλα ἐγνώσθη ὅτι "Ελληνες τοῦ Λονδίνου εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ T/T «ADNA» (πρότινος ἀγορασθέντος ἀπό τούς νῦν πωλητές) ἀντί δολ. 4.600.000 μέ παράδοση Περσικό. Εἶναι 233.000 TDW, τοῦ 1975.

Τό 'Ισπανικό M/T «VITORIA» ἐφέρετο πωληθέν ἀντί δολ. 4.100.000 σέ ἄγνωστους ἀγοραστές.

'Εν τῶ μεταξύ, ἐνῶ τό T/T «BRAZILIAN HORE» (392.800/1976) ἦταν ἀντικείμενο σοβαρῆς διαρπαγμάτευσης, ἐφημολογεῖτο ὅτι ἡ πρόσφατη πώληση τοῦ T/T «BERLIN» τελεῖ ἀκόμη ὑπό αἴρεση.

Τά μπάλκ κάρριερς ἀποτέλεσαν ἐπίσης ἀντικείμενο προσοχῆς τῶν ἀγοραστῶν ἄν καί οἱ τιμές τους παρέμειναν χαμηλές, προφανῶς λόγω τῆς ἀπουσίας σοβαρῶν ἐνδείξεων γιά μιά σύντομη ἀνάκαμψη τῆς ἀντίστοιχης ναυλαγορᾶς.

Τό M/V «BONANZA» (27.500 TDW/1977) μετά ἀπό τήν κατακύρωσή του στούς πιστωτές ἀντί δολ. 1.950.000 φέρεται πωλούμενο σέ τρίτους ἀντί δολ. 2.300.000 περίπου.

Τό M/V «HOYA» (28.300/1976 στήν Ταϊβάν) ἐπωλήθη ὑπό αἴρεση ἀντί τιμῆς δολ. 1.350.000.

Στήν πολύ ἐνδιαφέρουσα τιμή τῶν δολ. 2.000.000 φαίνεται ν' ἀλλάξει χέρια τό M/V «ATLANTA I» (24.600/1979 στή Βουλγαρία). Οἱ ὑποψήφιοι ἀγοραστές φέρονται Τουρκικῆς ἐθνικότητας.

'Ακούστηκε ὅτι τό M/V «GEMINI PIONEER» (28.200/77) ἐπωλήθη ἀντί δολ. 2.300.000.

"Αλλες πωλήσεις:

— M/V «FAT CHOY» (23.000/73) δολ. 950.000.

— M/V «SILVER DIANA» (28.300/74) δολ. 1.350.000.

Στά πλοῖα γενικοῦ φορτίου, δύο ὑψηλῶν προδιαγραφῶν μονάδες, τά M/V «MARON» καί «MYRMIDON» (21.200/1980) φέρονται πωληθέντα ἐναντι τιμῆς en blok δολ. 8.500.000.

Τό M/V «WORLD OCEANIC» (SD-14 τοῦ 1973) ἐπωλήθη σέ πλειστηρίασμό στό Χόγκ Κόγκ σέ τιμή διαλύσεως.

Τέλος, τό M/V «MED FELICITY» (17.500/1981 Ρουμανία) ἐπωλήθη, σέ πλειστηριασμό ἐπίσης, πρό τῶν Χριστουγέννων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κάποια ἀναζωπύρωση τοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος στό χῶρο τῆς "Απω 'Ανατολῆς προοιωνίζει ὑψηλότερες τιμές, πού, γιά πολλούς παρατηρητές, δέν ἀποκλείεται σύντομα νά φθάσουν τά ὕψη τοῦ Μαρτίου 1985.

'Εξαιρετική περιπτώση, τό M/T «DYNAMIKOS» (19.500 ΤΣΣ) πού ἔπιασε δολ. 123.50 μέ παράδοση Ν. Κορέα 'Ιανουάριο.

Τιμές μεταξύ δολ. 105/110 πλήρωσαν οἱ Κινέζοι γιά φορτηγά 4/6.000 ΤΣΣ.

Στό ἀνώτατο ὅριο τῶν δολ. 100 ἀνά ΤΣΣ ἔλαβαν χώρα πωλήσεις (2-3 πράξεις) στήν 'Ινδία, ἐνῶ τήν ὑψηλή μᾶλλον τιμή τῶν δολ. 113 πλήρωσε τό Πακιστάν γιά τό T/T «WASHINGTON TRADER» (111.000 ΤΣΣ).

Στήν 'Ισπανία, τά δολ. 82 πληρώθηκαν γιά δεξαμενόπλοιο 6.500 ΤΣΣ.

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLESQ STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU
IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No 1215/974, January 15th 1986

THE GREEK OWNED OCEAN GOING FLEET

2800 SHIPS - 46,908,875 GRT.

With this issue we are introducing a new method of listing the strength of the Greek merchant fleet. We are taking into account only dry and liquid carriers (cargo ships and tankers) of more than 1000 grt. and omitting ships in those categories that are between 100 and 1000 grt., and passenger ships and ships in other categories, regardless of tonnage.

This inovation was deemed necessary first, in order to avoid the confusion that arises when small ships are included in the totals together with passenger ships, tugs, salvage and fishing vessels etc. Secondly, in order to be able to follow developments in the merchant fleet at any given time and by this, we mean developments regarding cargo ships and tankers which have always been our main concern.

In compling the statictical returns contained in this issue and reporting the changes in structure that have taken place during 1985 we have strived, as always, for a high degree of accuracy in circumstances where very often the sale or purchase of a vessel is shrouded in mystery.

In any case, our figures reveal that the Greek merchant fleet continued to shrink in 1985, as it has done for the past few years, and that the reduction is more marked with respect to the number of Greek flag vessels which declined by about 370, or about 5 million grt. during 1985. The total volume of Greek owned shipping, however, declined by only 2.3 million grt. and 185 ships. From the end of 1981 to the end of 1985, the Greek flag fleet was reduced by about 1,400 ships whereas the total Greek owned fleet was reduced by about 770.

During 1985, also, 34 newbuildings were added to the Greek owned fleet, representing 781,354 grt. plus 254 second hand ships totalling ,6.500,000 grt. Sales to foreign buyers in 1985 consisted of 276 ships totalling 4,570,000 grt while 286 ships of 6,100,000 grt. were sold for scrap.

Of the total of 254 ships bought in 1985 only 83 (32,5%) were registered in Greece. In the previous year, 50% of ships bought had been registered under the Greek flag. The rest were registered in Liberia (33 ships of 945,922 grt), Panama (59 ships of 872,142 grt), Cyprus (63 ships of 1,842,730 grt.), Malta (10 ships of 140,692 grt), Lebanon (2 ships of 27,367 grt), Bahamas (1 tanker of 65,244 grt), Britain (1 tanker of 69,222 grt) and the Philippines (2 bulk carriers of 36,707 grt.

The changes that took place in the Greek onned foreign flag fleet were marked by a notable reduction in the Liberian flag fleet to the extent of 1,173,497 grt.; a smaller reduction in the Panamanian flag fleet (11 ships of 28,350 grt); a rise in the number of Philippine registries (6 ships of 84,838 grt) and the abandoning of the flags of Singapore and Sri Lanka.

The Cyprus flag increased its strength to the tune of 86 Greek owned ships, adding 2,242,486 grt. to its registry. Eights ships of 258,860 were added to the Maltese register and, for the first time, a Greek owned ship was registered in the Maldives.

As mentioned above, the Greek flag fleet lost 369 ships of 4,846,075 grt. or almost twice as many as it lost in 1984 (205 ships of 1,926,301). On 31.12.85 the Greek flag fleet of dry cargo ships and tankers of more than 1000 grt. stood at 1,548 ships of 27,765,411 grt. while the total strength of the Greek owned fleet under the Greek and foreign flags stood at 2,800 ships of 46,908,875 grt.

REVERSING THE TREND

It is truly a tragic situation when the Greek flag is deprived of 370 ships and five million gross tons in the short space of a year. On the other hand, the fact that only 150 ships and two million tons were lost altogether to the Greek owned fleet, then it is obvious that there is a base from which we can regain the world lead in shipping that we held not so long ago and that we could maintain for a longer number of years, with all the beneficial effects this would have on the country's economy

Last year, we had suggested ways and means of reversing the trend and our comments are still valid. We have nothing to add to them. The running costs of Greek ships must be held down to the level of current freight rates until these improve. The laws that govern shipping must be made constitutional. There must be no interference from any quarter in shipping operations and the management of shipping concerns. The government must realize that the people who brought about the Greek "shipping miracle" are in a better position to know how to handle their affairs than anyone else and, finally, there must be a change in the climate in which the shipowner is regarded as "the enemy" in

his own country and he should be given his just due as the benefactor of his country, with full recognition of the tremendous contribution he has made to its prosperity.

In order for these aims to be achieved, the size of crew complements should be adjusted to the smaller numbers made possible by technological advances and bilateral agreements with developing countries for the supply of crews should be allowed. By making the laws that govern shipping constitutional it will become impossible for every new government to apply destructive measures that are inspired by purely political and misguided motives.

Only then can we hope to bring back the 1,300 ships that have been transferred from the Greek registry and all the ancillary trades that depend on shipping.

It is up to the government, not only to take the necessary measures in this respect but also to alter its attitude to the shipowners and admit openly that it must help and support them and not oppose them at every turn.

●

GREEK TONNAGE ABUILDING DOWN TO 37 SHIPS OF 1,563,120 DWT.

It was only natural that the continuing shipping crisis and the prevailing imbalance between supply and demand should have caused Greek shipowners to refrain from building new ships.

Even the enticing offers from Japanese and South Korean years, with longterm credit amounting to almost 100% of the ship's value and at prices 10-15% lower than those paid for modern, ultra-economic bulkers a year ago, were not enought to attract new customers. They preferred, as some of them confided to us, to renew their fleets by bying seconhand ships at prices they could afford and with loans they could pay off even with the currently depressed state of the freight market.

Thus, with the expection of three bulk carriers totalling 151,000 dwt, all the other ships under construction for Greeks relate to orders made in 1984 or in previous years and the total, at the end of 1985, consisted of 37 ships of 1,563,120 dwt. Of these, 18 are bulk carriers totalling 936,350 dwt, six are general cargo ships of 114,000 dwt and 13 are tankers or mostly product carriers totalling 512,770 dwt.

The total is 30 ships and one million dwt. less than in 1984 and it should be noted that the bulkers ordered are mainly ships of more than 40,000 dwt which can carry more than three-quarters of all the basic categories of bulk cargoes and the liquid carriers are product carriers for which the future seems auspicious.

●

LAUNCHINGS

The number of launchings of Greek owned ships in 1985 was also reduced, amounting to 28 of 609,320 grt. compared to 52 ships of 1,839,877 grt. in 1984.

The ships lauched were 21 bulk carriers totalling 472,160 grt; four product carriers of 99,930 grt. and three general cargo ships totalling 37,230 grt. Of these, 20 ships totalling 422,190 grt. were registered in Greece, five grossing 89,270 tons in Panama and three grossing 97,860 tons in Liberia.

With these launchings, the total number of ships built for Greek owners in the past twenty years was 2,022 totalling 42,991,655 grt. according to our records.

●

ACCIDENT AND TOTAL LOSS RATE DECLINES FOR GREEK SHIPS

In contrast with 1984, there was a reduction in the total number of accidents occuring on Greek owned ships in 1985 — 367 compared to 375 in 1984. The index, of course, is still high in comparison with the 329 cases of 1983. It is hoped, however, that the downward trend which first became apparent in 1978 will continue as a result of the improved quality of the Greek fleet and the continuous efforts by many Greek shipping firms to further educate lower deck crews serving on their ships in the prevention and avoidance of accidents.

Together with the 2.13% drop in the total number of accidents there was a reduction in the total number of total losses which were 19 in 1985 compared to 29 in the previous year. In terms of tonnage, however, the total volume lost in 1985 was 297,661 grt. compared to 257,040 in 1984.

Fires and explosions were still the main causes of the total number of total losses with six ships declared total losses following extensive damage caused by explosions or by fire and the number of total losses by grounding was also higher with six ships lost in that manner.

During the 12 month period under review (November 1984 - October 1985) there were, on a world scale, 187 cases of accidents involving a total of 1,284,844 grt. and which resulted in total losses of which only 19 vessels of 297,661 grt. were owned by Greeks.

The review covers accidents and damages to Greek owned ships of more than 500 grt. irrespective of flag and the data were collected during the course of the year from Lloyd's List, Salvage Association reports and from the data on all known Greek owned ships maintained by "Naftika Chronika".

•••

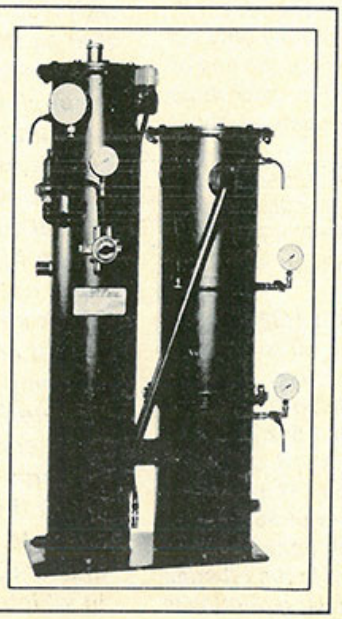
Total losses include cases of constructive total losses (CTL's) when these appear in the monthly statictics published by Lloyd's, so that a comparison can be made with world total losses and we have followed the same procedure during the past 14 years so that the comparative accuracy of our figures should not be affected.

Of the 19 Greek-owned vessels lost in 1985 their age and tonnage were as follows:

Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.



ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOU AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR

Age (in years)	No. of Ships	GRT
0-4	—	—
5 - 9	2	21,680
10 - 14	1	6,128
15 - 19	8	164,099
20 - 24	8	105,754
Total	19	297,661

Age has again played an important role in the number of total losses marked by the Greek owned fleet and the fact that 96,6% of the ships lost were more than 15 years old confirms the need for a further renewal of our fleet. Of the ships lost, nine were cargo ships totalling 57,166 grt.; eight were bulkers totalling 150,520 grt. and two were tankers totalling 89,975 grt. In terms of flag, six were Greek, five Liberian, six Panamanian and 2 Cypriot.

●

IT WOULD BE A GREAT MISTAKE

It is feared, among shipping cicles in Piraeus, that with the draft law drawn up by the Ministry of Mercantile for the Seamen's Pension Fund, contributions by the seamen and the shipowners will be increased by one and three per cent respectively. We consider such an eventuality to be a great mistake and that, instead of helping the Seamen's Fund (NAT) to ovecome its very serious problems, it will sound its death khell.

This is no exaggeration because if the contributions are increased, NAT will end up with no ships from which the contributions are expected. A brief visit to Akti Miaouli will suffice to persuade anyone of the truth of this assertion. That is why, even at this late date, we must urge the Minister to withdraw the bill if it contains any provision for increasing contributions to NAT.

The Minister, Mr. Alexandris, has already stated that the purpose of the new law is to increase NAT's revenues and bring about savings in NAT's administrative expences. He has also stated that the draft law would be discussed with all the interested parties as well as the measure for increasing contributions, which had been proposed by the Pahhellenic Seamen's Federation (PNO). It remains to be seen whether wise counsel will finally prevail.

●

MACGREGOR FAR EAST OPENS BRANCH OFFICE IN PIRAEUS

MacGregor Far East, one of the world's leaders in the production of hatch covers and ro/ro equipemtn have recently announced that from 1st January 1986 they are operative in Piraeus, even closer to the Greek shipowing community, which has been using their products for over 35 years.

The Greek office of MacGregor Far East is managed by Mr. Stavros Coukiaris, who holds a Master's degree in Naval Architecture and Shipbuilding from the University of Newcastle Upon Tyne in the U.K., and is well known personality within the Greek Shipping Community.

Mr. Coukiaris brings with him a wealth of experience, after having served for 16 years in key positions, covering both the technical and commercial sides of the business.

This further expansion of the MacGrecor's Far East international network will improve the quality of pre-sales and after-sales service for the Piraeus based shipping offices.

●

DR. ANTONIOU JOINS ASRY YARD

Dr. Antony Antoniou, formerly general manager of Hellenic Shipyards and an old advisor to "Naftika Chronika" on technical matters, has joined the Arab Shipbuilding & Repair Yard in Bahrain.

Dr. Antoniou has wide technical and managerial experience, having served at many post during his 20 year long carrer at the Scaramanga shipyard, which will be of great value to ASRY who have recently taken steps to improve the yard's productivity.

●

U.S. — SOVIET NEGOTIATIONS

As expected the U.S. - Soviet negotiations held last month in Washington for the signing of a new maritime agreement did not produce any positive results. In any case, the talks were exploratory and it became quickly clear that the positions of the two delegations had drawn farther apart then they had been at the previous meeting. This previous meeting had taken place in May when President Reagan had removed the ban on negotiations he had imposed in December 1981.

The peculiar thing is that according

50 YEARS AGO

— Figures released by the Directorate of Merchant Ships indicate that 354 Greek seamen jumped ship during the past year of whom 235 did so in North American ports, 23 in South America, 24 in Greece, 19 in Australia and 43 in various other countries.

— Coastguard Commander G.E. Georgacopoulos has published an interesting study on shipping and Greek seamanship in Byzantine time.

— The British steamship "Highland Prince" has been bought by Mr. P. Lyras for 12,800 pounds. She is of 4.798 grt. and 7.685 dwt. and was built in Glasgow in 1909.

— There was nothing of particular interest in the world freight market during the past fortnight. In the Plate market shippers showned some interest in loading corn cargoes only in small sized ships. In North America there were several fictures for scrapiron cargoes and the market was also lively in Australia.

— The s.s. "Aikaterini Nicolaou" was fixed from South Australia or Victoria with 7,800 tons of grain for UK-Continent 25/6 (bulk) 28/- (in bags) option Greece 2/9 extra loading Feb. 29 - 5 March.

(Naftika Chronika - No. 122/15.1.1936)

BRISBANE CITY COUNCIL

Vehicular Ferry 500 D.W.T.

Brisbane City Council offers for sale by tender the M.V. Sir James Holt - a modern, purpose built, short-haul vehicular ferry with shore-based loading ramps and machinery: load space of 4 lanes X 45 metres and 300 tonne capacity. The vessel allows for simultaneous loading and unloading for minimum cycle time and provides an economical, reliable operation.

The vessel may be inspected out of the water at the Cairncross Dockyard, Brisbane, Queensland, Australia, on the 13th and 14th January, 1986.

Tenders appropriately endorsed are invited and will be received by the undersigned until 12.00 noon eastern standard time on 31st January, 1986. Tender documents are available from Brisbane City Council, 1st floor, Brisbane Administration Centre, 69 Ann Street, Brisbane, Queensland, Australia. Inquires: Telephone (07) 225 4654 or Telex 41910. Tenders will be publicly opened on the 1st floor, Brisbane Administration Centre immediately after closure. The highest or any tender will not necessarily be accepted.

A.T. PHILBRICK
Town Clerk

to Russian sources, the Soviets want the agreement to be based on the principle of freedom of the seas and freedom of trade while the American side is insisting on certain special arrangements which are deemed discriminatory and unacceptable. More specifically, this concerns the treatment of Soviet ships in U.S. ports, the strict limitation of the agreement to bilateral maritime affairs and the reintroduction of cargo sharing.

The two delegations will continue their work around the middle of the year in Moscow.

●

THE LAST ACT

After so many years have gone by, a U.S. Federal Court will open the second phase of the notorious case of the "Amoco Cadiz" with the common consent of Amoco's attorneys and those of the French state. The court proceedings are to commence in August 1986 after which the court will set the damages to be paid by the companies deemed responsible for the wreck. The liability will be based on evidence that the 240,000 ton tanker was badly constructed and had been badly maintained.

The total amount claimed in compensation is no less than $ 760 million or more than six billion francs. Of this amount , one billion francs is being claimed by the communities and fishermen of Brittany in compensation for the environmental pollution caused by the oil-spill. If the defendats will have pay the amount claimed, wit will also have to be adusted for currency devaluation and interest from the day of the accident.

●

WORLD SHIPUILDING IN 1985

According to the latest quarterly figures published in Lloyd's Register, world tonnage on order or abuilding amounted to 27,497,841 grt. at the end of October 1985, about 650,000 grt less than in the previous quarter. Of this total, 1,415 ships of 14.8 million grt. were abuilding and 953 ships of 12.6 million grt. were on order, while 82% of the total is stated for delivery by the end of 1986.

Japan leads the field with 10.5 million grt. followed by South Korea with 5 million, Taiwan with 1.8 million, Poland with 1.2 million, Brazil with 1.17 million and W. Germany, Rumania, Spain, Yogoslavia and Denmark with between 500,000 and one million each.

●

"LINK' CELEBRATES EIGHTH ANNIVERSARY

On the occasion of the eighth anniversary of the well known shipbroking firm "Link Maritime" a reception was held at the Athens Hilton on January 10th.

Among the many guests invited were shipowners, bankers and a number of prominent personalities from the Greek shipping society.

●

THE IRONY OF IT ALL

We are informed that Japan's Sumitomo yards have signed a contract with the U.S.Navy for the conversion of the aircraft carrier "Midway" at a total cost of 4.5 billion yen. The work to be done includes the addition of armour plating involving more than 5000 steel plates. Because of the early delivery date, Sumitomo will have to sub-contract a great deal of the work to other yards in the Tokyo bay area such as Mitsubishi, Ishikawajima, Hitachi, Mitsui and Nippon.

On reading this news item, one cannot help being struck by the irony of a situation in which forty-four years ago, in June 1942, Admiral Yamamoto of the Imperian Japanese Fleet was heading for the Midway Islands in the Pacific Ocean for a vast landing operation. At the same time, having broken the Japanese communications code, Admiral Nimitz intercepted the Japanese force with his aircraft carriers and battlefleet to win as epic victory which has gone down in history as the Battle of Midway.

Who would have thought then that less than half a century later, an American aircraft carrier with the name of Midway would be heading for Tokyo to be converted by frendly Japanese hands and what might the lost victims of the battle, on either side, be thinking, wherever they may be?

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνῶστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιά τό 1986, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά γιά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς ὅρους συμπληρῶστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἤ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιάς

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή:

Η κίνηση των Ελληνικών Πλοίων

(α. = ανεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
((δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Βενετία 3/11
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Μπρισμπαίην 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Φιλαδέλφεια 7/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376	α. Σάντος 12/9
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Χέυσαμ 18/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Μοντεβίδεο 13/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ύψωσε κυπριακή
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443	άργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	α. Γιοκοχάμα 6/11
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	άργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	α. Μπούκμπουρυ 3/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	μετ. «Ciena» (κ.)
ΑΓΙΑΞ Α.Σ	85	23074	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/11
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Λός 'Αντζελες 4/11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	α. Χαμίνα 1/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	α. Μπ. 'Αίρες 2/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	άργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	61	8254	άργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795	α. Αύγούστα 27/10
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Πειραιά 26/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Πειραιά 3/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	άργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537	α. Πειραιά 8/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	ε. Μόκχα 13/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	άργεί Έλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Σ. Εύστάθιο 26/10
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. 'Αμβέρσα 14/11
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Βενετία 30/10
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Λός 'Αντζελες 8/11
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	α. 'Άνγκρα ντός Ρέις 13/11
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	α. Πειραιά 19/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Πειραιά 11/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	ε. Βανκούβερ 3/11
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	άργεί Έλευσίνα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	άργεί 'Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 10/10
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Νάπολη 17/11
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	άργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	άργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ)	85	18510	άργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ε. Λάνος 26/10
ΑΘΛΟΝ	79	10428	δ. Παναμά 17/11
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	α. Γιουροπουρτ 13/11
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 25/10
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	έπισκευές 'Αμβούργο
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109	έπισκευές 'Αμβούργο
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	άργεί Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	στόν Πειραιά 31/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	πρός 'Ιαπωνία 24/10
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Σικάγο 14/11
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	άργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	άργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	άργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	άργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	στόν Πειραιά 20/11
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	άργεί 'Αργοστόλι
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	άργεί Πειραιά
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142	άργεί Χαλκίδα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	α. Γουαλλαρού 7/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Πρίνς Ρουπερτ 14/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. Σιγκαπούρη 5/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Σύδνεϋ 30/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Μόντρεαλ 8/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Πειραιά 10/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. Πειραιά 27/10
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Σύδνεϋ 13/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	άργεί Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441	α. Μομπίλ 5/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	δ. Παναμά 17/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633	ε. Τζιμπουτί 28/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ρίο Γκράντε 17/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	άργεί Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	δ. Σουέζ 3/11
Α'Ι'ΡΗΝΙΣ ΜΕΝΤ	68	9710	ε. Πειραιά 2/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. 'Οράνγκη 14/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Σαβάννα 13/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Θεσσαλονίκη 31/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Σιμπενίκ 15/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Σύδνεϋ 26/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	άργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Τακόμα 21/10
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	άργεί Σάρζα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761	α. Τζέντα 14/10
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. Ρίο Γκράντε 1/11
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	ε. Κινούρα 9/11
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Βρέμη 7/11
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Ντώρμπαν 17/11
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Λάνος 12/10
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	α. Βοστώνη 19/10
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Πόρτ Τάουνσεντ 4/11
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Μπ. 'Αίρες 1/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Χόγκ Κόγκ 13/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Τζιμπουτί 25/10
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Μάϊκ 13/11 '
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Παρανάγουα 6/11 •
ΑΚΤΗ	71	7402	α. Πειραιά 4/11
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Φουκουγιάμα 3/11
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	άργεί Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012	α. Πειραιά 17/10
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	α. Σπλίτ 4/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άργεί Πειραιά
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Τέμα 6/11
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α	70	44954	α. Γένοβα 11/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Σύδνεϋ 23/10
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	α. Μερσίκ 5/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653	ε. Μπωμόντ 13/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άργεί Χαλκίδα
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	δ. Κων/πολη 5/10
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	έγκαταλείφθηκε
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	α. Γιβραλτάρ 13/11
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Μασσαλία 9/11
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	δ. Παναμά 24/10
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ύψωσε παναμαϊκή
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376	α. Κέϊπ Τάουν 8/11
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	δ. Σουέζ 8/11
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	στό Λάγος 14/10
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	δ. Σουέζ 4/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	άργεί Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ρόττερνταμ 15/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Σ. Νικόλας 8/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	α. Νιούκαστλ 22/10
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Μομπίλ 15/11
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Τενερίφη 21/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Τής 11/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 2/11
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224	πρ. «Narcis»
ΑΛΜΑ	80	11584	έπισκευές 'Αμβέρσα
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 9/11
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246	στό Σάντος 14/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ε. Νιούκαστλ 24/10
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355	α. 'Αμπιτζάν 17/10
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	δ. Μπρίξχαμ 8/11
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Κόμπε 16/11
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ύψωσε κυπριακή
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	&5	10500	ύπό ναυπήγηση
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Σαγκάη 29/10
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Ντόβερ 10/11
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Γιοκοχάμα 11/11
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 10/11
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Ντητρόιτ 18/11
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	δ. Παναμά 1/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	στό Σάντος 11/11
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Χόγκ Κόγκ 10/11
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Μάλμο 11/11
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	δ. Π. Σάϊδ 15/11
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Ντουάλα 20/10
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Γιοκοχάμα 6/11
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Βομβάη 13/11
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Π. 'Ελίζαμπεθ 15/11
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άργεί 'Ημοχάβεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Π. Χάρκωρτ 27/10
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	δ. Σουέζ 17/11
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός 'Αντζελες 24/10
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Μόντρεαλ 16/11
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 7/11
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. 'Οσλο 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Πόρτ 'Εσκουίβελ 13/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Νιούκαστλ 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	στό Λιανυουγκάνγκ 7/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	δ. Π. Σάϊδ 8/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Σχζέσιν 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Γκέλα 8/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Πόρτ 'Αλις 14/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Ν. Τουτικόριν 29/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Σαβάννα 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Π. Σάϊδ 2/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Τσίμπα 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Ντώρμπαν 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Ντώρμπαν 22/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Τσουρούγκα 10/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Λός 'Αντζελες 24/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993	ε. Ντομίνικα 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Γιούροπουρτ 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Κέϊπ Τάουν 15/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Σουέζ 12/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Μονφαλκόνε 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Σασέμπο 8/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Λισσαβώνα 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	στό Καράτσι 17/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Ρίο 'Ιανέϊρο 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. "Ηστ Λόντον 5/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Χόγκ Κόγκ 26/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Λός 'Αντζελες 4/11
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	άργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75.	69222	πρ. «'Οβερσής 'Αργκονωτ»
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΦΗ	85	34400	α. Γιοκοχάμα 11/11
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άργεί 'Αμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Χόγκ Κόγκ 30/10
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. 'Ιμμινγχαμ 16/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Γιοκαΐχι 16/11
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	ε. Λός 'Αντζελες 17/11
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470	δ. Π. Σάϊδ 13/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Ρόττερνταμ 16/11

