

Τ. Ε. Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ  
ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΕΥΣΕΩΝ ( Σ. Σ. Ο. Ε.)



*Οι εφοπλιστές της Χίου – Σομφλοιοκτησία*

ΣΥΟΥΛΑΣΤΡΙΕΣ :

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΣΗΜΙΝΑ, ΑΜ 9490

ΠΟΡΗ ΜΑΡΙΑ, ΑΜ 9759

Πατριωτική εργασία

Εισηγητής

Παληγεώργος Γιώργος



Μεσολλόγι 2006

Τ. Ε. Ι. ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ  
ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ (Σ. Σ. Ο. Ε.)

## *Οι εφοπλιστές της Χίου – Συμπλοιοκτησία*

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ :  
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΣΗΜΙΝΑ, ΑΜ 9430  
ΠΟΡΗ ΜΑΡΙΑ, ΑΜ 9759

Πτυχιακή εργασία

Εισηγητής  
Παληγεώργος Γιώργος

Μεσολόγι 2006

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	σελ.
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'	
Σύντομη Ιστορία της Χίου	9
1. Αρχαίοι χρόνοι	9
2. Ελληνιστική και Βυζαντινή περίοδος	10
3. Τουρκοκρατία	11
4. Τα Ψαρά	12
5. Κωνσταντίνος Κανάρης (Ψαρά 1793 - Αθήνα 1877)	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'	
Χίος και Ναυτιλία	
1. Ιστορική αναδρομή	15
2. Χιώτικες Οικογένειες εφοπλιστών	19
2.1. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	19
2.2. ΑΝΔΡΕΑΔΗ	20
2.3. ΑΠΟΔΙΑΚΟΥ	22
2.4. ΟΜΙΛΟΣ GOLDEN UNION (ΑΝΔΡΕΑΔΗ-ΒΕΝΙΑΜΗ-ΓΑΒΡΙΗΛ)	23
2.5. ΓΕΩΡΓΑΝΤΗ	24
2.6. ΓΡΕΓΟΥ	24
2.7. ΚΑΛΛΙΚΗ	25
2.8. ΚΑΡΟΥΣΗ	26
2.9. ΚΑΡΡΑ	27
2.10. ΚΟΛΛΑΚΗ	29
2.11. ΛΑΙ(Ε)ΜΟΥ	31
2.12. ΛΙΒΑΝΟΥ	38
2.13. ΛΙ(Υ)ΓΝΟΥ	43
2.14. ΛΥΡΑ	45
2.15. ΛΩ	47
2.16. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ	49
2.17. ΜΙΧΑΛΗΝΟΥ	51
2.18. ΜΙΧΑΛΟΥ	52
2.19. ΕΥΛΑ	54
2.20. ΠΑΛΗΟΥ	58
2.21. ΠΑΠΑΛΙΟΥ	60
2.22. ΠΑΤΕΡΑ	62
2.23. ΠΙΤΤΑ	67
2.24. ΠΟΝΤΙΚΟΥ	69
2.25. ΣΑΜΩΝΑ	70
2.26. ΣΚΟΥΦΑΛΟΥ	71
2.27. ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72
2.28. ΤΟΜΑΖΟΥ	74
2.29. ΤΣΑΓΓ(Κ)ΑΡΗ	75

2.30. ΤΣΑΚΟΥ	77
2.31. ΦΑΦΑΛΙΟΥ	79
2.32. ΦΡΑΓΚΟΥ	82
2.33. ΧΑΛΚΟΥΣΗ	84
2.34. ΧΑΝΔΡΗ	85
2.35. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	86

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'**

### **Σημερινή κατάσταση**

1. Εισαγωγή	91
2. Οι Έλληνες και οι Χιώτες εφοπλιστές	91
3. Το συνάλλαγμα	93
4. Οι εταιρείες	93
4.1. Οι μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και εφοπλιστές	95
4.2. ChartWorld Shipping Corporation ( Κολάκης )	96
4.3. Fafalios Shipping S. A.	97
4.4. Golden Union Shipping Co SA ( Βενιαμής )	97
4.5. Stavros Livanos - Hellas Maritime Company SA	98
4.6. Dorian (Hellas) S.A. Ships (Χατζηπατέρα)	99
4.7. Navios Shipmanagement Inc. (Αγγελική Φράγκου)	99
4.8. Tomasos Brothers Inc.	101
4.9. Όμιλος Αγγελικούση	101

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'**

### **Συμμετοχή στα κοινά**

1. Η συμβολή των Χίων εφοπλιστών στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας	107
2. Η Helmera	110
3. Η κοινωνική προσφορά	113
3.1. Οικογένεια Ανδρεάδη	114
3.2. Οικογένεια Καρρά	115
3.3 Οικογένεια Λαι(ε)μού	118
3.4. Οικογένεια Λω	121
3.5. Οικογένεια Ξυλά	121
3.6. Οικογένεια Τοάκου	122
3.7. Οικογένεια Χανδρή	123

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'**

### **Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση**

### **Οργάνωση και στελέχωση**

1. Γενικά	126
2. Ιδιαιτερότητες Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	127
3. Νομική υπόσταση και καθεστώς Ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα	129
3.1. Μορφές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	129
3.2. Συμπλοιοκτησία	130
3.3. Η Ναυτική εταιρεία του Νόμου 959/79	131
3.4. Εταιρείες λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78	133



3.5. Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία	134
3.6. Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν . 89 / 1967 ( και 378/68, 27/75 )	135
4. Οργάνωση ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	
4.1. Τμήμα Ναυλώσεων	136
4.2. Τμήμα ανεφοδιασμού	136
4.3. Τμήμα Λογιστηρίου	137
4.4. Τμήμα οικονομικών υπηρεσιών	137
4.5. Τμήμα ανθρωπίνων πόρων	137
4.6. Τεχνικό Τμήμα	140
5. Διαχείριση και Ασφάλεια	140
6. Οικονομική -Λογιστική Οργάνωση Διαχειρίστριας Εταιρείας MC (management company)	141
7. Η ποντοπόρος εταιρεία « Tsakos Shipping and Trading S.A. »	
7.1. Γενικά	147
7.2. Οργανωτική δομή	148
7.3. Ανθρώπινο δυναμικό	149
7.4. Ο στόλος	149
7.5. Ανάλυση δραστηριοτήτων τμημάτων	152
7.6. Αρμοδιότητες Στελεχών.	157
8. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία CHANDRIS (HELLAS) I.N.C.	
8.1. Γενικά	160
8.2. Ο στόλος της εταιρείας	161
8.3. Οργάνωση - Διοίκηση	163
8.4. Περιγραφή λειτουργιών τμημάτων	163
8.5. Αρμοδιότητες διεθυντικών και άλλων στελεχών	173
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b>	179
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	181

## Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Η ανάγκη ανταλλαγής αγαθών και μετακίνησης προσώπων σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, οδήγησε σταδιακά στην ανάπτυξη των μεταφορών, στις οποίες οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος τους, πράγμα αναμενόμενο μιας και η θάλασσα καλύπτει το 70% της γήινης επιφάνειας.

Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται διακίνηση μεγάλων φορτίων και μεγάλου αριθμού επιβατών με χαμηλό κόστος, σε μεγάλες αποστάσεις, και επί πλέον, με την εξειδικευμένη κατασκευή πλοίων, ικανοποιούνται οι ειδικές απαιτήσεις διαφόρων φορτίων.

Πρωταγωνιστικό ρόλο στην διεθνή ναυτιλία διαδραματίζουν εδώ και πολλά χρόνια οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και δύσκολο διεθνές περιβάλλον κατορθώνουν, με την εμπειρία και την ικανότητά τους, να πρωτοπορούν, να ανιπύσσονται επενδύοντας αποτελεσματικά τα κεφάλαιά τους και παράλληλα να προσφέρουν πολλά στην εθνική μας οικονομία:

- Προσφέρουν πολλές θέσεις εργασίας τόσο στα πλοία όσο και στα πάρα πολλά γραφεία τους, που διατηρούν στην Ελλάδα και σε όλο τον κόσμο.
- Συντελούν στην εισροή μεγάλων ποσών συναλλάγματος.
- Επενδύουν μεγάλα ποσά στη χώρα μας και σε άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες.
- Συμμετέχουν και συμβάλλουν στην κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας μας με ευεγερσίες, αγαθοεργίες και χορηγίες.
- Μεταφέρουν την ελληνική σημαία στα πέρατα της υφελίου και “επεκτείνουν” το ελληνικό έδαφος.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή έχει ως αντικείμενο τη δημιουργία, ανάπτυξη και διαχρονική εξέλιξη του εφοπλισμού και της συμπλοιοκτησίας από τους Χιώτες ναυτικούς και επιχειρηματίες, οι οποίοι διαδραμάτισαν και συνεχίζουν και στις μέρες μας να διαδραματίζουν ένα σπουδαιότατο ρόλο στην ελληνική αλλά και στην παγκόσμια ναυτιλία.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη αναφορά στην ιστορία της Χίου γενικά και στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η σχέση των χιωτών με τη ναυτιλία, στη διάρκεια των χρόνων που πέρασαν και το πλούσιο ιστορικό των περισσότερων ναυτικών και εφοπλιστικών οικογενειών του νησιού, που αποτελεί ταυτόχρονα και μεγάλο μέρος της ιστορίας της ελληνικής και παγκόσμιας ναυτιλίας.

Στη συνέχεια, στο τρίτο κεφάλαιο καταγράφεται η σημερινή κατάσταση της ελληνικής και χιώτικης ναυτιλίας και δίνονται στοιχεία μερικών εταιρειών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη συμβολή των εφοπλιστών της Χίου στην ναυτιλιακή, κοινωνική και πολιτιστική εξέλιξη του νησιού και της χώρας μας με τις μεγάλες δωρεές και ευεργεσίες τους.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας και η νομική υπόσταση των ναυτιλιακών εταιρειών και γίνεται ειδική σχετική αναφορά σε δυο από τις μεγαλύτερες από αυτές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

### Σύντομη Ιστορία της Χίου

#### 1. Αρχαίοι χρόνοι

Ο βασιλιάς Οينوπίων, αδελφός του βασιλιά Μίνωα, φτάνει γύρω στο 1500 π.Χ. στο νοτιότερο άκρο της Χίου, γοητεύεται από την ομορφιά του τοπίου και αποφασίζει να εγκατασταθεί μόνιμα, για να ριχτεί μαζί με τους προϊστορικούς προγόνους των σημερινών Χίων στη μεγάλη περιπέτεια του εμπορίου και της θάλασσας ανταγωνιζόμενος τους τότε ισχυρούς Θράκες και Φοίνικες.

Στα τετρακόσια χρόνια που διέρρευσαν στο μεταξύ, η Χίος γίνεται κραταιά Πολιτεία, εταίρος στη Δωδεκάπολη που την απαρτίζουν δώδεκα ιωνικές πόλεις της απέναντι ακτής, με ομόφυλους κατοίκους.

Κατά την παράδοση, γύρω στα 800 π.Χ. ένας λαϊκός βάρδος που συνήθιζε να κάθεται σε μια πέτρα κοντά στην ακτή, στη σημερινή Δασκαλόπετρα, τραγουδά τον τρωικό πόλεμο, τα πάθη και τις περιπέτειες του Οδυσσέα. Είναι ο Όμηρος.

Έτσι η Χίος από την αυγή του ιστορικού της βίου, παράλληλα με την πρόωμη επίδοσή της στα θαλάσσια έργα, λάμπει με το φως του τυφλού ραψωδού στον τότε γνωστό κόσμο και θεμελιώνει μαζί με τους φιλόσοφους της Ιωνίας που θα ακολουθήσουν, τις αξίες του πολιτισμού του μέλλοντος. Και όχι μόνο στην ποίηση και τη σοφία, αλλά και στην τέχνη, όπως στη γλυπτική, όπου δημιουργεί μάλιστα σχολή με πλειάδα καλλιτεχνών και ιδρυτή τον Μάλα και συνεχιστές του τον Μικκιάδη, τον Άχερμο, τον Δεξαμενό που ειδικεύεται στο σκάλισμα των περίφημων σφραγιδόλιθων.

Το 496 π.Χ., με την εμφάνιση των Περσών από τα βόρεια της Ασίας, αρχίζει να διαγράφεται ο ακριτικός ρόλος της Χίου, που, με τη συμμετοχή των 100 πλοίων της στη ναυμαχία της Λάδης, κερδίζει κύρος και κατακτά ηγετική θέση στην περιοχή. Γιατί σύμφωνα με τον Ηρόδοτο οι Χίοι παρέμειναν για να αντικρούσουν τους Πέρσες, έναν εχθρό με εξαπλάσια δύναμη της δικής τους. Οι υπόλοιποι της συμμαχίας των ιωνικών πόλεων με 253 πλοία "ετράπησαν εις φυγήν". Η ιστορική αυτή ναυμαχία πήρε το όνομά της από ένα νησάκι απέναντι από τη Μίλητο.

Από την περίοδο αυτή και ύστερα (479 π.Χ.) η Χίος θα διατηρήσει στο Αιγαίο την αυτόνομη και δυναμική παρουσία της, ακόμη και μέσα στους κόλπους της Αθηναϊκής

Συμμαχίας, στην οποία παρέμεινε όχι ως φόρου υποτελής, αλλά ως ανεξάρτητη και ισχυρή ναυτική δύναμη. Το πιστοποιεί ο Ηρόδοτος με σαφήνεια: "Τούτων Χίοι ουχ Υποτελείς όντες φόρου, ναυς δέ παρέχοντες αυτόνομοι ξυνέσποντο".

Εξάλλου ο Δημοσθένης, μνημονεύοντας τα κέντρα της ναυτικής ισχύος της αρχαίας Ελλάδας, αποκαλεί τη Χίο, τη Ρόδο και την Κέρκυρα ως "δυνατότατες κατά θάλασσαν νήσους".

## **2. Ελληνιστική και Βυζαντινή περίοδος**

Τους αιώνες που ακολουθούν (300 π.Χ.) και κατά τους ελληνιστικούς χρόνους, ο Χίος ιστορικός Θεόπομπος ακολουθεί τον Μέγα Αλέξανδρο στη μεγάλη ασιατική του πορεία, ενώ κατά τη ρωμαϊκή περίοδο (1ος π.Χ. αιώνας) το ψήφισμα του Σύλλα μας πληροφορεί ότι οι Χίοι θα συνεχίσουν να απολαμβάνουν την πολιτική, διοικητική και θεσμική τους αυτονομία, όπως συνέβαινε πριν μπουν στη Συμμαχία των Ρωμαίων.

Στα 1.123 χρόνια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας η Χίος γίνεται πεδίο δεινού ανταγωνισμού μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Η στρατηγική της θέση στην ανατολική Μεσόγειο και κοντά, γεωγραφικώς, στη Βασιλεύουσα, της προσπορίζει οικονομική ισχύ, αξιοποιώντας τις δυνατότητες του εμπορίου και της ναυτιλίας. Η Άννα η Κομνηνή αναφέρει τη Χίο ως "ναυτικόν τόπον του Αιγαίου" και σπουδαίο προμηθευτή σε ξυλεία της Αυτοκρατορίας για τη ναυπήγηση του πολεμικού της στόλου.

Έναν περίπου αιώνα πριν από την άλωση, η Χίος υποκύπτει στη δύναμη της Γένοβας (1347) όπου υπό τη δυναστεία της οικογένειας των Ιουστινιάνι συνεχίζει την οικονομική της ανάπτυξη και τη δυναμική ναυτική της πορεία. Οι δώδεκα οικογένειες των Ιουστινιάνι συνέπηξαν συνεταιρισμό στον τύπο που συνήθιζαν οι Γενουάτες στις υπερπόντιες κτήσεις τους και αποκαλούσαν Μαόνα και με αυτόν διαχειρίζονταν τον φυσικό πλούτο του νησιού, ιδιαίτερα την παραγωγή και πώληση του μεταξιού και της μασιτίχας, καθώς και των εσπεριδοειδών, που την καλλιέργειά τους αναπτύξανε σε μεγάλη κλίμακα.

Το 1453, με επικεφαλής τον Ιωάννη Ιουστινιάνι, 300 Χιώτες βρίσκονται μεταξύ των υπερασπιστών της Πόλης, που μετά από μακρόχρονη και μαρτυρική αντίσταση πέφτει στα χέρια του Τούρκου κατακτητή.

Λίγα χρόνια μετά την άλωση και ενώ η Χίος βρίσκεται στα χέρια των Γενουατών, η ιστορία της, ή κατ' άλλους η παράδοση, σημαδεύεται από ένα ακόμη σπουδαίο γεγονός. Φτάνει στο νησί αυτό του βορειοανατολικού Αιγαίου ο Γενουάτης Χριστόφορος Κολόμβος (1474), όπου παραμένει για δύο ολόκληρα χρόνια, σπουδάζοντας τη ναυτική εμπειρία των κατοίκων του. Πληροφορείται για τις μεθόδους και τους τρόπους που ασκούν τη ναυσιπλοΐα από ένα Χιώτη ναυτικό ονόματι Αντρέα και παίρνει μαζί του πολύτιμους για την εποχή χάρτες. Ήταν μια μεγάλη προετοιμασία για το ταξίδι που θα κατέληγε στην ανακάλυψη μιας ακόμη ηπείρου στον τότε γνωστό κόσμο.

### **3. Τουρκοκρατία**

Ακολουθούν οι αιώνες της τουρκικής κυριαρχίας από το 1566, μέσα από τις δυσκολίες των οποίων οι Χίοι, βοηθούμενοι και από το αυτόνομο σχεδόν διοικητικό σύστημα της Δημογεροντίας, θα κατορθώσουν όχι μόνο να επιβιώσουν, αλλά με τη συγκρότηση κοινοτήτων, όπως ο μοναδικός Κάμπος, να αναδειχθούν στο εμπόριο χωρίς να εγκαταλείψουν τη ναυτιλία. Έτσι αποκτούν υπολογίσιμη ναυτική δύναμη προετοιμάζοντας τον ξεσηκωμό του 1822. Έναν ξεσηκωμό που είχε ως συνέπεια τη σφαγή, τον εξανδραποδισμό και τη λεηλασία του νησιού από τον θηριώδη δυνάστη. Γιατί η Πύλη που είχε δώσει ιδιαίτερα προνόμια στους Χιώτες (λόγω της εμπορικής τους ικανότητας αλλά και της παραγωγής μαστίχας) αισθάνθηκε να προσβάλλεται και να προδίδεται. Το ολοκαύτωμα όμως του νησιού δεν πήγε χαμένο. Ολόκληρη η εφησυχάζουσα τότε Ευρώπη συγκλονίζεται από το αιματοβαμμένο μήνυμα των σφαγών, συνειδητοποιεί την τουρκική απειλή και οι δυνάμεις του πνεύματος και της τέχνης κινητοποιούνται, για να αναπαραστήσουν τα δεινοπαθήματα των Ελλήνων κάτω από τη βία του κατακτητή.

Το Μάρτιο του 1881 μια νέα μεγάλη καταστροφή πλήττει τη Χίο, που πλέον είχε συνέλθει μετά τη μεγάλη τουρκική σφαγή με την επιστροφή πολλών αυτοεξόριστων Χίων στο νησί: Ο μεγάλος σεισμός που ισοπέδωσε τον τόπο και αλλοίωσε σε μεγάλο βαθμό το γενοβέζικο χαρακτήρα της αρχιτεκτονικής του νησιού.

Οι πληγές επουλώνονται με την πάροδο του χρόνου. Η Δημογεροντία που διαχειρίζεται τα εσωτερικά πράγματα του νησιού συνεχίζει το εποικοδομητικό έργο της ευνομίας της Χίου.

Όμως θα χρειασθεί να περάσει ένας ακόμη αιώνας για να ανακτήσει, οριστικά αυτή τη φορά, η Χίος την πλήρη ελευθερία της. Στις 11 Νοεμβρίου του 1912 το νησί ξεκινά την κοινή πορεία του με τη μητέρα πατρίδα και αρχίζει να μοιράζεται τις δυσκολίες στο δρόμο προς την εθνική ολοκλήρωση. Αφομοιώνει με υποδειγματικά αισθήματα ένα μεγάλο μέρος του ελληνισμού της Μικράς Ασίας μετά την καταστροφή του 1922, ενώ στη διάρκεια του Β' παγκόσμιου πολέμου παίρνει μέρος στην αντίσταση κατά του νέου κατακτητή και γίνεται γέφυρα για τη φυγή προς τη Μέση Ανατολή και την ελευθερία πολλών Ελλήνων της πολιτικής, στρατιωτικής και πνευματικής ηγεσίας του τόπου.

Μετά τη δίνη του πολέμου σηκώνεται κάποια στιγμή και πάλι η αυλαία της ελευθερίας που θα επιτρέψει στη Χίο να συνεχίσει τη μακραίωνη θαλασσοπορία της, διεκδικώντας και κερδίζοντας τον τίτλο ενός από τους πιο σπουδαίους ναυτότοπους του Κόσμου.

#### **4. Τα Ψαρά**

Τα Ψαρά αποτελούν ένα μικρό νησιωτικό σύμπλεγμα. Μαζί με τα νησάκια Αντίψαρα, Αγ. Νικόλαο και Δασκαλειό, ανήκουν διοικητικά στον νομό Χίου και βρίσκονται σε απόσταση εννέα ναυτικών μιλίων, βορειοδυτικά του νησιού. Τα Ψαρά, Ψιρίη ή Ψυρία, ένα μικρό απομονωμένο νησί κατά τους αρχαίους συγγραφείς, αναφέρονται από τον Όμηρο ως σταθμός των εξαντλημένων από το ταξίδι συντρόφων του Οδυσσέα.

Θεωρείται βέβαιο ότι κατά τη βυζαντινή περίοδο το νησί είχε ερημωθεί και οι κάτοικοί του είχαν εγκατασταθεί στη Χίο. Μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης και μέχρι τον 17ο αι., το νησί εποικίστηκε από οικογένειες της Εύβοιας και της Θεσσαλίας. Οι νέοι κάτοικοι οργανώθηκαν σε κοινότητα, η οποία εξέλεγε δημογεροντία από τους τέσσερις πλουσιότερους «οικοκυραίους».

Σύμφωνα με μαρτυρίες περιηγητών, τον 17ο και τον 18ο αι. οι ακτές των Ψαρών αποτελούσαν ορμητήριο πειρατών. Η στροφή των κατοίκων προς τη θάλασσα άρχισε από τα μέσα του 18ου αι. Τα πρώτα ψαριανά ιστιοφόρα ήταν ακτοπλοϊκά και έκαναν κοντινές διαδρομές προς τη μικρασιατική ακτή, στα ανατολικά, και προς τις ακτές της Εύβοιας και της Θεσσαλίας, στα δυτικά. Η συμμετοχή των Ψαρών στα Ορλωφικά και τον πρώτο ρωσοτουρκικό πόλεμο (1768-1774) ήταν εξαιρετικά σημαντική για τους Ψαριανούς, που

ναυπήγησαν τουλάχιστον σαράντα πέντε γαλιότες, καθώς και το πρώτο τριίστιο ιστιοφόρο, που ανήκε στον Ιωάννη Βαρβάκη. Κατά τη διάρκεια των ναπολεόντειων πολέμων και μέχρι την έναρξη της ελληνικής επανάστασης, τα Ψαρά αναδείχτηκαν σε ένα από τα ισχυρότερα ναυτικά κέντρα. Οι ψαριανοί караβοκύρηδες ακολουθούσαν τις ρότες του μεσογειακού εμπορίου, από τη Θεσσαλονίκη και τη Σμύρνη μέχρι την Αλικάντε και το Κάδιξ, μεταφέροντας οθωμανικά φορτία, κυρίως σιτηρά, από την Ανατολή στη Δύση, στο σπάσιμο του ηπειρωτικού αποκλεισμού. Φαίνεται ότι η αύξηση του στόλου τους δε συμβάδισε με την αύξηση του πληθυσμού του μικρού νησιού και οι ψαριανοί καπετάνιοι χρησιμοποιούσαν πληρώματα και από τις δύο πλευρές του Αιγαίου: Αϊβαλιώτες, Σαμιώτες και Λημνιούς, Στυλιδιώτες, Σκοπελίτες και Σκιαθίτες.

### **5. Κωνσταντίνος Κανάρης (Ψαρά 1793 – Αθήνα 1877).**

Αγωνιστής του 1821 και πολιτικός. Ήταν γιος ναυτικού και έμαθε λίγα γράμματα στο νησί του. Ακολούθησε το ναυτικό επάγγελμα των Ψαριανών ξεκινώντας από μούτσος, για να γίνει καπετάνιος επιδεικνύοντας ιδιαίτερη εξυπνάδα, τολμηρότητα και εργατικότητα. Ο Κανάρης υπήρξε μία από τις χαρακτηριστικότερες μορφές της νεοελληνικής ιστορίας, ενώ η παρουσία και η δράση του υπήρξαν σημαντικές στην Επανάσταση και στην οργάνωση του ελεύθερου κράτους. Πέθανε το 1877 ως πρωθυπουργός, αφού διετέλεσε και αντιβασιλιάς το 1863.



Ο Κανάρης αναδείχθηκε ως ο πλέον ατρόμητος πυρπολητής του απελευθερωτικού αγώνα. Στις 7 Ιουνίου 1822 πυρπόλησε μαζί με τον Πιπίνο τη ναυαρχίδα του τουρκικού στόλου που είχε καταστρέψει τη Χίο. Τον ίδιο χρόνο (29 Οκτωβρίου) στην Τένεδο ο Κανάρης με τον Βρατσάνο ανατίναξαν το δίκροτο του Τούρκου αντιναύαρχου. Το 1824 πυρπόλησε δύο πλοία του Χοσρέφ στη Σάμο και στη Μυτιλήνη. Χαρακτηριστική του παράτολμου χαρακτήρα του Κανάρης ήταν η ενέργεια της εισόδου στην Αλεξάνδρεια με τους Βώκο και Μπούτη, με σκοπό την καταστροφή του αιγυπτιακού στόλου. Η αποτυχία του επιχειρήματος δεν μείωσε τη σημασία του γεγονότος. Το 1827 έγινε αντιπρόεδρος των Ψαρών στην Εθνοσυνέλευση και, όταν ο Καποδίστριας ανέλαβε κυβερνήτης, τον διόρισε αρχηγό μοίρας στόλου.

Η πολιτεία του Κανάρη στα χρόνια της απελευθέρωσης είχε ως σταθερή αρχή τη νομιμότητα και την υπακοή στην κυβέρνηση. Κατά την επανάσταση των Υδραίων



εναντίον του Καποδίστρια ο Κανάρης παρέμεινε πιστός στην κυβέρνηση και μετά τη δολοφονία του κυβερνήτη ιδιώτευσε στη Σύρο και στα Ψαρά. Ο Όθων τον διόρισε ναύαρχο και γερουσιαστή. Το 1843 και 1844 έγινε υπουργός των Ναυτικών, καθώς επίσης και το 1854. Το 1862, όταν ο Όθων αρνήθηκε να εγκρίνει κατάλογο υπουργών του, προσχώρησε στην αντιπολίτευση και μετά την έξωση του Όθωνα αποτέλεσε μέλος της επιτροπής που προσέφερε το στέμμα στον Γεώργιο της Δανίας. Το 1864 και το 1865 ανέλαβε πρωθυπουργός. Τελικά αποσύρθηκε με τον τίτλο του ναύαρχου και ζούσε στην Κυψέλη μέχρι το 1877, όταν, ύστερα από λαϊκή απαίτηση, ανέλαβε και πάλι τον σχηματισμό οικουμενικής κυβέρνησης για τη διεκδίκηση των εθνικών δικαιών.

Πέθανε τον ίδιο χρόνο, αφού με τη ζωή του σφράγισε μια ολόκληρη εποχή και με το τέλος του έκλεισε τη σειρά των απλοϊκών αλλά ηρωικών μαχητών του αγώνα της ανεξαρτησίας, που υμνήθηκαν από ολόκληρη την Ευρώπη και από τους διασημότερους ποιητές, όπως ο Βίκτωρ Ουγκώ.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

## Χίος και Ναυτιλία

### 1. Ιστορική αναδρομή

Η Χίος, εξαιτίας της νευραλγικής γεωγραφικής θέσης της, επηρεαζόταν πάντα από τις ιστορικές εξελίξεις, άλλοτε ακολουθώντας και άλλοτε παρεκκλίνοντας από την κοινή μοίρα των νησιών του Αιγαίου, ανάλογα με τις διαθέσεις της εκάστοτε εξουσίας και των εκάστοτε οικονομικών δυνάμεων. Η Χίος υιοθέτησε τις σονιστώσες της Ανατολικής Μεσογείου, όπως αυτές αντιστοιχούσαν σε ένα μεσαίου μεγέθους νησί του Αιγαίου, σε μικρή απόσταση από τις ακτές της Ανατολίας.

Το νησί ήκμασε από τον 14ο ως τον 19ο αιώνα. Το πρώτο διάστημα, που συμπίπτει με την κυριαρχία της Γένοβας, διαμόρφωσε ένα φυσικό, κοινωνικό και οικιστικό τοπίο που το διαφοροποίησε έντονα από το υπόλοιπο Αιγαίο. Τα γενονατικά πλοία προσέγγιζαν το λιμάνι της Χίου κατά το ταξίδι τους από και προς την Ανατολή. Με την αξιοποίηση του γενονατικού εμπορικού δικτύου, τα προϊόντα της Χίου έφταναν στις αγορές της Συρίας και της Αιγύπτου, αλλά και σε αυτές της Μικρής Ασίας, της Κωνσταντινούπολης, της Κριμαίας και των ιταλικών πόλεων Βενετίας, Φλωρεντίας και Πίζας, για να προωθηθούν και στις μεγάλες αγορές της βόρειας Ευρώπης. Ειδικευμένες υπηρεσίες αναπτύχθηκαν αυτήν την περίοδο στο νησί, όπως ξένα πρακτορεία, χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις και ασφαλιστικές εταιρίες, ενώ πρόοδο γνώρισε και η ναυπηγική με την εκμετάλλευση των πλούσιων δασών της Χίου.

Οι Οθωμανοί δε βιάστηκαν να κατακτήσουν τη Χίο, από την οποία εισέπρατταν φόρο υποτέλειας, ήδη από το 1415. Η ημιανεξάρτητη Χίος εξάλλου ήταν χρήσιμη στην Οθωμανική αυτοκρατορία από εμπορικής πλευράς, ως το τελευταίο οχυρό που συνδέονταν μαζί της, μέσω του Τσεσμέ. Οι Οθωμανοί ενθάρρυναν, λοιπόν την εμπορική αυτονομία της Χίου, ασκώντας μόνο οικονομικό έλεγχο, όποτε ήταν αναγκαίο. Η σχέση του νησιού με την Δύση δεν εξαλείφθηκε με την οθωμανική κατάκτηση, αλλά συνεχίστηκε μέσω της εγκατάστασης ξένων προξενείων στο νησί και της προσέγγισης ξένων πλοίων, καθώς αποτελούσε έναν από τους σταθμούς της Αγγλικής εταιρείας του Λεβάντε.

Η επανάσταση του 1821 ανέτρεψε το κλίμα της οικονομικής και πνευματικής ευημερίας του νησιού. Ελάχιστοι από τους κατοίκους παρέμειναν μετά την καταστροφή

της Χίου, το 1822. Οι περισσότεροι κατέφυγαν με ψαριανά πλοία στις Κυκλάδες και την Πελοπόννησο. Από το 1832 επιχειρήθηκε η συνολικότερη ανάκαμψη του νησιού και το λεγόμενο «χιώτικο δίκτυο» στο εμπόριο και την ναυτιλία ήκμασε, κυρίως στο διάστημα 1830 – 1860, μακριά από την Χίο .

Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα η Χίος κάτω από την Τούρκικη κυριαρχία εξακολουθεί να είναι μια συγκροτημένη ναυτιλιακή δύναμη με 150 μικρά, ως επί το πλείστον, σκάφη, με 'Θαλάσσια Δικαστήρια', για την διευθέτηση των ναυτικών διαφορών και με διακεκριμένη κοινωνική δομή των ναυτικών, τη 'θαλασσινή τάξη'.

Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, παρουσιάζεται μια αισθητή κάμψη της ναυτικής επίδοσης των Χίων, λόγω της πειρατείας, αλλά και της αναστάτωσης που προκαλούν στο θαλάσσιο εμπόριο οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι. Είχαν όμως συγκεντρώσει στο μεταξύ σημαντικό πλούτο, με τον οποίον άσκησαν κατά συστηματικό τρόπο τη ναυτική πίστη ενισχύοντας τους караβοκραίους των άλλων ναυτικών νησιών.

Μετά την μεγάλη καταστροφή, τις σφαγές και την αναγκαστική μετανάστευση του 1822, το ναυσιβιο πνεύμα των Χίων τροφοδοτεί την ευρύτερη αιγιακή ανάπτυξη με επίκεντρο την Σύρο, όπου ιδρύθηκε η Ερμούπολης, το δυναμικό ναυτιλιακό κέντρο της μετεπαναστατικής Ελλάδας. Το 1841 η Σύρος διαθέτει 1500 ναυτικούς, από τους οποίους οι μισοί και πλέον ήταν χιακής καταγωγής.

Η διασπορά του πληθυσμού της Χίου βοηθά τη ναυτιλία και το εμπόριο στη Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα, όπου διακρίθηκαν κυρίως οι Βρονταδούσιοι, μετά οι Οινούσσιοι και οι Καρδαμυλίτες, ακολουθούμενοι από τους ναυτικούς της Λαγκάδας. Η Κωνσταντινούπολη και αργότερα ο Πειραιάς γίνονται επίσης σπουδαία κέντρα χιώτικης εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Σύμφωνα με τα αρχεία του Ελληνικού Προξενείου της Χίου, το 1890 το στόλο του νησιού τον αποτελούσαν τέσσερα ατμόπλοια και 300 περίπου ιστιοφόρα, ενώ τον πλαισιώναν τοπικές ασφαλιστικές εταιρίες και μια πρωτοπόρος ναυτική τράπεζα, ο 'Αρχάγγελος'.

Την τελευταία δεκαετία του 19<sup>ου</sup> αιώνα ο ανταγωνισμός του νέου με το παλιό παίρνει οξύτερη μορφή. Ο ατμός εισβάλλει στη ναυσιπλοΐα, αλλά η εμποδωμένη παράδοση στα ιστία δημιουργεί κρίσιμο πρόβλημα έγκαιρης προσαρμογής. Τότε αρχίζει και η παρακμή ενός άλλου σπουδαίου ναυτότοπου, του Γαλαξιδίου που έμεινε ως ιστορικό

προηγούμενης οπισθοδρόμησης και καταστροφής. Στη Χίο όμως τα πράγματα δεν παίρνουν τέτοιες δραματικές διαστάσεις. Η αίσθηση των καιρών και η ευστροφία του Χιώτη караβοκύρη κατορθώνουν να ξεπεράσουν γρήγορα το πρόβλημα, με πρωτοπόρους τους Αιγνουσιώτες, Καρδαμυλίτες και Βρονταδούσιους, που ασκημένοι στα θαλάσσια έργα από το 1850 ξεκινούν οικογενειακές κοινοπραξίες για το νέο θαλάσσιο δρόμο που άνοιγε ο ατμός. Η προφορική παράδοση φέρνει την οικογένεια Μαργαρώνη να αποκτά το πρώτο ατμήλατο σκάφος σιδηράς κατασκευής, ενώ οι παραδοσιακοί караβοκύρηδες της Λαγκάδας, που διστάζουν να μπουνε στο ρεύμα της προόδου, μετά από λίγα χρόνια σβήνονται όπως οι συνάδελφοί τους στο Γαλαξίδι.

Αυτός ο στόλος της Χίου, πέρα από την καθαρά οικονομική του δραστηριότητα, γρήγορα καλείται να προσφέρει τις υπηρεσίες του κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, όπου τα πλοία του, ως μεταγωγικά πλέον, στήριξαν τις ναυτικές και χερσαίες επιχειρήσεις του ελληνικού στρατού. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι, όταν το πρωί της 11<sup>ης</sup> Νοεμβρίου του 1912, ο Τούρκος φρούραρχος της Χίου Ζιχνή Πασάς βλέπει τα πλοία που έρχονταν από την Μυτιλήνη για να απελευθερώσουν το νησί, μη θέλοντας να πιστέψει ότι μπορούσαν να συγκροτούν πολεμική αποστολή, εικάζει και προς στιγμή καθησυχάζει, ότι πρόκειται για χιώτικα μεν πλοία, που έρχονται όμως να φορτώσουν μανταρίνια...

Το τέλος του Α΄ παγκόσμιου πολέμου βρίσκει τη Χίο με αποδεκατισμένη τη ναυτιλιακή της δύναμη και τους δύο κυριότερους εφοπλιστικούς οίκους της, των Κ. Σαλιάρη και Α. Παληού, υπό πτώχευση. Ένας άστοχος φορολογικός νόμος οδηγεί τις επιχειρήσεις σε αθρόες αγορές που αποδείχθηκαν μοιραίες με την κρίση της αγοράς του 1921. Αλλά την περίοδο αυτή δεν έχασε η χιακή ναυτιλία μόνον εταιρίες και πλοία. Έχασε και ένα μεγάλο μέρος από το σπουδαίο ναυτεργατικό της δυναμικό, που θυσιάστηκε στη διάρκεια της πολεμικής λαίλαπας.

Και η ιστορία της θεαματικής ναυτιλιακής αναγέννησης του νησιού επαναλαμβάνεται για μια ακόμη φορά στο μακροχρόνιο ναυτικό του βίο, την περίοδο του μεσοπόλεμου που ακολούθησε. Οι Οινούσες, τα Καρδάμυλα και ο Βροντάδος αμιλλώνται και σε ορισμένες περιπτώσεις με έντονο ανταγωνιστικό φρόνημα, για να πάρουν το προβάδισμα στη χιώτικη ναυτιλία με επιχειρηματικό επίκεντρο αυτή την φορά το Λονδίνο, όπου τα γραφεία των Μιχαηλινού, Σταύρου Λιβανού, Κώστα Μιχαλου, Λαιμού - Πατέρα, Λύρα και Καρρά, αναπτύσσουν εξαιρετική δραστηριότητα σε διεθνή

κλίμακα. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με τον Πειραιά, όπου ο Ιωάννης Χανδρής συγκροτεί μια αξιοπρόσεκτη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η ανάπτυξη αυτή του στόλου των εφοπλιστών της Χίου έχει και την ασθενή της πλευρά, την παλαιότητα των πλοίων. Από τους πρώτους, ο Σταύρος Λιβανός την αντιμετωπίζει έγκαιρα με στροφή στις ναυπηγήσεις περί το 1926. Ήταν μια πρωτοποριακή για την εποχή και τα ελληνικά δεδομένα επιχειρηματική στρατηγική, όπου οδήγησε τον εφοπλιστή αυτόν από τα Καρδάμυλλα στην κορυφή της ελληνικής πλοιοκτησίας για πολλά χρόνια μέχρι και τον θάνατο του.

Στην περίοδο του Β' παγκόσμιου πολέμου που ακολουθεί η ναυτιλία της Χίου επωμίζεται πάλι το γνωστό της άλλωστε επικό ρόλο. Μαζί με τα πλοία της υπόλοιπης ελληνικής ναυτιλίας εντάσσεται στο συμμαχικό σύστημα των θαλάσσιων στρατιωτικών μεταφορών και έχει το πρώτο θύμα με την βύθιση του φορτηγού «Κ. Χατζηπατέρας» στην αρχή του πολέμου το 1939 και πριν ακόμη η Ελλάδα εγκαταλείψει την ουδετερότητά της. Ήταν η αρχή μιας εκατόμβης πλοίων και ανθρώπων που οδηγεί στον αφανισμό της χιακής ναυτιλίας, της εντυπωσιακής μεσοπολεμικής της ανάπτυξης. Αλλά και στο βαρύ πένθος που κυριολεκτικά βουτήχτηκαν τα τέσσερα κέντρα του νησιού Οινούσες, Καρδάμυλλα, Βροντάδος και Λαγκάδα. Περισσότεροι από 300 ήταν οι Χιώτες ναυτικοί που δεν γύρισαν στις εστίες τους, όταν ο πόλεμος τελείωσε.

Όταν αποκαταστάθηκε η ειρήνη στον κόσμο και άρχισε η γιγαντιαία προσπάθεια της μεταπολεμικής ανασυγκρότησης, για μια ακόμη φορά ο χιακός εφοπλισμός οργάνωσε και πραγματοποίησε μια θεαματική εξόρμηση. Η μετακίνηση της επιχειρηματικής έδρας κορυφαίων του κλάδου από το Λονδίνο στη Νέα Υόρκη και η παραχώρηση με ευνοϊκούς όρους των 100 λίμπερτ από την αμερικανική κυβέρνηση έδωσαν το έναυσμα για νέα ανάπτυξη, που αυτή την φορά έφερε το εμπορικό ναυτικό της Χίου όχι μόνο σε ελληνική, αλλά σε παγκόσμια πρωτοπορία με αυθεντικό εκπρόσωπό του τον Σταύρο Λιβανό. Μια σειρά από γραφεία Χίων πλοιοκτητών διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην πρόοδο της ελληνικής πλοιοκτησίας, η οποία μετά από λίγες δεκαετίες επρόκειτο να φτάσει στην παγκόσμια κορυφή, διαχειριζόμενη στόλο 120 εκ. τόνων, που αντιπροσωπεύει επίδοση χωρίς ιστορικό προηγούμενο. Μερικοί από τους εφοπλιστικούς οίκους που πρωταγωνίστησαν στο νεότερο όπως ονομάστηκε 'ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα' ανήκαν στις γνωστές και από το παρελθόν οικογένειες όπως των υιών Ι. Χανδρή, των αδελφών Λω,

των Λαιμών, των Πατέρα, των Φαφαλιών, των οικογενειών Λύρα, Χατζηπατέρα, Ξυλά, Λιβανού, Ευσταθίου κ.α.

Στο κατώφλι της τρίτης χιλιετίας, η νήσος Χίος έχει να παρουσιάσει συνεκτική ναυτική παράδοση και να παρατάξει μεγάλο στόλο, με τον οποίο θα ανοίξει ένα ακόμη κεφάλαιο στην μακραίωνη ναυτική της ιστορία .

## 2. Χιώτικες Οικογένειες Εφοπλιστών

### 2.1 ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Αγγελικούση από τα Καρδάμυλα, ξεκίνησαν με τον καπετάνιο Αντώνη Αγγελικούση (1855- 1927 ), ο οποίος εμφανίστηκε το 1880 με το μπρίκι 'Ταξιάρχης' και μέχρι το 1914 διαχειριζόταν άλλα τέσσερα ιστιοφόρα. Ο γιος του Ιωάννης, έγινε και αυτός πλοίαρχος, αλλά ήταν ο ασυρματιστής εγγονός του Αντώνιος που δημιούργησε μια από τις μεγαλύτερες μεταπολεμικές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, η οποία συνεχίζει μέχρι και σήμερα την λειτουργία της με το γιο του Ιωάννη, την κόρη του Άννα και τον σύζυγό της Ιωάννη Κανελλάκη .

Το 1950 αγόρασε το πρώτο του πλοίο, το «Astypalea» ενώ η πρώτη εταιρεία που δημιούργησε, σε συνεργασία με τους Δ. Ευθυμίου και Π. Καλούδη, ήταν η Α.Αγγελικούσης & Δ.Ευθυμίου. Το 1972 ο Α. Αγγελικούσης ίδρυσε την εταιρεία Anangel Shipping Enterprises SA.



Ο Α. Αγγελικούσης, ο οποίος παρασημοφορήθηκε δύο φορές από την ελληνική και δυο φορές από την αγγλική κυβέρνηση για τη δράση του κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, θεωρείται από τους πρωτοπόρους Έλληνες εφοπλιστές. Αντίθετα από τους περισσότερους εφοπλιστές πρώτης γενιάς που βάσισαν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων τους στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, ο Α. Αγγελικούσης στράφηκε από νωρίς στην αγορά νέων ναυπηγήσεων δημιουργώντας στόλο μικρής ηλικίας. Σε μια περίοδο είκοσι ετών, από το 1965 μέχρι το 1985, ναυπήγησε 42 πλοία στα ιαπωνικά ναυπηγεία ΙΗΙ, στοιχείο ενδεικτικό των στενών σχέσεων που δημιουργούσε με τις εταιρείες με τις οποίες συνεργαζόταν. Είναι ενδεικτικό ότι η μέση ηλικία του στόλου της Anangel το

1975 ήταν επτά έτη. Υπήρξε επίσης ο πρώτος Έλληνας εφοπλιστής που αξιοποίησε τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές, ιδρύοντας το 1987, σε συνεργασία με την American Express Bank, την εταιρεία Anangel American Shipholdings Ltd. και εισάγοντας τις μετοχές της στα χρηματιστήρια του Λουξεμβούργου και της Νέας Υόρκης (NASDAQ).

Την επιτυχημένη πορεία της Anangel Shipping Enterprises συνέχισαν μετά το θάνατο του Α. Αγγελικούση, το 1989, τα παιδιά του Γιάννης και Άννα. Το 2000, τα δύο αδέρφια αποφάσισαν να συνεχίσουν τη δραστηριοποίησή τους στη ναυτιλία χωριστά δημιουργώντας δύο ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Από το 2001, η δομή του ομίλου Αγγελικούση έχει αλλάξει. Ο Γιάννης Αγγελικούσης, που τον Ιούλιο του 2002 υλοποίησε την επιλογή του για την εκ νέου αγορά των μετοχών της Anangel American Shipholdings και την απόκτηση του συνόλου της μετοχικής της βάσης, διαχειρίζεται σημαντικό στόλο φορτηγών πλοίων, μέσω της εταιρείας Anangel Maritime Services και δεξαμενόπλοιων μέσω της εταιρείας Kristen Navigation Inc. Η Άννα Αγγελικούση και ο σύζυγός της Χρήστος Κανελλάκης διαχειρίζονται επίσης σημαντικό στόλο bulk carriers, μέσω της εταιρείας Alpha Tankers & Freighters, και δεξαμενόπλοιων μέσω της εταιρείας Kristen Navigation Inc.

Βασικό χαρακτηριστικό της δραστηριοποίησης του Α. Αγγελικούση στη ναυτιλία ήταν η σταθερότητα στην επιλογή της ελληνικής σημαίας για το σύνολο των πλοίων που διαχειρίσθηκε. Η στρατηγική αυτή συνέχισε να εφαρμόζεται και μετά το θάνατό του. Στις μέρες μας, ο Γιάννης Αγγελικούσης εξακολουθεί να υψώνει την ελληνική σημαία στο σύνολο των πλοίων του στόλου του, ενώ η Άννα και ο Χρήστος Κανελλάκης τη χρησιμοποιούν στη συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων του στόλου τους.

## **2.2. ΑΝΔΡΕΑΔΗ**

Η οικογένεια Ανδρεάδη από τον Βροντάδο της Χίου εμφανίζεται με έντονη δραστηριότητα και πλοιοκτησία ιστιοφόρων από τη δεκαετία του 1840 με τον Α. Ανδρεάδη και με κέντρα δραστηριότητας τη Σύρο, τον Πειραιά και την Κωνσταντινούπολη. Στην περίοδο ακμής της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας, το 1875, η οικογένεια Ανδρεάδη παρουσιάζεται ως κάτοχος επτά ιστιοφόρων μπρικιών. Στα τέλη του ίδιου αιώνα πρωταγωνιστικό ρόλο ανέλαβε ο πλοίαρχος Γεώργιος Χατζηφραγκούλης

Ανδρεάδης (1875-1945) ο οποίος απέκτησε στόλο ιστιοφόρων και ατμόπλοιων πριν τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο.

Το 1900 ο κλάδος του πλοιάρχου Γεωργίου Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδη (1875-1945), διέθετε στόλο πέντε ιστιοφόρων, τον οποίο διαχειριζόταν από τη Χίο, τη Σύρο και την Κωνσταντινούπολη. Το πρώτο ατμόπλοιο της οικογένειας αγοράστηκε στις αρχές του 20ού αι., ενώ το 1914 διαχειρίζονταν το α/π «Θέτις». Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, ο Γεώργιος Χατζηφραγκούλης Ανδρεάδης προχώρησε σε τουλάχιστον δέκα αγοραπωλησίες ατμόπλοιων.

Τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου, η οικογένεια Ανδρεάδη διαχειριζόταν δύο ατμόπλοια , 8.338 κοχ και τις ναυτιλιακές δραστηριότητές της ανέλαβε μετά τον πόλεμο ο γιος του, Στρατής Ανδρεάδης (1905-1989), εφοπλιστής, τραπεζίτης, βιομήχανος και καθηγητής, ο οποίος το 1941 παντρεύτηκε την Ειρήνη Κορυζή, κόρη του Αλέξανδρου Κορυζή, διοικητή της Εθνικής Τράπεζας και μετέπειτα πρωθυπουργού της χώρας. Απέκτησαν μαζί τρεις γιους, τον Γεώργιο, τον Αλέξανδρο και τον Πέτρο, οι οποίοι συνεχίζουν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας μέχρι σήμερα.

Ο Στρατής Ανδρεάδης ξεκίνησε την επιχειρηματική του δράση τη μεταπολεμική περίοδο με ένα ήδη σημαντικό κεφάλαιο από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τις εξαιρετικές του διασυνδέσεις στον οικονομικό και πολιτικό κόσμο της χώρας, αναπτύσσοντας εντυπωσιακή δραστηριότητα στον τραπεζικό, βιομηχανικό, ασφαλιστικό και τουριστικό τομέα.

Η αρχή μεταπολεμικώς έγινε με δύο *liberties*, από τα περίφημα εκατό που αγοράστηκαν από Έλληνες εφοπλιστές με κρατική εγγύηση. Το μεγάλο άλμα στην ανανέωση του στόλου έγινε ακριβώς μετά την κρίση του 1958 και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960. Το 1970, ο όμιλος επιχειρήσεων Ανδρεάδη διαχειριζόταν στόλο 18 πλοίων 600.000 τνβ, ενώ έφθασε στην ακμή του το 1981, με τριάντα πλοία 1.200.000 τνβ. Οι κρίσεις της δεκαετίας του 1980 έπληξαν το στόλο του ομίλου Ανδρεάδη, ο οποίος το 1990 είχε συρρικνωθεί σε τέσσερα πλοία μεταφορικής ικανότητας 180.000 τνβ. Παρά τη δραστική μείωση του στόλου, οι δραστηριότητες της οικογένειας στη ναυτιλία συνεχίζουν μέχρι σήμερα, με τη διαχείριση τριών έως τεσσάρων πλοίων, όλα τύπου *bulk carrier*. Ο όμιλος Ανδρεάδη, από τα πρώτα κιάλας μεταπολεμικά χρόνια, διέθετε ναυτιλιακό γραφείο στο Λονδίνο και το 1968 μετέφερε το κέντρο των επιχειρήσεων του στην Ελλάδα



ιδρύοντας την εταιρεία Commercial Trading & Discount Co. Ltd, η οποία συνεχίζει τη λειτουργία της μέχρι τις μέρες μας.

### 2.3. ΑΠΟΔΙΑΚΟΥ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Απόδιακου κατά τη μεταπολεμική περίοδο συνδέονται με τον Νικόλαο Αχιλ. Απόδιακο (1912-2002) από τη Χίο. Μετά το θάνατο του πατέρα του στη Μασσαλία, το 1918 και της μητέρας του Βικτωρίας Μίχαλου, το 1923, την ανατροφή του ανέλαβαν οι θείοι του Λεωνίδας και Ζαννής Ν. Μίχαλος. Μετά την αποφοίτησή του από το Γυμνάσιο της Χίου, το 1931, σπούδασε εμπορικές και οικονομικές επιστήμες στην Ελβετία και από το 1934 εργαζόταν στο γραφείο των θείων του C. Michalos Co Ltd στο Λονδίνο. Το 1936 παντρεύτηκε την Άντζελα Γεράσιμου Βεργωτή (1913-1939), με την οποία απέκτησε δυο παιδιά, τα δίδυμα Αχιλλέα και Αγγελική. Τέσσερα χρόνια αργότερα, εγκαταστάθηκε με τα παιδιά του στις Η.Π.Α., προκειμένου να εκπροσωπήσει εκεί τα συμφέροντα του ομίλου των θείων του. Στα τέλη του 1946 παρέλαβε το liberty «Υδρα», σε συμπλοιοκτησία με το θείο του Κώστα Ν. Μίχαλο και τον επόμενο χρόνο επέστρεψε στο Λονδίνο, όπου ίδρυσε την εταιρεία Victoria Steamship Co Ltd, η οποία συνεχίζει να λειτουργεί μέχρι τις μέρες μας. Το 1951 παντρεύτηκε την Ευγενία Κ. Λαιμού, με την οποία απέκτησε δύο παιδιά, τον Κώστα και τη Μαρία. Δύο χρόνια αργότερα άρχισε να συνεργάζεται με το φίλο του Παύλο Α. Παληό, συνεργασία που συνεχίστηκε για τα επόμενα 45 χρόνια.

Το γραφείο Victoria κατά τις δεκαετίες 1950, 1960 και 1970, εκτός από το στόλο των Απόδιακου και Παληού, διαχειριζόταν επίσης πλοία των Χαλκούση, Τσακαλώτου, Φιλιππότη και Μαργαρώνη. Τις δεκαετίες του 1980 και 1990, το γραφείο Victoria συνέχισε τη δραστηριοποίησή του, διαχειριζόμενο μεσαίου μεγέθους στόλο πλοίων ξηρού φορτίου, με αντιπροσωπευτικό γραφείο στον Πειραιά την N. Michalos & Sons Commercial, που ανήκε στα ξαδέλφια του Νικολάου Απόδιακου, Νίκο, Αντώνη και Λεωνίδα Ζ. Μίχαλο. Το 1996, η οικογένεια Απόδιακου δημιούργησε στον Πειραιά την εταιρεία Blue Planet Shipping Ltd για τη διαχείριση του οικογενειακού στόλου. Σήμερα, η Blue Planet Shipping Ltd διαχειρίζεται εννέα bulk carriers μεταφορικής ικανότητας άνω των 450.000 τνβ, ενώ η διοίκησή της ασκείται από τον Κώστα Ν. Απόδιακο και τη νεότερη γενιά της οικογένειας, το γιο του Νίκο.



#### 2.4. ΟΜΙΛΟΣ GOLDEN UNION (ΑΝΔΡΕΑΔΗ-ΒΕΝΙΑΜΗ-ΓΑΒΡΙΗΛ)

Ο όμιλος Golden Union, όπως είναι το επιχειρηματικό όνομα της συνεργασίας των οικογενειών Ανδρεάδη, Βενιαμή και Γαβριήλ, δραστηριοποιείται στη ναυτιλία από το 1977. Η σχέση των τριών οικογενειών με τη ναυτιλία, όμως, είναι πολύ παλαιότερη.

Ο *Ευάγγελος Ανδρεάδης*, από τον Βροντάδο της Χίου, υπήρξε πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού. Παντρεύτηκε την κόρη του Πανάγου Λαιμού Καλλιόπη, με την οποία απέκτησαν δύο παιδιά, τη Μαριάνθη και τον Χριστόφορο. Συμμετείχε στη δημιουργία της Golden Union, στην οποία εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται τα παιδιά του.

Ο *Ελευθέριος Βενιαμής* ήταν πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και καταγόταν από τον Βροντάδο της Χίου. Μετά από μακροχρόνια σταδιοδρομία στη θάλασσα ξεκίνησε την εφοπλιστική του δραστηριότητα σε συνεργασία με τον Παντελή Παληό και τον Ισίδωρο Σαραντή με την αγορά του πλοίου «Trias», η διαχείριση του οποίου είχε ανατεθεί στην Union Commercial. Στη συνέχεια, μετά το θάνατο του Π. Παληού συνεργάστηκε με το γιο του Σίμο Παληό και τον Ι. Σαραντή ιδρύοντας, το 1972, την εταιρεία Diana Shipping Agencies, της οποίας παρέμεινε μέτοχος μέχρι το 1976. Απέκτησε δύο γιους, τον Θεόδωρο και τον Μιχάλη, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σήμερα μέσω της εταιρείας Golden Union.

Ο *Αλέξανδρος Γαβριήλ* ήταν βιομήχανος κλωστοϋφαντουργίας. Ασχολήθηκε με τη ναυτιλία μετά το γάμο του με τη Δέσποινα Λύρα και ξεκίνησε την εφοπλιστική του δραστηριότητα μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, με την αγορά του liberty «Κεφαλονιά», σε συνεργασία με τον Ανδρέα Βεργωτή. Από το γάμο του με τη Δέσποινα Λύρα απέκτησε τρία παιδιά, τον Γιάννη ο οποίος απεβίωσε σε μικρή ηλικία το 1966, τη Ζωή και τον Γεώργιο, ο οποίος συνεχίζει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας μέσω της Golden Union.

Η εταιρεία Golden Union ιδρύθηκε το 1977 από τους Θ. Βενιαμή, Γ. Γαβριήλ, Μαριάνθη και Χριστόφορο Ανδρεάδη καθώς και τον Ισίδωρο Σαραντή, ο οποίος όμως αποχώρησε το 1980. Με την ίδρυσή της, η εταιρεία ανέλαβε τη διαχείριση δυο πλοίων μεταφοράς τοιμέντου που ανήκαν στον όμιλο Ηρακλή. Απέκτησε την τεχνογνωσία αυτής

της εξειδικευμένης αγοράς για να προχωρήσει αργότερα στη δημιουργία στόλου με πλοία τέτοιας ειδικεύσης. Στη συνέχεια, ανέλαβε την εκτέλεση συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς φορτίων τσιμέντου καθώς και τη διαχείριση πλοίων πολλαπλών καταστρωμάτων, τα οποία της παρείχαν το πλεονέκτημα να συμμετέχει ταυτόχρονα στην αγορά των car carriers και σε εκείνη των χύδην ξηρών φορτίων. Μέχρι σήμερα, η επιχείρηση έχει διαχειρισθεί περισσότερα από 150 πλοία, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει στραφεί στις νέες ναυπηγήσεις, έχοντας ήδη παραλάβει τέσσερα capsized bulk carriers από τα ναυπηγεία Hyundai.

Ο όμιλος Golden Union αποτελείται από μια σειρά επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ένα μεγάλο πλέγμα τομέων της ναυτιλιακής και μεταφορικής βιομηχανίας, όπως επίσης και επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των κατασκευών και της ακίνητης περιουσίας.

## **2.5. ΓΕΩΡΓΙΑΝΤΗ**

Η οικογένεια Γεωργαντή ήταν κάτοχος επτά φορτηγών ιστιοφόρων από τη δεκαετία του 1840 μέχρι τα τέλη του 19ου αι. Ο πλοίαρχος Αντώνιος Γεωργαντής έκανε τη μετάβαση στα ατμόπλοια το 1909, με την αγορά του «Αντώνιος». Τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της οικογένειας συνέχισαν οι γιοι του, Γεώργιος, Μιχαήλ και Μενέλαος, οι οποίοι απέκτησαν κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου άλλα πέντε ατμόπλοια. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της οικογένειας μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, στράφηκαν σε κλάδους εκτός της ναυτιλίας.

## **2.6. ΓΡΕΓΟΥ**

Η οικογένεια Γρέγου από τη Χίο, διαθέτοιας ήδη ναυτική παράδοση, εγκαταστάθηκε στη Σύρο στα τέλη του 19ου αιώνα. Από τα πρώτα μέλη της οικογένειας που ασχολήθηκαν με τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο ήταν ο Εμμανουήλ Γρέγος (1883-1969), ο οποίος εγκαταστάθηκε στη Γένοβα μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, όπου ίδρυσε ναυτιλιακό γραφείο.

Από άλλον κλάδο της οικογένειας Γρέγου προέρχεται ο πλοίαρχος Γεώργιος Γρέγος, ο οποίος γεννήθηκε στην Ερμούπολη γύρω στο 1880, και το 1909, σε συνεταιρισμό με τους Ψιακή και Κάππαρη, αγόρασε το α/π «Νείλος» του οποίου πλοίαρχεσε επί σειρά

ετών. Ο Γεώργιος Γρέγος αγόρασε και άλλα ατμόπλοια τη δεκαετία του 1920 αλλά υπέστη ζημιές στη μεγάλη κρίση του 1929-1930 και έκτοτε ασχολήθηκε με ασφαλιστικές εταιρείες. Ο γιος του Ιωάννης Γ. Γρέγος (1905-1975) αφού σπούδασε στην Αθήνα και το Λονδίνο, μετέβη μεταπολεμικά στη Νέα Υόρκη, όπου συνεργάστηκε με την οικογένεια Βάτη. Ο εγγονός του Ιωάννη Γρέγου, Γεώργιος Γρέγο-Μουργινάκης ίδρυσε την εταιρεία Oceania στις Η.Π.Α. και την Anra Maritime στον Πειραιά και συνέχισε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα την κρίσιμη για τη ναυτιλία δεκαετία του 1980. Τη επόμενη δεκαετία, η διαχειρίστρια εταιρεία στον Πειραιά μετονομάστηκε σε Seatrade Compañia Maritima SA και σε σύντομο χρονικό διάστημα στα τρία φορτηγά προστέθηκαν πέντε δεξαμενόπλοια υπό ελληνική και κυπριακή σημαία. Το 1998, με το θάνατο του Γεωργίου Γρέγου-Μουργινάκη σε ηλικία σαράντα ετών, κατέρρευσε το ναυτιλιακό μέρος των επιχειρήσεων της οικογένειας. Ο Γεώργιος Γρέγος-Μουργινάκης ανέπτυξε σημαντική κοινωνική δραστηριότητα, η οποία, εκτός των άλλων περιελάμβανε προσφορές στο Πολεμικό Ναυτικό και το Λιμενικό Σώμα.

## 2.7. ΚΑΛΛΙΚΗ

Η οικογένεια Καλλίκη ανήκει στην κατηγορία των εφοπλιστικών οικογενειών που διατηρούν «μικρή επιχείρηση», δραστηριοποιούμενη σε συνεργασία με μέλη του συγγενικού περιβάλλοντος και αξιοποιώντας τη δικτύωση που προσφέρει η συγγένεια. Ο Παντελής Καλλίκης (1905-1985) προερχόταν από ναυτική οικογένεια με καταγωγή από το Παντουκειός της Χίου. Σταδιοδρόμησε ως πλοίαρχος σε πλοία των Κ. Καρρά, Ν. Λιβανού και Π. Ξυλά. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 απέκτησε μετοχές σε δύο πλοία και στη συνέχεια, το 1966, συνεργάστηκε με άλλους δύο πλοίαρχους, τον ξάδελφό του Νίκο Λεοντάρα και τον φίλο του Γεώργιο Ασπρούλη, προκειμένου να εισέλθει στην πλοιοκτησία. Μέσω της εταιρείας Ν. Λεοντάρας-Π. Καλλίκης-Γ. Ασπρούλης Συμπλοιοκτησία, απέκτησαν το πρώτο τους πλοίο, ένα μικρό μεσογειακό φορτηγό πλοίο 1.500 τόνων, το «Έναρξιν». Τα επόμενα χρόνια ανέπτυξαν μικρό στόλο μεσογειακών φορτηγών πλοίων και στις αρχές της δεκαετίας του 1970 επεκτάθηκαν σε πλοία μεγαλύτερου μεγέθους, τα οποία διαχειρίζονταν μέσω της εταιρείας Leonkali Compañia Naviera SA η οποία ιδρύθηκε το 1971.

1. **Introduction**

The purpose of this report is to analyze the impact of the COVID-19 pandemic on the global economy and to propose effective strategies for recovery. The report is structured as follows: Section 2 discusses the economic impact of the pandemic, Section 3 examines the role of government intervention, and Section 4 provides recommendations for long-term economic resilience.

2. **Economic Impact of COVID-19**

The COVID-19 pandemic has caused a global economic recession, with significant job losses and a sharp decline in GDP. The World Bank estimates that the global economy contracted by 3.5% in 2020, the largest annual decline since the 2009 financial crisis. The impact has been particularly severe in emerging markets and developing economies, which have limited resources to cope with the crisis.

3. **Government Intervention**

Government intervention has been crucial in mitigating the economic impact of the pandemic. Many countries have implemented fiscal stimulus packages, including tax cuts, increased government spending, and direct cash transfers to citizens. These measures have helped to stabilize the economy and provide relief to individuals and businesses affected by the pandemic.

4. **Recommendations for Recovery**

Several key strategies are recommended for achieving a sustainable and inclusive recovery from the COVID-19 pandemic:

- 1. **Strengthening Social Safety Nets:** Expanding unemployment benefits, food assistance, and other social safety net programs to support vulnerable populations.
- 2. **Supporting Small and Medium Enterprises (SMEs):** Providing targeted financial assistance, technical support, and access to credit for SMEs, which are critical for job creation and economic growth.
- 3. **Investing in Infrastructure and Digitalization:** Accelerating investments in infrastructure projects and digital technologies to enhance productivity and create new jobs.
- 4. **Improving Labor Market Flexibility:** Implementing policies that encourage job creation and support workers in transitioning between jobs.
- 5. **Enhancing Global Cooperation:** Strengthening international trade and investment relations to promote global economic recovery.

5. **Conclusion**

The COVID-19 pandemic has presented a significant challenge to the global economy. However, with coordinated government intervention and the implementation of effective recovery strategies, a sustainable and inclusive recovery is achievable. The recommendations provided in this report offer a framework for addressing the economic challenges posed by the pandemic and building a more resilient future.

6. **References**

World Bank. (2020). *World Economic Outlook: Reaching Resilient Recovery*. Washington, DC: World Bank.

International Monetary Fund. (2020). *Global Economic Prospects: Recovery and Resilience*. Washington, DC: IMF.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2020). *OECD Economic Outlook: Growth, Recovery and Resilience*. Paris: OECD.

Η συμπλοιοκτησία συνεχίστηκε μέχρι το 1984, οπότε πλέον η δεύτερη γενιά, ο γιος του Π. Καλλίκη Ιωακείμ, ναυπηγός και ο γιος του Ν. Λεοντάρα, Ευστράτιος αποφάσισαν να προχωρήσουν στη λύση της.

Το 1984, ο Ι. Καλλίκης σε συνεργασία με τον ξάδελφο του πλοίαρχο Μιχάλη Καλλίκη δημιούργησε την εταιρεία Tranquility, η οποία στη συνέχεια λειτούργησε για σύντομο χρονικό διάστημα ως μοναχοβάπορη επιχείρηση. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 διαχειρίζονται, μέσω της εταιρείας Pikey Navigation SA δύο πλοία handysize bulk carriers.

## **2.8. ΚΑΡΟΥΣΗ**

Η οικογένεια Καρούση, από τη Χώρα της Χίου, ήταν ιδιοκτήτες ιστιοφόρων στα τέλη του 19ου αιώνα και ατμόπλοιων στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητές της κατά τη μεταπολεμική περίοδο συνδέονται κυρίως με τους αδελφούς Ισίδωρο (1918-1992) και Δημήτριο (1919-1992), γιους του Κωνσταντίνου Καρούση. Ο Ισίδωρος Καρούσης εργάστηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα στην εταιρεία Λούζη-Καρρά στο Λονδίνο και το 1960, σε συνεργασία με τον αδελφό του Δημήτριο και τους αδελφούς Νικόλαο και Ιωάννη Πίττα, ίδρυσε την εταιρεία Chios Navigation Company Ltd.

Η Chios Navigation κατάφερε σε σύντομο χρονικό διάστημα να δημιουργήσει σημαντικό στόλο πλοίων με ειδικευση στη μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου καθώς και μικρό στόλο δεξαμενόπλοιων και καθιερώθηκε ως μία από τις σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες του City του Λονδίνου. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, ο στόλος της Chios Navigation αντιπροσωπευόταν στον Πειραιά από την εταιρεία Nefeli Shipping Co, τη διοίκηση της οποίας ανέλαβε ο Νίκος Γεωργίου Πίττας. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, όμως, ιδρύθηκε στον Πειραιά η εταιρεία Chios Navigation (Hellas) Ltd, η οποία ανέλαβε τη διαχείριση του στόλου ενώ η εταιρεία Chios Navigation Co Ltd συνέχισε να λειτουργεί, αντιπροσωπεύοντας το στόλο στο Λονδίνο.

Από το 1991, οπότε η οικογένεια Πίττα επέλεξε να δραστηριοποιηθεί ανεξάρτητα, η Chios Navigation (Hellas) Ltd συνδέεται αποκλειστικά με τις διαχειριστικές δραστηριότητες της οικογένειας Καρούση, η διεύθυνση των οποίων ασκείται από τον

Κωνσταντίνο Καρούση (γεν. 1952), γιο του Ισιδώρου και τον Ανδρέα Σταματίου (γεν. 1950), σύζυγο της Άννας Δημητρίου Καρούση.

## 2.9. KAPPA

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της οικογένειας Καρρά από τα Καρδάμυλα, ξεκίνησαν το τελευταίο τρίτο του 19ου αι. Από το 1870 μέχρι το 1914, οι Καρράδες διαχειρίστηκαν επτά φορτηγά ιστιοφόρα. Από την οικογένεια ξεχωρίζει ο πλοίαρχος και караβοκύρης Ιωάννης Ι. Καρράς (1852-1927), ο οποίος, με χρηματοδότηση του οίκου Σιδερίδη της Κωνσταντινούπολης, αγόρασε το α/π «Αλεξάνδρα». Στο πρώτο οικογενειακό ατμόπλοιο πλοίαρχος ήταν ο γιος του Κωνσταντίνος. Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, οι γιοι του, Κωνσταντίνος (1875-1969), Μιχαήλ (1883-1963) και Παναγιώτης (1888-1952), συνέχισαν τις εφοπλιστικές δραστηριότητες της οικογένειας, με γραφεία στον Πειραιά και το Λονδίνο.

Η τρίτη γενιά των Καρράδων από τα Καρδάμυλα της Χίου, δυο εγγονοί του караβοκύρη και πλοίαρχου Ιωάννη Ι. Καρρά είναι αυτή που συνέχισε και απογείωσε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της οικογένειας κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Ο εγγονός του, Ιωάννης Κ. Καρράς, άνοιξε ναυτιλιακό γραφείο με τον γαμπρό του, Άγγελο Λούζη, στο Λονδίνο, το 1931, ενώ ο άλλος εγγονός, Ιωάννης Μ. Καρράς, ίδρυσε μαζί με τον πατέρα του, το 1938, το ναυτιλιακό γραφείο Carras Ltd. Τις παραμονές του Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου, η οικογένεια Καρρά διαχειριζόταν πέντε ατμόπλοια, 23.420 κοχ.

### *Οικογένεια Ιωάννη Κωνστ. Καρρά*

Ο Ιωάννης Κωνστ. Καρράς (1907-1989), μετά τις σπουδές του στα οικονομικά στη Λωζάννη της Ελβετίας, εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο και εργάστηκε στο αγγλικό γραφείο P. Wigham-Richardson & Co, από όπου τα οικογενειακά σκάφη διαχειριζόταν ο πατέρας του Κώστας και ο θείος του Μιχάλης.

Η εταιρεία αγόρασε, εκτός από το liberty «Ναύαρχος Κουντουριώτης», ένα από τα γνωστά εκατό liberties που αγοράστηκαν με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, και άλλα δύο πλοία. Στη συνέχεια, η εταιρεία Λούζη-Καρρά, η οποία εγκαινίασε μεγάλο ναυπηγικό πρόγραμμα μεγέθυνσης και διαρκούς ανανέωσης του στόλου από το 1953 σε ναυπηγεία της Μ. Βρετανίας, της Ολλανδίας και της Ιαπωνίας, περιήλθε μετά το θάνατο του Αγγέλου Λούζη το 1956, εξ ολοκλήρου υπό τη διεύθυνση του Ι.Κ. Καρρά. Μετά την



υλοποίηση του δεύτερου ναυπηγικού προγράμματος της επιχείρησης, ο στόλος ενισχύθηκε με φορτηγά και δεξαμενόπλοια και το 1958 αποτελούνταν από 22 πλοία περίπου 260.000 τνβ.

Στην οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση εργαζόταν πλέον, από το 1961, και ο γιος του Κωνσταντίνος (1938), με σπουδές στην Οξφόρδη και το Χάρβαντ, και η εταιρεία στο Λονδίνο μετονομάστηκε σε J. C. Carras & Son ενώ στον Πειραιά δημιουργήθηκε γραφείο υπό την επωνυμία Καρράς-Ναυτιλιακή. Προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960, ο όμιλος επιχειρήσεων του Ι. Κ. Καρρά προχώρησε σε σειρά νέων ναυπηγήσεων πλοίων τύπου freedom στα ιαπωνικά ναυπηγεία. Το 1970, ο στόλος των εταιρειών του Ιωάννη Κ. Καρρά είχε φθάσει στην κορύφωσή του με 34 πλοία 640.000 περίπου τνβ. Η δεκαετία του 1970 ήταν και η εποχή των μεγάλων επενδύσεων του ομίλου επιχειρήσεων Ι. Κ. Καρρά στην ελληνική οικονομία, στο χώρο της βιομηχανίας, των τραπεζών και του τουρισμού: τα Ναυπηγεία Χαλκίδος, η Τράπεζα Κρήτης και το μεγάλο αγροτουριστικό συγκρότημα της Σιθωνίας με το ξενοδοχείο Πόρτο Καρράς ως αιχμή του δόρατος.

Η δεκαετία του 1980, αντιθέτως, ήταν περίοδος συρρίκνωσης των θαλάσσιων και χερσαίων επιχειρήσεων Καρρά. Το 1981, ο στόλος έχει μειωθεί στο μισό του 1970 και το 1985, την περίοδο της χειρότερης εποχής της ναυτιλιακής κρίσης, ο όμιλος επιχειρήσεων διαχειριζόταν δέκα πλοία, 100.000 περίπου κοχ. Η Τράπεζα Κρήτης πουλήθηκε το 1985 και την ίδια χρονιά η ναυτιλιακή επιχείρηση ανέστειλε τις δραστηριότητές της.

#### *Οικογένεια Ιωάννη Μ. Καρρά*

Ο άλλος κλάδος των Καρράδων που σημείωσε επιτυχή πορεία στη ναυτιλία και συνεχίζει μέχρι τις μέρες μας είναι αυτός του Ιωάννη Μ. Καρρά (γεν. 1915). Ξεκίνησε την εφοπλιστική του καριέρα κατά το Μεσοπόλεμο, ιδρύοντας με τον πατέρα του το 1938 στο Λονδίνο το ναυτιλιακό γραφείο Carras Ltd. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου εγκαταστάθηκε στην Καλιφόρνια, κοντά στα ναυπηγεία Κάιζερ που έκτιζαν τα πλοία τύπου liberty. Το 1946 μετέβη στη Νέα Υόρκη και απέκτησε ένα από τα εκατό liberties που αγοράσθηκαν από Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, το «Φωτεινή». Το 1958 είχε αποκτήσει 18 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 300.000 τνβ, από τα οποία τα έντεκα ήταν δεξαμενόπλοια. Το 1970, ο στόλος του Ι. Μ. Καρρά είχε φθάσει τα 32 σκάφη



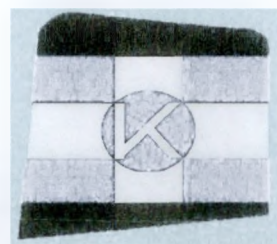
συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.400.000 τνβ, φορτηγά και δεξαμενόπλοια, τα οποία είχε όλα ναυπηγήσει ο ίδιος, ενώ το 1975 διατήρησε το στόλο του στα ίδια επίπεδα αλλά αντικατέστησε τα tankers με bulk carriers. Ο Ιωάννης Μ. Καρράς στήριξε την ανάπτυξη του στόλου του στην πολιτική «cash and newbuildings», δηλαδή την αγορά νεόκτιστων πλοίων με μετρητά.

Με άξονα τα γραφεία Carras Ltd στη Νέα Υόρκη και Carras (Hellas) Ltd στον Πειραιά, συνέχισε τις δραστηριότητές του στις άσχημες συνθήκες της διεθνούς ναυλαγοράς τη δεκαετία του 1980, εκποιώντας τα δεξαμενόπλοια του στόλου και διαχειριζόμενος 11-14 πλοία, τα περισσότερα πλέον bulk carriers, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 500.000 τνβ. Από τους τελευταίους Έλληνες εφοπλιστές της παλιάς φρουράς, ο Ιωάννης Μ. Καρράς διατηρείται μάχιμος στη ναυτιλία και τη δεκαετία του 1990 εφαρμόζει καινούργιο ναυπηγικό πρόγραμμα μεγάλων bulk carriers, τα οποία ονομάζει με το πρόθεμα Aqua. Ο Ι. Μ. Καρράς με τη σύζυγό του (ανιψιά του εφοπλιστή Σταύρου Λιβανού) απέκτησε τέσσερις κόρες, τη Φωτεινή η οποία παντρεύτηκε τον εφοπλιστή Γ. Π. Λιβανό, την Ευγενία (Radziwill), την Αλεξάνδρα (Πεταλά) και τη Χριστίνα (Λεμού). Οι ναυτιλιακές του επιχειρήσεις «πλέουν» στον 21ο αιώνα με στόλο δώδεκα πλοίων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.800.000 τνβ και με τα εγγόνια του από τις τέσσερις κόρες του να εργάζονται στην εταιρεία του.

### 2.10. ΚΟΛΛΑΚΗ

Η οικογένεια Κολλάκη από τις Οινούσες εγκαινίασε τις δραστηριότητές της στη ναυτιλία με τον Μιχαήλ Κολλάκη, ο οποίος ήταν ιδιοκτήτης ιστιοφόρων στις αρχές του 20ού αιώνα. Την πορεία της οικογένειας στη ναυτιλία τη μεταπολεμική περίοδο συνέχισαν οι γιοι του Στέφανος (1911-1994) και Παντελής (1906-1965), πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού.

Ο Στέφανος Κολλάκης παντρεύτηκε την Αναστασία Καλαμωτούση, στο Cardiff της Ουαλίας το 1944 και το 1946 αγόρασε το πρώτο του πλοίο, ένα μικρό αγγλικό φορτηγό, στο οποίο εργάσθηκε ως πλοίαρχος. Το 1947, σε συνεργασία με τον αδελφό του Παντελή, αγόρασαν το πλοίο «Άγιος Γεώργιος» και ίδρυσαν στο Λονδίνο την εταιρεία Kollakis Bros, η οποία συνέχισε να λειτουργεί μέχρι το 1964. Μετά το θάνατο του αδελφού



του, ο Στέφανος Κολλάκης ίδρυσε το 1966 την εταιρεία P. G. M. Agencies, η επωνυμία της οποίας συνδέεται με τα ονόματα των παιδιών του Παντελή, Γεωργίου και Μιχάλη, καθώς και την εταιρεία Chartwell στον Πειραιά.

Το 1974 ιδρύθηκε η εταιρεία Kappa Maritime, η οποία εξακολουθεί να λειτουργεί μέχρι σήμερα και να αντιπροσωπεύει το στόλο της Chartwell/ Chartworld. Την ίδια περίπου περίοδο ιδρύθηκε και η ναυλομεστική επιχείρηση King-Kollakis η οποία είναι αρμόδια για τις ναυλώσεις των πλοίων που αντιπροσωπεύει η Kappa Maritime. Η εταιρεία P. G. M. Agencies συνεχίζει τη λειτουργία της, οι δραστηριότητές της όμως συνδέονται με τη διαχείριση της ακίνητης περιουσίας της οικογένειας Κολλάκη.

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, η στρατηγική διοίκηση των επιχειρήσεων αναλήφθηκε από τα παιδιά του Στέφανου Κολλάκη, Παντελή και Γεώργιο, οι οποίοι αναπτύσσουν τον υπό τη διαχείριση τους στόλο με γρήγορους ρυθμούς. Σήμερα, ο στόλος της Kappa Maritime περιλαμβάνει bulk carriers, ψυγεία, δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χημικών φορτίων. Τα τελευταία χρόνια, οι αδελφοί Κολλάκη έχουν στραφεί σε νέες ναυπηγήσεις.

Η εταιρεία Kappa Maritime ήταν πάντοτε ιδιαίτερα δραστήρια στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, θεωρείται μία από τις επιχειρήσεις σημαντικό ποσοστό των εσόδων της οποίας προέρχεται από τις επιτυχημένες αγορές και πωλήσεις πλοίων: αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι μεταξύ του 1985 και του 1992 αγόρασε ή πούλησε σχεδόν εκατό πλοία.

Οι αδελφοί Κολλάκη δραστηριοποιούνται επίσης στην αγορά της κρουαζιέρας. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ίδρυσαν την εταιρεία Majestic Cruises, μέσω της οποίας διαχειρίζονται σήμερα στόλο τριών κρουαζιερόπλοιων. Την ίδια περίοδο, υπήρξαν ιδιοκτήτες των ναυπηγείων Pallion του Sunderland, σε συνεργασία με τον όμιλο Μανιού, ενώ ο Παντελής Κολλάκης είναι πρόεδρος του Liverpool & London Steamship P & I Club.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, οι αδελφοί Κολλάκη έλαβαν την απόφαση να μεταφέρουν τη στρατηγική διοίκηση και το μεγαλύτερο μέρος των διαχειριστικών τους δραστηριοτήτων στην Ελλάδα. Έτσι, η εταιρεία Kappa Maritime στο Λονδίνο ασχολείται πλέον μόνο με τις ναυλώσεις και τις ασφαλίσεις του στόλου και οι εταιρείες Chartwell/ Chartworld στον Πειραιά είναι υπεύθυνες για τη λειτουργική διαχείρισή του.



## 2.11. ΛΑΙ(Ε)ΜΟΥ

Η οικογένεια Λαιμού, που εγκαταστάθηκε και έδρασε στις Οινούσες, προέρχεται από τα Καρδάμυλα της Χίου. Ξεκίνησε τις ναυτιλιακές της δραστηριότητες στις αρχές του 19ου αι. Αποτελεί ίσως την πολυπληθέστερη και πλέον «αρρενογόνο» οικογένεια της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Από το 1860 μέχρι το 1914, οι Λαιμοί κατείχαν πενήντα τρία ποντοπόρα ιστιοφόρα. Ως γενάρχης της οικογένειας θεωρείται ο καπετάν Διαμαντής Λαιμός Π. (1775-1840), ο οποίος εγκαταστάθηκε στις Οινούσες μετά το 1828. Ο γιος του, Κωνσταντής (1804-1860), έγινε κι αυτός πλοίαρχος και ασχολήθηκε αποκλειστικά με τη θάλασσα, αναπτύσσοντας ακτοπλοϊκή δραστηριότητα με μικρά ιστιοφόρα. Τον ίδιο δρόμο ακολούθησαν και οι γιοι του, Κωνσταντής, Γεώργιος, Μιχαήλ (1829-1881) και Ιωάννης (1830-1900). Ο Μιχαήλ Κωνσταντή Λαιμός (1829-1881) απέκτησε τέσσερις γιους, τους Κωνσταντή (1855-1930), Γεώργιο (1858-1912), Παναγιώτη (1860-1938) και Χρήστο (1867-1940).

Το 1905 οι κλάδοι των οικογενειών από τους απογόνους των τριών τελευταίων, με χρηματοδότηση του κωνσταντινουπολίτη εμπόρου και τραπεζίτη Ξενοφώντα Σιδερίδη, αγόρασαν το «Μαριέττα Ράλλη», το πρώτο οινουσιώτικο ατμόπλοιο, σε συμπλοιοκτησία με τις συγγενικές τους οικογένειες των Πατέρα και Χατζηπατέρα.

Η μεγάλη εισοδος των Λαιμών στην ατμοπλοία, όμως, παρατηρείται τη δεκαετία του 1930 και η μεγάλη ανάπτυξή τους την πρώτη μεταπολεμική περίοδο, με κέντρο επιχειρήσεων το Λονδίνο. Μέλη της οικογένειας δραστηριοποιήθηκαν το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, με περισσότερες των δέκα ανεξάρτητων εταιρειών ενώ συγχρόνως δρούσαν από τα γραφεία των συγγενών και συμπατριωτών τους στο Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη και τον Πειραιά. Και είναι αυτή η διατήρηση των στενών σχέσεων μεταξύ τους καθώς και με άλλες συγγενικές αιγνουσιώτικες οικογένειες, όπως των Πατέρα, Χατζηπατέρα και Λύρα, που καθιστά ιδιαίτερα δύσκολο το διαχωρισμό όλων των επιμέρους κλάδων της οικογένειας που δραστηριοποιήθηκαν στη ναυτιλία κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Ο διαχωρισμός αυτός μπορεί να γίνει μόνο με τη χρήση των «ιδιαιτέρων ονομάτων» κάθε κλάδου (π.χ. «Παπαλαιμοί», «Ζαννήδες», «Ταξιάρχες», «Δαγκλήδες», «Μουστακές», «Μανιάτες», «Κατσούνηδες» κ.λπ.). Διαφοροποίηση επίσης υπάρχει στον τρόπο που διάφοροι κλάδοι της οικογένειας ορθογραφούν το όνομά τους, Λαιμός ή Λεμός. Στη συνέχεια, θα παρουσιασθούν συνοπτικά οι πορείες τεσσάρων από τους κλάδους της

οικογένειας, οι οποίοι είναι μεταξύ αυτών που δραστηριοποιήθηκαν για το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου. Οι κλάδοι της οικογένειας διακρίνονται μεταξύ τους με προσωνύμια, καθώς ο αριθμός τους είναι μεγάλος.

#### *Οικογένεια Κωνσταντή Μιχαήλ Λαιμού*

Ο Κωνσταντής Μ. Λαιμός (1855-1930) απέκτησε, το 1909, συμμετοχή στο α/π «Αμπατιέλος» και λίγο αργότερα στο α/π «Αδ. Λαιμός». Τις δραστηριότητές του συνέχισαν κατά το Μεσοπόλεμο οι γιοι του Μιχάλης, Παναγιώτης και Γεώργιος (Ασλάνης). Ο Μιχάλης Κωνσταντή Λαιμός (1881-1941), πλοίαρχος, είχε ήδη γίνει εφοπλιστής τριών ατμόπλοιων τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου πολέμου και από το 1918 υπήρξε συνιδρυτής και μέτοχος της Τραπεζής Πειραιώς-Εμπορίου, Βιομηχανίας και Ναυτιλίας. Ο Γεώργιος Κ. Λαιμός (Ασλάνης) απέκτησε μεταπολεμικά στόλο πλοίων ξηρού φορτίου με ονόματα όπως «Αστυάναξ», «Ιέραξ», «Κασταλία» κ.ο.κ., τα οποία διαχειριζόταν μέσω του γραφείου Poseidon shipping Agencies του Δημητρίου Γ. Πατέρα στο Λονδίνο.

Ο γιος του Μιχάλη Κωνσταντή Λαιμού, Κώστας (1910-1995) αναδείχθηκε σε κορυφαία μορφή όχι μόνο του αιγνουσιώτικου αλλά και του διεθνούς εφοπλισμού. Μετά την αποφοίτησή του από τη Νομική Σχολή Αθηνών, ναυτολογήθηκε ως δόκιμος πλοίαρχος σε οικογενειακό βαπόρι και μέσα σε τέσσερα χρόνια έφθασε στο βαθμό του πλοίαρχου. Στη συνέχεια μετέβη στο Λονδίνο και το 1937 ίδρυσε, μαζί με τα ξαδέλφια του Μάρκο και Κώστα Λύρα, το ναυτιλιακό γραφείο Lyras and Lemos. Μετά την κήρυξη του πολέμου μετέβη στη Νέα Υόρκη, όπου υπήρξε, μαζί με τον Μανώλη Κουλουκουντή, από τους πρωταγωνιστές της διαχείρισης των 14 liberties, που παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα από τις Η.Π.Α. κατά τη διάρκεια του πολέμου, για την εξυπηρέτηση των συμμαχικών δυνάμεων. Μετά το πέρας του πολέμου, ίδρυσε ναυτιλιακό γραφείο στη Νέα Υόρκη και ξεκίνησε να δραστηριοποιείται ανεξάρτητα με το liberty «Μιχαήλ», ένα από τα εκατό liberties που πουλήθηκαν σε Έλληνες εφοπλιστές από τις Η.Π.Α. με την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Αναδείχθηκε σε έναν από τους πρωτοπόρους Έλληνες εφοπλιστές των οποίων κυρία στρατηγική σε όλη τη διάρκεια της επιχειρηματικής τους πορείας υπήρξε η ναυπήγηση πλοίων. Την ίδια περίοδο αποτέλεσε τον πρώτο Έλληνα εφοπλιστή που ξεκίνησε να ναυπηγεί στην Ιαπωνία πλοία, των οποίων η γέφυρα ήταν στην πρόμνη και όχι στη μέση του πλοίου, όπως συνηθιζόταν έως τότε. Ήταν δε από τους πρώτους που συνήψε συμβόλαια εκτεταμένων παραγγελιών στα ιαπωνικά ναυπηγεία από τις αρχές της

δεκαετίας του 1950. Το μέγεθος των παραγγελιών αυτών ήταν τέτοιο που τον Ιανουάριο του 1965 η ιαπωνική κυβέρνηση αποφάσισε να παρασημοφορήσει τον Έλληνα εφοπλιστή για τη συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Με διαρκή και άμεσο έλεγχο και παρακολούθηση των πλοίων του έκτισε μία από τις κορυφαίες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το 1954, έφτασε στη διαχείριση 46 πλοίων άνω του ενός εκατομμυρίου τνβ, το 1965. Στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας τετραπλασίασε τη χωρητικότητα του στόλου του σε πενήντα πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,3 εκατομμυρίων κοχ. Εκτός των καινοτόμων παραγγελιών που συνέβαλαν περαιτέρω στο γιγαντισμό των δεξαμενόπλοιων, πρωτοπόρησε επίσης στις παραγγελίες πλοίων μικτού φορτίου (OBO, OOC). Η καινοτομική του παρέμβαση στο σχεδιασμό των πλοίων αυτών συνδέεται με την εισαγωγή των οριζόντιων μπουλμέδων, χαρακτηριστικό που συνέβαλε στην καλύτερη αξιοποίηση της μεταφορικής ικανότητας και της ευστάθειας του πλοίου.

Το 1981, ο Κώστας Λεμός ήταν ο μεγαλύτερος σε χωρητικότητα στόλου Έλληνας εφοπλιστής και διαχειριζόταν διαφοροποιημένο στόλο 33 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας δύο εκατομμυρίων κοχ. Το 2000 αποτελούνταν από επτά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 525.000 κοχ. Συνεχίζοντας την παράδοση της επέκτασης και ανανέωσης του στόλου του με νεοναυπήγητα πλοία, ο όμιλος Κ. Μ. Λεμού υλοποιεί τα τελευταία χρόνια πρόγραμμα ναυπήγησης πέντε suezmax tankers και δυο handymax bulk carriers σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας.

Ο Κώστας Λεμός ανήκει στους Έλληνες «Κροίσους» οι οποίοι, παρόλο που έδρασαν από τη Νέα Υόρκη, Λονδίνο και Λωζάννη, κράτησαν σαφείς αποστάσεις από τη δημοσιότητα, διατηρώντας κραταιά και ασφαλή τα τείχη της οικογενειακής παράδοσης και επιχειρηματικότητας των Ελλήνων στη ναυτιλία. Από το γάμο του με τη Μέλπω (το γένος Γεωργίου Κ. Πατέρα) απέκτησε τη Χρυσάνθη, τον Μιχαήλ και την Ειρήνη. Τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας συνεχίζει ο Μιχαήλ Κ. Λεμός. Ο Κώστας Λεμός, ένας «αθόρυβος» μεγαλοεφοπλιστής, ανέπτυξε τις δραστηριότητες του και πέραν της ναυτιλίας. Έγινε ένας από τους μεγαλύτερους μετόχους της Chase Manhattan έκανε επενδύσεις στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, σε μεγάλη ακίνητη περιουσία στο Τέξας και τη Νέα Υόρκη καθώς και στην κτηματική και τεχνική εταιρεία Δεινοκράτης, στην Ελλάδα.

Από τον κλάδο του Κωνσταντή Μιχαήλ Λαιμού προέρχεται και ο Κωνσταντίνος Παναγιώτη Λαιμός (1917-1985), ο οποίος δραστηριοποιήθηκε στον εφοπλισμό τη μεταπολεμική περίοδο. Εργάστηκε για πολλά χρόνια στο συγγενικό γραφείο των Λύρα στο Λονδίνο, στο οποίο είχε επίσης αναθέσει τη διαχείριση των πλοίων του. Το 1984 προχώρησε στη ναυπήγηση του handymax bulk carrier «Μάρω Λ.». Το 1990, ο γιος του Πανάγος Κ. Λαιμός δημιούργησε, σε συνεργασία με τους Κ.Μ. Λω και Α. Πυθή, την εταιρεία LPL Shipping SA, μέσω της οποίας διαχειρίζονται μεσαίου μεγέθους στόλο πλοίων γενικού φορτίου και bulk carriers. Τη χρονική περίοδο 1995-1998 συνεργάστηκαν με την εταιρεία διαχείρισης πλοίων Acomarit και δημιούργησαν την εταιρεία Acomarit-LPL (Hellas) Ltd, αναλαμβάνοντας τη διαχείριση πλοίων τρίτων πλοιοκτητών.

#### *Οικογένεια Χρήστου Μιχ. Λεμου*

Αδελφός του Κωνσταντή Μ. Λαιμού ήταν ο Χρήστος Μ. Λεμός (1867-1940), (Μπαρμπαχρήστος) πλοίαρχος, ο πρώτος καπετάνιος του α/π «Μαριέττα Ράλλη» που συμμετείχε σε οικογενειακές συμπλοιοκτησίες. Τις δραστηριότητές του στον εφοπλισμό συνέχισε από το 1927 με τα α/π «Τρίαίνα» και «Εύπλοια», από κοινού με τους γιους του Γεώργιο (1900-1975), Μιχαήλ (1905-1973) και Παντελή (Λέοντα) (1913-1989), οι οποίοι υπήρξαν από τους συνιδρυτές του ναυτιλιακού γραφείου στο Λονδίνο Lemos and Pateras, το 1937. Μεταπολεμικά, τα αδέρφια αγόρασαν ένα από τα εκατό liberties, το «Ελλάς» το 1947, και το 1952 ίδρυσαν στο Λονδίνο το ναυτιλιακό γραφείο G. Lemos and Brothers, την Εύπλοια στον Πειραιά και την Eagle Ocean Transport στη Νέα Υόρκη. Τη δεκαετία του 1950, η οικογενειακή επιχείρηση διαχειριζόταν έξι έως επτά φορτηγά και το 1954 προχώρησε σε ναυπηγήσεις παραγγέλλοντας το φορτηγό «Μπαρμπαχρήστος» στα ιαπωνικά ναυπηγεία. Το 1965, οι γιοι του Χρήστου Μ. Λεμού διαχειριζόνταν στόλο έντεκα φορτηγών 1 30.000 τνβ περίπου, τον οποίο συνέχισαν να διαχειρίζονται από κοινού έως το 1970.