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Πόρτ Γουώλκοτ 17/10
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	α. Τσίμπα 16/11
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Χουντ Πόιντ 23/10
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Σητία 17/11
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 13/11
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Κόρπους Κρίστι 7/11
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Κολόμπο 16/10
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	α. Ντώρμπαν 5/11
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Ρόττερνταμ 16/11
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Ρίο Γκράντε 9/11
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Φιλαδέλφεια 13/11
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άργει Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Λεμεσσό 18/11
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	άργει Πειραιά
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	στή Μπανγκόνγκ 21/10
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Χουάνκπου 28/10
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	ε. Άμβέρσα 9/11
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑΝ	70	10469	υπέστειλε παναμαική
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	άργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	άργεί Πόρτσμπουρν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Ρόττερνταμ 15/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Ντόβερ 13/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Ναγκόγια 18/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΩ	84	36353	α. Λαύριο 31/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ναυπηγ. Σασέμπο
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Σαφάγκα 1/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Σιγκαπούρη 14/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Γουιλμιγκτον 5/11
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ν. Όρεάνη 2/11
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)	81	30622	α. Σάντουίτς 8/11
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	α. Ν. Όρλεάνη 3/11
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Ντουάλα 3/11
ΑΠΕΞ	73	16397	ε. Ρόττερνταμ 18/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άργεί Πειραιά
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Λουλέα 16/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 17/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Κπέμε 3/11
ΑΠΟΥΣ	70	3275	άργει Πειραιά
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΙΛ	64	2375	ε. Πειραιά 7/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Π. Σαΐδ 4/11
ΑΡΑΝ	80	10428	δ. Παναμά 15/11
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	πρ. «In Safra»
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Ντώρμπαν 10/11
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	άργεί Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Σουέζ 31/10
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	άργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	άργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΠΑΪΓΟΝΗΡ	76	1578	άργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Σ. Μάικλς 16/11
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΩ	76	1579	άργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	άργεί Πειραιά
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Θάντερ Μπαίη 18/11
ΑΡΕΤΗ Λ	69	9343	στό Τζιμπουτί
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Σουέζ 3/11
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678	α. Μίνα α Φαχάλ 5/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Άνταμπτιγια 13/11
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άργει Ίθάκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	άργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Άκαγιούτλα 30/10
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	δ. Έπτάνησα 29/10
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ε. Μουτσουρε 16/11
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	δ. Παναμά 26/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Τσάλνα 18/11
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Άμβέρσα 6/11
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Λίβερπουλ 18/11
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Σπέζια 7/11
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Μόχιδ 9/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ	65	10987	άργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	άργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Λουάντα 31/10
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	άργεί Έλευσίνα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Άμβέρσα 16/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Μουρορόν 19/10
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	ε. Γιβραλτάρ 18/11
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Σαφάγκα 2/10
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στό Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Νιούκαστλ 10/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Ραβέννα 12/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	άργεί Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 14/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Μιζουσίμα 6/11
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	76	10142	έπωλήθη διάλυση
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Ντώρμπαν 26/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	πρός Ίαπωνία 29/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ύπό ναυπήγηση
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ)	69	58143	δ. Σουέζ 28/10
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Πόρτ Στάνβαχ 15/11
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 12/11
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Έλσινμποργκ 13/11
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Βενετία 13/11
ΑΣΛΕΪ	70	13363	ε. Σικάγο 13/11
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065	δ. Π. Σαΐδ 16/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σαγκάη 6/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Τενερίφη 14/11
ΑΣΤΟΡ	78	29860	ε. Σάντος 13/11
ΑΣΤΥΑΝΑΞ	75	38611	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ)	70	17485	α. Άμβέρσα 15/11
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Φιλαδέλφεια 16/11
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Ρίο Ίανέιρο 9/11
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Λουλέα 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ)	68	40548	α. Τεργέστη 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	ε. Πειραιά 6/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. Κωνιπολη 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	62	4916	άργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΪ	78	5868	άργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Μπουσάν 31/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Άμβέρσα 12/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Χιούστον 6/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Μπαρλέττα 11/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Αύγουστα 27/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Κουβέιτ 16/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Γένοβα 8/11
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Κακογκάβα 14/11
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ε. Σαουθάμπτον 15/11
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Κουσίρο 24/10
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	άργεί Σετουμπάλ
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Γκουαγιακούϊλ 7/11
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΥΛΙΣ	72	16402	δ. Π. Σαΐδ 16/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Δουνκέρκη 8/11
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	μετ. «Αύρα Σή» (Μα.)
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άργεί Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327	ύψωσε παναμαική
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Πόρτο Βέσμε 9/11
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργεί Γάνδη
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δ. Μπρανσμπουτελ 21/10
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Μπαχραίην 26/5
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα 6/11
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άργεί Τρινκομάλλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άργεί Άργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Φουτζέιρα 30/10
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Παναμά 11/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ	73	3700	ε. Σ. Μάικλς 7/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργει Άλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	στό Μπαντάρ Άμπάς 2/11
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Σαγκάη 4/9
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	έπισκευές Πειραιά 14/11
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	δ. Π. Σαΐδ 12/11
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Βοστωνη 12/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Άντεν 14/11
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	α. Μπάνμπουρυ 1/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	66	39580	α. Μέθυλ Ρόαντς 16/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Χάβρη 11/11
ΒΕΡΑ	65	20806	άργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	δ. Π. Σαΐδ 8/11
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	ε. Θεσσαλονίκη 4/11
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636	α. Λάγος 17/10
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Πειραιά 1/11
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Γένοβα 4/11
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Π. Κορτές 1/11
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	68	12005	ε. Μαντράς 5/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Χιούστον 4/11
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	ε. Σ. Τζων 8/11
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άργει Πειραιά
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	μετ. «ΓΙΑΧΑΡΑ» (π.)
ΒΟΛΟΣ	75	6952	α. ΆσντονΤ 12/11
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άργει Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑΪΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	άργει Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Χάμπτον 9/11
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	στό Μπαντάρ Άμπάς 1/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Μομπάσα 2/11
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Χάμπτον 7/11
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318	α. Κόρπους Κρίστι 31/10
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	ε. Ν. Όρλεάνη 10/11
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	ε. Άλγκεθίρας 4/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	ε. Άμβέρσα 12/11
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Ραγκούν 30/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Πόρτ Κέλανγκ 9/10
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	άργεί Ήγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β (δ.)	61	18796	δ. Κωνίπολη 7/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	α. Βιτόρια 4/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116	στό Ντάρ εσ-Σαλάαμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Ρούνκορν 20/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Ρουέν 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	α. Ντωρμπαν 5/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ	71	6685	ε. Ν. Υόρκη 19/11
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Άμβέρσα 30/10
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ	77	14782	α. Κέιπ Τάουν 7/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	δ. Έπτάνησα 1/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Σιγκαπούρη 14/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άργεί Πόρτσμπουρν
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σουέζ 28/10
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	άργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Φούνες 12/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	α. Κολόμπο 16/11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Φουτζέιρα 30/10
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Άβουμαουθ 16/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	α. Μπ. Άϊρες 10/10
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	έπισκευές Ούλσάν 16/11
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	α. Φουτζέιρα 16/11
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Πειραιά 5/11
ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Ντουάλα 6/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	ε. Χιούστον 11/11
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7689	μετ. «Sines» (Μα.)
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	άργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Βανγκαρέϊ 8/11

ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στόν Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	δ. Σουέζ 9/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ	67	51644	ε. Νάρβικ 16/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. Όρλεάνη 27/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΡΥ	68	16275	α. Φουτζείρα 16/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	δ. Κωνίπολη 31/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Ν. Όρλεάνη 23/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Βοβμάη 5/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Βοστωνη 5/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Κακινάδα 31/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάνη 21/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Ντώρμπαν 16/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Ν. Όρλεάνη 10/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Αύγουστα 5/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Κάντλα 2/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άργει Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Λός Άντζελες 7/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Λέικ Τσάρλες 22/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	14531	ε. Μασιλιπατάμ 9/9
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Σάντος 7/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	α. Ν. Όρλεάνη 5/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ε. Ν. Όρλεάνη 18/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΪΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάνη 2/10
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Θεσσαλονίκη 31/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Λός Άντζελες 25/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Μπουενάβεντουρα 25/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	α. Κολόμπο 4/11
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Πόρτ Τζεντάλ 19/10
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	άναμένει Όμάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	δ. Ντόβερ 10/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Λός Άντζελες 13/11
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	ε. Γιουρόπουρτ 16/11
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. Σινγκαπούρη 1/11
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άργει Άργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	άργει Πειραιά
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άργει Πειραιά
ΓΟΥΪΝΤΦΟΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Νορντενχαμ 16/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Υόρκη 16/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	α. Ντώρμπαν 4/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Βοστωνη 29/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ντώρμπαν 13/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	δ. Σουέζ 26/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Σινκαπούρη 12/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Φοημάντλ 3/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Μπιλμπάο 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Ντώρμπαν 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Έλσινκι 5/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22817	ε. Καρατσι 4/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Κέιπ Τάουν 2/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Γιβραλτάρ 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	α. Ν. Υόρκη 13/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Μάντρε ντε Ντέους 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	α. Ν. Υόρκη 4/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαραμαγκά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άργει Γαλαξειδι

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Δεμεράρα 15/11
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ε. Τής 3/11
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	άργει Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	άργει Χαλκίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α ΙΙ	63	10085	α. Πειραιά 13/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στό Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957	ε. Μπιλμπάο 13/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Καλουντιποργκ 5/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Κίγκστον 9/11
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	έπωλήθη
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	α. Λιανγαουκγκάνγκ 7/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ε. Γιοκοχάμα 21/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ύπέστειλε κυπριακή
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άργει Γαλαξειδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακέ μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άργει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άργει Μίνα Σακρ
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σαγκάη 27/10
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Ίλο 7/11
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άργει Ίθάκη
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	στό Άσσάμ 9/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	άργει Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Πειραιά 19/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	α. Λάρνακα 8/11
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	άργει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Ήστ Λόντον 18/11
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300	ε. Κολόμβια 4/11
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΤΜ	72	16398	α. Ντώρμπαν 16/11 •

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	άργει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	άργει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Σουέζ 6/11
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άργει Γαλαξειδι
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	άργει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Μίλνερ Μπαιγ 10/11
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	α. Καστέλλον 6/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Λομπίτο 28/9
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	δ. Σουέζ 15/11
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985	στή Σιβιταβέτσια 20/7
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Σαβόνα 12/11•
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Σινκαπούρη 14/10
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ε. Μανφρεντόνια 29/10
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	άργει Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Π. Καμπέλο 9/7
ΕΛΑΦΙ	68	19495	δ. Σουέζ 23/10

ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10652	άργει Στυλίδα
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713	α. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	δ. Σουέζ 21/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	πρ. «Stena Pacifica»
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	δ. Σουέζ 16/11
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Μουφαλκόνε 26/10
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Ντώρμπαν 7/11
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670	α. Χιούστον 8/11
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	ε. Κουινγκουανγκντάο 19/9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στίς Μπ. Λέικς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	άργει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 11/11
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Ντώρμπαν 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Σινγκαπουρη 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Γάνδη 2/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Χάμπτον 6/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Λός Άντζελες 16/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Τής 24/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Βαλτιμόρη 8/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605	ε. Ρουέν 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	α. Σ. Τζων 24/10
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	δ. Κωνίπολη 16/10
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Αύγουστα 14/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	α. Μίνα α Φαχάλ 2/11
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άργει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Πόρτ ω Πρινς 30/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Πόρτ Άρθουρ 26/10
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Σαγκάη 2/10
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	ναυπηγ. Κόμπε
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	άργει Πειραιά
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590	ε. Πειραιά 7/8
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186	α. Λάρνακα 15/11
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβέρσα 15/10
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. Πειραιά 7/11
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	δ. Παναμά 10/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687	δ. Σουέζ 13/11
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Μιζουσιμα 6/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	στό Ντουνεντίν 16/11
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Σινγκαπουρη 11/11
ΕΠΟΣ	78	6053	άργει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	ε. Ρουέν 5/11
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	δ. Σουέζ 8/10
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Κολούμπια 5/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Άμβούργο 13/11
ΕΡΟΪΚ ΣΕΪΛΟΡ	57	2074	διάλυση Πέραμα
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Κολόμπο 5/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Φλάσσινγκ 3/11
ΕΥΑ (δ)	81	41223	α. Τεργέστη 13/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375	ε. Ρόττερνταμ 1/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Ντόβερ 15/11
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844	α. Ντώρμπαν 15/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	α. Μπρέικ 16/11
ΕΥΗ Λ	67	14569	δ. Κωνίπολη 30/10
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Άμβέρσα 9/11
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Νακόντκα 5/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Κέιπ Τάουν 11/11
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	άργει Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Ντόβερ 3/11
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άργει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άργει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άργει Ήμσχάβεν
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Ίντσόν 7/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Φιλαδέλφεια 16/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57180	α. Μπωμόντ 11/10

ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Θεσσαλονίκη 8/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 15/11
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Κωνίπολη 2/11
ΖΑΝΤΕ (δ)	69	54282	α. Ταρραγκόνα 11/11
ΖΕΑ	73	8224	πρ. «Ίρις»
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Ρόττερνταμ 15/11
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όολεάνη 15/9
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Γουακαγιάμα 8/11
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Θεσσαλονίκη 11/11
ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Σαγκάη 15/10
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άργει Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άργει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	άργει Πειραιά
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Φλάσσινγκ 16/10
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Χάμπτον 24/10
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Κόρπους Κρίστι 11/10
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άργει Άργοστόλι

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	α. Γιβρατάρ 7/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	έπισκευές Σασέμπο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Κίγκστον 14/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Κόμπε 14/11
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Δρέπανον 20/10
ΘΑΝΙΚ I	61	9516	άργει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732	άργει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ Α'ΪΛΑΝΤ	76	9444	δ. Παναμά 31/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Άμπιτζάν 26/10
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ	72	22866	δ. Π. Σάϊδ 11/11
ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Έπτάνησα 22/10
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	ε. Τακόμα 25/10 •
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	δ. Μπρίξχαμ 7/11 •
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άργει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (δ.)	68	44863	α. Ρόττερνταμ 20/11
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	δ. Ντόβερ 4/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 19/10
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ίμμινγκαμ 17/11
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Γκλάνστοουν 15/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Βανκούβερ 2/11
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρ. «Al Indrissi»

ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ)	72	2895	δ. Κων/πολη 31/10
ΙΑΣΩΝ (δ)	75	64739	πρ. «In Salah»
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	έγκαταλείφθηκε
ΙΟΛΗ	72	4999	α. Κων/πολη 25/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	55	5690	ύπέστειλες σημαία Μάλτας
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960	α. Τάμπα 11/11
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πόρτ Άρθουρ 12/11
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	62	10420	ύψωσε σημαία Μάλτάς
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άργεϊ Σάρζα
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	άργεϊ Πειραιά
ΙΟΣ	85	34400	ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/11
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Καράτσι 15/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Πόρ Σάϊδ 16/10
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Άστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Αύγούστα 27/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Χιούστον 8/11
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Κεμπέκ 10/11
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	στή Σαχάνα 6/7
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Μομπάσα 14/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 11/11
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Άμβούργο 15/11
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Μορμουνκάο 17/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Παναμά 15/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Τολέδο 18/11
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στή Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Νάπολη 18/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Ξινγκάνγκ 8/10
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 27/10
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	στό Σίρρι Άϊλαντ 20/11
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβούργο 19/11
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	στήν Κορούννα 21/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λός Άντζελες 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άργεϊ Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	α. Σαγκάη 18/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Τολέδο 28/10
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	άργεϊ Άμστερνταμ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	πρ. «Samaria»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Πειραιά 7/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άργεϊ Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Παραμαρίμπο 10/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Γιούροπουρτ 31/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Π. Μωχάμεντ Μπίν Κασίμ 9/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άργεϊ Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Μίνα α Φαχάλ 25/10 α. Τάουνσβιλ 31/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Π. Σουδάν 2/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	α. Χάμπτον 30/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	δ. Σουέζ 12/11
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	στήν Άλεξάνδρεια 16/11
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	βυθίστηκε Σαφάγκα 16/11
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069	πρ. «Saxania»
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Βαλτιμόρη 6/11
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Άσντοντ 18/11
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	63	13098	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ	72	15952	έπισκευές Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Κορούνα 25/10
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	ε. Δακάρ 27/10
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Σμύρνη 2/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Πειραιά 11/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Όξελοσουντ 8/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Σινγκαπούρη 2/10
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	διάλυση Κίνα
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Ντητρόϊτ 13/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Μανφρεντόνια 30/10
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	άργεϊ Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	πρ. «Servia»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	α. Πειραιά 8/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Άμβέρσα 9/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Θεσσαλονίκη 13/11
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άργεϊ Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	α. Τρίπολη 30/10
ΚΕΪΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Σάν Άντόνιο 7/10
ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Χόγκ Κόγκ 29/9
ΚΕΪΠ ΕΒΡΟΣ	72	3166	πρ. «Arnon»
ΚΕΪΠ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άργεϊ Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Γιοκοχάμα 1/11
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Χοσοσίμα 3/11
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΚΕΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άϊρες 3/10
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ	71	9964	α. Σαλβαντόρ 16/10
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Άμβέρσα 9/11
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Σιμονοσέκι 9/11
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Κεμπέκ 25/10
ΚΕΪΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	ύψωσε κυπριακή
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Π. Έλίζαμπεθ 17/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	πρ. «Scythia»
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	άργεϊ Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	άργεϊ Πειραιά
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ)	62	1591	πρ. «Χανιά»
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	στόν Πειραιά 19/11
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Φρημάντλ 31/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Μπιλμπάο 17/11
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λός Πάλμας 31/10
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Ρόττερνταμ 1/11
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Χάμπτον 6/11
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Λός Άντζελες 3/11
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Ξινγκάνγκ 4/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Έπτάνησα 16/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Π. Σάϊδ 16/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σινγκαπούρη 10/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπαράο 7/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	έπισκευές Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Χουάγκπου 14/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ε. Πειραιά δ.
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	77	5539	ε. Πειραιάδ 28/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Κων/πολη 4/11
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	α. Άλ Ρουές 8/11
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Αύγούστα 11/11
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Μόντρεαλ 1/11
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Πόρτο Έλίζαμπεθ 7/11
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Κπέμε 28/10
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6084	α. Μαλάγα 25/10
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Μπιλμπάο 9/11
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	α. Σινγκαπούρη 10/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Χουντέϊντα 3/11
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	α. Γέλα 13/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ντώρμπαν 6/11
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Όμισάλγα 8/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	α. Κόμπε 15/11
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	α. Γέλα 15/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Ύμουίντεν 16/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Σουέζ 7/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κουβέϊτ 11/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Καλκούτα 13/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	α. Κήλανγκ 19/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κόμπε 9/11
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923	α. Σονάσκη 13/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	στό Σάλλομ βόε 20/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪΥ (δ.)	73	61054	α. Λός Πάλμας 21/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σάρροχ 7/11
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	α. Ντουμπάϊ 25/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	45000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άργεϊ Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Μπάρ 15/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Θεσσαλονίκη 12/11
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άργεϊ Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Βανκούβερ 7/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Άμβέρσα 14/11
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στή Τζέντα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Σαγκάη 22/10
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ε. Μασσαλία 11/11
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άργεϊ Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άργεϊ Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	ε. Σέλλ Χάβεν 19/11
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	α. Σασσέμπο 8/11
ΚΥΜΑ	60	7758	άργεϊ Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Φρημάντλ 11/11
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άργεϊ Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Λός Άντζελες 30/10
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	μετ. «Riaki» (π.)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άργεϊ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άργεϊ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άργεϊ Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Άμβούργο 16/11
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Δουνκέρκη 4/11
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪΥ	68	4350	δ. Π. Σάϊδ 10/11
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άργεϊ Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	α. Πειραιά 1/11
ΛΑΪΟΝ ΟΦ ΠΑΪΡΙΟΥΣ	80	7952	άργεϊ Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑΪΝΕΡ	71	13907	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 6/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	άργεϊ Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	έπωλήθη διάλυση
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Πειραιά 7/11
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. Όρλεάνη 18/11
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Άμστερνταμ 8/11
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165	ύπέστειλες σημαία Μάλτας
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Χάμπτον 13/11
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άργεϊ Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άργεϊ Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άργεϊ Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΛΝΤ	68	10618	άργεϊ Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	πρ. «Άθανασία»
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Ξινγκάνγκ 3/11
ΛΕΩΝ	72	2311	άργεϊ Ήνουμενίτσα
ΛΕΩΝ (δ.)	79	32995	α. Αύγούστα 28/10
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Καλκούτα 26/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	άργεϊ Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Μίλφορντ Χάβεν 8/11
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Σύδνεϋ 13/11
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κων/πολη 22/10
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σάϊδ 18/11
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕΪΝΤ	83	20200	στήν Άλεξάνδρεια 12/11
ΛΙΜΠΕΡΤΪΤΟΡ	76	75134	α. Σινγκαπούρη 27/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Παραμαρίμπο 4/11
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	ε. Λάγος 21/10
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Φόρτ ντέ Φράνς 14/11
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Ράς Τανούρα 16/11
ΛΙΨ	68	9650	άργεϊ Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άργεϊ Βασώρα
ΛΟΪΝΤΑ (δ)	75	24408	α. Μπιλμπάο 13/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Λός Άντζελες 30/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 29/10
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ούλσάν 12/10
ΛΥΔΙ	70	14878	έπισκευές Χαλκίδα
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 14/11
ΛΥΡΑ	67	41914	άργεϊ Σετουμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Άρατού 16/10
ΜΑΔΕΡ	68	11361	ε. Τουτικορίν 23/9

ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Μίλφορντ Χάβεν 16/11
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	ε. Ρίο Ίανέιρο 25/10
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΜΑΙΡΗ (δ.)	85	26959	μετον. «Σαξέσσ» (κ.)
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Άννάπολη 15/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	ύπέστειλε λιβεριανή
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άργεί Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άργεί Σετουμπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στόν Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Χαλκίδα 6/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	α. Λισσαβώνα 15/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Βενετία 14/11
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Κίνγκστον 14/10
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Νταλιάν 24/10
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	άργεί Στυλίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Σιγκαπούρη 12/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ'	77	19678	α. Σαφάγκα 19/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Σάντος 27/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Σύδνεϋ 5/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191	α. Χόγκ Κόγκ 3/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λισσαβώνα 21/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	ε. Ρόττερνταμ 15/11
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Μόχι 12/11
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Άμβούργο 11/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	άργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	στό Ντώρπαν 16/11
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Μπότγουντ 31510
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 16/11
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	α. Λάγος 12/10
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	α. Ταμπίκο 4/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Λός Άντζελες 5/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51602	α. Φός 17/11
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Πόρτ Λουντζάλ 14/10
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Βοβμάη 7/11
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σιγκαπούρη 24/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411	δ. Σουέζ 12/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ρεσίφ 5/11
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Όμισάλγα 14/11
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Κάντλα 7/9
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ρίο Ίανέιρο 12/11
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	διάλυση Παρανάγουα
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Γάνδη 7/11
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	άργεί Σετουμπάλ
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Γκρήν Μπαίη 15/11
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Σουέζ 30/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός Άντζελες 12/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Άντοφαγκάστα 1/11
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Χάμπτον 2159
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ	73	32510	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Λός Άντζελες 1/11
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Μπ. Άίρες 8/11
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Ν. Όρλεάνη 15/9
ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723	ε. Χιούστον 21/10
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Άμβέρσα 12/11
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Βομβάη 5/11
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	α. Άμβούργο 17/11
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	άργεί Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	άργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	α. Λισσαβώνα 17/10
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Ταρραγκόνα 14/11
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ε. Ριγιέκα 7/11
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουέζ 9/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Σάντος 31/10
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Βενετία 13/11
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Π. Σάϊδ 16/11
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Κόρπους Κρίστι 4/11
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Άλγκθίρας 7/11
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	α. Γκιζάν 29/10
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Γουέστερυπορτ 28/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Σιλακάπ 1/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Γκιλόνγκ 14/11
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Γιοκοχάμα 16/11
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Χιούστον 12/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άργεί Ν. Όρλεάνη ·
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άργεί Ν. Όρλεάνη ·
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 1/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Πασαγιές 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 16/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	άργεί Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Κων/πολη 3/11
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	άργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 3/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Μομπίλ 8/11
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές Έρυθράς Θαλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο Γκράντε 3/11
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Φός 16/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Τουτικόριν 12/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Καζαμπλάνκα 5/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Σουέζ 11/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άργεί Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Βαρκελώνη 7/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τζέντα 7/10
ΜΟΣΧΑ Δ	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ύψωσε λιβεριανή
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Π. Μπολιβάρ 26/10
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Άσιμπενράα 14/11
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	δ. Μπρανσμπάτελ 9/11
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Φρεντερίτσια 4/11
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Σάν Πέντρο 1/10
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άργεί Άργοστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Παναμά 6/11
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΟΥΝ	71	13867	α. Τάουνσβιλ 17/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Φαλκονάρα 13/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Τσίμπα 13/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χάμπτον 10/10
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡ	70	9087	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Χιούστον 15/11
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ'	69	2979	άργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948	άργεί Ρίβερ Φωλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άργεί Έλευσίνα
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	α. Φιλαδέλφεια 12/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Πόρτ Χάρκωρτ 14/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μαρντέλ Πλάτα 12/11
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	έπωλήθη διάλυση
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άργεί Άργοστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	α. Παλάου Μπακόμ 24/10
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άργεί Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Αύγούστα 25/10
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Μαυρίκιο 24/10
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Μ. Μανγκάνονι 10/11
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Τζακάρτα 30/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Μ. Μαγκαλόρ 17/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Ντώρπαν 15/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουέζ 19/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Μουτσούρε 26/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	άργεί Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Γάνδη 12/11
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	στό Ν. Μανγκαλόρ 25/10
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ''	72	9606	ε. Καλκούτα 13/11
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Ρουέν 22/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Θεσσαλονίκη 9/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Π. Σάϊδ 4/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Χαμίνα 3/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ)	75	44061	α. Πειραιά 4/11
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρ. «Jovian Leaf»
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ)	74	44699	α. Γένοβα 15/11
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	άργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	ε. Άιμπιτζάν 25.10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Ρίτσαραντς Μπαίη 5/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	άργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	μετ. «Ocean Voice» (κ.)
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άργεί Άλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	άργεί Πειραιά
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Άμβέρσα 8/11
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άργεί Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Λός Άντζελες 12/11
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Τάμπα 31/10
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	ε. Ναβλάκι 28/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Γιοκοχάμα 7/11
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Λός Άντζελες 4/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ύπέστειλε λιβεριανή
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Θεσσαλονίκη 9/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Γάνδη 17/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Ν. Όρλεάνη 30/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Κόρπους Κρίστι 9/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Κόρπους Κρίστι 23/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Μπρέϊκ 18/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Τέμα 27/10
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άργεί Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Πειραιά 19/11 ·
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άργεί Λευκάδα •
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Μπαχραΐην 12/11
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Π. Νουάρ 12/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Νταμάμ 13/11
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Φός 10/11
ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	άργεί Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382	α. Σ. Βίνσεντ 18/10
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	άργεί Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	α. Φρήπορτ 13/11
ΟΛΓΑ	68	1586	α. Καβάλα 3/11
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μετ. «Πρόγκρες Λάϊτ» (Μβ.)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	άργεί Σετουμπάλ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Σιγκαπούρη 14/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Υόρκη 20/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	α. Λούπ Τέρμιναλ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	άργει Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	άργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	άργει Ελευσίνα
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	δ. Ντόβερ 15/11
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187	α. Βικτώρια 4/11
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑΪΟΝ	65	3034	στή Ρουέν 2/11
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Άμβούργο 11/11
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	α. Φός 13/11
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥΪΝΕΡ	75	59636	α. Ν. Όρλεάνη 9/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Βαλτιμόρη 30/10
ΟΣΕΑΝ ΡΕΪΝΤΖΕΡ	72	14675	μετ. «Πούμα» (κ.)
ΟΥΑΪΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	μετ. «Φιντέλιτυ» (κ.)
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στό Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Σουέζ 31/10
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	άργει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	άργεί Γκρέϊτ Μπίτερ
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άργεί Ελευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Γλάνστουν 17/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Ντητρόϊτ 17/11
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Ραγκούν 6/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργεί Ελευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣΣΔ Λ.	82	35127	ε. Πλάμπερ Σάουντ 6/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	άργεί Πειραιά
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	δ. Κων/πολη 19/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Χάβρη 1/11
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	δ. Κων/πολη 8/11
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	στή Χαλκίδα
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 2/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 25/10
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Δουνκέρκη 6/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Ρόττερνταμ 12/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Λάς Πάλμας 9/11
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Μπάρ 11/11
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Ντώρμπαν 1/11
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγείται Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Τσίμπα 16/11
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Μερσίκη 26/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Ώλμπανυ 16/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Ίκόνιο 6/11
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 15/11
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Ριγιέκα 28/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Βισακαπατνάμ 17/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Λεμεσσο 14/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Μπαχρέϊν 31/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άργεί Πειραιά
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ε. Βενετία 9/11
ΠΕΡΛ ΜΠΑΪΥ	71	9623	άργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	πρ. «Carmania»
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Βικτώρια 24/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Θεσσαλονίκη 13/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ρυμουλκείται Τουρκία
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 26/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Π. Σάϊδ 13/11
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755	άργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Νταμάμ 8/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ρουέν 30/9
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρ. «Carinthia»
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021	α. Ν. Υόρκη 17/11
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Σουέζ 17/11
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Ντώρμπαν 16/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Άστακό 7/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	ε. Πειραιά 10/8
ΠΙΚΙ	85	25227	ύπό ναυπήγηση
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	στό Μόχι 1/11
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άργει Γαλαξείδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ροζάριο 5/11
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άργεί Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Λός Άντζελες 5/11
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άργεί Γαλαξείδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. Μπαλμπόα 19/6
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523	στό Χάλιφαξ 5/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Σιγκαπούρη 23/10
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	α. Σεπετίμπα 3/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Σιγκαπούρη 26/9
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άργεί Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Ποντοκράτης 6/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	άργεί Τρινκομάλλη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Σασέμπο 4/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Πειραιά 6/11
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Σάντος 13/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Γκουαγκακούιλ 8/11
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Ντόρντρεχτ 14/11
ΠΟΡΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ	81	10520	ε. Σ. Τζών 13/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	έπισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	δ. Γιβραλτάρ 12/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	α. Πόρτ Λιμών 24/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Τάμπα 23/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	άργεί Πειραιά
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	δ. Παναμά 12/11
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60929	α. Τεργέστη 9/11
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Ντουάλα 26/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	άργεί Πειραιά
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 28/10
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ε. Άμβέρσα 15/11
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Μπαβνγκάρ 15/9
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Π. Σάϊδ 16/11
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Άμβέρσα 10/11
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Βενετία 16/11
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. Τής 1/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Τάραντα 12/11
ΡΑΪΝΑ	81	32247	ε. Λίβερπουλ 2/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 1 (δ.)	77	18325	α. Λά Γκουλέτ 5/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 2 (μ)	79	32023	ε. Πειραιά 14/11
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 3 (δ)	78	69016	δ. Σουέζ 14/10
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	ναυπηγ. Μοντεβίδεο
ΡΑΝΙΑ	67	9919	α. Κολόμπο 3/11
ΡΕΑ	71	9025	α. Κάδιξ 7/11
ΡΕΑ	56	4275	α. Πειραιά 359
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Λεμεσσό 9/11
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417	ε. Πειραιά 29/10
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 18/11
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	α. Γιοκοχάμα 2/11
ΡΙΒΑ	63	10299	άργεί Γαλαξείδι
ΡΙΟ	75	9112	στόν Πειραιά 7/6
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	δ. Γιβραλτάρ 31/10
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	διάλυση Μπαγκλαντές
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	έπισκευές Μάλτα 18/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Γάνδη 1/11
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Βηρυτό 23/10
ΡΟΥΛΑ	62	811	άργεί Λομέ
ΣΑΪΖΑΛ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Σουέζ 12/11
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σάν Φραντσίσκο 14/10
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	α. Ντουμπάι 9/11
ΣΑΜΑΡ ΕΞΠΡΕΣ	69	9057	έπωλήθη άλλοδαπους
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Σπλίτ 26/5
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	έπωλήθη άλλοδαπους
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Άλγκεθίρας 28/10
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Πόραγκρουν 13/11
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΪ	71	7013	ε. Κορούνα 12/11
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Ντώρμπαν 7/11
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	μετ. «Μαλβίνα» (ε.)
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916	άργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Γκότενμπουργκ 6/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Χαμίνα 15/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	72	11505	άργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	στή Τσίμπα 5/11
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Άμβέρσα 17/11
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	στο Μπαντάρ Άμπάς 25/9
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	δ. Μπραανσμπάτελ 7/10
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Μπ. Άϊρες 8/11
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	δ. Ντόβερ 11/10
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	δ. Μπρανσμπούτελ 3/11
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	α. Ρεσίφ 16/10
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Σαλβαντόρ 10/11
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪΟΝΗΡ	78	9773	δ. Γιβραλτάρ 8/11
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Δουνκέρκη 14/11
ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ	76	16993	α. Όζάκα 15/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Κουινγκουαγκντάο 25/10
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άργεί Ρίο Ίανέϊρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άργεί Σετουμπάλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργεί Λομπίτο
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Λέγκχρον 12/11
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άργεί Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Όστεντ 6/11
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Μουτσούρε 16/11
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέϊτ 11/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	άργεί Πόρτ Άρθουρ
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	δ. Παναμά 12/10
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Μπ. Άϊρες 22/8
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	71	13631	α. Άμβούργο 15/11
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	9810	α. Λ. Άντζελες 11/11
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ	62	13714	έπισκευές Πειραιά
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Χάμπτον 12/11
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Λιανυουγκάνγκ 16/10
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Σ. Μάϊκλς 13/11
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Ν. Όρλεάνη 17/11
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Σιγκαπούρη 23/10
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΓΜΠΕΞ	76	11866	α. Κότκα 15/11
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Σονάσκ 19/11
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Χόγκ Κόγκ 14/11
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ	77	11272	α. Άβίλς 5/11
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	ε. Χαννάν 6/11
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Άλγκεθίρας 7/11
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Άλγκεθίρας 9/11
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪΥ	69	9305	δ. Μπρανσμπάτελ 21/8
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άργεί Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	ε. Τορόντο 3/11
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 30/10
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ματανζάς 11/10
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	άργεί Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ	85	10511	ναυπηγ. Αίοί

ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Μπουεναβεντούρα 29/10
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άργεϊ Χαλκίδα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	ε. Παλάου Μπακόμ 1/11
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. 'Ικουίκε 29/10
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	άργεϊ Πειραιά
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άργεϊ "Εμδεν
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άργεϊ 'Ελευσίνα
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Φρήταουν 4/11
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 8/11
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α' Πόρτ "Αντζελες 31/10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	θέση 55.21 Β, 03.46 Α 6/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Ντώρμπαν 12/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Βικτώρια 5/11
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άργεϊ 'Ελευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Φιλαδέλφεια 14/11
ΣΤΑΜΥ	72	30315	στή Δουνκέρκη 11/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Χάβρη 14/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΣΤΑΡ (δ)	56	10287	άργεϊ Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άργεϊ Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Π. Σάϊδ 13/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Σύδνεϋ 15/11
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Νιούκαστλ 12/11
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	έπισκευές 14/11
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Σιμονοσέκι 16/11
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	έπισκευές Πειραιά
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Ν. 'Ολλανδία 19/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουέμα 13/10
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Μπονεκαβεντούρα 14/10
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άργεϊ Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Παναμά 9/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Σουέζ 13/11
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	διάλυση Κίνα
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/10
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Φιλαδέλφεια 2/11
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Μπρανσμπάτελ 15/11
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	άργεϊ Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άργεϊ 'Ιθάκη
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38260	στό Γκουαγιακούίλ (άποθήκη)
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άργεϊ Πειραιά
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Φός 15/11
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Σιγκαπούρη 28/10
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	στίς Σεϋχέλλες 17/9
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Ντάρ-εσ-Σαλάαμ 5/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. 'Αμβέρσα 1/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 10/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Λέγκχορν 15/11
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989	στή Βόνη
ΤΑΣΙΑ	62	14150	διάλυση Κίνα
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Μαντράς 10/11
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Γκήλονγκ 27/10
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Παναμά 27/10
ΤΖΑΚΥ	84	35209	δ. Ντόβερ 12/11
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	α. Παρανάγουα 22/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ'	72	9081	άργεϊ 'Αστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	α. Μπιλμπάο 8/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	α. Δακάρ 19/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	ε. Γδύνια 12/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	δ. Σουέζ 7/11
ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Ράς Τανούρα 15/11
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	δ. Κωνπολη 4/11
ΤΖΩΝ	71	13857	ε. Τάραντα 8/11
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Χαλκίδα 9/11
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιοῦστον 9/10
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	δ. 'Ελσινόρη 11/11
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	δ. Γιβραλτάρ 26/10
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άργεϊ Μανφρεντόνια
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Κολόμπο 13/11
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άργεϊ 'Ελευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Πειραιά 12/11
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άργεϊ Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άργεϊ Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	άργεϊ Πειραιά
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άργεϊ Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Κοτονού 9/11
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829	α. Πόρτ Στανβάκ 13/11
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Τάραντα 31/10
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Λός "Αντζελες 14/10
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. 'Ιμμινγκχαμ 1/11
ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Χάμπτον 7/11
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	ε. Σαγκάη 28/10
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άργεϊ Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	δ. Παναμά 15/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άργεϊ Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Αὐγούστα 4/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Βουλώνη 16/11
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	δ. Σουέζ 15/11
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	α. Λάγος 23/10
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ὕψωσε κυπριακή
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άργεϊ Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	άργεϊ Πειραιά
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΑΣ	60	9255	άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	δ. Πόρτ Σάϊδ 13/11
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Π. Σάϊδ 7/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δ. Ντόβερ 13/11
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Μομπάσα 8/11
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	δ. Καῦμάν Μπράκ 18/9
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Λός "Αντζελες 10/11
ΥΜΗΤΤΟΣ ΙΩ	69	8909	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Θεσσαλονίκη 10/11
ΦΑΔΕΡ	77	17745	ε. Πόρτ Κέλανγκ 11/11
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	άργεϊ Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	έπισκευές Μπωμόντ
ΦΑΙΑΞ	70	11489	άργεϊ Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	άργεϊ Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Ντώρμπαν 16/10
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ	77	9477	ε. 'Ιμμινγκχαμ 18/11
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	στό Μπαγκόγκ Μπάρ 19/10
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	άργεϊ Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	μετ. «Candelaria» (π.)
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Λός "Αντζελες 13/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Κόρπους Κρίστι 10/11
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	διάλυση 'Ιαπωνία
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ)	75	138255	πρ. «Onyx»
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Καουσιούνγκ 3/11
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	δ. Παναμά 9/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Τζουέμα 23/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Χαραχόλμεν 1/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	α. Χόγκ Κόγκ 6/11
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049	ε. Χόγκ Κόγκ 6/11
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	ε. Γκήλονγκ 8/11
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	δ. Π. Σάϊδ 13/11
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Μορμουγκάο 16/11
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Ντητρόϊτ 13/11
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Π. Σάϊδ 18/11
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	δ. Παναμά 16/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ)	83	31321	α. Ν. 'Υόρκη 16/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	δ. Κωνπολη 6/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Γιοκοχάμα 5/11
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	ε. Πειραιά 14/10
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σάϊδ 8/11
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	ε. Τάραντα 9/11
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ.)	77	159633	άργεϊ Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	έπισκευές Πειραιά 4/11
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Φρήταουν 6/11
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340	δ. Σουέζ 10/11
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ὕψωσε κυπριακή
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Μπουεναβεντούρα 1/11
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. 'Αμβέρσα 15/11
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Παραντίπ 15/10
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	άργεϊ Χαλκίδα
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	δ. Γιβραλτάρ 12/11
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 11/11
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Χιοῦστον 8/11
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	α. Τζουέμα 6/11
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Κέϊπ Τάουν 3/11
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Μπρεμερχάβεν 11/11
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Καράτσι 11/11
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Γιβραλτάρ 3/11
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	δ. Παναμά 12/11
ΦΡΙΣΙΠ Λ. (δ)	74	140277	μεταφορές Περσικοῦ
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Ντώρμπαν 10/11
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Νταλιάν 23/10
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Κομώ Μπαίη 3/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	δ. Κωνπολη 2/11
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. 'Οριστάνο 31/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. 'Αλγκεθίρας 4/11
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	α. Ντώρμπαν 8/11
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	άργεϊ Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	α. Λός "Αντζελες 11/11
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	δ. Σουέζ 15/11
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Σουέζ 6/11
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	άργεϊ Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Βαλλεϋφήλντ 14/11
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Χιοῦστον 27/10
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	δ. Σουέζ 2/11
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Μπανγκόνγκ 11/11
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Καλκούτα 13/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Καῦμάν Μπράκ 1/11
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άργεϊ 'Αμβοῦργο
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	άργεϊ Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	α. 'Αμβέρσα 17/6
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Γάνδη 30/10
ΧΛΟΗ	75	16421	μετ. «ΕΛΙΝΗ» (Ε.)
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	δ. Σουέζ 8/11
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.Π.	67	3831	άργεϊ Πειραιά
ΧΡΙΣΝΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	άργεϊ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ)	82	41223	α. Γιούροπουρτ 14/11
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άργεϊ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Πόρτο Καμπέλο 8/10
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Τακόμα 14/11
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Ράς Τανούρα 18/11
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	άργεϊ Πειραιά
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Γάνδη 9/11
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	δ. "Ημσχαβεν 29/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Ν. 'Υόρκη 14/11
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργεϊ Χαλκίδα