Το 1972, ο Λέων Λεμός αυτονομήθηκε από την οικογενειακή επιχείρηση με την ίδρυση της εταιρείας L.Chr. Lemos Ltd, στο Λονδίνο και δραστηριοποιήθηκε μέσω της Εύπλοιας στον Πειραιά, η οποία και εξελίχθηκε σε κέντρο των επιχειρήσεών του. Το 1976 διαχειριζόταν στόλο δέκα πλοίων μεταφορικής ικανότητας 300.000 τνβ περίπου. Με πρόθεμα στα περισσότερα πλοία της τη λέξη «Oinussian», η Εύπλοια συνέχισε τις δραστηριότητές της στη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, οπότε ο στόλος της

συρρικνώθηκε σε δυο πλοία για να αντιμετωπίσει τις αλληπάληλες κρίσεις της ναυλαγοράς. Ο Λέων Λεμός κατά τη διάρκεια της ανεξάρτητης επιχειρηματικής του σταδιοδρομίας τις δεκαετίες 1970 και 1980, ναυπήγησε 13 πλοία, διατηρώντας στο στόλο του πάντοτε την ελληνική σημαία, ενώ τα στελέχη της επιχείρησης στο γραφείο και τη στεριά κατάγονταν σε μεγάλο βαθμό από τις Οινούσσες.

Μετά το θάνατο του Λέοντος Λεμού, τις δραστηριότητες τις οικογενειακής επιχείρησης συνέχισαν τα παιδιά του Χρήστος (1949), Μαριγώ (1948), Ιωάννα (1952) και Γιώργος (1954), από το γάμο του με την Ασπασία Ηλία Λιγνού. Το 1996, ο Γιώργος Λ. Λεμός δημιούργησε δική του εταιρεία, την Geomar Shipping Co στον Πειραιά με στόλο πέντε πλοίων, τεσσάρων bulk carriers και ενός φορτηγού, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 225.000 τνβ, ενώ ο Χρήστος Λ. Λεμός δραστηριοποιείται από το γραφείο του Λονδίνου από το οποίο συνεχίζει ανεξάρτητος τις δραστηριότητες του.

Το 2000, η Εύπλοια ανασχηματίστηκε και η εταιρεία, με βάση τον Πειραιά, πέρασε στη διαχείριση της συζύγου του Λέοντος, Ασπασίας, της κόρης του Ιωάννας και των εγγονών του Γιάννη (1974) και Λέοντος (1975) Σαμωνά, από το γάμο της Ιωάννας Λ. Λεμού με τον Δημήτρη Σαμωνά. Την περίοδο αυτή, η Εύπλοια τοποθέτησε παραγγελία για τη ναυπήγηση δύο πλοίων panamax bulk carrier στα ιαπωνικά ναυπηγεία Hitachi.

#### *Οικογένεια Αντωνίου Γ. Λαιμού (Παπαλαιμού)*

Οι δραστηριότητες αυτού του κλάδου των Λαιμών συνεχίσθηκαν με τον πλοίαρχο Αντώνιο Γ. Λαιμό (1854-1927), έναν από τους γιους του караβοκέρη Γεωργίου Κωνσταντή Λαιμού (1810-1897) (Παπαλαιμός), ο οποίος το 1907 απέκτησε το πρώτο του ατμόπλοιο «Ελένη» για να ακολουθήσει, το 1913, το «Θεόδωρος Πάγκαλος». Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου συνέχισε η τέταρτη γενιά αυτού του κλάδου, οι γιοι του Αντωνίου Γ. Λαιμού και της Κατίγκως Δημ. Πατέρα, Δημήτριος (1884-1956), Παντελής (1893-1957), Σπύρος (1897-1962) και Πολύδωρος (1902-1972), όλοι πλοίαρχοι (ο Παντελής υπήρξε και μηχανικός), οι οποίοι αφού συμμετείχαν σε οικογενειακές πλοιοκτησίες ίδρυσαν το αιγυπτιακό ναυτιλιακό γραφείο του Λονδίνου Lemos and Pateras το 1937, μαζί με τους γιους του Διαμαντή Ι. Πατέρα, τους γιους του Αναστασίου Δημ. Πατέρα και τους γιους του Χρήστου Μ. Λεμού.



It is not possible to give a complete account of the history of the book, but it is clear that it has been a work of continuous evolution. The first edition, published in 1954, was a modest volume of 128 pages, written by a single author, J. H. Van Veen. It was a simple, straightforward text, intended for use in a first-year course in algebra. Over the years, the book has grown in size and scope, with numerous editions and revisions. The most recent edition, published in 2011, is a substantial volume of 416 pages, written by a team of authors, including J. H. Van Veen and many others. It covers a wide range of topics, from basic algebra to advanced topics such as group theory and ring theory. The book is well-organized, with clear explanations and numerous examples. It is a valuable resource for students and teachers alike, and has been widely used in many universities and colleges around the world. The book's success is a testament to the enduring value of a well-written, accessible text in the field of mathematics.

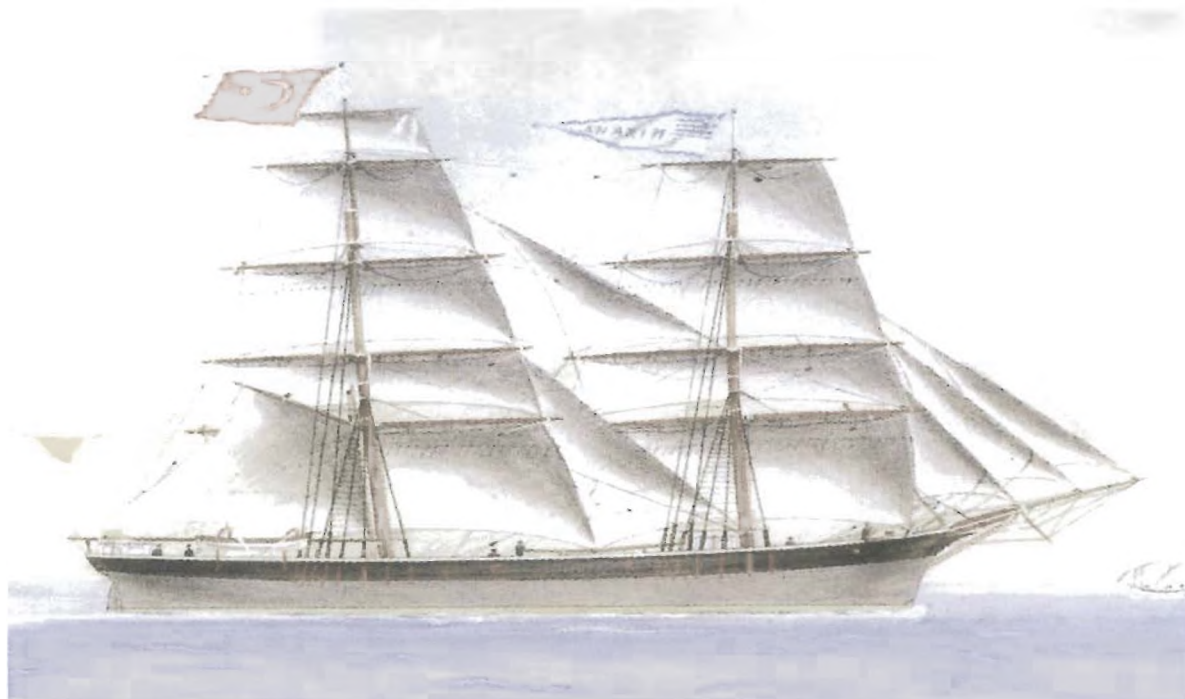
Μεταπολεμικά συνέχισαν τις δραστηριότητές τους με την αγορά τεσσάρων από τα εκατό *liberties* που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. σε Έλληνες εφοπλιστές το 1947 και στη συνέχεια άλλων πλοίων του ίδιου τύπου. Το γραφείο Lemos and Pateras διατήρησε τη συνεταιρική του μορφή μέχρι το 1951, οπότε οι οικογένειες του Διαμαντή Ιωάννου Πατέρα και των γιών του Χρήστου Μιχ. Λεμού αποχώρησαν για να συνεχίσουν ανεξάρτητα. Στην εταιρεία Λαιμός και Πατέρας παρέμειναν οι γιοι του Αντωνίου Γ. Λαιμού, καθώς και οι γιοι του Αναστασίου Δημ. Πατέρα, Δημήτριος (1897-1954) και Κώστας (1904-1969). Το 1959 άνοιξαν δικό τους ναυτιλιακό γραφείο στον Πειραιά, την Anra Shipping Agencies ενώ συμμετείχαν και στην Oinoussian Maritime. Το 1970 το γραφείο Lemos and Pateras διαχειριζόταν 14 φορτηγά περίπου 200.000 τνβ. Στις αρχές του 1970, τα ηνία της επιχείρησης ανέλαβαν οι γιοι του Σπύρου Α. Λαιμού, Αντώνης (1930-1986) και Νικόλας (γεν. 1933), καθώς και ο Μάρκος Δημ. Λαιμός (γεν. 1928) οι οποίοι προχώρησαν στην ανανέωση και επέκταση του στόλου μικρότερου αριθμού αλλά μεγαλύτερου μεγέθους.

Το 1983, ο Νικόλας Σ. Λαιμός -που είναι παντρεμένος με την Ειρήνη Θ. Δοξιάδη-, αποχώρησε από την εταιρεία Λαιμός και Πατέρας και ίδρυσε ανεξάρτητο γραφείο με την επωνυμία N. S. Lemos & Co Ltd. Διατήρησε για λογαριασμό του ομίλου του το γραφείο Anra Ship Management στον Πειραιά, το οποίο γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη ενώ, το 2003, η εταιρεία Anra μετονομάστηκε σε Enesel SA. Ο αιφνίδιος θάνατος του Αντώνη Σ. Λαιμού το 1986 είχε ως αποτέλεσμα τη διακοπή των εργασιών του γραφείου Λαιμός και Πατέρας ενώ ο Μάρκος Δημ. Λαιμός εγκατέλειψε τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και ασχολείται έκτοτε με επενδύσεις στο χώρο της ακίνητης περιουσίας.

#### *Οικογένεια Ιωάννη Κωνσταντή Λεμού*

Αυτός ο κλάδος της οικογένειας των Λεμών προέρχεται από τον πλοίαρχο Ιωάννη Κωνσταντή Λεμό (1830-1900) και συνεχίστηκε από το γιο του Μάρκο (1860-1930) και τους εγγονούς του Γεώργιο, Θεόδωρο, Κωνσταντίνο, Ιωάννη, Χρήστο και Διαμαντή, όλους πλοίαρχους. Ο Γεώργιος Μάρκου Λεμός (1891-1969), συμμετείχε σε συμπλοιοκτησίες με τα αδέρφια του και από το 1924 συνέχισε ανεξάρτητος με τους γιους του Δημήτριο (1927) και Μάρκο (1925), οι οποίοι ίδρυσαν στα μέσα τις δεκαετίας του 1960 το ναυτιλιακό γραφείο Kronos Shipping Co στο Λονδίνο, το οποίο διαχειριζόταν μικρό αριθμό φορτηγών πλοίων

ενώ οι γιοι του Χρήστου Μάρκου Λεμού, Δημήτρης και Μάρκος, δημιούργησαν την Lemos Christos & Sons.



*το ιστιοφόρο μπρίκι Μιχαήλ του Μάρκου Λαιμού 1901, ναυτικό μουσείο Οινουσσών*

Ο Διαμαντής Μάρκου Λεμός (1893-1961) ίδρυσε μεταπολεμικά με τα παιδιά και τον αδελφό της γυναίκας του Γ. Νικολό ναυτιλιακό γραφείο στο Λονδίνο, το Diamantis Lemos. Τις δραστηριότητες της εταιρείας συνέχισαν οι γιοι του Μάρκος (1928) και Ιωάννης (1930) και ο γαμπρός από την κόρη του, Αναστάσιος Διαμαντάρας και τα παιδιά τους. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970, ο στόλος της οικογενειακής επιχείρησης είχε φθάσει τα δώδεκα πλοία, τα περισσότερα νεοναυπήγητα bulk carriers συνολικής μεταφορικής ικανότητας άνω των 300.000 τνβ. Τη δεκαετία του 1980, η εταιρεία συνέχιζε τις δραστηριότητές της χωρίς να συρρικνώσει το στόλο της και το 1990 διέθετε δεκατέσσερα πλοία, άνω των 600.000 τνβ. Η πέμπτη και έκτη γενιά της οικογένειας συνεχίζει τις δραστηριότητές της μέχρι σήμερα με δώδεκα πλοία άνω των 800.000 τνβ. Τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε εξέλιξη πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της επιχείρησης με νέες ναυπηγήσεις και υλοποιείται ναυπηγικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει τέσσερα δεξαμενόπλοια και πέντε bulk carriers.

## 2.12. ΛΙΒΑΝΟΥ

Η καταγόμενη από έναν παραδοσιακό ναυτότοπο, τα Καρδάμυλα της Χίου, οικογένεια Λιβανού επένδυσε σε ατμόπλοια, με τους κλάδους του Γεωργίου Μ. Λιβανού και εκείνον του Ιωάννη Γ. Λιβανού (Πανταζή) από τους οποίους ξεπήδησαν στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα πάνω από δέκα εταιρείες, δύο από τις οποίες αναδείχθηκαν σε κορυφαίες του ελληνικού εφοπλισμού και παρουσιάζονται αναλυτικά στις επόμενες σελίδες. Εκτός αυτών, κατά τη μεταπολεμική περίοδο δραστηριοποιήθηκαν στον εφοπλισμό και άλλες οικογένειες με το όνομα Λιβανός, μέσω εταιρειών όπως η Laxia Shipping,, η Kedma Ltd και η Millenium Maritime Services. Από τον κλάδο του Γεωργίου Μ. Λιβανού δραστηριοποιήθηκαν στη ναυτιλία και οι τέσσερις γιοι του, Μιχαήλ, Ιωάννης, Σταύρος και Νικόλαος.

*Ο Μιχαήλ Γ. Λιβανός (1877-1956),*

ο μεγαλύτερος γιος του Γεωργίου Μ. Λιβανου,

συμμετείχε αρχικά στην εταιρεία Αφοί Λιβανού, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 δραστηριοποιήθηκε ανεξάρτητα σε συνεργασία με το γιο του Γεώργιο, ο οποίος ίδρυσε στη συνέχεια την εταιρεία Chios Maritime Co Ltd στον Πειραιά, και αντιπροσωπευτικά γραφεία τις Ocean Shipbrokerage Co Ltd στο Λονδίνο και Scio Shipping Inc στη Νέα Υόρκη, μέσω των οποίων διαχειρίστηκε σημαντικό στόλο που αποτελούνταν κυρίως από πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων και σε μικρότερο ποσοστό δεξαμενόπλοια. Στις οικογενειακές επιχειρήσεις συμμετείχε και ο Τάσος Παπαστράτος, σύζυγος της κόρης του Μιχαήλ Λιβανού, Ευγενίας. Στις μέρες μας, η οικογένεια συνεχίζει να δραστηριοποιείται μέσω της εταιρείας Siomar Enterprises Ltd. στον Πειραιά και των αντιπροσωπευτικών της γραφείων στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη.

*Ο Ιωάννης Γ. Λιβανός (1878-1956),* δεύτερος γιος του Γεωργίου Μ. Λιβανού, μετά την αποχώρησή του από την οικογενειακή εταιρεία Αφοί Λιβανού δραστηριοποιήθηκε μέσω της εταιρείας Livanos J. & Sons Ltd, διαχειριζόμενος ιδιόκτητα και πελατικά πλοία. Την πορεία της οικογένειας συνέχισαν ανεξάρτητα οι γιοι του Γεώργιος, μέσω των εταιρειών Hellenic Shipping Ltd στον Πειραιά και General Marine Agency από Λονδίνο, και Μιχάλης, μέσω των εταιρειών North Europe & Persian Gulf Transports Corp στον Πειραιά και Livanos John & Sons Shipping Operators

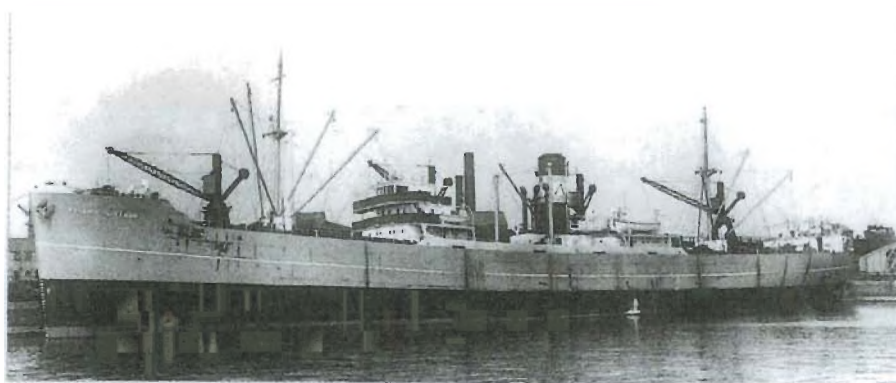
Ltd στο Λονδίνο διαχειριζόμενοι σημαντικούς στόλους πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων.

Ο Νικόλαος Γ. Λιβανός (1891-1968), τέταρτος γιος του Γεωργίου Μ. Λιβανού, συνέχισε να δραστηριοποιείται από τον Πειραιά μέσω της εταιρείας Αφοί Λιβανού μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960, ενώ η πορεία της οικογένειας στον εφοπλισμό συνεχίζεται μέχρι σήμερα από τις εταιρείες Economou & Co Ltd, Tarpon Shipping και Livanos N. G. Maritime που δημιούργησαν οι γαμπροί του.

#### *Οικογένεια Σταύρου Γεωργίου Λιβανού*

Ο Σταύρος Γ. Λιβανός (1887-1963), τρίτος γιος του Γεωργίου Μ. Λιβανού, αποτελεί κορυφαία προσωπικότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας και μία από τις κορυφαίες προσωπικότητες του εφοπλιστικού κόσμου παγκόσμια. Συγκαταλέγεται μεταξύ των παραδοσιακών Ελλήνων εφοπλιστών που άνοιξε νέους δρόμους στην ελληνόκτητη ναυτιλία μέσω των στρατηγικών ανάπτυξης που ακολούθησε. Ο εφοπλιστικός όμιλος που δημιούργησε ήταν ένας από τους κορυφαίους με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων τους εφοπλιστικούς ομίλους του ελληνόκτητου στόλου για όλο το εύρος της μεταπολεμικής περιόδου.

Ο Σταύρος Λιβανός γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου. Σπούδασε μηχανικός και πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και από μικρή ηλικία εντάχθηκε στην οικογενειακή επιχείρηση. Το 1917 ανέλαβε την ευθύνη του νεοϊδρυθέντος οικογενειακού γραφείου στο Λονδίνο και εξελίχθηκε σε ηγετική μορφή όχι μόνον της οικογένειας Λιβανού, αλλά του ελληνικού εφοπλισμού.



*Το α/π «Ευγενία Λιβανού» του Σταύρου Λιβανού, που ναυπηγήθηκε το 1936.  
Hansen Collection, Cardiff.*

Κατά τη δεκαετία του 1930 επεκτάθηκε σε νέες ναυπηγήσεις προβλέποντας την ανάκαμψη των ναυλαγορών και κατάφερε να αποκομίσει σημαντικά κέρδη. Τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου ήταν ήδη εφοπλιστής διεθνούς ακτινοβολίας και ο στόλος του αποτελούνταν από περισσότερα από τριάντα πλοία.

Η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του Στ. Λιβανού την πρώτη μεταπολεμική περίοδο συνδέεται με τα πλοία τύπου liberty. Απέκτησε δώδεκα από τα εκατό πλοία αυτού του τύπου που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. σε Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους και σημαντικό αριθμό πλοίων του ίδιου τύπου από την ελεύθερη αγορά. Αγόρασε, εξάλλου, ένα από τα επτά δεξαμενόπλοια T2 που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. με τον ίδιο τρόπο, και μέσω αυτού επεκτάθηκε στη δημιουργία στόλου δεξαμενόπλοιων. Στήριξε την ανάπτυξη του στόλου του σε νέες ναυπηγήσεις και υλοποίησε εκτεταμένα ναυπηγικά προγράμματα, αρχικώς σε ευρωπαϊκά και στη συνέχεια σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Την εποχή αυτή ο Σταύρος Λιβανός μαζί με τους Στ. Νιάρχο και Αρ. Ωνάση, που είχαν παντρευτεί τις κόρες του Ευγενία και Τίνα αντίστοιχα, κυριαρχούσαν στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή, δημιουργώντας σημαντικούς στόλους από νεοναυπήγητα πλοία. Το 1965, δύο χρόνια μετά το θάνατό του, ο στόλος της εταιρείας Livanos S. Hellas SA αποτελούνταν από 54 πλοία, 29 φορτηγά και 25 δεξαμενόπλοια, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1,2 εκατομμυρίων τνβ.



Μετά το θάνατο του Σταύρου Λιβανού, τη διοίκηση των οικογενειακών επιχειρήσεων ανέλαβε ο γιος του Γεώργιος, ο οποίος συνεχίζει μέχρι σήμερα να διαχειρίζεται, μέσω των εταιρειών Livanos S. Hellas SA και Sun Enterprises Ltd διαφοροποιημένο στόλο που αποτελείται από δεξαμενόπλοια κυρίως μεγάλου μεγέθους και bulk carriers και να αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους σε μεταφορική ικανότητα στόλου Έλληνες εφοπλιστές. Συνεχίζοντας την παράδοση της οικογένειας, ο όμιλος εξακολουθεί να αντλεί στελέχη από την ιδιαίτερη πατρίδα των ιδρυτών του, τη Χίο, διατηρώντας για το λόγο αυτό γραφείο πληρωμάτων στο νησί.

*Οικογένεια Ιωάννη Π. Λιβανού*

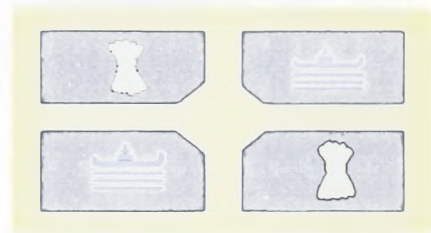
Ο άλλος κλάδος της οικογένειας Λιβανού ξεκίνησε τη δραστηριοποίησή της στη ναυτιλία





τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου, όταν ο Γιάννης Πανταζή Λιβανός απέκτησε το πρώτο του φορτηγό πλοίο, το «Παναγιώτης». Μετά τον πόλεμο, επιδόθηκε στην αγορά και διαχείριση πλοίων τύπου liberty και το 1950 ίδρυσε στη Νέα Υόρκη την εταιρεία Ceres Shipping Inc. Στα μέσα της δεκαετίας του 1950, ανοίχθηκε στις νέες ναυπηγήσεις και είναι μεταξύ των πρώτων πλοιοκτητών που τοποθέτησαν παραγγελίες σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Στο μεταξύ, τη διοίκηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ανέλαβε ο ανιψιός του Γιάννη Π. Λιβανού, Γεώργιος, και η επιχείρηση εισήλθε σε μια δυναμική φάση ανάπτυξης. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, εποχή που κυριαρχεί η τάση γιγαντισμού των πλοίων προκειμένου να αξιοποιηθούν τα οφέλη από τις οικονομίες κλίμακας, τόσο στην πλευρά της μεταφορικής ικανότητας, όσο και στην πλευρά του κόστους, ο Γεώργιος Π. Λιβανός κινήθηκε προς την αντίθετη κατεύθυνση. Ξεκίνησε την υλοποίηση της πρωτοποριακής ιδέας των mini bulk carriers, πλοίων που έχουν όλα τα χαρακτηριστικά των bulk carriers, αλλά μπορούν ταυτόχρονα, λόγω του μικρού τους μεγέθους, να κινούνται με άνεση και σε ποτάμια και σε θαλάσσιες περιοχές με χαμηλό βύθισμα. Το πρώτο mini bulk carrier, το m/v «Mini Luck» 3.208 τνβ παραλήφθηκε το 1969 για να ακολουθήσουν στη συνέχεια συνολικώς 51 πλοία, τα οποία ναυπηγήθηκαν σε χρονικό διάστημα λίγων ετών στα ιαπωνικά ναυπηγεία Hakodate.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η εταιρεία Ceres επεκτάθηκε στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς υγρού φορτίου και σε σύντομο χρονικό διάστημα δημιούργησε σημαντικό στόλο δεξαμενόπλοιων διαφόρων



μεγεθών. Την ίδια περίοδο αναπτύχθηκε η εταιρεία Ceres Hellenic Shipping Enterprises και βασικό τμήμα των δραστηριοτήτων του Γεωργίου Π. Λιβανού μεταφέρθηκε στον Πειραιά. Ο διαφοροποιημένος, πλέον, στόλος σταδιακά αυξανόταν σε αριθμό πλοίων και μεταφορική ικανότητα και έφθασε να αποτελείται το 1981 από 69 πλοία 1.130.000 τνβ. Στο στόλο αυτό πρέπει δε να προστεθεί και ο στόλος των υδροπτέρυγων, των «ιπτάμενων δελφινιών», η δημιουργία του οποίου υπήρξε μία ακόμη καινοτόμος κίνηση του Γ.Π. Λιβανού. Η εταιρεία Ceres διαχειρίσθηκε στόλο συνολικού αριθμού 26 υδροπτέρυγων, τα οποία δραστηριοποιήθηκαν στη μεταφορά επιβατών στα νησιά του Αργοσαρωνικού κόλπου και των Βορείων Σποράδων.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, με πρωτοβουλία του Πήτερ Λιβανού, γιου του Γ. Π. Λιβανού, ιδρύθηκε η εταιρεία Seachem, η οποία εξειδικεύεται στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς χημικών φορτίων και η οποία σε σύντομο χρονικό διάστημα μεταβλήθηκε σε έναν από τους τέσσερις βασικούς πρωταγωνιστές της σχετικής αγοράς.



*το δεξαμενόπλοιο Cap. Romuald, ναυπηγημένο το 1998, 81.148 κοχ και 147.148 τνβ*

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, η εταιρεία Ceres αποτελεί σταθερά τη μεγαλύτερη από πλευράς μεταφορικής ικανότητας εταιρεία του ελληνόκτητου στόλου, διαχειριζόμενη διαφοροποιημένο στόλο πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου, παραγώγων πετρελαίου, χημικών φορτίων και χύδην ξηρών φορτίων, το σύνολο των οποίων ταξιδεύει υπό ελληνική σημαία. Το 2000, ο στόλος αυτός συγκροτούνταν από 39 πλοία, μεταφορικής ικανότητας σχεδόν 4,8 εκατομμυρίων τνβ. θεωρείται μία από τις πρωτοπόρες σε οργάνωση επιχειρήσεις του ελληνόκτητου στόλου και είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία παγκοσμίως που πιστοποιήθηκε με βάση το πρότυπο ISO 14001.

Μετά το θάνατο του Γεωργίου Π. Λιβανού, το 1997, η στρατηγική διοίκηση των δραστηριοτήτων του ομίλου αναλήφθηκε από το γιο του, Πήτερ. Η Ceres άρχισε να απομακρύνεται σταδιακά από τον τομέα των επιβατηγών πλοίων, στην αρχή μέσω της δημιουργίας μιας κοινής επιχείρησης με τις Μινωικές Γραμμές και, στη συνέχεια, μέσω της πώλησης της συμμετοχής της σε αυτή και να επικεντρώνεται αποκλειστικώς στη διαχείριση ποντοπόρων εμπορικών πλοίων. Το 2000, η εταιρεία Seachem συγχωνεύθηκε με τη νορβηγική εταιρεία Odfjell ASA, κίνηση που μετατρέπει τη νέα εταιρεία σε ηγέτιδα του



κλάδου των χημικών. Κατά τη διάρκεια του 2001, ο στόλος μεταφοράς χύδην φορτίων της Ceres συγχωνεύθηκε με τον αντίστοιχο της ιταλικής εταιρείας Coeclerici συγκροτώντας μία από τις μεγαλύτερες κοινοπραξίες (pool) στον κόσμο με την ίδρυση της Coeclerici Ceres bulk carriers. Πρόσφατα, αποφασίστηκε η εκ νέου ανάληψη της πλοιοκτησίας των πλοίων από εταιρεία του ομίλου Λιβανού, γεγονός που δεν επηρεάζει τη λειτουργία της κοινοπραξίας. Το 2001, η Ceres εισήλθε ενεργά στη διαχείριση LNG πλοίων και είναι η πρώτη εταιρεία στον Πειραιά που διαχειρίζεται τέτοιου τύπου πλοία για λογαριασμό της BG. Παράλληλα, η εταιρεία Ceres παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης τόσο σε πλοία που ανήκουν σε εταιρείες που ελέγχονται από την οικογένεια Λιβανού, όσο και σε πλοία τρίτων.

### *2.13. ΛΙ(Υ)ΓΙΝΟΥ*

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Λιγνού από τις Οινόσσοες εντοπίζονται από τα μέσα του 19ου αιώνα. Τη μεταπολεμική περίοδο δραστηριοποιήθηκαν τέσσερις συγγενικοί εφοπλιστικοί όμιλοι. Οι δυο από αυτούς τους ομίλους προέκυψαν από τους απογόνους του Μιχάλη Γ. Λιγνού (και της Καλλιόπης Λύρα) που έδρασε στις αρχές του 20ού αιώνα και απέκτησε δύο γιους, τον Σταύρο και τον Γεώργιο που γεννήθηκαν στις αρχές του 20ού αιώνα, εργάστηκαν ως πλοίαρχοι την περίοδο του Μεσοπολέμου και άνοιξαν εφοπλιστικά γραφεία τη μεταπολεμική περίοδο, καθώς και του Γεωργίου Α. Λιγνού. Επίσης, στη ναυτιλία έδρασαν μέλη της οικογένειας Λιγνού από τα Καρδάμυλα της Χίου.

#### *Οικογένεια Γεωργίου Μιχ. Λιγνού*

Ο Γεώργιος Λιγνός (1909-2000) εργάστηκε είκοσι χρόνια ως πλοίαρχος πριν ανοίξει, το 1948, το ναυτιλιακό γραφείο Atlantic Shipping Agency στο Πορτ Σάιντ. Το 1950 παντρεύτηκε την Ουρανία Στυλιανού από τα Κύθηρα, η οποία εργάστηκε εφεξής μαζί του, αποτελώντας ένα από τα λίγα παραδείγματα διευθυντικής γυναικείας παρουσίας σε ναυτιλιακό γραφείο. Μέχρι τη δεκαετία του 1960, το Atlantic Shipping Agency είχε καταστεί ένα από τα μεγαλύτερα πρακτορεία της Διώρυγας του Σουέζ. Το 1961, στην κορύφωση των δραστηριοτήτων του, το γραφείο εξυπηρετούσε πάνω από πεντακόσια πλοία, που διέπλεαν τη Διώρυγα και απασχολούσε προσωπικό 35 ατόμων.

Εξαιτίας των πολιτικών αλλαγών στην Αίγυπτο, η οικογένεια Γεωργίου Λιγνού αναγκάστηκε να εγκαταλείψει τη χώρα και να ξεκινήσει εκ νέου τις επιχειρήσεις της στον Πειραιά. Το 1962, ο Γεώργιος Λιγνός ίδρυσε την Mediterranean Marine Enterprises Ltd ναυτιλιακό γραφείο διαχείρισης πλοίων, το οποίο το 1975 μετονομάστηκε σε Prosperity Bay Shipping Ltd Co, εταιρεία μέσω της οποίας η οικογένεια διαχειρίζεται το στόλο της μέχρι σήμερα. Τη δεκαετία του 1990, η διοίκηση της οικογενειακής επιχείρησης πέρασε στα χέρια της δεύτερης γενιάς της οικογένειας, των Μιχάλη (1954), Άννας (1956) και Στέλιου (1970) Λιγνού, ενώ η Ουρανία Λιγνού εξακολουθεί να είναι η πρόεδρος της εταιρείας.

Το 1990, η επιχείρηση διαχειριζόταν τέσσερα bulk carriers συνολικής μεταφορικής ικανότητας 100.000 τνβ, ενώ το 2003 διέθετε στόλο δύο bulk carriers, τα «Ourania Smile» και «Captain George L.».

#### *Οικογένεια Γεωργίου Α. Λιγνού*

Ο Γεώργιος Α. Λιγνός (1911-1972) ήταν πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και εργάστηκε στις εταιρείες Διαμαντή Πατέρα και Lemos and Pateras. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου υπηρέτησε στις νηοπομπές ανεφοδιασμού των συμμάχων, όπως και άλλοι σύγχρονοί του πλοίαρχοι. Μετά τον πόλεμο, συμμετείχε σε πλοία των ανωτέρω εταιρειών με μικρό αριθμό μετοχών, πριν επεκταθεί στον εφοπλισμό στην αρχή της δεκαετίας του 1950. Συμμετείχε στο γραφείο M. J. Lemos, μέσω του οποίου διαχειρίστηκε το στόλο του, έως το 1966, οπότε και ξεκίνησε να δραστηριοποιείται ανεξάρτητα, ενώ κατά καιρούς συνεργάστηκε και με τα γραφεία G. Lemos Bros και Pateras Shipping Enterprise. Το 1967 δημιούργησε στο Αμβούργο την εταιρεία πρακτόρευσης πλοίων Triton Schiffahrtskontor GmbH και το 1969 την ναυτιλιακή εταιρεία Triton Shipping Enterprises Ltd. στο Λονδίνο, μέσω της οποίας ξεκίνησε να διαχειρίζεται τον ιδιόκτητο στόλο του, καθώς και πελατικά πλοία.

Από το γάμο του με τη Δέσποινα Ιωάννου Μ. Λαιμού απέκτησε δύο γιους, τον Αλέξανδρο και τον Γιάννη, οι οποίοι συνέχισαν μετά το θάνατο του πατέρα τους τη διαχείριση του οικογενειακού στόλου, καθώς και πελατικών πλοίων όπως της εταιρείας Mycali Maritime της οικογένειας Γεωργιλή και ορισμένων από τα πλοία του ξαδέλφου τους, Νικόλα Μιχ. Λιγνού. Τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της Triton ο στόλος της αντιπροσωπευόταν στον Πειραιά από τα γραφεία Manlemos, ενώ από τα τέλη της

δεκαετίας του 1970 δημιουργήθηκε το οικογενειακό γραφείο Lamda Servicios Generales SA στον Πειραιά.

#### *Οικογένεια Σταύρου Λυγνού*

Ο άλλος κλάδος των Λυγνών που διακρίθηκε για τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες προέρχεται από τα Καρδάμυλα και τους γιους του πλοιάρχου Σταύρου Λυγνού, Γεώργιο και Παναγιώτη. Ξεκίνησαν την ενασχόλησή τους με τη ναυτιλία από το εφοπλιστικό γραφείο Ceres του Ι. Π. Λιβανού, και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 ίδρυσαν με τον Χαράλαμπο Νοτιά την εταιρεία Apollo Shipping Inc στη Νέα Υόρκη. Ξεκίνησαν με τη διαχείριση liberties και μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, οι αδελφοί Λυγνού δραστηριοποιούνται ανεξάρτητα, μέσω των εταιρειών Lygnos Brothers Shipping Inc. στη Νέα Υόρκη και Zefyros Maritime Agencies στον Πειραιά, ενώ η οικογένεια Νοτιά δραστηριοποιείται μέσω των εταιρειών Independence Maritime Agency στη Νέα Υόρκη και Trojan Maritime στον Πειραιά.

Την περίοδο αυτή ο στόλος των αδελφών Λυγνού αποτελούνταν από επτά πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 150.000 τνβ για να τριπλασιασθεί την επόμενη πενταετία. Το 1975 διέθεταν 17 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας άνω των 330.000 τνβ. Ο στόλος της οικογένειας κορυφώθηκε σε όγκο το 1985, αποτελούμενος από 33 πλοία 800.000 τνβ, κατά αποκλειστικότητα bulk carriers και ορισμένα φορτηγά. Μετά το θάνατο του Παναγιώτη Λυγνού, έγιναν ανακατατάξεις στον όμιλο των οικογενειακών επιχειρήσεων και δημιουργήθηκε η Lygmar Shippin Inc υπό τον Γιώργο Λυγνό, με έδρα το New Jersey και η Pronoia Ship Agents & Brokers στον Πειραιά υπό τη διοίκηση των παιδιών του Παναγιώτη Λυγνού, Νίκου, Χρυσάνθης και Μαρίας. Ο στόλος των δύο εταιρειών έφθανε το 1995 τα 31 πλοία και η μεταφορική τους ικανότητα ξεπερνούσε τα 1,4 εκατομμύρια τνβ. Οι δύο εταιρείες, όμως, αντιμετώπισαν προβλήματα με τις τράπεζες στα τέλη της δεκαετίας του 1990, οπότε και ανέστειλαν τη λειτουργία τους.

#### **2.14. ΛΥΡΑ**

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Λύρα ξεκίνησαν το τελευταίο τρίτο του 19ου αι. Πρόκειται για πολυπληθή οικογένεια με διάφορους κλάδους, που συγγένεψε με την οικογένεια Πατέρα. Το πρώτο ιστιοφόρο της οικογένειας ανήκε στον Ν.

Λύρα και ήταν το «Ευαγγελίστρια». Την περίοδο 1865-1914 οι Λύρα διαχειρίζονταν τριάντα ποντοπόρα ιστιοφόρα. Στις αρχές του 20ού αι. έγιναν συμπλοιοκτήτες σε αιμόπλοια και στη διάρκεια του Μεσοπολέμου εμφανίστηκαν ως αυτοδύναμοι πλοιοκτήτες ατμόπλοιων.

Η οικογένεια Λύρα, από τις παλαιότερες και πλέον σημαντικές οικογένειες του ελληνικού εφοπλισμού από τις Οινούσες, συνέχισε τη δράση της στον ίδιο χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο, με την τρίτη και τέταρτη γενιά, με τους απογόνους δύο κλάδων: εκείνου του πλοιάρχου Μάρκου (Μπαρκέρη) Λύρα και εκείνου του Γιάννη Λύρα που ξεκίνησαν τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες στο τελευταίο τρίτο του 19ου αιώνα.



Οι εγγονοί του Μάρκου (Μπαρκέρη) Λύρα, Μάρκος Ιωάν. Λύρας (1906-1981) και Κώστας Ιωάν. Λύρας (1910-2003), μαζί με το γαμπρό τους, σύζυγο της αδελφής τους Αγγέλας, Γεώργιο Νικολάου Λύρα (1903-1974) είναι εκείνοι που έκαναν το μεγάλο άλμα στις διεθνείς ναυλαγορές, εγκαθιστάμενοι στο Λονδίνο τη δεκαετία του 1930. Άνοιξαν το 1936 το πρώτο τους γραφείο στο City του Λονδίνου με την επωνυμία Lyras Ltd. Στη συνέχεια, συνεταιρίστηκαν με τον πρώτο τους ξάδελφο Κωνσταντίνο Μιχαήλ Λεμό και αργότερα, λίγο πριν ξεσπάσει ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος, το γραφείο μετονομάστηκε σε Lyras and Lemos Ltd. Τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου, αυτό το πρώτο αιγνουσιώτικο γραφείο στο Λονδίνο διαχειριζόταν σημαντικό αριθμό πλοίων που ανήκε σε οικογενειακές συμπλοιοκτησίες. Κατά τη διάρκεια του πολέμου χάθηκαν από εχθρικές ενέργειες των Γερμανών δύο πλοία των Λύρα, το «Γρανικός» και το «Γαλαξίας».

Μετά τον πόλεμο, το 1947, τα αδέρφια Μάρκος και Κώστας Ι. Λύρας και ο γαμπρός τους, Γεώργιος Ν. Λύρας αγόρασαν ένα από τα εκατό liberties που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. με την εγγύηση του ελληνικού κράτους, το «Richard D. Lions». Το 1951, οι τρεις ίδρυσαν σε συνεργασία και την εταιρεία Lyras Bros Ltd και ο Κωνσταντίνος Μ. Λεμός δικό του γραφείο στη Νέα Υόρκη. Το 1958, το γραφείο του Λονδίνου διαχειριζόταν πάνω από δέκα πλοία και αντιπροσωπευόταν στον Πειραιά από το γραφείο Manlemos. Ο όγκος του στόλου, που αποτελούνταν από πλοία χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια, κορυφώθηκε το 1970 με τη διαχείριση 16 πλοίων. Κατά τις δεκαετίες 1950, 1960 και 1970 στήριξαν την ανάπτυξη και επέκταση του στόλου τους κυρίως σε νέες ναυπηγήσεις, προχωρώντας στην υλοποίηση μεγάλου ναυπηγικού προγράμματος.

Τη δεκαετία του 1980 τα ηνία των επιχειρήσεων ανέλαβε οριστικά η τέταρτη γενιά της οικογένειας, οι Γιάννης Μάρκου Λύρας (γεν. 1949), Γιάννης Κώστα Λύρας (γεν. 1951) και Δημήτρης Κώστα Λύρας (γεν. 1958). Οι εταιρείες των Λύρα ξεπέρασαν με επιτυχία τις αλληπάλληλες κρίσεις της δεκαετίας του 1980 και την τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα διαχειρίζονταν στόλο πλοίων ξηρού φορτίου με μικρή μέση ηλικία. Με έντονη την αίσθηση της αιγνουςιώτικης ναυτικής κουλτούρας και στη νέα γενιά, οι Λύρα χρησιμοποιούν στελέχη στην ξηρά και στη θάλασσα με καταγωγή, ως επί το πλείστον, από τις Οινούσσες. Το 1996 αποφασίσθηκε ο διαχωρισμός των συμφερόντων των οικογενειών του Κώστα και του Μάρκου Λύρα. Η οικογένεια του Κώστα Λύρα ίδρυσε την εταιρεία Paralos στον Πειραιά και Lyras Shipping στο Λονδίνο, ενώ η οικογένεια του Μάρκου Λύρα ίδρυσε τις εταιρείες Orpheus Maritime στον Πειραιά και Lyras Maritime Ltd στο Λονδίνο.

Οι δραστηριότητες άλλων κλάδων της οικογένειας Λύρα τη μεταπολεμική περίοδο εντοπίζονται κυρίως στη Νέα Υόρκη με τον καπετάν Μάρκο (Ψάλτη) Ν. Λύρα, ο οποίος εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη. Εκεί πρωτοπόρησε ιδρύοντας την Orient Middle East Lines, που λειτούργησε ως εταιρεία τακτικών γραμμών μεταξύ των Μεγάλων Λιμνών των Η.Π.Α. και της Μεσογείου, καθώς και μεταξύ των Η.Π.Α. και των ασιατικών λιμένων με αντιπροσωπευτική εταιρεία την Eagle Ocean Transport. Η Orient Middle East Lines διαχειριζόταν ορισμένα από τα μεγαλύτερα πλοία που έπλεαν στις Μεγάλες Λίμνες, από την εποχή της διάνοιξης του Καναλιού του Αγίου Λαυρεντίου και εισήλθε στο χώρο των δεξαμενόπλοιων από το 1966. Διάδοχος στις επιχειρήσεις του Μάρκου Ν. Λύρα υπήρξε ο γιος του Νικόλαος Μάρκου Λύρας (γεν. 1930).

### 2.15. ΛΩ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση της οικογένειας Λω από τον Βροντάδο ξεκίνησε από τον караβο-κύρη και καπετάνιο Ματθαίο Λω (1824-1881).



Την οικογενειακή επιχείρηση συνέχισαν οι γιοι του, Δημήτριος, Σίμος, Παντελής, Αντώνης και Κωστής, οι οποίοι εμφανίζονται ως ιδιοκτήτες εννέα ιστιοφόρων την περίοδο 1880-1905. Αγόρασαν ατμόπλοια πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο και συνέχισαν τις δραστηριότητές τους σε όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, διαχειριζόμενοι ένα ως δύο

ατμόπλοια. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα της οικογένειας Λω, συνδέεται τη μεταπολεμική περίοδο, κατά κύριο λόγο με τους γιους του Κωστή Μ. Λω (1871-1962), Τάσο (1911-1966), Δημήτρη (γεν. 1915), Γιώργη (γεν. 1917), Νίκο (γεν. 1919) και Αντώνη (γεν. 1925). Ο μεγαλύτερος γιος του, Ματθαίος σκοτώθηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου στο βομβαρδισμό του πλοίου του Ερυθρού Σταυρού «Viril» στο λιμάνι της Χίου, ενώ ο Γιώργης αποχώρησε αργότερα από την οικογενειακή επιχείρηση.

Η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των γιών του Κωστή Μ. Λω τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια συνδέεται με τα πλοία τύπου liberty. Το 1947 απέκτησαν, μέσω εταιρειών που συνέστησαν, δύο από τα εκατό liberties που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. με την εγγύηση του ελληνικού κράτους και στη συνέχεια επέκτειναν το στόλο τους με την απόκτηση και άλλων πλοίων ίδιου τύπου από την ελεύθερη αγορά. Τα πρώτα χρόνια της μεταπολεμικής περιόδου, και μέχρι το 1954, συνεταιρίσθηκαν με τον ανθρακέμπορο από την Προποντίδα Απόστολο Πεζά στην αγορά πλοίων τύπου liberty. Την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν και τα ναυτιλιακά γραφεία της επιχείρησης Martran Steamship Co Inc στη Νέα Υόρκη και C. M. Lemos στο Λονδίνο.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, οι γιοι του Κωστή Μ. Λω στράφηκαν για πρώτη φορά στις νέες ναυπηγήσεις δύο πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου σε βρετανικά ναυπηγεία. Τα επόμενα χρόνια συνέχισαν να ναυπηγούν πλοία του ίδιου τύπου, τοποθετώντας αυτή τη φορά παραγγελία σε ιαπωνικά ναυπηγεία για τρία πλοία.. Συγκαταλέγονται δε με τον τρόπο αυτό μεταξύ των πρώτων εφοπλιστών που επέλεξαν την Ιαπωνία για τη ναυπήγηση του στόλου τους.

Το 1960 ιδρύθηκε η Βροντάδος Ναυτική Εταιρία Π.Ε. στον Πειραιά, η οποία ασχολήθηκε έκτοτε με τη διαχείριση των πλοίων των ελεγχόμενων από αυτήν εταιρειών. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, το ενδιαφέρον της επιχείρησης επικεντρώθηκε στην απόκτηση σύγχρονων πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων (bulk carriers), οπότε το ναυπηγικό πρόγραμμά της περιελάμβανε πλέον μόνο τέτοιους τύπους πλοίων. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970, ο νέας ναυπήγησης στόλος αποτελούνταν κυρίως από handy max bulk carriers. Τότε έγινε για πρώτη φορά η επιλογή για την επέκταση και σε τύπους πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας και τοποθετήθηκε παραγγελία για τη ναυπήγηση δύο panamax OBO και πάλι σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Μετά τα μέσα της

ίδιας δεκαετίας προστέθηκαν στο στόλο τα bulk carriers τύπου Future 32, «Κωστής» και «Μαρία Λ», τα οποία παραλήφθηκαν από τα ιαπωνικά ναυπηγεία ΙΗΙ.

Τρία είναι τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν κυρίως την πορεία της οικογένειας Λω σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο. Το πρώτο συνδέεται με τη στρατηγική της συγκρότησης στόλου από νεοναυπήγητα πλοία, καθώς η επέκταση και η ανανέωση του στόλου της επιχείρησης στηριζόταν πάντα στις νέες ναυπηγήσεις και μόνο σποραδικώς επιλεγόταν η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Το δεύτερο είναι η εξειδίκευση της επιχείρησης στα ξηρά χύδην φορτία με ελάχιστες εξαιρέσεις διαχείρισης πετρελαιοφόρων και πλοίων μικτού φορτίου, γεγονός που συνέβαλε στην ανάπτυξη σημαντικής τεχνογνωσίας εμπορικής και τεχνικής διαχείρισης πλοίων. Το τρίτο στοιχείο συνδέεται με την επιχειρηματική φιλοσοφία της οικογένειας, βασικός άξονας της οποίας υπήρξε πάντοτε η διατήρηση ποιοτικού στόλου μεγέθους τέτοιου, που να μπορεί να ελεγχθεί και να διοικηθεί με βάση τα πρότυπα και τα πιστεύω των μελών της οικογένειας. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, η στρατηγική διοίκηση της οικογενειακής επιχείρησης αναλήφθηκε από την τέταρτη γενιά Λω, τα μέλη της οποίας συνέχισαν να εφαρμόζουν τις στρατηγικές κατευθύνσεις και την επιχειρηματική φιλοσοφία των προηγούμενων γενεών.

## **2.16. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗ**

Η οικογένεια Μαργαρώνη είναι μία από τις παλαιότερες ναυτικές οικογένειες από τον Βροντάδο της Χίου. Ο κλάδος της οικογένειας που ασχολήθηκε με τη ναυτιλία είναι του Χατζή Σιδερή Μαργαρώνη (1797-1866) που εμφανίζεται ως πλοιοκτήτης του ιστιοφόρου «Αθηνά», το 1860. Οι ναυτικές δραστηριότητες συνεχίστηκαν από το γιο του Χατζή Σιδερή Μαργαρώνη, Παντελή (1841 -1926) με την απόκτηση περισσότερων ιστιοφόρων μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα. Στο γύρισμα του αιώνα, ο ίδιος μαζί με τον πεθερό του Χατζηγιώργη Νικολάκη (Σεραφή) αγόρασε το α/π «Δέσποινα», το οποίο αποτελεί την αρχή για την αγορά σειράς ατμόπλοιων μέχρι τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Στην οικογενειακή επιχείρηση εργάζεται πλέον η τρίτη γενιά, οι γιοι του Παντελή Ισ. Μαργαρώνη. Οι αδελφοί Μαργαρώνη κατείχαν τρία ατμόπλοια τη δεκαετία του 1920 τα οποία διαχειριζόνταν μέσω του γραφείου R&K του Λονδίνου. Το 1939 οι Ισίδωρος, Αναστάσιος (1864-1947) και Γεώργιος Μαργαρώνης διαχειρίζονταν τρία πλοία, τα «Παντιάς», «Νέλλη» και «Όρος Ροδόπη», ενώ ο Δημήτρης Μαργαρώνης το «Πολυξένη Μαργαρώνη».



Κατά τη διάρκεια του πολέμου τα περισσότερα μέλη της οικογένειας παρέμειναν εγκλωβισμένα στην κατοχική Ελλάδα, ενώ τα οικογενειακά βαπόρια έπλεαν τους δρόμους του Ατλαντικού, Ειρηνικού και Ινδικού Ωκεανού. Δύο από αυτά χάθηκαν, ενώ διασώθηκε το τελευταίο οικογενειακό ατμόπλοιο, το «Όρος Ροδόπη». Το 1947 αγοράστηκε το «Σάντα Άννα» και λίγο αργότερα το «Σάντα Κάλλι». Το 1953 αποφασίστηκε ο διαχωρισμός των συμφερόντων της οικογένειας, ανέλαβε η τέταρτη γενιά και δημιουργήθηκαν δύο ναυτιλιακοί όμιλοι Μαργαρώνη: ο ένας συγκροτήθηκε από τους γιους του Αναστασίου Μαργαρώνη, Παντελή (1914-2000) και Χριστόφορο (1905-1973) και ο άλλος από τη συνεργασία των πρώτων ξαδέρφων, Παντιά Ισιδώρου Μαργαρώνη και Παντελή Γεωργίου Μαργαρώνη.

Από τους γιους του Αναστασίου Μαργαρώνη, ο Παντελής έγινε εμποροπλοίαρχος και ταξίδεψε επί σειρά ετών στα οικογενειακά βαπόρια κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου. Εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη τη δεκαετία του 1950 και ίδρυσε εκεί την Poseidon Shipping. Συνεργάστηκε με τον αδερφό του Χριστόφορο, ο οποίος εργαζόταν ως δικηγόρος και συγχρόνως επέβλεπε τα οικογενειακά συμφέροντα και το αντιπροσωπευτικό γραφείο στον Πειραιά. Ο Παντελής (Παμ) Μαργαρώνης είχε συγκεντρώσει κάτω από τη διαχείρισή του τέσσερα *liberties* στα οποία έδωσε ονόματα αγίων με πρώτο συνθετικό το Santa. Εξαιτίας των προβλημάτων που αντιμετώπισαν οι Έλληνες εφοπλιστές στη Νέα Υόρκη, το 1954 επί κυβέρνησης Αϊζενχάουερ και τα οποία τελικώς οδήγησαν το μεγαλύτερο μέρος των Ελλήνων εφοπλιστών να εγκαταλείψουν την πόλη, ο Παμ Μαργαρώνης εγκαταστάθηκε το 1961 στις Βερμούδες, όπου έζησε μέχρι το θάνατό του. Διαχειριζόταν το στόλο του από εκεί, κάνοντας διαρκώς ταξίδια στη Νέα Υόρκη και το Λονδίνο, και από τον Πειραιά, όπου τον έλεγχο είχε ο αδερφός του Χριστόφορος. Ίδρυσε, εξάλλου, την εταιρεία Santa Maria Shipowning and Trading Company μέσω της οποίας έκανε αγοραπωλησίες και ασφαλίσεις πλοίων. Αγόρασε το τελευταίο πλοίο το 1973 και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας πούλησε το ένα μετά το άλλο τα οικογενειακά σκάφη. Η πέμπτη γενιά της οικογένειας Μαργαρώνη στη ναυτιλία εκπροσωπείται σήμερα από τον Αναστάσιο Χριστ. Μαργαρώνη ο οποίος, αφού θήτευσε για σύντομο χρονικό διάστημα στα τέλη της δεκαετίας του 1970 στις Βερμούδες δίπλα στον θείο του Παμ, συνεργάστηκε από τη δεκαετία του 1980 με τον ξάδερφό του Σίμο Παληό



και συνεχίζει τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες μέσω του γραφείου Diana Shipping Agencies.

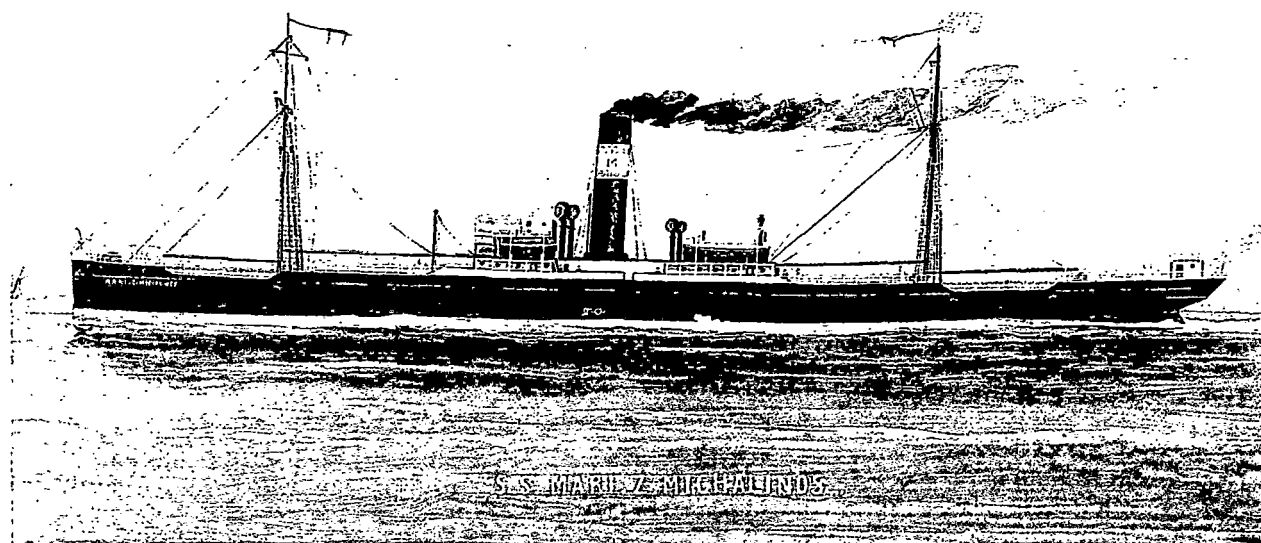
Ο άλλος όμιλος της οικογένειας Μαργαρώνη συνεχίστηκε από τους Παντιά Ισιδ. Μαργαρώνη και τους αδελφούς Παντελή και Σιδερή Γεωργ. Μαργαρώνη οι οποίοι εγκαταστάθηκαν στο Λονδίνο και ίδρυσαν την Margaronis Navigation Agency αντιπροσωπευτικό γραφείο στον Πειραιά το Μαργαρώνης-Πρεζάνης. Τη δεκαετία του 1950 αγόρασαν δύο φορτηγά και ναυπήγησαν άλλα δύο, ενώ τις δεκαετίες του 1960 και 1970 διαχειρίζονταν έξι φορτηγά πλοία. Τη δεκαετία του 1970 ο Παντελής Γ. Μαργαρώνης με το γιο του Γεώργιο ίδρυσαν την εταιρεία Malborough Shipping η οποία διαχειριζόταν έξι φορτηγά συνολικής μεταφορικής ικανότητας 80.000 τνβ την επόμενη δεκαετία. Ο γιος του Δημητρίου Π. Μαργαρώνη, Ιωάννης, δημιούργησε στα τέλη της δεκαετίας του 1970 την Navegadora Tropica SA με την οποία διαχειριζόταν τρία φορτηγά πλοία. Αυτός ο όμιλος εταιρειών των Μαργαρώνη ανέστειλε τις εργασίες του τη δεκαετία του 1990.

### 2.17. ΜΙΧΑΛΗΝΟΥ

Η οικογένεια Μιχαληνού εμφανίζεται ως ιδιοκτήτρια ιστοφόρων από το 1865, με το μπρίκι «Πορταίτισσα», 204 τόνων, και κέντρο διαχείρισης των επιχειρήσεών της τη Σύρο, και συνεχίζει ως το τέλος του 19ου αι., με άλλα τέσσερα ιστοφόρα.



Ο Ζωρζής Μιχαληνός (1868-1940) υπήρξε από τους μεγαλύτερους εφοπλιστές του πρώτου μισού του 20ού αι. Ξεκίνησε τις εμποροναυτιλιακές του δραστηριότητες από την Κωνσταντινούπολη με τον αδελφό του Αλέξανδρο, και το 1892 ίδρυσε το δεύτερο ελληνικό γραφείο στο Λονδίνο. Το 1900 εμφανίζεται με τέσσερα ατμόπλοια και ένα ιστοφόρο. Εκείνη την εποχή ίδρυσε με τον αδελφό του στον Πειραιά την «Ανώνυμον Ναυτικήν και Εμπορικήν Εταιρείαν "Μιχαλινός"», η οποία έκανε και εμπόριο άνθρακα. Το 1914 η εταιρεία διαχειριζόταν εντυπωσιακό στόλο οκτώ ατμόπλοιων, αποτελώντας τον πέμπτο μεγαλύτερο εφοπλιστικό όμιλο της Ελλάδας, ενώ το 1939 εκμεταλλευόταν επτά ατμόπλοια. Στη δεκαετία του 1920, ο Μιχαληνός έκανε συνεταιίρους των επιχειρήσεών του τους γιους της αδελφής του, Γεώργιο και Ιωάννη Α. Ταχμιτζή, οι οποίοι το 1928 μετονόμασαν την εταιρεία του Λονδίνου σε «Michalinos and Co» και συνέχισαν με επιτυχία την πορεία της εταιρείας μεταπολεμικά.



*το ατμόπλοιο Μαρι Ζ Μιχαηνού, ναυτικό Μουσείο Χίου*

## **2.18. ΜΙΧΑΛΟΥ**

Πρόκειται για σημαντική εφοπλιστική οικογένεια, από από το Φραγκοβούνι των Θυμιανών της Χίου, που συνδύασε το εμπόριο με τη ναυτιλία στη διάρκεια του πρώτου μισού του 20ού αιώνα. Και τα τρία αδέρφια Μίχαλου, οι Κωνσταντίνος (1870-1951), Λεωνίδας (1859-1926) και Ζαννής (†1935) υπήρξαν σημαντικοί έμποροι αλεύρων, κεραμικών και ξυλείας και άλλων προϊόντων στη Χίο, στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα. Την περίοδο 1895-1910 διαχειρίζονταν τέσσερα ιστιοφόρα μπρίκια και πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο επένδυσαν σε τρία ατμόπλοια. Ο Λεωνίδας διετέλεσε διευθυντής της Ναυτικής Τράπεζας και της εταιρείας «Παληού», του διοικητικού συμβουλίου της οποίας έγινε πρόεδρος, αλλά αποχώρησε πριν από την πτώχευσή της. Αγόρασαν την εταιρεία εισαγωγής γαιανθράκων του Μιχαηνού και ίδρυσαν τη «Michalos Co», με ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά, το Λονδίνο και, μεταπολεμικά, τη Νέα Υόρκη. Ο Κωνσταντίνος Μίχαλος παντρεύτηκε τη Λιλή Ταχμιτζή, ανιψιά του μεγάλου εφοπλιστή Μιχαηνού, του οποίου την εταιρεία κληρονόμησαν οι αδελφοί της, Γεώργιος και Ιωάννης Ταχμιτζής. Τις δραστηριότητες της εταιρείας συνέχισαν η χήρα του Κωνσταντίνου, Λιλή Μίχαλου, και οι ανιψιοί της.

Μετά το θάνατο του αδερφού του Λεωνίδα, ο Κωνσταντίνος Μίχαλος εξελίχθηκε σε έναν από τους σημαντικούς εφοπλιστές του Μεσοπολέμου διαχειριζόμενος το 1925 πέντε και τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου τέσσερα φορτηγά ατμόπλοια. Το

1946 παρέλαβε δύο από τα εκατό liberties που αγοράστηκαν από Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Εκτός από τα γραφεία του ομίλου στον Πειραιά και το Λονδίνο, δημιούργησε γραφεία και στη Νέα Υόρκη και οι εταιρείες του διαχειρίζονταν, το 1948, τέσσερα φορτηγά 35.000 τνβ.

Μετά το θάνατο του Κωνσταντίνου Μίχαλου, το 1951, τις εφοπλιστικές δραστηριότητες του οίκου Μίχαλου συνέχισε η δεύτερη γενιά, οι γιοι του τρίτου αδερφού του Ζαννή και της Καλλιόπης Μίχαλου, οι Νικόλαος, Αντώνης και Λεωνίδας Ζ. Μίχαλος. Οι Νικόλαος και Αντώνης Ζ. Μίχαλος συνέχισαν με τη χήρα του Κωνσταντίνου Μίχαλου, Λιλή από τον όμιλο εταιρειών Μίχαλου, ενώ ο Λεωνίδας Ζ. Μίχαλος από το γραφείο του πεθερού του Νικολάου Γ. Λιβανού, την Livanos Brothers Maritime Co.

Το 1958, ο όμιλος εταιρειών Μίχαλου διαχειριζόταν επτά φορτηγά συνολικής μεταφορικής ικανότητας 75.000 τνβ. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 συνέχισε να διαχειρίζεται ένα μέσο όρο δέκα φορτηγών, κυρίως τύπου liberty, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 100.000 τνβ περίπου. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, η εταιρεία του Πειραιά μετονομάστηκε σε N. Michalos & Sons Commercial Co και άρχισε να ανανεώνει το στόλο της αντικαθιστώντας τα φορτηγά με bulk carriers. Το 1981 διαχειριζόταν στόλο τεσσάρων bulk carriers συνολικής μεταφορικής ικανότητας 120.000 τνβ. Ο όμιλος επιχειρήσεων Μίχαλου, υπό τη διοίκηση των αδελφών Νικολάου και Αντώνη Ζ. Μίχαλου, συνέχισε και κατά τη δεκαετία του 1990 την πορεία του στον εφοπλισμό, διαχειριζόμενος στόλο με μεσαίο αριθμό πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Ο άλλος κλάδος των Μίχαλου, από τη δεύτερη γενιά της οικογένειας, ο Λεωνίδας Ζ. Μίχαλος (γεν. 1924), ο οποίος παντρεύτηκε την κόρη του Ν. Γ. Λιβανού, Μαίρη, ξεκίνησε την εφοπλιστική του δραστηριότητα μέσω του γραφείου Αδελφοί Λιβανού με έδρα τον Πειραιά. Μετά το θάνατο του Ν. Γ. Λιβανού, το 1968, ο Λεωνίδας Ζ. Μίχαλος ίδρυσε δική του εταιρεία την οποία ονόμασε N. G. Livanos προς τιμήν του πεθερού του. Το 1970 διέθετε επτά σκάφη, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 100.000 τνβ, που έχει κληρονομήσει από το στόλο του Ν. Γ. Λιβανού. Στη διάρκεια της ίδιας δεκαετίας ίδρυσε αντιπροσωπευτικό γραφείο στο Λονδίνο και προχώρησε στην επέκταση και ανανέωση του στόλου, παραλαμβάνοντας πέντε νέες ναυπηγήσεις, ανάμεσα στις οποίες ήταν φορτηγά τύπου SD-14 από τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά καθώς και bulk carriers από την Ιαπωνία. Το 1976 είχε διπλασιάσει τη χωρητικότητα του στόλου του και το 1982 διαχειριζόταν έξι

φορτηγά και bulk carriers μέσου όρου ηλικίας δώδεκα ετών και συνολικής μεταφορικής ικανότητας 160.000 τνβ. Η χαμηλή ναυλαγορά της δεκαετίας του 1980 έπληξε την εταιρεία, η οποία πούλησε το σύνολο σχεδόν του στόλου, για να απομείνει το 1990 με ένα πλοίο, το bulk carrier «Maryloo II», 60.000 τνβ.