Τά ὑπό ξένες σημαῖες

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Καλκούτα 28/10
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504	α. Κολόμπο 4/10
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μάντρε ντέ Ντέους 2/11
ΑΓΑΠΗ ΙΙ (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376	ε. Σαγκάη 23/9
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330	πρ. «Ugland Obo Six»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450	α. Κόρπους Κρίστι 1/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρ. «Eagle Arrow»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ρίο Γκράντε 3/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	πρ. «Grand Hickory»
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Λά Γκουέρα 28/9
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Χιοῦστον 5/11
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Παρανάγουα 5/11
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ)*	50	1321	α. Βενετία 4/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	α. Ἀμστερνταμ 2/11
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ)	77	1573	ε. Ν. Ὀρλεάνη 20/4
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π)	74	8944	α. Φλάττερυ Χάρμπορ 5/11
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Φός 2/11
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	στόν Πειραιά 26/10
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)*	75	4.050	ε. Ἀμστερνταμ 14/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Ράς Τανούρα 3/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Αὐγούστα 30/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	ε. Χόγκ Κόγκ 11/6
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	α. Ταραγκόνα 4/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Σουέζ 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	δ. Κων/πολη 30/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Βηρυτό 7/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	ε. Μπαντάρ Ἀμπάς 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Βηρυτό 4/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	στόν Πειραιά 12/11
ΑΘΛΟΣ IV(κ)	66	.1716	άργεῖ Πειραιά
ΑΘΩΣ (π)	63	10141	ε. Τσιτακόγκ 30/9
Α'Ι'ΒΥ (κ.)	67	9967	α. Χόγκ Κόγκ 12/11
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π)*	76	12498	άργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π)*	77	12498	στό Χώρ αλ Ζουμπάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π)*	71	15205	στή Χαλκίδα 5/11
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π)	71	15204	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π)	74	12498	άργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π)*	69	9241	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Α'Ι'ΚΟΝ*	71	27958	δ. Παναμά 16/10
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π)*	71	15497	α. Χιοῦστον 19/10
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235	πρ. «Αἴολος»
ΑΙΟΛΟΣ (κ)	68	3858	στό Ταμπίκο
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670	πρ. «Αἴολος»
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π)*	69	15850	α. Πασεγές 28/10
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π)*	69	15800	α. Φός 22/10
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ)*	74	60930	α. Γιούροπουρτ 10/11
Α'Ι'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	α. Λός Ἄντζελες 6/11
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694	α. Μίνα Καμπούς 11/11
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084	α. Σκάτλ 12/10
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ'	68	25433	ε. Ἄνγκρα ντός Ρέϊς 30/10
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Νόρντενχαμ 5/11
ΑΚΤΗ	77	17395	δ. Γιβραλτάρ 28/9
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	α. Κόρπους Κρίστι 7/11
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	στό Ναβλάκι 8/11
ΑΛΒΥΩΝ Ι (π.)	69	15418	ε. Χαλδία 11/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ)	69	1434	α. Τσιότζια 7/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ)	71	10055	ε. Ντακάρ 20/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π)	69	10722	α. Τζέντα 16/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894	δ. Π. Σάϊδ 5/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126821	άργεῖ Λαμπουάν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π)*	74	6042	α. Π. Κορτές 16/10
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	άργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	α. Μουτσούρε 11/11
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	ε. Φορταλέζα 1/8
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383	α. Λάς Πάλμας 7/11
ΑΛΚΑ (π)	66	4478	άργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Π. Σάϊδ 21/8
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	διάλυση Κίνα
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. ΑΓΟΥΔΙΜΟΥ (Μ.)	63	13351	μετ. «Spica Star» (Μα.)
ΑΛΜΑ	75	17894	ε. Καρβάρ 10/10
ΑΛΝΟΥΡ (δ.π.)	58	2580	πρ. «Κατερίνα Β.»
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	άργεῖ Πειραιά
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	ε. Χουέλβα 30/10
ΑΛΥΣΙΑ (Μ.)	65	7619	διάλυση Ἰνδία
ΑΛΦΑ ΙΙΙ (π.)	72	9350	στόν Πειραιά
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π)*	56	1873	α. Καράτσι 21/10
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054	α. Ραβέννα 29/10
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	α. Ἀμβούργο 26/9
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863	α. Πόρτλαντ 15/10
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ)	73	18798	α. Ρίο Ἰανέϊρο 14/10
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	72	18792	α. Ἰτακουΐ 29/10
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	ἀναμένει Χώρ Φακάν
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ)	77	19867	ε. Γκήλονγκ 11/11
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άργεῖ Πειραιά
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54810	ε. Ν. Ὀρλεάνη 16/8
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	άργεῖ Καράτσι
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	άργεῖ Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ (π)	77	4713	δ. Παναμά 27/10
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213	ε. Σάν Χουάν 23/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	α. Θεσσαλονίκη 6/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492	στή Μπιζέρτα 13/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Γιούροπουρτ 26/10
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420	δ. Παναμά 10/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Παναμά 10/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Μίλνερ Μπαίη 5/11
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Κολούμπια 2/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργεῖ Πειραιά
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	δ. Σουέζ 20/10
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	64	10741	ὑπέστειλε ἑλληνική
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ Ι (κ)*	76	4617	ε. Λέϊθ 7/11
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Σουέζ 25/10
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141	α. Πειραιά 8/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κων/πολη 19/10
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π)	65	14088	στό Γιβραλτάρ 17/10
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	ἐπισκευές Παλέρμο 16/7
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406	δ. Σουέζ 11/11
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)*	58	2874	άργεῖ Χαλκίδα
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	α. Τάμπα 2/11
ΑΝΤΖΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477	ε. Σιγκαπούρη 30/9
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)	70	11474	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΑΝΤΕΛ ΙΙ (π.)	74	14324	ε. Τόκυο 5/11
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110	α. Λάς Πάλμας 21/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Τορόντο 7/11
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843	α. Βισακαπατνάμ 8/11
ΑΞΙΒΜΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475	πρ. «Γουόρλντ 'Αξίβμεντ»
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	πρ. «Young Star»
ΑΠΜΑΝ 2 (π)	77	11559	πρ. «Young Sky»
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	α. Πειραιά 29/10
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ).	82	21164	α. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 4/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ)	81	21164	α. Μάντρε ντε Ντέους 6/11
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π)*	77	10003	ε. Πόρτ οφ Σπαίην 6/11
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	άργεῖ Χαλκίδα
ΑΡΓΩ ΙΙ (π.)	72	16207	α. Ντουλούθ 24/10
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	ε. Φτουτζέϊρα 3/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ. ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485	άργεῖ Μπρούνεϊ Μπαίη
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Φός 6/11
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άργεῖ Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Μάντρεε ντέ Ντέους 1/11
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	άργεῖ Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ)*	72	3908	α. 'Αμβούργο 5/11
ΑΣΠΥΡ (π)	62	9636	ε. Βόλο 28/10
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	α. Ἄνγκρα ντός Ρέϊς 23/10
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543	δ. Σουέζ 12/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άργεῖ Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Α(π)*	71	1453	α. Κέϊπ Τάουν 4/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ)	69	7574	ε. Μπαντίρμα 29/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	ὕψωσε ἑλληνική
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑ'Ι'ΟΝ	68	48559	'Ολική 'Απώλεια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212	ε. Μαντράς 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671	πρ. «Yerupaja»
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	μεταφορές Περσικοῦ
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Ν. 'Υόρκη 27/10
ΑΤΡΩΠΟΣ (π)*	71	9078	α. Λάγος 10/10
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	στό Παραντίπ 11/11
ΑΦΡΙΚΑ (π)*	72	25785	άργεῖ Σετουμπάλ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	ε. Πειραιά 10/11
ΒΑ'Ι'ΣΡΟ'Ι' (κ.)	65	21374	α. Λέγκχορν 2/11
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	α. Πράϊα Μόλες 17/10
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ)*	71	19392	δ. Γιβραλτάρ 3/10
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Πόρτο Καμπέλλο 5/10
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	ε. Τζέντα 8/10
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)*	59	3143	άργεῖ Πειραιά
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	ε. Χουάνγκπου 17/10
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 2/11
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949	πρ. «'Αρμονικός»
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σιγκαπούρη 29/10
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	α. Σάν Νίκολας 13/10
ΒΙΣΣΑΝΙ (π.)	66	10413	πρ. «Universe Clipper»
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. 'Αμβούργο 4/11
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	α. Βουλώνη 7/11
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.Μα.)	63	31526	πρ. «Τολμηρός»
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Χοντέϊντα 26/10
ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	άργεῖ Πειραιά
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	ε. Ἄνγκρα ντός Ρέϊς 22/10
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384	ε. Ρόττερνταμ 8/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π)*	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299	στό Μομπάσα (ἀποθήκη)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Βιτόρια 20/10
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489	α. Λομέ 31/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987	α. Μόντρεαλ 17/10
ΓΙΟΥΝΙΟΝ 1 (π)	67	11874	ε. Γιοκοχάμα 5/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π)	65	1911	μετ. «Strega» ('Ονδ.)
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ)	69	8969	δ. Σουέζ 2/11
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315	α. Πειραιά 19/10
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773	σωστό ὄνομα «ΓΙΩΡΓΟΣ»
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957	πρ. «Gulf Sailor»
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Φουτζέϊρα 12/11
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Μπανιάς 2/11
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π)*	68	81257	άργεῖ Πειραιά
ΓΚΑΛΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	α. Πλύμουθ 6/11
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π)	62	4794	σ.ή Καζαμπλάνκα
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Γένοβα 7/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	α. Ντεμεράρα 7/11
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Καρταγένα 28/10
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	πρ. «Bentheim»
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π.	70	11525	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	α. Γκιζάν 8/11
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π)*	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Πόρτ Σάϊδ 31/10
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355	δ. Ντόβερ 2/11
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Σχζέσιν 24/8
ΓΟΥΕ'Υ'ΦΕΑΡΕΡ	&3	20588	α. Σάντος 10/10
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π)	73	13631	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	άργεῖ Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΟΥ (π.)	72	4931	ε. Κων/πολη 29/9
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555	δ. Π. Σάϊδ 9/11

ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Βανκούβερ 18/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Ρίο Γκράντε 25/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Φουτζέιρα 28/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Μομπάσα 28/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Παρανάγουα 29/10
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	ε. Σιγκαπούρη 23/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	δ. Σουέζ 29/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Ντόβερ 7/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	δ. Ντόβερ 31/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	δ. Γιβραλτάρ 11/11
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τάραντα 24/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Ναγκόγια 30/10
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	άργεϊ Πειραιά
ΓΟΥΟΡΛΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	άργεϊ Πειραιά
ΓΟΥΩΡΘΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Κίσσυ 16/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. 'Αλ Ρουές 8/11
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στό Τζέμπελ 'Αλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π)*	71	17805	α. Φός 28/10
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	άργεϊ Μπλακγουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	πρ. «'Ασσος»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	ε. Σάρζα 6/11
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Παρανάγουα 4/11
Δ0ΤΩ	68	35191	άργεϊ Πειραιά
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	στόν Πειραιά 2/11
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Γιβραλτάρ 1/11
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	ε. Καράτσι 3/11
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390	ε. Κούβα 13/11
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Μαντράς 7/8
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. 'Αμβέρσα 8/11
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*	72	94989	α. Κίρε 31/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Φουτζέιρα 4/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Λάς Πάλμας 10/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	α. Ναγκόγια 25/10
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	ε. Ντώρμπαν 11/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Ντώρμπαν 7/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Σάν Φραντσίσκο 9/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (δ.)	76	150518	δ. Γιβραλτάρ 8/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	ε. Ρότττερνταμ 31/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Γιέμπο 31/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	πρ. «ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρ. «Θάσος»
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207	ρπ. «ΕΛΗΣΠΟΝΤΟΣ»
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μάλτ.)	69	12102	ε. Τσάκ Μπαχάρ 22/10
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	ε. 'Ακαγιούτλα 7/10
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	α. Σιγκαπούρη 8/10
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)*	60	5513	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΕΝΑΡΞΙΣ (κ.)	77	11083	πρ. «Bandama»
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Χάουντ Πόϊντ 7/11»
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44808	πρ. «Intermar Progress»
ΕΡΙΚΑ ΙΙ (κ.)	66	1443	πρ. «Φάουνα»
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Πειραιά 26/10
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	α. Ταραγκόνα 29/10
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π)	84	22629	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/10
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	α. Μασσαλία 21/10
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. Μπ."Αϊρες 26/10
ΕΣΤΙ (π)	72	10351	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 5/11
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Σκώ 4/10
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)*	69	8676	δ. Π. Σάϊδ 7/11
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π)*	69	10900	ε. Φιλαδέλφεια 8/11
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ν. 'Υόρκη 29/10
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Πόρτλαντ 25/10
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	δ. Κων/πολη 9/10
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	δ. Κων/πολη 25/4
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. Σουέζ 12/10
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 12/10
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Καράτσι 6/11
ΗΒΗ	79	16379	άργεϊ Χώγκεσαντ
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066	ε. Κάδιξ 1/11
ΗΡΑ *	79	16390	α. Φός 31/10
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	ε. Κολόμπο 5/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π)	57	2875	ε. Μομπάσα 25/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ)*	53	5691	άργεϊ Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ρότττερνταμ 25/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	στή Βασώρα
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	α. Φουτζέιρα 26/10
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382	πρ. «Dalia A.»
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	ζ65	37431	ε. Λισσαβώνα 7/11
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άργεϊ 'Αγ. Δομίνικο
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	α. Λά Παλίς 2/10
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	άργεϊ Σαουθάμπτον
ΙΜΑ*	68	27989	α. Σιμοτσού 9/10
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	δ. Παναμά 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)*886	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)*	58	3825	άργεϊ Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)*	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704	άργεϊ Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μαλ)*	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993	άργεϊ Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ (π.)	70	3971	άργεϊ Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π)*	68	4202	α. Μπέργκεν 11/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Λός "Αντζελες 22/10
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 25/5
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	ε. Μουσίο 9/11
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Λός "Αντζελες 3/11
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)*	59	5051	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρ. «'Αταλάντη»
ΚΑΘΥ (κ.)	68	11533	α. Χοσοσίμα 7/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	α. Ρουέν 31/10
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (λ.)	83	17066	α. Λός "Αντζελες 28/10
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Βρέμη 7/11
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Σουέζ 28/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	δ. Π. Σάϊδ 27/10
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	δ. Σκώ 18/9
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μπέϊρα 19/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (Μ.)	67	16098	πρ. «Καπετάν Ραχιώτης»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π)*	57	3826	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρ. «Γεωργής Α. Γεωργιλής»
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	δ. Παναμά 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10995	άργεϊ Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Μπαγκνόλι 28/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (π.)	78	9918	πρ. «ELBHOFF»
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)*	72	16266	έγκαταλείφθη Κέϊπ Ρεσίφ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στή Βιόλα Μακάε (άποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	ε. 'Αλ Ρουές 12/11
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)*	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π)	66	16301	α. Τουμπαράο 29/10
ΚΑΡΙΝΑ Ι (δ.π.)	76	19016	α. Σιγκαπούρη 1/11
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	ε. Τέμα 20/10
ΚΑΣΤΛ. (κ.)	72	17674	ε. Πόρτ Σάϊδ 3/11
ΚΑΣΤΛ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέϊρα 29/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	πρ. «Prima»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	πρ. «Κατερίνα»
ΚΑΤΙΑ Κ.(π.)*	57	1324	πρός 'Ελλάδα 20/12
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 9/11
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π)*	62	5870	άργεϊ Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	ε. Π. Σάϊδ 3/11
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. Κέηπ Τάουν 26/10
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	α. Ρότττερνταμ 7/11
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	α. Καέν 3/11
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	στή Κουτούμπντια 26/10
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. 'Ομισάλγ 31/10
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	στό Σίρρι (άποθήκη)
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200	ε. Γιούροπουρτ 13/19
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΑΣ Κ.* (κ.)	51	7126	άργεϊ Πειραιά
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 29/10
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	ε. Σιγκαπούρη 2/11
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221	α. 'Αλ Ρουές 5/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	ε. Σαλβαντόρ 4/11
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Μίνα Καμπούς 27/10
ΚΡΥΣΤΑΛΣΗΣ (κ.)	69	12087	α. Γάνδη 11/10
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Π. Νουάρ 5/10
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περσικού
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Χουάγκπου 12/10
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Γιούροπουρτ 31/10
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	άργεϊ Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Λός "Αντζελες 4/11
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Ρίο Χάϊντα 31/7
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	α. Αύγούστα 6/11
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π)*	78	11162	α. Μπορντώ 30/10
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 5/10
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	α. Λειξόες 31/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	ε. Χαλδία 11/11
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	δ. Παναμά 25/8
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Τουμπαράο 18/10
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	δ. Ντουμπάϊ 11/11
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984	ε. Παρανάγουα 31/10
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Κπέμε 12/11
ΛΗΤΩ ΙΙ (π)*	72	6106	ε. Λειξόες 8/11
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)*	68	1599	άργεϊ Πειραιά
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	α. Ξινγκάνγκ 26/10
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Γιοκοσούκα 6/11
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	πρός 'Ελλάδα 13/11
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2	11229	α. Σαγκάη 20/8
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	α. Λός "Αντζελες 1/11
ΜΑ'Ι' ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	α. Ράς Τανούρα 1/10
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797	στό Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	άργεϊ Ν. 'Ορλεάνη
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064	α. 'Αμβέρσα 22/10
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579	ε. Πόρτ Σάϊδ 21/10
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	α. Πόρτ Κέλανγκ 28/10
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	πρ. «'Ινδιάνα»
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953	πρ. «Μότσαρτ Φέστιβαλ»
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	&0	16650	πρ. «Ο Σόλε Μίο»
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π)	70	9101	ε. Μπουένος "Αϊρες 24/10
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	δ. Ντόβερ 6/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	38634	α. Σάο Σεμπαστιάο 19/10
ΜΑΡΕΛ (κ)	69	9853	α. Πειραιά 8/11
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρ. «Chariot Bulker»
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 25/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	65	13512	ε. 'Αγίους Θεόδωρους 9/11
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	άργεϊ Πειραιά
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	πρ. «Irish Rowan»
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	α. Καουσιούνγκ 10/10
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341	α. Πειραιά 29/10
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ)	69	9072	στό Ζαράτ 29/8
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	61	30236	ε. Σουέζ 12/8
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	δ. Παναμά 30/10
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. 'Ελ 'Αγάμι 18/6
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άργεϊ Πειραιά
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370	άργεϊ Σετουμπάλ
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Μπανγκόνγκ Μπάρ 29/10
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κ)	69	9116	δ. Π. Σάϊδ 2/11
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. 'Αμπιτζάν 8/10
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. "Εσμπεργκ 26/10
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στό Ντουμπάϊ 23/10
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	ε. Γκουαγιακούιλ 1/11
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/11
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άργεϊ Κουβέϊτ

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Μπούλεν Μπαίη 25/9
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Βηρυτό 4/11
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	άργεϊ Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	δ. Π. Σάϊδ 4/11
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	ε. Βομβάη 24/10
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνυ (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	ε. Άμβέρσα 11/11
ΜΕΣΙΣ	69	9650	δ. Γιβραλτάρ 10/11
ΜΗΛΟΣ (π)	66	10715	άργεϊ Πειραιά
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Σιγκαπούρη 5/11
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΜΙΛΛΥ (Μ.)	66	17382	πρ. «Μιλένα Α.»
ΜΙΜΗ Μ.(Μάλτ.)	69	13525	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	6017	πρ. «Άγαθή»
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ (π)	71	1590	α. Ν. Όρλεάνη 1/11
ΜΙΝΙ ΛΑΪΟΝ (π)	70	1582	δ. Παναμά 24/10
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ (π)	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 23/10
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π)	70	1591	α. Μομπίλ 24/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιοΰστον 14/10
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάνη 8/11
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π)	70	1591	άργεϊ Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π)	71	1562	α. Ν. Όρλεάνη 22/10
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1562	άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π)	70	1592	α. Μομπίλ 22/10
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Μομπίλ 11/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π)	71	1584	α. Ντεμεράρα 8/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π)	71	1584	άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	δ. Παναμά 30/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Γιβραλτάρ 1/11
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004	ε. Σιλακάπ 23/10
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	δ. Ντόβερ 11/11
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΟΥ	76	19633	α. Ρουέν 1/10
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑΥ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)*	68	13706	ε. Ρουέν 22/10
ΜΠΑΥΡΟΝ (π)	61	1460	άργεϊ Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	πρ. «Κατερίνα Κ.»
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	πρ. «Solveig»
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	α. Π. Σάϊδ 5/11
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	α. Κίγκστον 1/11
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398	ε. Μαντράς 29/9
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στή Νιγηρία
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704	ύπέστειλε έλληνική
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Γιένμπο 4/11
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	δι Γιβραλτάρ 8/11
ΜΠΡΑΪΤ (π.)	67	38603	ε. Φιλαδέλφεια 9/11
ΜΠΡΕΪΒ ΜΑΔΕΡ (κ.)	)5	13036	πρ. «Μυρίνα»
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π)	72	3172	άργεϊ Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ)	71	9085	προσάραξε Μπουσίρ
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ναυπ. Μιτσουμπίτσι
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Φαλκονάρα 4/11
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	ε. Μπαβαναγκάρ 19/8
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Πόρτ ντε Μπούκ 7/11
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Λός Άντζελες 30/10
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ύπέστειλε έλληνική
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Περσικοΰ
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π)*	78	11850	δ. Σουέζ 10/11
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (Μ.)	65	7700	πρ. «Ντέκα Ναβιγκέϊτορ»
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ(π)	74	10250	α. Αύγούστα 4/11
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 30/10
ΝΑΪΑ (κ.)	70	9069	ε. Τσάλνα 8/11
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Οΰμ Σάϊδ 7/11
ΝΑΝΤΙΑ (κ)*	71	22759	ε. Γδύνια 28/10
ΝΑΝΩ Κ.(κ)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)*	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θάλ.
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)			πρ. «CYS Alliance»
ΝΕΜΟΣ (κ.)	71	4981	ύπέστειλε έλληνική
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	α. Καοσιούνγκ 2/11
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π)	67	32137	ε. Καοσιούνγκ 6/11
ΝΕΡΑΪΔΑ(δ.κ.)	72	50897	α. Φός 5/11
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ)	71	12202	α. Σουέμπα 31/10
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	άργεϊ Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ (λ,β.)	66	15625	α. Χόγκ Κόγκ 5/11
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	άργεϊ Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	άργεϊ Δουνκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	ε. Δουνκέρκη 25/10
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Δακάρ 27/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ			πρ. «Captain George»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ)	69	1473	α. Πειραιά 20/10
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π)*	61	6123	άργεϊ Πειραιά
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ)	82	29700	ε. Φιλαδέλφεια 26/10
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άργεϊ Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	64	1148	ε. Σπέζια 6/8
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Μπανζιούλ 25/10
ΝΙΟΥ ΦΕΪΘ (κ)	70	9206	ε. Κοπέρ 9/11
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	α. Ντώρμπαν 21/10
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966	α. Καρταγένια 9/10
ΝΟΡΘΓΟΥΪΝΤ	70	12063	άργεϊ Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Άμλοντς 7/11
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22260	δ. Σουέζ 7/11
ΝΤΑΡΤ (κ)	72	9953	α. Κάδιζ 6/11
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ)	72	9440	α. Βαλπαραΐζο 3/11
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Μομπάσα 8/11
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π)	67	9854	α. Τρινκομάλη 12/11
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπου (άποθ.)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Παρανάγουα 3/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/11
ΝΥΜΦΗ Κ. (π)	66	22260	ε. Μορμουγκάο 6/11
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	στό Άσσάμπ 30/10
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Χιοΰστον 11/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Πόρτ Σάϊδ 1/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120	άργεϊ Άστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ΰψωσε έλληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π)	75	138037	άργεϊ Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΪΣΟΝ(δ.)	72	106123	ΰψωσε έλληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π)	77	15935	άργεϊ Π. Άρθουρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π)	77	15844	α. Χάμιλτον 17/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Τολέδο 6/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Τζακάρτα 25/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	άναμένει Λαμπουάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	διάλυση Φορμόζα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	άργεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Χόβικ 28/10
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879	ε. Τάραντα 12/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	ε. Χιοΰστον 10/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΪΣ	69	15688	άργεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14844	ε. Ν. Όρλεάνη 4/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	άργεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Σάρροχ 14/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π)	77	15844	α. Ύμούιντεν 1/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	άργεϊ Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	άργεϊ Πειραιά
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	α. Μάντρε ντέ Ντέους 5/11
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279	άργεϊ Σετουμπάλ
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525	στό Τζιμπουτί 2/11
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	84	20494	α. Ν. Γουέστμινστερ 7/11
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ύπέστειλε έλληνική
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222	πρ. «Γλυφαδα Γουαίηβ»
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	ε. Κακινάδα 24/9
ΟΣΕΑΝ ΤΖΟΥ (Μ)	66	9058	διάλυση Μπαγκλαντές
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Τενερίφη 22/10
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	α. Τόκυο 8/10
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	πρ. «Virginia Star»
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	α. Σιγκαπούρη
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308	άργεϊ Σάρζα
ΠΑΪΟΝΗΡ (π)*	74	9712	α. Ούκο 20/9
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874	ε. Μονρόβια 2/11
ΠΑΝΘΗΡ (π)*	82	35380	α. Μπάχια Μπλάνκα 6/11
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	α. Μπελέμ 3/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π)	68	10271	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	18128	ε. Ρόττερνταμ 8/11
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195	πρ. «Ίδέα»
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Νταλιάν 5/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	δ. Παναμά 26/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Ντώρμπαν 23/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	δ. Γιβραλτάρ 24/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Λ. Τσάρλς 27/9
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρ. «Karaka»
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*	55	7738	άργεϊ Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (π)	69	1999	άργεϊ Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ)	70	11525	δ. Γιβραλτάρ 7/9
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ)	67	9549	α. Ράς Τανούρα 29/10
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38836	στή Ν. Όρλεάνη 4/11
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)*	65	33595	μεταφορές Αίγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802	δ. Π. Σάϊδ 10/11
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	δ. Ντουμπάϊ 11/11
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15668	α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 11/11
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	δ. Σκώ 5/11
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	πρ. «British Vine»
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)*	66	1876	πρός Περσικό 10/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 14/8
ΠΗΓΑΣΣΙΟΣ (π.)	77	11269	α. Ρίο Γκράντε 18/9
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	ε. Βομβάη 14/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ)	76	44489	α. Ντόγκς 29/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Π. Σάϊδ 13/10
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	α. Ρίο Γκράντε 3/11
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	ε. Μολφέτα 30/10
ΠΛΩΤΩ	68	35191	άργεϊ Πειραιά
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	ε. Γιούροπουρτ 9/11
ΠΟΛΙΑΙΓΟΣ (κ.)	49	2879	άργεϊ Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	α. Φιλαδέλφεια 22/9
ΠΟΛΥΣ (κ δ)*	73	118460	δ. Ντουμπάϊ 3/8
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	πρ. «Σοφία Κ.»
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π)*	70	3825	α. Λονδίνο 29/10
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	α. Σιγκαπούρη 10/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	άργεϊ Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Μπρανσμπούτελ 7/11
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	πρ. «Grand Spruce»
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	α. Κολόμπο 6/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Κακινάδα 3/10
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969	πρ. «Όλγα Κ.»
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ)	83	26996	ε. Ρόττερνταμ 10/11
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β.(π)*	61	3966	ε. Πόρτ οφ Σπαίην 16/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π)*	73	11383	ε. Μπανγκόνγκ 11/11
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	ύπέστειλε έλληνική
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Κων/πολη 27/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	72	17899	πρ. «Άπόστολος Άνδρέας»
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άργεϊ Άστακό
ΡΕΪΝΦΡΟΣΤ (π)*	60	4820	α. Βάρι 25/9
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067	πρ. «Παρασκευή Κ.»
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929	ε. Δρέπανον 25/10
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	α. Κέηπ Τάουν 6/11
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	πρ. «Ίόνιαν Ρήφερ»
ΡΙΒΙΕΡΑ ΣΚΑΥ (π.)	67	30371	πρ. «Luigi Grimaldi»
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρ. «Anwo Venture»
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598	ύπέστειλε Παναμαϊκή
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397	δ. Π. Σάϊδ 25/10
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	πρ. «Dallia»
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Μαρίνα ντί Καράρα 9/11
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)*	71	2932	α. Βαρκελώνη 6/11
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	α. Γιένμπο 1/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Τενερίφη 9/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	δ. Πόρτ Σάϊδ 10/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	α. Φαλκονέρα 29510
ΣΑΛΛΥ Δ. (π)	68	15474	α. Ν. Ύόρκη 28/10
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	65	18375	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΣΑΝ ΜΑΪΚΛ ΜΠΑΙΗ (π)	73	10630	στό Μπαντάρ Άμπάς 15/10
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	άργεϊ Σιγκαπούρη
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	α. Χαλδία 5/11
ΣΑΝΝΥ (κ.δ)	61	12001	ε. Τσιταγκόγκ 2/11
ΣΑΝΡΑΪΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4861	α. Χάμπτον 25/10

ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	ε. Πόρτ όφ Σπαίην 28/9
ΣΑΝΣΕ (π)	62	15405	ε. Νταμπιέρ 8/11
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πο. «Μπέλ Κόμεετ»
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098	ε. Μπανταρ 'Αμπάς 25/10
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Ντώρπαν 29/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρ. «Καληδονία»
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.)	67	34064	πρ. «Γκούντ Χάρβεστ»
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444	α. Τάραντα 7/11
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	
ΣΕΙΡΗΝΑ (π)	77	16267	ε. Χουέλβα 4/11
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	ε. 'Αμβέρσα 7/11
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807	ε. Βενετία 26/10
ΣΕΜΙΙΙ(π.)	76	12443	α. Σάν Ντιέγκο 1/11
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ)	64	4975	ε. Βηρυτό 24/10
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σάϊδ 7/11
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Σιγκαπούρη 31/10
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	ε. Σαγκάη 28/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ)	69	43456	α. Χάμπτον 26/10
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ)	71	8894	δ. Κωνπολη 10/4
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	πρ. «Aura Adrenture»
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι – ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795	πρ. «Aura Bravery»
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Μαλάγα 10/11
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Σάντος 23/10
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	δ. Παναμά 3/11
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	στό Λάγος
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π)*	71	11379	στό Μαντράς
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ)	65	9043	ε. Βεραβάλ 6/10
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΣΗΓΟΥΟΡΛΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Σαγκάη 9/10
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Μόνγκσταντ 6/11
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ)*	67	28528	ε. Μορμουγκάο 9/11
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 7/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	δ. 'Επτάνησα 3/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ)	74	33073	α. Ρόττερνταμ 8/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	πρ. «T. Akasaka»
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Μπουένα Βεντούρα 26/10
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	δ. Κωνπολη 22/10
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρ. «Berkshire»
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ)	69	12411	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Φρέντρικστανντ 15/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Γιοκοχάμα 25/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)*	60	1315	άργεϊ Πειραιά
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρ. «'Ελαφίνα»
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΡΥ (π.)	70	43598	α. Νάρβικ 10/11
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π)*	80	9015	α. Τάμπα 16/10
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Γκιζόν 25/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 26/10
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247	πρ. «Frances»
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	δ. Κωνπολη 30/10
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Λουάντα 24/10
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Χάμπτον 22/10
ΣΚΑΡΟΣ (κ)	63	10617	στό Μπανταρ Χομεϊνί
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474	πρ. «Star Madonna»
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. 'Οσκαρσαμν 12/9
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ε. Τεργέστη 10/11
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ)	65	1599	στό Π. Σουδάν
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Τζακάρτα 7/10
ΣΟΥΖΑΝΑ (π)*	68	7701	άργεϊ Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	στό Μπανταρ 'Αμπάς 5/11
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011	μεταφορές Περσικού
ΣΟΥΩΡΝΤ (Μ.)	56	8878	πρ. «Σταμάτιος Γ. 'Εμπειρίκος»
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	δ. Μπρούνσμπούτελ 9/11
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758	α. Λά Νουβέλ 28/10
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ραγκούν 24/10
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Σφάξ 27/10
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	δ. Μπρίξχαμ 8511
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. 'Ικόνιο 1/11
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412	άργεϊ Σάρζα
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Παντζάνγκ 9/10
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π)*	80	32000	ε. Τζέντα 16/10
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176	α. Ράς Τανούρα 20/10
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άργεϊ Πειραιά
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Μομπίλ 3/11
ΣΩΤΗΡΗΣ (π)	70	5480	α. 'Αμβούργο 16/10
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Μπρισμπαίην 15/10
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Ραγκούν 4/11
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Καλκούτα 27510
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510	άργεϊ 'Αστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)*	56	6500	άργεϊ 'Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842	α. Λάγος 17/10
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Νιοϋπορτ 1/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Βρέμη 12/11
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. 'Ιμμινγκαμ 3/11
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	άργεϊ Πειραιά
ΤΖΩΝ Κ. (π)	72	5393	α. Σαβάννα 17/5
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Λισσαβῶνα 1/9
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	α. Πόρτ Σάϊδ 5/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Ρίο 'Ιανέϊρο 6/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	άργεϊ 'Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)*	64	15910	άργεϊ 'Αστακό
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Ντώρμπαν 28/10
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	65	11245	άργεϊ Πειραιά
ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	α. Χιοϋστον 27/9
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π)	73	8848	ε. Γδύνια 6/11
ΤΟΥΞΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/10
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Χουάγκπου 25/10
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Τσάλνα 11/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	στό Ντώρμπαν 10/11
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	στό Φόλκστον 3/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	α. Φιλαδέλφεια 21/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Φιλαδέλφεια 21/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Φιλαδέλφεια 12/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Γουέστερνπορτ 10/11
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άργεϊ Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	ε. Πειραιά 8/10
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λάς Πάλμας 16/10
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	α. Μομπίλ 6/11
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π)	71	4635	ε. Τούπξαν 18/8
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σάρζα 8/11
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Μομπίλ 19/10
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άργεϊ Πειραιά
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Κισαραζοῦ 1/10
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σάντο Ντομίγκο 22/10
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869	α. 'Αμβέρσα 12/10
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Πειραιά 4/11
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	δ. Σουέζ 6/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ύπέστειλε έλληνική
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	πρ. «World Finch»
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	πρ. «Κύθηρα»
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Π. Σάϊδ 3/11
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	πρ. «Asia Heron»
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Βόλο 4/11
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Μπαχραίην 7/11
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.)	74	65244	πρ. «Friesland»
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 17/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	73	10034	ε. Μογκαντίσου 24/10
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Κοσίν 8/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Καλκούτα 2/11
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586	ε. 'Αμβέρσα 10/11
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 26/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229	ε. Σ. Λουΐ ντό Ρόν 9/11
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.)	69	8065	α. Λάς Πάλμας 7/11
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)*	61	1652	α. Λάς Πάλμας 7/11
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρ. «Continental Monarch»
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Λός 'Αντζελες 25/10
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Γουέστερνπορτ 28/10
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925	στόν π. 'Ορινόκο 14/11
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Μπομπίλ 23/10
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	άργεϊ Πειραιά
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	α. Τσιότζια 25/10
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595	ε. Νιοϋπορτ 7/11
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	πρ. «Teresina»
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78	15981	α. Νταβάο 6/11
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π)	62	1768	άργεϊ Πειραιά
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	πρ. «Golden Lotus»
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	ε. Καβάλα 27/10
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στή Σιγκαπούρη
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Χόγκ Κόγκ 10/1
ΧΩΚ (κ)*	64	10292	ε. Χαλδία 25/9
ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	πρώην «Κασκιότος»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)*	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958	α. Ντώρμπαν 20/10

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεῖα — Τυπογραφεῖα: Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς
Τηλέφωνα: 4176 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

NAFTIKA CHRONIKA

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01-4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

Greece	Drachmas 5.000
Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 45,00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100,00
Central and South America (Air Mail)	U.S.Dollars 115,00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80,00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S.Dollars 120,00



Αληθινή παγκόσμια δυνατότητα
Συνδυασμένη εξειδίκευση της MacGregor και της Navire
Διεθνές Δίκτυο Επισκευών και Knowhow
Γνήσια Ανταλλακτικά
Ποιότητα στις Επισκευές

το διεθνές όνομα στα συστήματα ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων

Η MacGregor-Navire είναι ο μόνος δοκιμασμένος Οργανισμός για τη μελέτη και προμήθεια, σε ολόκληρο το φάσμα του εξοπλισμού με συστήματα ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων (cargo access equipment) και μπορεί να προσφέρει την απαράμιλλη δυνατότητα για Νέες Κατασκευές και Επισκευές παγκοσμίως.

Επιπροσθέτως η MGN είναι ο μόνος Οργανισμός που μπορεί να επικαλεσθεί τη συνδυασμένη εμπειρία και τεχνολογία της MacGregor και της Navire, ανατρέχοντας στη γνώση των δύο εταιριών που ξεκίνησαν πριν 35 χρόνια.

Ο Οργανισμός MGN είναι ο μοναδικός νόμιμος διάδοχος των αρχικών εταιριών MacGregor και Navire και γι' αυτό έχει πλήρη και απεριόριστα δικαιώματα σε όλα τα αυθεντικά σχέδια, προδιαγραφές και ανταλλακτικά.

Οι κατάλογοι της MGN περιέχουν περί τα 25.000 πλοία που έχουν εφοδιασθεί είτε από την MacGregor είτε από την Navire, με μηχανισμούς ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως, με αποτέλεσμα την υπεύθυνα εγγυημένη επισκευή τους.

Οι επισκευαστικές ικανότητες του Οργανισμού είναι αξεπέραστες. Οι εμπειρότατοι, εκπαιδευμένοι απ' την MGN και πλήρως εξειδικευμένοι στον τομέα μηχανισμών ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων, που έχουν σχεδιασθεί απ' την MacGregor και την Navire, μηχανικοί μας, είναι εγκατεστημένοι σε 52 επισκευαστικούς σταθμούς σ' όλο τον κόσμο.

Όλα τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται είναι γνήσια και, όπως και οι επισκευαστικές μας εργασίες, φέρουν την Διεθνή Εγγύηση της MGN παγκοσμίως.

Η εξουσιοδοτημένη από την MGN επισκευαστική μονάδα στην Ελλάδα είναι η **NAFSI S.A.** *η οποία διαθέτει στις αποθήκες της γνήσια ανταλλακτικά MGN.*

MacGregor - Navire

Επιμένετε στο γνήσιο....

...προσοχή στις απομιμήσεις

Περισσότερες πληροφορίες από:
MacGregor - Navire (F) SA
Γραφείο Ελλάδος:
Ευπλοίας 4-6, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 37
Τηλ: 4521489, 4510822
ΤΛΞ: 213945 MGN GR

worldwide famous companies trust NAFSI

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:

B&W — Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford — Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR — Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.

NAPIER — Approved Organisation for overhauling NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

Stork-Werkspoor — Authorised Service Station for STORK – WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER — Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

Number One in the Med



Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support