Η εταιρεία συνέχισε την πορεία της τη δεκαετία του 1990 με τη διαχείριση ενός έως δύο πλοίων και στα τέλη της δεκαετίας του 1990, τα ηνία ανέλαβε η τρίτη γενιά που συνεχίζει την παράδοση των οικογενειών Μιχαλού και Λιβανού από τη γυναικεία πλευρά της οικογένειας. Ο Λεωνίδας και η Μαίρη Μιχαλού απέκτησαν τον Τζων (1959-1978), ο οποίος σκοτώθηκε σε ατύχημα, και τη Λούου η οποία παντρεύτηκε τον Αντρέι Βανδώρο(γεν. 1944), ο οποίος συνεχίζει τις εφοπλιστικές δραστηριότητες της οικογένειας από τα τέλη της δεκαετίας του 1990.

## 2.19. ΞΥΛΑ

Η οικογένεια Ξυλά αποτελεί παραδοσιακή εφοπλιστική οικογένεια με καταγωγή από τα Καρδάμυλα της Χίου. Διάφοροι κλάδοι της οικογένειας δραστηριοποιήθηκαν στον εφοπλισμό κατέχοντας πρωταγωνιστικό ρόλο σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο και τελικά απέκτησαν σημαντικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Μεταξύ αυτών, περιλαμβάνονται οι απόγονοι των γίων του Ιωάννη Ξυλά, Μάρκος, Μιχαλός και Γεώργιος, καθώς και αυτοί του Παναγιώτη Γεωργίου Ξυλά. Με μέλη της οικογένειας Ξυλά συνεργάστηκαν και μέλη των οικογενειών Πρωΐου και Φράγκου καθώς και άλλων οικογενειών από τα Καρδάμυλα της Χίου.

Ο Παναγιώτης Γεωργίου Ξυλάς (1880-1931) ήταν δάσκαλος, αλλά το 1907 αγόρασε ένα μεγάλο φορτηγό ιστιοφόρο. Στη συνέχεια, σε συμπλοιοκτησία με τον αδελφό του Μάρκο, αγόρασε τα α/π «Τριφύλλια» και «Καρδάμυλα». Οι επιχειρήσεις του συνεχίστηκαν από τους γιους του, Γεώργιο (γεν. 1915), Ιωάννη (γεν. 1917) και Μάρκο (γεν. 1919). Την περίοδο του Μεσοπολέμου ίδρυσαν στον Πειραιά το ναυτιλιακό γραφείο «Μεσογειακοί Ναυτιλιακοί Επιχειρήσεις» και άνοιξαν ναυτιλιακό γραφείο στο Λονδίνο.

Ο Μιχαλός Ξυλάς (1845-1916) αγόρασε το 1914, σε συμπλοιοκτησία με τον Διαμ. Μυλωνά, το α/π «Θάρρος». Τις επιχειρήσεις συνέχισαν στην περίοδο του Μεσοπολέμου οι γιοι του, Ιωάννης, Ηλίας και Αριστείδης, με συμπλοιοκτησίες. Μεταπολεμικά συνέχισε ο γιος του Ιωάννη, Μιχαήλ, που άνοιξε γραφείο στο Λονδίνο. Ο Αριστείδης ίδρυσε

μεταπολεμικά, με τους αδελφούς Μιχαήλ και Παναγιώτη Περατικό, ναυτιλιακό γραφείο στο Αμβούργο. Τις επιχειρήσεις του συνέχισε ο γιος του, Μιχαήλ Α. Ξυλάς



*Το bulk carrier Amethyst, ναυπηγημένο το 1978, 13.889κοχ και 23.165 τυβ*

*Συλλογή οικογένειας Ιωάννου Ξυλά*

*Οικογένειες Μιχαήλ Μάρκου Ξυλά, Αντωνίου Ιωάννου Ξυλά  
και Μάρκου Ιωάννου Ξυλά*

Ο Μιχαήλ Μ. Ξυλάς (1899-1982) υπήρξε μία από τις ηγετικές προσωπικότητες της ελληνικής ναυτιλίας. Μέσω της εταιρείας Faros Shipping Ltd του Λονδίνου δημιούργησε στόλο με μεγάλο αριθμό νεοναυπήγητων πλοίων. Αποφοίτησε από τη Νομική Σχολή και άσκησε το επάγγελμα του δικηγόρου από το 1923, διατηρώντας δικηγορικό γραφείο με τον Γ. Λιγνό από τις Οινούσσες, το οποίο ήταν μεταξύ των πρώτων γραφείων στην Ελλάδα που ειδικεύτηκε στο Ναυτικό Δίκαιο. Το 1931 παντρεύτηκε τη Σταματία Πουτού (γεν. 1907), ανιψιά του εφοπλιστή Παναγιώτη Πουτού (1894-1951) του οποίου υπήρξε δικηγόρος. Έτσι, εισήλθε στο εφοπλιστικό επάγγελμα και άρχισε να αποκτά πλοία από κοινού με τον Π. Πουτού, συνεχίζοντας παράλληλα να ασκεί δικηγορία. Μετά τον πόλεμο ανέθεσαν τη διαχείριση των δύο πλοίων του συνεταιρισμού στο γραφείο J. Livanos & Sons.

Το 1947, ο Μ. Μ. Ξυλάς εγκαταστάθηκε με την οικογένειά του στο Λονδίνο και το 1948 προχώρησε στην ίδρυση της εταιρείας Faros Shipping Company Ltd, η οποία αύξησε



το στόλο της με ταχείς ρυθμούς κατά τη δεκαετία του 1950 και η οποία, εκτός από τα συμφέροντα των οικογενειών Ξυλά και Πουτού, εκπροσωπούσε συμφέροντα και άλλων συγγενών και φίλων. Το 1958 εισήλθε στην επιχείρηση και ο Α. Κομνηνός, σύζυγος της κόρης του Ματρώνας. Παράλληλα, ο ανιψιός του Αντώνης Ξυλάς του Ιωάννη (1921 -1987), που ήταν δικηγόρος, μετά το γάμο του με την κόρη του Παναγιώτη Πουτού, Κυριακή, άρχισε να συμμετέχει στη διοίκηση της Faros Shipping εκπροσωπώντας τα συμφέροντα της οικογένειας Πουτού, το ποσοστό των οποίων σταδιακά αυξανόταν.

Το 1963, ιδρύθηκε στον Πειραιά η Pysros Shipping Company Ltd και τον επόμενο χρόνο η Astron Maritime, εταιρείες οι οποίες ανέλαβαν πλευρές της λειτουργικής διαχείρισης του στόλου. Τη διοίκηση της Faros Shipping στο Λονδίνο διατήρησαν οι Μ. Μ. Ξυλάς και Α. Κομνηνός -ο οποίος όμως αποχώρησε το 1975-, και των εταιρειών του Πειραιά οι αδελφοί Αντώνης και Μάρκος Ξυλάς (1913-2001), αφού ο δεύτερος σταμάτησε να ταξιδεύει ως πλοίαρχος και άρχισε να έχει μικρές συμμετοχές σε πλοία του ομίλου. Μετά το θάνατο του Μιχαήλ Ξυλά, το 1982, τη διεύθυνση του συνόλου των επιχειρήσεων, που πλέον εκπροσωπούσαν συμφέροντα των οικογενειών Μιχαήλ Μ. Ξυλά, Αντωνίου Ι. Ξυλά και Μάρκου Ι. Ξυλά, ανέλαβε ο Αντώνης Ξυλάς, μέχρι το θάνατο του, το 1987, οπότε πλέον η διοίκηση πέρασε στην επόμενη γενιά, τον Νίκο Κομνηνό-Ξυλά στο Λονδίνο και τον Ιωάννη Α. Ξυλά στον Πειραιά.

Η εταιρεία Faros Shipping στήριξε την ανάπτυξη της κατά κύριο λόγο στις νέες ναυπηγήσεις. Ο κύριος όγκος των παραγγελιών της τοποθετήθηκε στα ναυπηγεία ΙΗΠ, από όπου, από το 1968 έως το 1988, παρελήφθησαν συνολικά 34 πλοία.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, τα μέλη της οικογένειας Ξυλά, που συμμετείχαν στη Faros Shipping, αποφάσισαν να δραστηριοποιηθούν χωριστά. Η Ματρώνα Ξυλά-Egon και ο γιος της Νίκος Κομνηνός-Ξυλάς διαχειρίζονται το στόλο πλοίων γενικού φορτίου και bulk carriers μέσω της Astron Maritime στον Πειραιά και της Faros Shipping στο Λονδίνο. Τα τελευταία χρόνια η Astron/Faros προχώρησε στη διαχείριση στόλου με μικρότερο αριθμό πλοίων μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας. Παράλληλα, η οικογένεια διατηρεί δραστηριότητες σε διαχείριση ακίνητης περιουσίας και επενδύσεων, την ευθύνη των οποίων έχει ο ανιψιός του Μ. Μ. Ξυλά, Κωνσταντίνος Πουτούς.

Ο Ιωάννης Αντωνίου Ξυλάς και οι αδελφές του Χαρά Σταματιάδη και Κατερίνα Ξυλά-Loth διαχειρίζονται στόλο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γενικού

φορτίου και bulk carriers μέσω της εταιρείας Pysros Managing Company, η οποία ιδρύθηκε το 1989 και της Astron Navigation Corp. που ιδρύθηκε το 2002. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 ίδρυσαν, επίσης στο Λονδίνο, την εταιρεία Pysros Chartering Ltd, οι δραστηριότητες της οποίας μεταφέρθηκαν το 1997 στον Πειραιά. Τα τελευταία επτά χρόνια στο στόλο της Pysros Managing έχουν προστεθεί συνολικά εννέα νεοαυπηγήτα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, από τα οποία τα τέσσερα ναυπηγήθηκαν στα τουρκικά ναυπηγεία Yardmisi και τα πέντε στα κινεζικά ναυπηγεία Dallian.

Ο Μάρκος Ιωάννη Ευλάς συνέχισε να συμμετέχει με μικρά ποσοστά στη Faros έως το 1997, οπότε άρχισε να δραστηριοποιείται ανεξάρτητα με στόλο δύο έως τριών πλοίων τύπου bulk carrier μέσω της εταιρείας Pysros Shipping Co Ltd. Από το 1999, η διοίκηση της επιχείρησης, ο στόλος της οποίας αποτελείται σήμερα από δύο handysize bulk carriers ασκείται αποκλειστικά από τις κόρες του Κατερίνα και Θεοδώρα Ευλά.

#### *Οικογένεια Αριστείδη Μιχαηλίου Ευλά*

Ο Αριστείδης (1897-1979) ήταν γιος του Μιχαηλίου Ευλά. Στις αρχές της δεκαετίας του 1920 πήγε στο Αμβούργο, όπου ήταν ήδη εγκατεστημένος ο μεγαλύτερος αδελφός του Ιωάννης. Ασχολήθηκε για λίγα χρόνια με το εμπόριο καπνού και στη συνέχεια ίδρυσε, σε συνεργασία με τον Γιάννη Βαρζάκο, το ναυτικό πρακτορείο Orient Handelsund Frachtkontor, το οποίο λειτούργησε μέχρι το 1939, οπότε ο Α. Ευλάς μεταφέρθηκε με την οικογένειά του στην Ελλάδα, όπου και παρέμεινε κατά τη διάρκεια του πολέμου. Μετά τον πόλεμο, το ναυτικό πρακτορείο επαναλειτούργησε, με συνέταιρο τον F. Mosny και μετονομάστηκε σε Orient Frachtkontor-Mosny and Co.

Παράλληλα, ο Α. Ευλάς, σε συνεργασία με την οικογένεια της αδελφής του Αντωνίας Περατικού, απέκτησαν το πλοίο «Θάρρος», η διαχείριση του οποίου γινόταν μέσω του γραφείου J. Livanos & Sons Ltd. Από το 1948 και έπειτα, συμμετείχαν με μικρά ποσοστά σε πλοία της Faros Shipping, της εταιρείας του Μ. Μ. Ευλά. Το 1955, ο Α. Ευλάς και οι ανιψιοί του Μιχάλης και Παναγιώτης Περατικός προχώρησαν στη δημιουργία του γραφείου Tharros Shipping Co Ltd, το οποίο ανέλαβε τη διαχείριση των πλοίων των δύο οικογενειών καθώς και τρίτων πλοιοκτητών.

Το 1963 οι Α. Ευλάς, Μιχάλης και Παναγιώτης Περατικός συνεργάστηκαν με τις οικογένειες Ιγγλέση και Ανδριανόπουλου-Λεντάκη στη σύμπυξη της κοινοπραξίας Pegasus

Ocean Services Ltd, μέσω της οποίας διαχειριζόνταν στόλο πλοίων που ανήκαν είτε από κοινού στους εταίρους, είτε στην κάθε οικογένεια χωριστά. Τα επόμενα χρόνια η Pegasus υλοποίησε εκτεταμένο πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων, το οποίο περιελάμβανε τη ναυπήγηση 22 πλοίων τύπου freedom και σημαντικό αριθμό bulk carriers μεγέθους panamax και handymax.

Η αναπτυξιακή πορεία της Pegasus συνεχίστηκε μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1980, οπότε πραγματοποιήθηκε η πρώτη αποχώρηση, αυτή της οικογένειας Ανδριανόπουλου, η οποία επέλεξε να δραστηριοποιηθεί ανεξάρτητα. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, αποχώρησε η οικογένεια Ιγγλέση, για να ακολουθήσουν στη συνέχεια η οικογένεια Π. Περαιτικού και η οικογένεια Ξυλά το 1997. Η Pegasus συνέχισε τη λειτουργία της διαχειριζόμενη πλέον στόλο συμφερόντων της οικογένειας Περαιτικού.

Η οικογένεια Α. Ξυλά δραστηριοποιείται τα τελευταία χρόνια μέσω της εταιρίας Tide Line Inc, η οποία διαχειρίζεται πλοία με διεύθυνση του Κωνσταντίνου Ξαναλάτου, συζύγου της Τριδος Α. Ξυλά.

## 2.20. ΠΑΛΗΟΥ

Η οικογένεια Παληού με μεγάλη ναυτική παράδοση, κατάγεται από τη Χίο, ξεκίνησε τη δράση της με ιδιόκτητα ιστιοφόρα και ήδη στις αρχές του 20ού αιώνα ήταν πλοιοκτήτρια ατμόπλοιων ξηρού φορτίου. Έγινε, ωστόσο, γνωστή με τις δραστηριότητες του πλοιάρχου Αντώνη Παληού (1870-1919), γιου του, επίσης πλοιάρχου, Παντελή Παληού. Ο Αντώνης Παληός εργάστηκε για πολλά χρόνια στα βαπύρια του μεγαλέμπορου και τραπεζίτη Λεωνίδα Ζαρίφη. Το 1916, αφού αγόρασε μεγάλο μέρος των μετοχών της «Πανελληνίου Ατμοπλοΐας» και της Ναυτικής Τράπεζας, ίδρυσε την πολυμετοχική ατμοπλοϊκή «Ανώνυμο Ελληνική Εταιρεία Θαλασσιών Επιχειρήσεων» (Α.Ε.Ε.Θ.), γνωστή ως «Εταιρεία Παληού», η οποία μέχρι το 1919 απέκτησε περίπου τριάντα επιβατηγά και φορτηγά σκάφη.

Ο πρόωρος θάνατός του, το 1919, οδήγησε την εταιρεία σε διάλυση δέκα χρόνια αργότερα. Παράλληλα, οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της οικογένειας επεκτάθηκαν στο ναυτασφαλιστικό και τον τραπεζικό τομέα, την ανθράκευση, όπως και τη γαιοκτησία (οικογενειακό κτήμα στα όρια του σημερινού Δήμου Χαϊδαρίου, με εντυπωσιακή έπαυλη,



κατοικία του Α. Παληού, το γνωστό στις μέρες μας «Παλατάκι»). Η πρώτη φάση της μεγάλης πλοιοκτητικής δράσης της οικογένειας Παληού έκλεισε με την οικονομική κρίση του 1929.



μετοχή της Ελληνικής εταιρείας θαλασσιών επιχειρήσεων του Παληού, αρχείο ΕΛΙΑ

Τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας συνέχισε μεταπολεμικά ο γιος του Σίμου Παντελή Παληού, Παντελής και απογείωσε ο εγγονός του Σίμος. Ο πλοίαρχος Παντελής Παληός (1911 -1966) ταξίδεψε επί σειρά ετών με την εταιρεία των αδελφών Λω, πριν ξεκινήσει την εφοπλιστική του δράση. Το 1965 σταμάτησε να ταξιδεύει και σε συνεργασία με τους Ισιδώρο Σαραντή και Λευτέρη Βενιαμή ξεκίνησε την εφοπλιστική του δραστηριότητα με την απόκτηση του πρώτου πλοίου του «Τριάς». Ένα χρόνο αργότερα χάθηκε ξαφνικά σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα, σε ηλικία 55 ετών.

Ήταν ο γιος του Σίμος, ναυπηγός μηχανικός, αυτός που συνέχισε και επέκτεινε τις δραστηριότητες του πατέρα του δημιουργώντας το δικό του στόλο, ο οποίος το 1969 αποτελούνταν από τα πλοία «Σεμίρα», «Αγγέλικα» και «Αγία Μαρίνα». Το 1972, σε συνεργασία κυρίως με μέλη της οικογένειάς του, ο Σίμος Παληός προχώρησε στην ίδρυση της διαχειριστικής εταιρείας Diana Shipping Agencies, μέσω της οποίας εξακολουθεί να δραστηριοποιείται στις μέρες μας. Σε σύντομο χρονικό διάστημα προχώρησε στη δημιουργία στόλου δώδεκα πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων, τα οποία ήταν σε θέση να μεταφέρουν και χύδην ξηρά φορτία. Το χαρακτηριστικό αυτό τους



έδινε τη δυνατότητα να κάνουν έμπορτα κυκλικό ταξίδι και τα καθιστούσε ιδιαίτερα ανταγωνιστικά και στις δύο αγορές.

Βασική επιδίωξη της επιχείρησης ήταν η άντληση ανταγωνιστικότητας και μέσω της εξειδίκευσης. Η στρατηγική αυτή εφαρμόστηκε με την επέκταση στα πλοία-ψυγεία, στη διαχείριση των οποίων άρχισε να δραστηριοποιείται στα μέσα της δεκαετίας του 1970. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, δημιούργησε σημαντικό στόλο πλοίων αυτής της ειδικεύσης, τον οποίο διατήρησε μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Η αποχώρησή της από την αγορά των πλοίων ψυγείων συνδέεται με τον εντεινόμενο ανταγωνισμό από τα πλοία μεταφοράς containers τα οποία την εποχή εκείνη άρχισαν να διεισδύουν δυναμικά στην αγορά. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 επεκτάθηκε στη διαχείριση πλοίων πολλαπλών χρήσεων (multipurpose vessels) και στη συνέχεια πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η Diana Shipping Agencies υπήρξε πάντοτε μια επιχείρηση με στόλο μεσαίου μεγέθους. Συνολικά, όμως, διαχειρίστηκε περισσότερα από 140 πλοία, στοιχείο που δείχνει ότι ήταν ιδιαίτερα ενεργή στην εφαρμογή της στρατηγικής των βραχυχρόνιων αγορών και πωλήσεων για την άντληση κεφαλαιακών κερδών.



Εφαρμόζοντας αυτή την πολιτική και παραμένοντας εστιασμένη στην κατασκευή αδελφών πλοίων, η Diana Shipping Agencies ελέγχει σήμερα δέκα πλοία panamax και ναυπηγεί δύο πλοία 5.000 TEU. Υπό τη διαχείρισή της έχει επίσης ένα πλοίο μεταφοράς containers 2.800 TEU καθώς και ένα multipurpose 22.000 τνβ. Αν στις αρχές του 20ού αιώνα η οικογένεια Παληού καινοτόμησε στο χώρο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στις αρχές του 21ου συνεχίζει να δραστηριοποιείται με καινοτόμες στρατηγικές στις εξειδικευμένες αγορές και με ένα διαφοροποιημένο στόλο που αποτελείται κυρίως από πλοία νέας ναυπήγησης.

## **2.21. ΠΑΠΑΛΙΟΥ**

Ο Νικόλαος Παπαλιός (1914-1992) υπήρξε πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και εργάστηκε για ένα διάστημα στα βαπύρια του Σ. Λιβανού. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, ίδρυσε ναυτικό πρακτορείο στην Αλεξάνδρεια όπου ξεκίνησε την εφοπλιστική του

δραστηριότητα με την αγορά του πλοίου «Δημητρός», στα τέλη της δεκαετίας του 1940. Το 1958, ίδρυσε την εταιρεία Aegis Shipping και προχώρησε στην απόκτηση του πλοίου «Αρίων».

Το εκτεταμένο ναυπηγικό του πρόγραμμα του επέτρεψε να δημιουργήσει ένα σημαντικό στόλο πλοίων μικρής ηλικίας. Αναφέρεται ενδεικτικώς ότι κατά την περίοδο 1979-1981, οπότε οι ναύλοι των πλοίων ξηρού φορτίου έφθασαν στην κορύφωσή τους, ο Νικόλαος Παπαλιός ναυπηγούσε ταυτοχρόνως περισσότερα από δέκα πλοία. Το 1981, η Aegis Shipping διαχειριζόταν στόλο 76 πλοίων, από τα οποία τα 44 ταξίδευαν υπό ελληνική σημαία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.800.000 τνβ.

Ο Νικόλαος Παπαλιός θεωρούσε τον εαυτό του караβοκώρη και ήθελε να εκμεταλλεύεται τα πλοία του για το σύνολο της οικονομικής τους ζωής. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την επιλογή του να συνεχίσει την τοποθέτηση παραγγελιών και μετά το 1981, όταν η κρίση στις διεθνείς ναυλαγορές είχε αρχίσει να εκδηλώνεται, συνέβαλαν στην αναστολή λειτουργίας της Aegis Shipping. Τελικώς, το 1985, το σύνολο των πλοίων του Παπαλιού πουλήθηκε ή κατασχέθηκε από τις δανειστριες τράπεζες και η εταιρεία Aegis Shipping διέκοψε τη λειτουργία της.

Ο Νικόλαος Παπαλιός σε συνεργασία με το γιο του Δημήτρη, ο οποίος διατηρούσε ήδη την εταιρεία Deltare Investments Corpp, επιχείρησε ξανά την είσοδό του στην αγορά στα τέλη της δεκαετίας του 1980. Μέσω της εταιρείας Fordwell Finance Inc. διαχειρίστηκε μικρό αριθμό πλοίων bulk carriers. Η εταιρεία λειτούργησε μέχρι το 1995, τρία χρόνια μετά το θάνατο του Ν. Παπαλιού και στη συνέχεια ο στόλος μεταφέρθηκε για σύντομο χρονικό διάστημα κάτω από τη διαχείριση της Deltare στο Λονδίνο. Την περίοδο αυτή στην επιχείρηση συμμετείχε και ο Νικόλαος Γεωργίου Παπαλιός, εγγονός του Ν. Παπαλιού ο οποίος είναι αυτός που συνεχίζει την παράδοση της οικογένειας, μέσω της εταιρείας Primal Shipmanagement. Η εταιρεία αυτή ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 1997 ασχολούμενη με διαχείριση φορτίων και ναυλώσεις πλοίων ενώ από το 2000 επεκτάθηκε στη διαχείριση πλοίων. Σήμερα, διαχειρίζεται στόλο τεσσάρων πλοίων bulk carriers. Παράλληλα, ο Ν. Γ. Παπαλιός αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα το νηολόγιο της Τζαμαϊκά και διατηρεί συμφέροντα στο χώρο εμπορίου και της διαχείρισης ακίνητης περιουσίας. Ο Γιώργος Παπαλιός υπήρξε και κινηματογραφικός παραγωγός και χρηματοδότησε σημαντικές ταινίες του σύγχρονου ελληνικού κινηματογράφου.

## 2.22. ΠΑΤΕΡΑ

Η οικογένεια Πατέρα -όπως και οι οικογένειες Λαιμού και Λύρα- είναι μία από τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες των Οινουσσών. Το ιστιοφόρο «Άγιος Γεώργιος» (1865), ιδιοκτησίας του Νικολάου Πατέρα, καταγράφεται στους νηογνώμονες ως το πρώτο ποντοπόρο σκάφος στην κατηγορία του. Από το 1875 ως το 1914, η οικογένεια διαχειρίστηκε είκοσι πέντε ποντοπόρα ιστιοφόρα.

### *Οικογένεια Κωνσταντή Δημητρίου Πατέρα*

Ο κλάδος του Κωνσταντή Δημητρίου Πατέρα (1858-1942) αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικογένειας, ο οποίος συνήψε σχέσεις και συγγενικούς δεσμούς με τις σημαντικότερες εφοπλιστικές οικογένειες των Οινουσσών και της Χίου. Ο Κωνσταντής Πατέρας υπήρξε ένας από τους μετόχους του α/π «Μαριέττα Ράλλη», του πρώτου ατμόπλοιου που απέκτησαν οι αιγνουσιώτες εφοπλιστές στις αρχές του 20ου αιώνα. Στις εφοπλιστικές του δραστηριότητες συμμετείχαν και οι γιοι του Γεώργιος (1890-1947), Δημήτριος (1895-1951) και Νικόλαος (1902-1979).

Ο Γεώργιος Πατέρας ήταν ο μεγαλύτερος γιος του Κωνσταντή Πατέρα και σταδιοδρόμησε ως πλοίαρχος σε πλοία της οικογένειας. Από το γάμο του με την Ειρήνη Κ. Χατζηπατέρα (1894-1992) απέκτησε τρεις κόρες και ένα γιο: τη Χρυσάνθη, σύζυγο Μάρκου Ι. Λύρα, τον Δημήτριο, την Κατίνα, σύζυγο Ιωάννη Στάμου Φαφαλιό και τη Μέλπω, σύζυγο Κώστα Μ. Λεμού. Τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου, ο Γεώργιος Πατέρας είχε, σε συνεργασία με τα αδέρφια του Δημήτριο και Νικόλαο, υπό τη διαχείριση του δύο φορτηγά πλοία, τα «Αιγεύς» και «Αίας», τα οποία είχαν θέσει υπό τη διαχείριση του γραφείου Ρεθύμνης και Κουλουκουνητής στο Λονδίνο. Και τα δύο αυτά πλοία τορπιλίσθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου από τους Γερμανούς. Σε αντικατάσταση των πλοίων που χάθηκαν, απέκτησαν το 1947 το liberty «Κωνσταντής», ένα από τα εκατό πλοία αυτού του τύπου που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. στους Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Λίγους μήνες μετά την παραλαβή του πλοίου, ο Γεώργιος Πατέρας πεθαίνει και τη θέση του στην οικογενειακή επιχείρηση αναλαμβάνει ο γιος του Δημήτριος (γεν. 1924), ο οποίος είχε μόλις αποφοιτήσει από την Α.Σ.Ο.Ε.Ε. Σε συνεργασία με το θείο του Νικόλαο, ανέθεσαν τη διαχείριση του πλοίου στο γραφείο Μιχαηλινού και απέκτησαν παράλληλα ένα ακόμη πλοίο, το φορτηγό «Αίας».

Το 1954, ο Δημήτριος Γ. Πατέρας αποχώρησε από την οικογενειακή επιχείρηση και ξεκίνησε την αυτόνομη δραστηριοποίηση του με την απόκτηση του πλοίου «Georgian Flame», το οποίο έθεσε υπό τη διαχείριση της εταιρείας Lyras Bros.. Τρία χρόνια αργότερα, ίδρυσε την εταιρεία Pateras Shipbrokers Ltd στο Λονδίνο, μέσω της οποίας διαχειρίστηκε το στόλο του έως το 1965. Ακολούθησε η εταιρεία Poseidon Shipping Agencies Ltd. η οποία λειτούργησε έως το 1972, οπότε ιδρύθηκε στον Πειραιά η εταιρεία Aegeus Shipping, μέσω της οποίας εξακολουθεί να δραστηριοποιείται και στις μέρες μας. Το 1982 ιδρύθηκε αντιπροσωπευτικό γραφείο της Aegeus στο Λονδίνο με την επωνυμία Amphitryon. Στη διοίκηση της επιχείρησης συμμετέχει από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 και ο γιος του Γεώργιος Δ. Πατέρας, ναυπηγός, με σπουδές στα πανεπιστήμια του Newcastle και του M.I.T.

Την περίοδο 1999-2001, πούλησε σταδιακά το σύνολο του στόλου της, ο οποίος αποτελούνταν από δέκα πλοία bulk carriers, για να επανέλθει πρόσφατα στην αγορά μέσω της απόκτησης πλοίου bulk carrier μεγέθους handymax, ναυπήγησης του 1995.

#### *Οικογένεια Διαμαντή Ι. Πατέρα*

Η οικογένεια Διαμαντή Ιωάννη Πατέρα είναι μία από τις παλαιότερες και σημαντικότερες οικογένειες της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Ο Διαμαντής Ι. Πατέρας (1867-1951) ήταν πλοίαρχος και πλοιοκτήτης. Τα πρώτα χρόνια δραστηριοποιήθηκε σε συνεργασία με τους αδελφούς του Κωνσταντίνο (Χατζηπατέρα) και Νικόλαο ενώ το 1923 αγόρασε με το μεγαλύτερο γιο του Ιωάννη, ο οποίος ήταν επίσης πλοίαρχος, το πλοίο «Διαμαντής Πατέρας» και άρχισε να δραστηριοποιείται ανεξάρτητα. Στην οικογενειακή επιχείρηση εισήλθαν σταδιακά και τα υπόλοιπα πέντε αγόρια της οικογένειας, οι αδελφοί Πανάγος, Παντελής, Στέφανος, Κώστας και Νικόλαος.

Ο Ι. Δ. Πατέρας ίδρυσε το 1937, σε συνεργασία με το γαμπρό του Γιώργη Χρ. Λεμό και τους Σπύρο Αντ. Λαιμό και Δημήτριο Αναστ. Πατέρα, την εταιρεία Lemos and Pateras Ltd η οποία ανέλαβε τη διαχείριση των στόλων των οικογενειών. Παράλληλα, το 1932, ο Στέφανος Πατέρας, μετά το πέρας των σπουδών του στη Χημεία, ίδρυσε τη βιομηχανία χρωμάτων Βιβεχρώμ, η οποία συνεχίζει να λειτουργεί μέχρι σήμερα και να κατέχει



ηγετική θέση στον κλάδο της. Η επιλογή αυτή αποτέλεσε την πρώτη μη σχετική με τη ναυτιλία επιχειρηματική δραστηριότητα της οικογένειας.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, τα περισσότερα από τα πλοία της οικογένειας Πατέρα βυθίσθηκαν. Η ανασυγκρότηση του στόλου της μετά το τέλος του πολέμου άρχισε με την απόκτηση ενός από τα εκατό πλοία τύπου liberty που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. με την εγγύηση του ελληνικού κράτους και συνεχίσθηκε με την απόκτηση και άλλων πλοίων του ίδιου τύπου, στην αγορά των οποίων πρωτοστάτησε ο Κώστας Δ. Πατέρας που διέμενε στη Νέα Υόρκη. Το 1948, η οικογένεια Πατέρα επέκτεινε τις δραστηριότητές της στην πόλη αυτή και ήταν με πρωτοβουλία επίσης του Κώστα Δ. Πατέρα που ιδρύθηκε η εταιρεία Nautilus Shipping Corporation, μέσω της οποίας ξεκίνησε η διαχείριση δεξαμενόπλοιων.

Το 1951, χρονιά θανάτου του πατέρα τους Διαμαντή, οι αδελφοί Πατέρα αποχώρησαν από την Lemos and Pateras Ltd και δημιούργησαν την οικογενειακή επιχείρηση Diamantis Pateras Ltd η οποία, εκτός από το στόλο της οικογένειας, αντιπροσώπευε και πλοία τρίτων πλοιοκτητών. Από τη χρονιά αυτή μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1980, παρέλαβαν συνολικά 23 νεοναυπήγητα πλοία, δώδεκα bulk carriers, έξι πλοία γενικού φορτίου, τρία δεξαμενόπλοια και δύο πλοία μικτού φορτίου από ναυπηγεία της Βρετανίας, της Γερμανίας, των Η.Π.Α., της Ιαπωνίας, της Γιουγκοσλαβίας και της Ρουμανίας.

Η διατήρηση της οινουσιώτικης ταυτότητας της επιχείρησης είναι εμφανής από το γεγονός ότι, στα τέλη της δεκαετίας του 1960, έγινε ιδρυτικό μέλος της ναυτιλιακής κοινοπραξίας Oinoussian, αντικείμενο της οποίας ήταν η από κοινού διαχείριση των προμηθειών των μελών της. Την επόμενη χρονιά δημιουργείται η Leandros Shipping Co SA. στον Πειραιά, η οποία μετατράπηκε σε βάση των δραστηριοτήτων της οικογένειας. Την ίδια περίοδο αποχώρησε από την επιχείρηση ο Παντελής Δ. Πατέρας για να δραστηριοποιηθεί, σε συνεργασία με τους γιους του Διαμαντή και Γιάννη, ανεξάρτητα μέσω της επιχείρησης Pateras Shipping Enterprises Ltd.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, παρά την κρίση στις διεθνείς ναυλαγορές, η οικογένεια Πατέρα αποφάσισε να συνεχίσει τη δραστηριοποίησή της στη ναυτιλία και

προχώρησε στην περαιτέρω διαφοροποίηση του στόλου της, επεκτεινόμενη στην αγορά των πλοίων-ψυγείων.

Στις αρχές της επόμενης δεκαετίας αποχώρησαν από την Leandros μέλη της οικογένειας, ο στόλος της σταδιακά μειώθηκε και η εταιρεία διέκοψε τη λειτουργία της το 2001, μετά το θάνατο του Νικολάου Διαμαντή Πατέρα. Την ίδια περίοδο, ο Διαμαντής Κ. Πατέρας, σε συνεργασία με τον Στέφανο Διαμαντή Πατέρα, ίδρυσαν την εταιρεία Kyvernitis Shipping Co Ltd, μέσω της οποίας διαχειρίζονται στόλο πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων.

#### *Οικογένεια Νικολάου Ι. Πατέρα*

Ο κλάδος του Νικολάου Ι. Πατέρα αποτελεί έναν ακόμη κλάδο της οικογένειας, του οποίου η δραστηριοποίηση στη ναυτιλία καταγράφεται από τα τέλη του 19ου αιώνα. Οι μεταπολεμικές δραστηριότητες της οικογένειας συνδέονται με τον πλοίαρχο Νικόλαο Ι. Πατέρα (1890-1953), ο οποίος σε συνεργασία με τους αδελφούς του Βασίλειο και Γεώργιο υπήρξε ιδιοκτήτης ατμόπλοιων την περίοδο του Μεσοπολέμου, δυο από τα οποία βυθίσθηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου. Το 1947 απέκτησαν το liberty «Δίρφυς», το οποίο ήταν ένα από τα εκατό πλοία αυτού του τύπου που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. σε Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους.



Το φορτηγό «Alatara», ναυπηγημένο το 1957. 12.299 κοκ και 19.907 τνβ.  
Συλλογή Νικολάου Α. Πατέρα.

Λίγα χρόνια μετά το θάνατο του Ν. Ι. Πατέρα, οι γιοι του πλοίαρχοι Ιωάννης (1930-2000) και Διαμαντής (γεν. 1933), που μέχρι τότε ταξίδευαν σε πλοία της οικογένειας,

αποφάσισαν να δραστηριοποιηθούν ανεξάρτητα και δημιούργησαν το 1957, στον Πειραιά την εταιρεία Pateras Brothers Ltd. Άρχισαν να δημιουργούν στόλο από πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, αρχικώς μικρής μεταφορικής ικανότητας, για να επεκταθούν στη συνέχεια σε πλοία μεγαλύτερου μεγέθους. Η εταιρεία Pateras Brothers λειτούργησε υπό τη διοίκηση των αδελφών Πατέρα μέχρι τις αρχές του 1990 και διαχειρίστηκε συνολικά περισσότερα από σαράντα πλοία.

Ακολουθώντας την παράδοση που θέλει τους άρρενες απογόνους να αναλαμβάνουν τη διεύθυνση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της οικογένειας, η διοίκηση της επιχείρησης πέρασε στον Νικόλαο Δ. Πατέρα (γεν. 1963). Το 1994 η επιχείρηση μετονομάστηκε σε Pacific and Atlantic Corporation και εισήλθε σε μια νέα φάση ανάπτυξης. Η εταιρεία Pacific and Atlantic αύξησε εντυπωσιακά το στόλο της και το 2000 έφθασε να διαχειρίζεται έναν από τους μεγαλύτερους στόλους της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ο οποίος αποτελούνταν από πενήντα πλοία, bulk carriers, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοία multipurpose.

#### *Οικογένεια Γεωργίου Μ. Πατέρα*

Ο Γεώργιος Μ. Πατέρας (1915-2003) καταγόταν από ναυτική οικογένεια των Καρδαμύλων της Χίου. Ο παππούς του Γεώργιος ήταν ιδιοκτήτης τριών ιστιοφόρων, το μεγαλύτερο από τα οποία κατασχέθηκε με το ιδιόκτητο φορτίο του, το 1912, στην Κωνσταντινούπολη ως λεία πολέμου. Αυτό οδήγησε στην οικονομική καταστροφή της οικογένειας, τα μέλη της οποίας εργάστηκαν στη συνέχεια ως ναυτικοί.

Μετά τις σπουδές του στην Α.Σ.Ο.Ε.Ε., ο Γ. Μ. Πατέρας υπηρέτησε ως λιμενάρχης στη Σύρο, όπου ανέπτυξε αντιστασιακή δράση κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου. Την περίοδο αυτή γνώρισε τη σύζυγό του Μάγδα Βασιλικού, επίσης απόγονο συριανής οικογένειας ναυτικών και εφοπλιστών. Μετά την ολοκλήρωση της σταδιοδρομίας του στο Λιμενικό Σώμα, ξεκίνησε την επαγγελματική του ενασχόληση με τη ναυτιλία. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 συμμετείχε στην εταιρεία του ξαδέλφου του Α. Αγγελικούση στον Πειραιά, συμμετείχε δε και ως μέτοχος σε μικρό αριθμό πλοίων της εταιρείας. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, άρχισε να αποκτά αποκλειστικώς δικά





του πλοία και το 1985 αποφάσισε να αποχωρήσει από τον όμιλο Αγγελικούση και να δραστηριοποιηθεί ανεξάρτητα.

Παράλληλα, δημιούργησε την εταιρεία Common Progress Compañia Naviera SA, μέσω της οποίας εξακολουθούσε να δραστηριοποιείται μέχρι τη στιγμή του θανάτου του. Από τη στιγμή της ίδρυσής της, η Common Progress διαχειρίζεται στόλο πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων, το σύνολο του οποίου είναι εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο. Τα τελευταία χρόνια, η εταιρεία διαχειρίζεται στόλο με μεσαίο αριθμό πλοίων που αποτελείται από πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και bulk carriers μεγέθους xandysize, handymax και panamax. Λειτουργεί δε ως οικογενειακή επιχείρηση, η διοίκηση της οποίας ασκείται, από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και εξής, από τη δεύτερη γενιά της οικογένειας, τους Μιχάλη και Βαγγέλη Πατέρα καθώς και το σύζυγο της αδελφής τους Αγγελίας, Αναστάσιο Παπαγιαννόπουλο.

### 2.23. ΠΙΤΤΑ

Η χιώτικη οικογένεια των Πίττα δραστηριοποιείται στη ναυτιλία για περισσότερα



EUROBULK LTD.



από εκατό χρόνια, αρχικώς με ιστιοφόρα πλοία και, από το 1907, με ατμόπλοια. Ο Νικόλαος Φ. Πίττας (1837-1913) υπήρξε ο θεμελιωτής της πορείας της οικογένειας στη ναυτιλία. Στις αρχές του 20ού αιώνα, σε συνεργασία με τους πέντε γιους του, Γεώργιο (1869-1957), Ιωάννη (1871-1945), Φραγκούλη (1873-1956), Δημήτριο (1880-1972) και Αριστείδη (1888-1967) -που σταδιοδρόμησαν είτε ως αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού ταξιδεύοντας σε πλοία της οικογένειας, είτε ως εργαζόμενοι στα γραφεία-, ίδρυσε την εταιρεία Νικόλαος Φ. Πίττας και Υιοί, μέσω της οποίας διαχειρίστηκε, μέχρι τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου, περίπου δέκα ατμόπλοια. Μετά το θάνατό του, το 1913, η εταιρεία μετονομάστηκε σε Αδελφοί Γεωργίου Ν. Πίττα και Σία και συνέχισε να λειτουργεί ως οικογενειακή επιχείρηση. Τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου, ο στόλος της οικογένειας αποτελούνταν από τέσσερα ατμόπλοια, το σύνολο των οποίων απωλέσθη κατά τη διάρκεια του πολέμου. Η οικογένεια Πίττα συνέχισε τη δραστηριοποίησή της στη ναυτιλία και μεταπολεμικά, κυρίως με τους αδελφούς Αριστείδη και Δημήτριο. Το 1947 απέκτησαν το φορτηγό «Μαρινέλλα», συνεταιρικά με τον Μ.

Ευσταθίου και στη συνέχεια τα πλοία «Khios Breeze», «Khios Pioneer» και «Khios Bell», στην πλοιοκτησία των οποίων συμμετείχαν με διάφορα ποσοστά και άλλα μέλη της οικογένειας. Η διαχείριση των πλοίων, που σταδιακώς αποκτήθηκαν, γινόταν μέσω του γραφείου Λούζη και Καρρά, όπου εργαζόταν ο γιος του Αριστείδη Πίττα, Νικόλαος.

Το 1960, οι αδελφοί Νικόλαος και Ιωάννης Πίττας του Αριστείδη συνεργάστηκαν με τους αδελφούς Ισιδώρο και Δημήτριο Καρούση για τη δημιουργία της εταιρείας Chios Navigation Co Ltd στο Λονδίνο

Σε σύντομο χρονικό διάστημα, η εταιρεία δημιούργησε σημαντικό στόλο πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και καθιερώθηκε ως μία από τις σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες του City του Λονδίνου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960, ιδρύθηκε στον Πειραιά η εταιρεία Nefeli Shipping Co, τη διοίκηση της οποίας ανέλαβε ο Νίκος Γεωργίου Πίττας και η οποία, εκτός από τα πλοία των οικογενειών Πίττα και Καρούση, ασχολούνταν με τη διαχείριση πλοίων τρίτων πλοιοκτητών.



*Το bulk carrier «Artemis» της οικογένειας Πίττα.  
Συλλογή Αριστείδη Πίττα.*

Στις αρχές της επόμενης δεκαετίας, ακολούθησε η ίδρυση στον Πειραιά της εταιρείας Chios Navigation (Hellas) Ltd η οποία ανέλαβε τη διαχείριση του στόλου των οικογενειών Πίττα και Καρούση ενώ η εταιρεία Chios Navigation Co Ltd συνέχισε να λειτουργεί αντιπροσωπεύοντας το στόλο στο Λονδίνο.

Το 1991, οι δύο από τους γιους του Ιωάννη Πίττα, Αριστείδης και Νίκος μαζί με τον ξάδελφό τους Αριστείδη Παντελή Πίττα συνεργάστηκαν με τον Πέτρο Παππά στο πλαίσιο της εταιρείας Oceanbulk Maritime SA μεταφέροντας τις δραστηριότητες της

οικογένειας στον Πειραιά. Η Oceanbulk από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της, εξελίχθηκε σε μία από τις ταχέως αναπτυσσόμενες εταιρείες του Πειραιά. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1995, οι αδελφοί Ιωάννη Πίττα Αριστείδης, Νίκος και Μανώλης δημιούργησαν την εταιρεία Eurobulk Ltd, μέσω της οποίας δραστηριοποιείται πλέον κυρίως επιχειρηματικά στη ναυτιλία η οικογένεια Πίττα και η οποία διαχειρίζεται στόλο πλοίων με εξειδίκευση στη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων και, το τελευταίο διάστημα, πλοίων container.

#### 2.24. ΠΟΝΤΙΚΟΥ

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις της οικογένειας Ποντικού ανάγονται στο πρώτο τρίτο του 19ου αι., με έντονη δραστηριότητα στην ιστιοφόρο ναυτιλία το τελευταίο τρίτο του 19ου και στις αρχές του 20ού αι., διάστημα κατά το οποίο διαχειρίστηκαν οκτώ τουλάχιστον ιστιοφόρα. Η οικογένεια συγκαταλέγεται μεταξύ εκείνων που θρήνησαν την απώλεια πολλών από τα μέλη τους σε ναυάγια. Τα εναπομείναντα μέλη της οικογένειας Ποντικού εργάστηκαν στον Μεσοπόλεμο και μεταπολεμικά σε οinouσοιώτικα ναυτιλιακά γραφεία.

Ένας από τους κλάδους με μεγάλη παρουσία τη μεταπολεμική περίοδο είναι αυτός του πλοίαρχου Ηλία Νικ. Ποντικού (1907-1987). Ξεκίνησε την καριέρα του στη θάλασσα ως ναυτόπαις κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου πολέμου, γνωρίζοντας ήδη πολύ καλά και την άλλη πλευρά της θάλασσας που είχε πλήξει επανειλημμένως την οικογένεια Ποντικού.

Το 1923, η οικογένεια Ποντικού μεταφέρθηκε στον Πειραιά και ο Ηλίας Νικ. Ποντικός συνέχισε να ταξιδεύει σε αιμόπλοια συμπατριωτών του. Άρχισε να δραστηριοποιείται καταρχήν ως συμπλοιοκτήτης στην εταιρεία του Μιχ. Λαιμού και το 1959 αυτονομήθηκε συστήνοντας δική του εταιρεία στην Ολλανδία και λίγο αργότερα στο Λονδίνο, μαζί με τα αδέρφια του, την Ponticos Shipping London.. Έκτοτε, ο Ηλίας Νικ. Ποντικός διαχειρίστηκε, μέσω της οικογενειακής επιχείρησης, περισσότερα από 45 πλοία διαφόρων τύπων, φορτηγά χύδην φορτίου και επιβατικά-οχηματαγωγά. Οι διαχειριστικές εταιρείες Amoundi Shipping Agencies Ltd, Scorpios Compañia Maritima SA και Ponticos Shipping Agencies εμφανίζονται να λειτουργούν στην Ελλάδα από τη δεκαετία του 1970.

Ο Ηλίας Νικ. Ποντικός από το γάμο του με τη Δέσποινα Χωραΐτη απέκτησε τρία παιδιά: τον Νικόλαο (1936-1979), την Ειρήνη Α. Καρρά (1940) και τον Κωνσταντίνο (γεν.

1948), τα οποία συνέχισαν τις δραστηριότητες της οικογενειακής επιχείρησης. Σήμερα η οικογένεια Ποντικού, πέραν της πλοιοκτησίας και σε συνεργασία με μεγάλο αμερικανικό όμιλο, δραστηριοποιείται στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου.

Για σημαντικό μέρος της μεταπολεμικής περιόδου, με εφοπλιστικές δραστηριότητες ασχολήθηκε και ο Πέτρος Ποντικός, συνεταιριζόμενος με τον Ζαννή Ε. Λαιμό, από τον κλάδο του Μιχαήλ Ποντικού.

## **2.25. ΣΑΜΩΝΑ**

Παλιά ναυτική οικογένεια από τις Οινόυσες, η οικογένεια Σαμωνά εμφανίζεται στα τέλη του 19ου αιώνα με τους Ιωάννη, Στέφανο και Χρήστο Σαμωνά να κατέχουν από τα τέλη του 1890 μέχρι το 1914 πέντε μεγάλα ιστιοφόρα μπρίκια, τα «Δέσποινα», «Ταξιάρχης», «Ευγενία», «Χίος» και «Αδελφότης». Δύο κλάδοι της οικογένειας δραστηριοποιήθηκαν στον εφοπλισμό κατά το μεγαλύτερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου, αυτός του Ιωάννη Ν. Σαμωνά και εκείνος του Στέφανου Ι. Σαμωνά.

### *Οικογένεια Ιωάννη Ν. Σαμωνά*

Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου πολέμου, ο πλοίαρχος Ιωάννης Ν. Σαμωνάς εγκαταστάθηκε στο Λονδίνο και ίδρυσε το ναυτιλιακό γραφείο Samonas Ltd. Τη δεκαετία του 1950 διαχειριζόταν ένα φορτηγό και το 1965 διέθετε δύο φορτηγά liberties, τα «Κατερίνα Σαμωνά» και «Νικόλας Σ.». Η μεγάλη επέκταση της οικογενειακής επιχείρησης επιτεύχθηκε με την είσοδο στις επιχειρήσεις των γιων του, Νικολάου (γεν. 1940), Δημητρίου (γεν. 1946) και Χρήστου (γεν. 1949) και τη μετονομασία του γραφείου του Λονδίνου σε J. Samonas & Sons. Η οικογενειακή επιχείρηση διαχειριζόταν, το 1970, στόλο πέντε φορτηγών συνολικής μεταφορικής ικανότητας 60.000 τνβ, με έδρα το Λονδίνο. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970, η έδρα της επιχείρησης μεταφέρθηκε στον Πειραιά, με την ονομασία Esperos Shipping Co SA και τα ονόματα των πλοίων είχαν πλέον το χαρακτηριστικό πρώτο συνθετικό Samjohn. Η επιχείρηση διαχειριζόταν τρία φορτηγά και ένα bulk carrier, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 74.000 τνβ το 1976, ενώ το 1985 συνέχισε τη διαχείριση φορτηγών και bulk carriers μεταφορικής ικανότητας 150.000 τνβ.

Η δεκαετία του 1990 επέφερε αναδιάρθρωση, επέκταση και ανανέωση. Οι αδερφοί Σαμωνά συνέχισαν την οικογενειακή επιχείρηση, στην οποία εισήλθε και η τρίτη γενιά της οικογένειας, μέσω της εταιρείας Golden Flame, με έδρα τον Πειραιά και



αντιπροσωπευτικό γραφείο στο Λονδίνο την J. Samonas & Sons. Η Golden Flame προχώρησε σε νέες ναυπηγήσεις: το 1994 παρέλαβε δύο bulk carriers 72.000 τνβ, και το 1998 άλλα δύο 75.000 τνβ το καθένα. Το 2000, η ίδια εταιρεία διαχειριζόταν πέντε bulk carriers, 350.000 τνβ και μέσης ηλικίας έξι ετών.

#### *Οικογένεια Στέφανου Ι. Σαμωνά*

Ο πλοίαρχος Στέφανος Ι. Σαμωνάς, ο οποίος παντρεύτηκε την Κίτσα Ιωάννη Μάρκου Λαιμού, εξελίχθηκε σε εφοπλιστή και αρχικά είχε αναθέσει τη διαχείριση των συμφερόντων του στο γραφείο Lemos and Pateras ενώ στη συνέχεια συνεργάστηκε με τον Μιχαήλ Ι. Λαιμό και διηθύνε το γραφείο M. J. Lemos στο Λονδίνο, από όπου διαχειριζόταν τα πλοία που είχε στην ιδιοκτησία του. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, συνεργάστηκε με τους γαμπρούς του Παντελή Γ. Πατέρα και Ευάγγελο Αγγελάκο στην ίδρυση της εταιρείας Pateras-Angelakos Ltd. στο Λονδίνο και την εταιρεία Elpisaga Compañia Naviera SA στον Πειραιά, με το πλοίο «Κίτσα».

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 σημειώθηκαν αλλαγές: ο Παντελής Πατέρας συνέχισε να δραστηριοποιείται μέσω της εταιρείας Pateras P. G. Shipping Ltd στο Λονδίνο και Elpígasa στον Πειραιά ενώ ο Ε. Αγγελάκος δραστηριοποιήθηκε, αρχικά σε συνεργασία με συγγενείς του και στη συνέχεια ανεξάρτητα, ιδρύοντας τις εταιρείες Angelakos Ltd στο Λονδίνο και Agelakos (Hellas) SA στον Πειραιά, μέσω των οποίων εξακολουθεί και στις μέρες μας να διαχειρίζεται σημαντικό στόλο που αποτελείται κατά κύριο λόγο από νεοναυπήγητα bulk carriers.

#### **2.26. ΣΚΟΥΦΑΛΟΥ**

Τις ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Σκούφαλου, από το Βροντάδο της Χίου, εγκαινίασε ο Μακάριος Σκούφαλος (1930-2000) ο οποίος μεγάλωσε στις Η.Π.Α. όπου είχε μεταναστεύσει η οικογένειά του στο τέλος της δεκαετίας του 1930 και όπου ολοκλήρωσε τις σπουδές του ως πλοίαρχος. Επέστρεψε στην Ελλάδα στις αρχές της δεκαετίας του 1950, απέκτησε το πρώτο του πλοίο το 1958 και ίδρυσε τη ναυτιλιακή επιχείρηση Compañia Navegation Epos. Δύο χρόνια αργότερα ίδρυσε την εταιρεία Union Commercial Steamship, η οποία συνεχίζει να λειτουργεί μέχρι σήμερα και της οποίας μέτοχοι υπήρξαν επίσης οι Σταμάτιος Μπαχάς (1925-1994) και Νικόλαος Ρεβύνθης (1920-1989). Η εταιρεία είχε υπό τη διαχείρισή της και πλοία αρκετών πρωτοεμφανιζόμενων

πλοιοκτητών, κυρίως Χιωτών, ορισμένοι από τους οποίους δημιούργησαν στη συνέχεια δικό τους ναυτιλιακό γραφείο και στις μέρες μας συγκαταλέγονται μεταξύ των κορυφαίων της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Συνολικά, η επιχείρηση έχει διαχειρισθεί περισσότερα από 75 πλοία. Ο στόλος της αποτελούνταν πάντοτε από πλοία γενικού φορτίου και bulk carriers ενώ για μια δεκαετία περίπου, από το 1966 μέχρι το 1975, διαχειρίσθηκε και δεξαμενόπλοια, τα οποία όμως εγκατέλειψε λόγω της κρίσης στις σχετικές ναυλαγορές.

Εκτός από τη διαχείριση, η Union Commercial ασχολήθηκε εκτεταμένα και με τις αγοραπωλησίες πλοίων αξιοποιώντας ανάλογα τις συγκυρίες στις ναυλαγορές. Παράλληλα, ο Μ. Σκούφαλος ασχολήθηκε και με τις ναυτιλιακές ασφαλίσεις. Μέσω της εταιρείας Union Commercial International Ltd η οποία λειτούργησε στο Λονδίνο από το 1969 μέχρι το 1997, χειριζόταν τις ασφαλιστικές υποθέσεις του στόλου του αλλά και των πλοίων αρκετών άλλων μικρών πλοιοκτητών του Πειραιά. Μέχρι το θάνατό του, ο Μ. Σκούφαλος ασκούσε τη στρατηγική διοίκηση της επιχείρησης ενώ σήμερα την Union Commercial διοικούν τα παιδιά του Παντελής, Μιχάλης και Πελαγία.

## 2.27. ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Στραβελάκη ξεκίνησαν με τον Κωνσταντίνο Ν. Στραβελάκη, ο οποίος γεννήθηκε το 1930 και καταγόταν από οικογένεια ναυτικών των Καρδαμύλων της Χίου. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, άρχισε να ταξιδεύει ως λοστρόμος σε πλοία της οικογένειας Λιβανού.

Μετά από αρκετά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας απέκτησε το δίπλωμα του α' πλοιάρχου και ήταν ο πρώτος πλοίαρχος που διήλθε, με το πλοίο «Παναγιώτης Α.», το πέραςμα του St. Lawrence για τις μεγάλες λίμνες του Καναδά. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, εργαζόταν ως αρχιπλοίαρχος σε ναυτιλιακό γραφείο του Λονδίνου. Το 1965 αποφάσισε, όμως, να επιστρέψει στην Ελλάδα και να δραστηριοποιηθεί στον εφοπλισμό. Κατάφερε να εξασφαλίσει το απαραίτητο κεφάλαιο με δανεισμό και αγόρασε το μικρό φορτηγό πλοίο «Bambero» από την εταιρεία Χαλκούση. Στα πρώτα ταξίδια του πλοίου παρέμενε καπετάνιος ο ίδιος, ενώ ναυτολογημένοι σε θέσεις αξιωματικών ήταν επίσης ο αδελφός του Στέφανος και ο σύζυγος της αδελφής του Σταματίνας, Αντώνης Μαυρομάτης. Στη συνέχεια ίδρυσε την επιχείρηση Stravelakis Bros





*Το πλοίο χύδην φορτιών «Τουκούσις», 19.166 κκα και 33.125 τνθ,  
κατά την καθέλκυσή του, το 1974, στην Ιμιακονία.  
Συλλογή οικογένειας Κ. Στραβελάκης.*

σε συνεργασία με τον αδελφό του Στέφανο, η οποία συνέχισε να λειτουργεί μέχρι το 1970, οπότε και αποφασίσθηκε ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων τους. Ο Κ. Στραβελάκης δημιούργησε την εταιρεία Prometheus Maritime Corp και ο Στέφανος Στραβελάκης, σε συνεργασία με τον Α. Μπακολίτσα, την εταιρεία Strabac Compania Naviera SA η οποία λειτούργησε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ενώ στη συνέχεια δημιούργησε τις επιχειρήσεις Stravelakis Compania Naviera και Orwell Invest Corporation, μέσω των οποίων διαχειρίσθηκε στόλο πλοίων χύδην ξηρών φορτίων μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990.

Μέσω της εταιρείας Prometheus και των εταιρειών Guise Shipping Enterprises, Seaventure Marine Enterprises και Celestial Maritime Corporation, τις οποίες ίδρυσε ο Κ. Στραβελάκης, στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και τη δεκαετία του 1990 αντιστοίχως. Το



μέσο μέγεθος του στόλου του ξεπερνούσε τα 15 πλοία και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 διατηρούσε το σύνολο των πλοίων του εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο για να στραφεί σε ξένες σημαίες κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990.

Τη χρονιά του θανάτου του, το 1999, είχε υπό τη διαχείρισή του οκτώ πλοία bulk carriers, σχετικά μεγάλης ηλικίας, τα οποία βαρύνονταν με υποχρεώσεις προς τις πιστώτριες τράπεζες. Μετά το θάνατό του, η σύζυγός του Μπέκη Στραβελάκη και ο γιος του Δημήτρης ήλθαν σε συνεννόηση με τις πιστώτριες τράπεζες σχετικά με την εξόφληση των υποχρεώσεων των πλοίων και αποφάσισαν την πώλησή τους. Ο Δημήτρης Στραβελάκης συνεχίζει να δραστηριοποιείται μέσω της εταιρείας Prometheus Maritime Corp στο χώρο των ναυλώσεων.

## 2.28. TOMAZOY

Η οικογένεια Τομάζου άρχισε την δραστηριοποίησή της στη ναυτιλία από το 19ο αιώνα αρχικά στο νησί της Λέρου. Αργότερα, η οικογένεια εγκαταστάθηκε στη Χίο. Ο καπετάνιος Μανώλης Τομάζος άρχισε τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες στη Μεσόγειο καθώς επίσης και τη Μαύρη Θάλασσα με το τρίστηλο ιστιοφόρο "PALMIER" από το 1886.

Ο γιος του, Κωνσταντίνος Τομάζος ίδρυσε το ναυτιλιακό γραφείο "Costantino Tomazos Trasporti Marittimi" στη Νάπολη της Ιταλίας, το 1910, το οποίο λειτουργεί έως σήμερα και είναι πιθανώς το παλαιότερο στη Νάπολη.

Ο Νίκος Τομάζος, ο τελευταίος πρόεδρος του ομίλου ένωσε τις οικογενειακές επιχειρήσεις στο τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου και διαδέχθηκε τον πατέρα του το 1958. Εκμεταλλεζόμενος πλήρως τις ευκαιρίες που προέκυψαν στη βιομηχανία κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 και της δεκαετίας του '70, η επιχείρηση ασχολήθηκε και πάλι με την πλοιοκτησία κύρια με τη απόκτηση και λειτουργία μικρών σκαφών τύπου bulk – carriers. Μέχρι τη δεκαετία του '80 τα σκάφη της γραμμής φορτίου αποσύρθηκαν σταδιακά και αντικαταστάθηκαν από μεγάλα bulk carriers.

Στο τέλος της δεκαετίας του '80 η Tomazos Brothers Inc ήταν ιδιοκτήτης δέκα σκαφών Panamax. Συγχρόνως η επιχείρηση μπήκε στην πλοιοκτησία δεξαμενόπλοιων. Η επέκταση συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 όταν μετατόπισε η επιχείρηση το ενδιαφέρον της από το ξηρό στο υγρό φορτίο. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας

του '90, η επιχείρηση έφθασε σε έναν στόλο δέκα σκαφών, 8 δεξαμενόπλοια, 1 ΟΒΟ και μόνο 1 bulk – carrier.

Με τη νέα χιλιετία η επιχείρηση εφάρμοσε ένα πρόγραμμα Newbuilding που περιέλαβε 2 Panamax bulk carriers, το 2000 και το 2001, τριών δεξαμενόπλοιων 37.000 DWT, ένα από τα οποία παραλήφθηκε το 2ο εξάμηνο του 2002 και τα δύο το πρώτο τρίμηνο του 2003 και 3 πορθμεία επιβατών αυτοκινήτων, το ένα παραλήφθηκε τον Απρίλιο του 2002, ένα τον Δεκέμβριο του 2002 και ένα τον Ιούνιο του 2004,

Από το 2002 ο Αλέξανδρος, γιος του Νίκου Τομάζου ήρθε στο τιμόνι της επιχείρησης με μια ισχυρή διοικητική ομάδα και με ένα καλά συντηρημένο στόλο, τοποθετείται ιδανικά για να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις. Ο όμιλος Τομάζου λειτουργεί τώρα με δύο γραφεία, ένα στον Πειραιά και ένα στη Νάπολη.

## 2.29. ΤΣΑΓΓΑΡΗ

Η οικογένεια Τσαγγαρη είναι παλιά ναυτική οικογένεια από τα Καρδάμυλα της Χίου και η παρουσία της στη θάλασσα χρονολογείται από το 1880. Ο κλάδος των Τσαγγαρη που συνέχισε στον 20ό αιώνα ταυτίζεται με τον Γεώργιο Μιχ. Τσαγγαρη. Ο γιος του Μιχαήλ Γ. Τσαγγαρη (1883-1949), αφού εργάστηκε στα σλέπια του Δούναβη, υπήρξε καπετάνιος ιστιοφόρων και ατμόπλοιων. Επέστρεψε στη Χίο γύρω στο 1910 και παντρεύτηκε την Ευαγγελία Μιχ. Παπαλιού. Μέχρι και το τέλος του Α' Παγκοσμίου πολέμου είχε αποκτήσει μικρά ακτοπλοϊκά ιστιοφόρα με τα οποία συνέχισε τη ναυτιλιακή του δραστηριότητα έως τις αρχές της δεκαετίας του 1920.

Στη διάρκεια του Μεσοπολέμου δούλεψε στα ατμόπλοια των Καρρά και των αδελφών Λιβανού. Στη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου της Ισπανίας, το ατμόπλοιο των Καρρά στο οποίο εργαζόταν και το οποίο μετέφερε πολεμοφόδια για τους επαναστάτες, συνελήφθη στα ανοικτά της Ισπανίας. Τελικώς, ο πλοίαρχος Μιχαήλ Γ. Τσαγγαρη και οι άλλοι Έλληνες ναυτικοί αφέθηκαν ελεύθεροι με παρέμβαση του Ερυθρού Σταυρού. Στις αρχές του Β' Παγκοσμίου πολέμου ο Μιχαήλ Γ. Τσαγγαρη βρισκόταν με το α/π «Ιωάννης Καρράς» στο λιμάνι του Γκντανσκ, όταν οι Πολωνοί βούλιαξαν το πλοίο στην είσοδο του λιμανιού για να καθυστερήσουν την έλευση των γερμανικών πλοίων. Μετά από διάφορες περιπέτειες, κατέληξε αιχμάλωτος στο Σταβάγκερ της Νορβηγίας τουλάχιστον για ένα χρόνο. Στη συνέχεια, ο Μιχαήλ Γ. Τσαγγαρη επανήλθε στη Χίο και για το υπόλοιπο του

πολέμου βρισκόταν στα Καρδάμυλα ταξιδεύοντας με ένα καΐκι, το οποίο τελικώς οι σύμμαχοι οδήγησαν στην Αλεξάνδρεια, όπου παρέμεινε και ο ίδιος μέχρι το πέρας του πολέμου. Τότε επανήλθε στα ατμόπλοια των Καρρά, και στις 21 Ιουλίου 1949, όντας πλοίαρχος εν ώρα καθήκοντος, αρρώστησε και πέθανε στα Κανάρια νησιά.

Ήταν οι γιοι του, η τρίτη γενιά των Τσάγγαρη, οι πλοίαρχοι Γεώργιος (1913-1984) και Νικόλαος (γεν. 1925) που συνέχισαν τις δραστηριότητες της οικογένειας στη θάλασσα κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Ο Γεώργιος Μιχ. Τσάγγαρης τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου μετέβη στην Αμερική, αρχικά σε συγγενείς του στο Γκάλβερστον του Τέξας, και στη συνέχεια στη Νέα Ορλεάνη όπου εγκαταστάθηκε και παντρεύτηκε την Wilma Benadette Cantrelle, εργαζόμενος σε πλοία που έκαναν ταξίδια στο Μεξικό, καθώς και στα πλοία της United Fruit Company. Στη διάρκεια του πολέμου υπηρέτησε στο αμερικανικό εμπορικό ναυτικό ως αξιωματικός και πήρε μέρος στις νηοπομπές του Ατλαντικού καθώς και στις επιχειρήσεις του Ειρηνικού. Το 1946 επανήλθε στη Νέα Ορλεάνη από όπου άρχισε ξανά να ταξιδεύει με τα γνωστά banana boats της United Fruit Company.

Τα τέλη της δεκαετίας του 1940 και οι αρχές της δεκαετίας του 1950 είναι η χρυσή εποχή των Ελλήνων εφοπλιστών στην Αμερική. Ο Ιωάννης Μ. Καρράς, ο οποίος άνοιξε το γραφείο Carras Ltd στη Νέα Υόρκη, κάλεσε τον Γεώργιο Μιχ. Τσάγγαρη να στελεχώσει αυτό το γραφείο, εγκαινιάζοντας έτσι μια μακρόχρονη και γόνιμη συνεργασία μεταξύ τους. Την περίοδο 1951-1953, ο Γεώργιος Μιχ. Τσάγγαρης εγκαταστάθηκε με την οικογένειά του στο Ναγκασάκι της Ιαπωνίας, προκειμένου να παρακολουθήσει τις εργασίες για τη σειρά των νέων ναυπηγήσεων που είχε παραγγείλει το γραφείο του Καρρά σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Εγκαταστάθηκε εκ νέου στη Νέα Υόρκη για δύο χρόνια, μέχρι το 1958, ταξιδεύοντας διαρκώς στην Ιαπωνία για την παρακολούθηση των ιδίων εργασιών.

Το 1958, ο Ι. Μ. Καρράς ανέθεσε στον Γεώργιο Μιχ. Τσάγγαρη να οργανώσει το γραφείο της εταιρείας του στον Πειραιά. Έτσι, Ο Γ. Τσάγγαρης παρέμεινε στην Ελλάδα, ως διευθυντής του γραφείου Καρρά στον Πειραιά, από το 1958 μέχρι το 1966. Στο μεταξύ, σε συνεργασία με τον αδερφό του Νικόλαο Μιχ. Τσάγγαρη, απέκτησε το πρώτο ιδιόκτητο φορτηγό, το οποίο διαχειριζόταν από το γραφείο Καρρά. Το 1966, ο Γεώργιος Μιχ. Τσάγγαρης επανήλθε στη Νέα Υόρκη προκειμένου να αναλάβει τη θέση του διευθυντή του γραφείου του Ι. Μ. Καρρά εκεί, ενώ ο αδελφός του Νικόλαος διαχειριζόταν τα

συμφέροντα της οικογενειακής συμπλοιοκτησίας από τον Πειραιά. Ο Νικόλαος Μιχ. Τσαγγαρης, πλοίαρχος επίσης, διατέλεσε υπεύθυνος των ναυπηγήσεων του Ι. Μ. Καρρά στην Ιαπωνία στη διάρκεια των ετών 1964-1969.

Το 1973, η τέταρτη γενιά των Τσαγγαρη, οι δίδυμοι γιοι του Γεωργίου Μιχ. Τσαγγαρη, Μιχάλης (γεν. 1950) και Νικόλαος (γεν. 1950) άρχισαν να εργάζονται στην εταιρεία Carras Ltd στη Νέα Υόρκη και, παράλληλα με τη διαχείριση των οικογενειακών πλοίων, άνοιξαν το 1977 δικό τους ναυτιλιακό πρακτορείο, τη Unibro Maritime. Η επέκταση στην ανεξάρτητη εφοπλιστική δραστηριοποίηση με δικό τους γραφείο πραγματοποιήθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Με την καθοδήγηση του πατέρα τους Γεωργίου και του θείου τους Νικολάου, οι Μιχάλης και Νικόλαος Γ. Τσαγγαρης ίδρυσαν με έδρα τον Πειραιά την εταιρεία Tsangaris Bros, η οποία το 1990 διαχειριζόταν τρία bulk carriers 190.000 τνβ. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, στην εταιρεία άρχισαν να εργάζονται και οι γιοι του Νικολάου Μιχ. Τσαγγαρη, Μιχάλης (γεν. 1972) και Γεώργιος (γεν. 1975). Η οικογένεια Τσαγγαρη επέκτεινε το στόλο της τη δεκαετία του 1990 και το 2000 διαχειριζόταν επτά bulk carriers 260.000 τνβ.

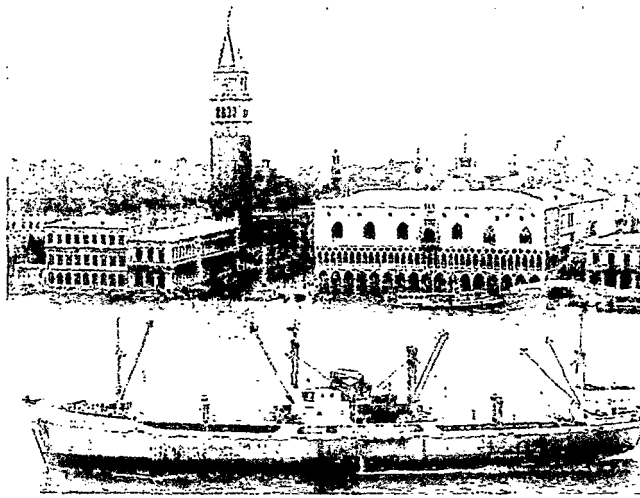
### 2.30. ΤΣΑΚΟΥ

Ο Παναγιώτης Τσάκος (γεν. 1936) υπήρξε πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού και κατάγεται από παραδοσιακή ναυτική οικογένεια των Καρδαμύ-



ΤΣΑΚΟΣ Group

λων της Χίου. Μετά από μια επιτυχημένη σταδιοδρομία ως πλοίαρχος, απέκτησε το 1970, σε συνεργασία με μέλη της οικογένειάς του, το πρώτο του πλοίο, ένα φορτηγό 2.200 τόνων και δύο χρόνια αργότερα εισήλθε στην αγορά των υγρών φορτίων αποκτώντας το πρώτο του δεξαμενόπλοιο. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, η εταιρεία Tsakos Shipping and Trading δημιούργησε σημαντικό στόλο πλοίων μεταφοράς γενικού φορτίου, bulk carriers και δεξαμενόπλοιων επεκτείνοντας παράλληλα τις δραστηριότητές της και στο χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας με την εξαγορά ναυπηγείου στην Ουρουγουάη. Με το πέρασμα των χρόνων, οι δραστηριότητες της οικογένειας Τσάκου επεκτάθηκαν τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε άλλους τομείς (εμπόριο φορτίων, αγορά ακινήτων, τουρισμός, τηλεπικοινωνίες, κ.ά.).



*Το πρώτο πλοίο του Π. Τσάκου,  
το φορτηγό «Irenes Star»,  
ναυπηγημένο το 1953,  
1.548 κcox και 2.200 τνβ,  
στη Βενετία.  
Συλλογή εταιρείας  
Tsakos Shipping & Trading S.A.*

Από το ξεκίνημα της Tsakos Shipping and Trading και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990, στην εταιρεία συμμετείχαν επίσης ο αδελφός του Παναγιώτη Τσάκου, Ηλίας, μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού, και ο ξάδελφός του Παντελής Ευθυμιάδης, πλοίαρχος. Έκτοτε, δραστηριοποιούνται ανεξάρτητα. Ο Ηλίας Τσάκος διαχειρίζεται στόλο πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων μέσω της εταιρείας Entrust Maritime Co Ltd, ενώ ο Παντελής Ευθυμιάδης διαχειρίζεται στόλο δεξαμενόπλοιων μέσω της Lotus Shipping Co Ltd.

Ο Παναγιώτης Τσάκος ανήκει στην ομάδα των εφοπλιστών πρώτης γενιάς που ξεκίνησαν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα από τον Πειραιά, όπου συνέχισαν να διατηρούν την επιχειρηματική τους βάση. Υπήρξε από τους βασικούς υποστηρικτές και τα ιδρυτικά μέλη του συνασπισμού Hellenic Marine Consortium, τον οποίο αποτελούσαν μικρού και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις του Πειραιά και ο οποίος λειτούργησε από το 1978 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980.

Ο στόλος που δημιούργησε ο Π. Τσάκος αναπτύχθηκε με την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων. Τα τελευταία χρόνια της δεκαετίας του 1990 στράφηκε στις νέες ναυπηγήσεις υλοποιώντας ένα εκτεταμένο επενδυτικό πρόγραμμα, από τα πλέον φιλόδοξα στο χώρο, το οποίο συνεχίζεται στις μέρες μας. Από τις βασικές προτεραιότητες του ομίλου υπήρξε η δημιουργία των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη του στόλου, δηλαδή η ύπαρξη του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού. Για το σκοπό αυτό διατηρεί γραφείο πληρωμάτων στη Χίο, ενώ παράλληλα χρηματοδοτεί τη λειτουργία ναυτικών ακαδημιών στις Φιλιππίνες.

Ο όμιλος Τσάκου θεωρείται από τους πρωτοπόρους στο πλαίσιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, ειδικά στον τομέα των χρηματοδοτήσεων. Ο γιος του Παναγιώτη Τσάκου, Νίκος επιδίωξε με επιτυχία το άνοιγμα του ομίλου στις διεθνείς χρηματαγορές για την άντληση κεφαλαίων. Για το λόγο αυτό ίδρυσε, το 1988, την εταιρεία Global Ocean Carriers η οποία διαχειριζόταν στόλο πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και containers και ήταν εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, όντας μία από τις εταιρείες που άντλησαν με επιτυχία σημαντικά κεφάλαια από την αμερικανική κεφαλαιαγορά μέσω της έκδοσης ομολόγων υψηλού κινδύνου. Ίδρυσε, εξάλλου, το 1993 την εταιρεία Maritime Investment Fund, η οποία διαχειριζόταν στόλο δεξαμενόπλοιων και υπήρξε από την ίδρυσή της εισηγμένη στο χρηματιστήριο του Όσλο. Στην πορεία, η MIF μετονομάστηκε σε Tsakos Energy Navigation Ltd και στις αρχές του 2002 οι μετοχές της εισήχθησαν για διαπραγμάτευση επίσης στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Η TEN διαχειρίζεται σήμερα έναν από τους νεότερους σε ηλικία στόλους δεξαμενόπλοιων καθώς βασίζει την ανάπτυξη της σε πλοία νέας ναυπήγησης.

Ο όμιλος Τσάκου, που διοικείται από τον ιδρυτή του και τα παιδιά του Νίκο και Μαρία, συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγαλύτερων σε αριθμό πλοίων και μεταφορική ικανότητα ομίλων της ελληνόκτητης ναυτιλίας, με διαφοροποιημένο στόλο τον οποίο διαχειρίζεται μέσω των εταιρειών Tsakos Shipping and Trading SA, Tsakos Energy Navigation Ltd και Midway Shipping Co Ltd και ο οποίος ξεπερνά τα εξήντα πλοία και τα 5,5 εκατομμύρια τόνους μεταφορικής ικανότητας. Επεκτείνει δε διαρκώς το πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων, κυρίως δεξαμενόπλοιων, τα οποία σταδιακώς παραλαμβάνονται και προστίθενται στον όγκο του στόλου του. Διατηρεί, τέλος, την επιχειρηματική του βάση στον Πειραιά και γραφεία στο Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη, το Μοντεβίδεο και τις Φιλιππίνες.

### 2.31. ΦΑΦΑΛΙΟΥ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Φαφαλιού από το Βροντάδο ξεκίνησαν από την δεκαετία του 1850, οπότε εμφανίστηκε ως ιδιοκτήτρια ιστιοφόρων (που είχαν χρηματοδοτηθεί από τους Χιώτες εμπόρους της



Μαύρης Θάλασσας, Ροδοκανάκη, Πετροκόκκινο κ. α ) και εμπορεύονταν σιτάρια στους δρόμους της Μαύρης Θάλασσας . Την δεκαετία του 1870 τα αδέρφια Ιωάννης, Στάμος, Παναγιώτης και Λουκάς ήταν ιδιοκτήτες του ιστιοφόρου « Νέα Τύχη ».

Ανήκει στις περιπτώσεις των οικογενειών, των οποίων η πλειοψηφία των μελών συνεχίζει να δραστηριοποιείται μέσω της οικογενειακής επιχείρησης σε όλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Η οικογένεια Φαφαλιού εγκαταστάθηκε κατά το Μεσοπόλεμο στο Cardif της Ουαλίας, όπου ίδρυσε την εταιρεία εφοδιασμού πλοίων Meandros σε συνεργασία με τον Σταύρο Λιβανό. Παράλληλα, το γραφείο Meandros διαχειριζόταν και το στόλο ατμόπλοίων της οικογένειας Φαφαλιού (τα α/π «Στάμος», «Ιωάννης Φαφαλιός» και «Νέα Τύχη»). Την ευθύνη διοίκησης της εταιρείας είχε αναλάβει ο Ιωάννης Σ. Φαφαλιός, ο οποίος είχε εγκατασταθεί από το 1934 στο Cardif ενώ οι Δημήτριος και Πανάγος Σ. Φαφαλιός ταξίδευαν ως πλοίαρχοι σε πλοία του στόλου της οικογένειας.

Οι δραστηριότητες της οικογένειας Φαφαλιού την περίοδο μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο συνδέονται με τους Δημήτριο, Πανάγο και Ιωάννη Φαφαλιό του Στάμου, οι οποίοι σε συνεργασία με τον ξάδελφό τους Δημήτριο Ιωάννου Φαφαλιό, ίδρυσαν το 1949 στο Λονδίνο το γραφείο Fafalios Ltd. Ο στόλος τους μετά τον πόλεμο αποτελούνταν από το φορτηγό «Στάμος», το οποίο ήταν υπό τη διαχείριση της οικογένειας από τα μέσα της δεκαετίας του 1930, και τα *liberties* «Όθων» και «Ψαρά», τα οποία περιλαμβάνονταν μεταξύ των εκατό πλοίων τύπου *liberty* που πουλήθηκαν από τις Η.Π.Α. σε Έλληνες εφοπλιστές με την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Την περίοδο αυτή ξεκίνησε η συνεργασία της οικογένειας Φαφαλιού με τον Αθανάσιο Αναστασίου, με τον οποίο ίδρυσαν στη Νέα Υόρκη την εταιρεία Homeric Maritime Agencies. Η οικογένεια επέκτεινε τις δραστηριότητες της και στον Πειραιά, ιδρύοντας αντιπροσωπευτικό γραφείο, τη διεύθυνση και λειτουργία του οποίου ανέλαβαν μέλη της. Στην οικογενειακή επιχείρηση συμμετείχαν επίσης και οι γιοι του Λουκά Φαφαλιού Δημήτρης, ο οποίος πέθανε σε νεαρή ηλικία, Μιχάλης, Σταύρος και Κωνσταντίνος.

Ο στόλος της οικογένειας αναπτύχθηκε με γρήγορους ρυθμούς και το 1958 έφθασε τα δεκατρία πλοία, οκτώ *liberties* και τέσσερα φορτηγά και το tanker «Νέα Τύχη», που είχε μόλις ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία. Το 1975 ο στόλος αποτελούνταν από 19 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 363.000 τνβ, και περιελάμβανε τέσσερα δεξαμενόπλοια, πέντε *bulk carriers* και δέκα πλοία γενικού φορτίου.



228/2000 1637

ΠΡΟΤΥΠΟ  
ΔΙΑΤΕΤΡΑΚΙΣΜΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

ΕΓΓΡΑΦΟΝ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΟΣ

ΒΕΒΑΙΟΥΤΑΙ

Διὰ τοῦ παρόντος ὅτι τὸ ὑπὸ τὸ ὄνομα **ΟΜΟΝΟΙΑ II** ἐμπορικὸν πλοῖον, εἰδους *φορητῆς αὐτοκίνητος* φέρων τὸ διεθνὲς διακριτικὸν σημεῖον *SVNS*, καταμετρηθὲν κατὰ τὸ συνταχθὲν τῆς *17 Σεπτεμβρίου 1958* ἐν *1070670* πρωτοκόλλων καταμετρήσεως συμφώνως πρὸς τὰς ἰσχυοῦσας διατάξεις ἐπερὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἔχει χωρητικότητα: καθαρῶν κούρων *4.249,10* ἄλλων *78.32,18* καὶ διακριτικὰς διαστάσεις τὰς εἰς:

μήκος ὀλίκων *125,10* μήκος καθαρῶν \_\_\_\_\_ πλάτος μεγιστὴν ἐξωτερικῶν *57* βάθος ἀπὸ τοῦ καταστρώματος καταμετρήσεως *36,85* περιμετρον τῆς μεγίστης ἐπιφανείας τομῆς

ὅτι εἶναι κατασκευασθὲν ἐκ *αἰσθητοῦ* καὶ ἐπενδεδυμένον κατὰ τὴν γάστραν διὰ \_\_\_\_\_ ὅτι φέρει *800* ἰστούς, ἔχει *800* κατάστρωματῶν καὶ μηχανὴν δυνάμεως *141 2500*

Τὸ πλοῖον τὸντο καταχωρήθη ἐπ' αἰθροῦς ἀριθμὸν *178* ἐν τῷ νηολογίῳ *αἰσθητοῦ* κλάσεως *αὐτοκίνητου* τοῦ λιμένος *Πειραιῶς* ἀνήκει καθ' ὅ ἐμφαίνεται ἐν τῷ νηολογίῳ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας ἐπισημασθέντες *ΕΛΛΗΝΙΚΑ* **COMPANIA CONCORDIA DE NAVIGACION S. A.** ἔσθ' *Παύλου Μπαλάου*

Ὅθεν ἐπιτρέπεται αὐτῷ νὰ φέρῃ τὴν Ἑλληνικὴν Σημαίαν.

Ἐν *Αἴτω* τῆς *17 Σεπτεμβρίου* 1959

Ἐντολὴ τοῦ Ὑπουργοῦ  
Ο ΑΙΜΕΝΙΑΚΗΣ

*Εἰς τὴν ἐπισημασθεῖσα φορητῆς αὐτοκίνητος πλοῖου ἀριθμὸν 178 ἐν τῷ νηολογίῳ αἰσθητοῦ κλάσεως αὐτοκίνητου τοῦ λιμένος Πειραιῶς ὁ κτηνὸν ἰσχυοῦσας*

ἔγγραφο εθνικότητας τοῦ πλοίου Ομόνοια II  
τῆς εταιρείας *Compania Concordia De Navigacion SA,*  
κατὰ τὸ ἔτος 1959, Ε.Λ.Ι.Α

Από τις αρχές τις δεκαετίας του 1980, η διοίκηση των εταιρειών του οικογενειακού ομίλου περιήλθε στην τέταρτη και την πέμπτη γενιά και η οικογένεια Φαφαλιού επικεντρώθηκε ξανά στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, επεκτεινόμενη παράλληλα προς πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας τύπου capesize bulk carrier. Το 2000, ο υπό τη διαχείριση της οικογένειας στόλος αποτελούνταν από οκτώ πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 458.000 τνβ, στα οποία περιλαμβάνονταν handsize, handymax, panamax και capesize bulk carriers.

Παρά το μεγάλο διάστημα παρουσίας της οικογένειας Φαφαλιού στην αγορά, ο συνολικός αριθμός πλοίων που διαχειρίστηκε -περίπου 75 πλοία- δεν θεωρείται μεγάλος καθώς στρατηγικός προσανατολισμός της επιχείρησης υπήρξε η διατήρηση των πλοίων υπό τη διαχείρισή της για μεγάλο χρονικό διάστημα. Επένδυσε δε εκτεταμένα σε νέες ναυπηγήσεις και παρέλαβε συνολικώς από διάφορα ναυπηγεία περίπου 25 πλοία. Η οικογένεια Φαφαλιού είχε κατά το μεγαλύτερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου

εγγεγραμμένο στο ελληνικό νηολόγιο το σύνολο των πλοίων του στόλου της και απασχολούσε σε αυτά Έλληνες ναυτικούς. Εκτός από τον Πειραιά, το Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, διατηρούσε πάντοτε γραφείο και στη Χίο, το οποίο ασχολούνταν με τα πληρώματα των πλοίων.

### 232 ΦΡΑΓΚΟΥ

Η οικογένεια Φράγκου από τα Καρδάμυλα είναι από τις πιο παλιές και πολυπληθείς ναυτικές οικογένειες, με ιδιότητα ιστιοφόρα τουλάχιστον από τη δεκαετία του 1840. Μετά την καταστροφή της Χίου, κάποια από τα μέλη της οικογένειας εγκαταστάθηκαν στις Οινούσες. Ναυτιλιακές επιχειρήσεις με ιδιότητα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, ίδρυσαν οι εξής:

Ο κλάδος της οικογένειας Φράγκου που εγκαταστάθηκε στις Οινούσες ανέπτυξε σημαντική δραστηριότητα στα ιστιοφόρα και, όπως η οικογένεια Ποντικού, θρήνησε πολλά θύματα στη θάλασσα.

#### *Οικογένεια Ηλία Μ. Φράγκου*

Ο Ηλίας Μ. Φράγκος (1905-1989) ήταν πλοίαρχος και εργάστηκε για σημαντικό χρονικό διάστημα ως αρχιπλοίαρχος στην εταιρεία των συγγενών του, αδελφών Λιβανού. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου συμμετείχε σε νηοπομπές και υπηρέτησε στο Πολεμικό Ναυτικό ως υποπλοίαρχος. Στα τέλη της δεκαετίας του 1940, απέκτησε το μικρό φορτηγό πλοίο «Ευφράτης» και από τη χρονική εκείνη στιγμή άρχισε να αναπτύσσει το στόλο του. Το 1964, ίδρυσε τις εταιρείες Elias Frangos & Son Shipping Ltd και Elfrangos Compañia Naviera, οι οποίες ανέλαβαν τη διαχείριση του στόλου του. Την ίδια περίοδο άρχισε να συμμετέχει στην επιχείρηση και ο γιος του Μάρκος Φράγκος (γεν. 1945).

Ο Μάρκος Φράγκος, ακολουθώντας την αρχική στρατηγική του πατέρα του, επιλέγει τη δημιουργία συνεργασιών, ενοποιητικό στοιχείο των οποίων αποτελούν, πέρα από τη συγγένεια, οι καλές φιλικές σχέσεις μεταξύ των συνέταιρων. Έτσι, το 1973, συνεργάστηκε με τον Ν. Ευθυμίου στην ίδρυση της εταιρείας Liberty Maritime Agency Ltd στο Λονδίνο, η οποία αντιπροσώπευε τους στόλους των δύο οικογενειών καθώς και άλλων επιχειρήσεων του Πειραιά. Η εταιρεία Liberty εξακολουθεί να λειτουργεί μέχρι σήμερα και να αντιπροσωπεύει τους στόλους που διαχειρίζονται οι δύο οικογένειες. Η

λειτουργία των εταιρειών Elias Frangos & Son και Elfrangos Compania Naviera συνεχίστηκε έως το 1988, χρονική στιγμή κατά την οποία εγκαινιάστηκε μια νέα φάση της συνεργασίας των οικογενειών Φράγκου και Γλύπη. Ο Μ. Φράγκος, σε συνεργασία με τους αδελφούς Κωνσταντίνο και Ηλία Γλύπη, ίδρυσαν την εταιρεία Uniship Maritime Inc, μέσω της οποίας διαχειρίζονταν στόλο handysize bulk carriers. Η συνεργασία αυτή συνεχίστηκε μέχρι το 2000. Τα τελευταία χρόνια, ο στόλος της οικογένειας Μ. Φράγκου αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από την εταιρεία Kyvernitis Shipping Co Ltd.

Η οικογένεια Ηλία και Μάρκου Φράγκου διαχειρίστηκε σε όλη της την πορεία στη ναυτιλία περισσότερα από πενήντα πλοία. Όμως, ο στόλος της αποτελούνταν πάντοτε από μικρό αριθμό πλοίων. Αυτό αποτέλεσε στρατηγική επιλογή με στόχο τη διατήρηση του ελέγχου αλλά και των καλών σχέσεων μεταξύ των συνεργατών.

#### *Οικογένεια Νικολάου Ι. Φράγκου*

Ο πλοίαρχος Νικόλαος Ι. Φράγκος (γεν. 1926) κατάγεται από οικογένεια καπεταναίων των Καρδαμύλων της Χίου. Ο πατέρας του Ιωάννης και οι θείοι του Μιχαήλ και Λουκάς Φράγκος και Στυλιανός Λιβανός ήταν κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου ιδιοκτήτες ιστιοφόρων.

Ήταν το 1960, όταν αγόρασε το πρώτο του πλοίο, το «Κάπταιν Φράγκος» και ξεκίνησε τη δική του εφοπλιστική πορεία. Τέσσερα χρόνια αργότερα εγκαινίασε τη συνεργασία του με τον Ν. Μουνδρέα και απέκτησαν από κοινού το πλοίο «Good Hope». Το 1966 δημιούργησαν το συνεταιρισμό Ν. Φράγκος-Ν. Μουνδρέας και υπό την εταιρεία Good Faith απέκτησαν και διαχειρίστηκαν από κοινού στόλο πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Η εταιρεία αυτή εξελίχθηκε από τότε σε μία δυναμικά αναπτυσσόμενη ναυτιλιακή επιχείρηση με στόλο πολλών δεκάδων πλοίων. Συνολικώς, η Good Faith έχει διαχειρισθεί περισσότερα από 150 πλοία και στα τέλη της δεκαετίας του 1990 ήταν η μεγαλύτερη σε αριθμό πλοίων εταιρεία του ελληνόκτητου στόλου. Είναι δε από τις ελάχιστες για τα ελληνικά δεδομένα ναυτιλιακές επιχειρήσεις που συνεχίζει να λειτουργεί από το 1966 με τη μορφή του συνεταιρισμού. Κάθε εταίρος ασχολείται με διαφορετικές δραστηριότητες, σχετικές με το πεδίο της ειδίκευσής του. Ο Ν. Φράγκος, ως πλοίαρχος, ασχολείται με τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων και ο Ν. Μουνδρέας, ως νομικός και ναυλομεσίτης, με την εμπορική διαχείριση του στόλου.



Η εταιρεία έχει αποτελέσει φυτόριο πλοιάρχων που εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές, καθώς πολιτική της υπήρξε η διευκόλυνση των στελεχών της που επιχειρούσαν να ξεκινήσουν ανεξάρτητη επαγγελματική δραστηριότητα. Ο Ν. Φράγκος είναι παντρεμένος με τη φιλόλογο Στέλλα Μονογιούδη και έχει τρία παιδιά: τον Ιωάννη, ο οποίος διατηρεί από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 την επιχείρηση Seaways, την Αγγελική, η οποία διατηρεί την επιχείρηση Francer και τη Μαρία Παππή.

### 2.33. ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες της οικογένειας Χαλκούση ξεκίνησαν από τον Αχιλλέα Περ. Χαλκούση (1920-2003) ο οποίος κατάγεται από τον Κάμπο της Χίου. Το 1941 παντρεύτηκε την Τιτίκα Ξυλά, κόρη του εφοπλιστή Ιωάννη Ξυλά και της Άννας Βασιλάκη, και από το γάμο τους απέκτησαν μία κόρη, την Υπατιάννα.

Τον Απρίλιο του 1945 δραστηριοποιήθηκε στη ναυτιλία από κοινού με τον πατέρα του Περικλή. Παράλληλα με τις εφοπλιστικές του ασχολίες, διατηρούσε στον Πειραιά, σε συνεργασία με τους ξαδέλφους της συζύγου του, αδελφούς Περατικού, πρακτορείο που συστήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1950 υπό την επωνυμία Περατικός-Χαλκούσης.

Το 1965, ο στόλος της εταιρείας αποτελούνταν από δώδεκα σκάφη, κυρίως ξηρού φορτίου συνολικής μεταφορικής ικανότητας 80.000 τνβ, ενώ μέσα σε δέκα χρόνια είχε υπερδιπλασιασθεί και αποτελούνταν από είκοσι πλοία 550.000 τνβ. Το 1981 έφθασε στην πλήρη ακμή της με 25 πλοία ξηρού και υγρού φορτίου συνολικής αξίας περίπου 180 εκατομμυρίων δολαρίων και μεταφορικής ικανότητας άνω των 700.000 τνβ. Ο Αχιλλέας Χαλκούσης διαχειριζόταν ο ίδιος το στόλο του από το γραφείο του, στο Μέγαρο Χαλκούση, στον Πειραιά μέσω της εταιρείας Α. Χαλκούσης & Σία και με αντιπροσώπευση στο Λονδίνο υπό την επωνυμία Α. Halcoussis Shipping Co Ltd. Η εταιρεία άρχισε να συρρικνώνεται από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 με την κρίση της ναυτιλίας και τη δυσπραγία των τραπεζών. Το 2000, ο όμιλος επιχειρήσεων Χαλκούση διαχειριζόταν στόλο τεσσάρων πλοίων bulk carrier, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 115.000 τνβ.

Σημαντική ήταν κατά τις τελευταίες δεκαετίες της μεταπολεμικής περιόδου και η παρουσία στις διεθνείς ναυλαγορές των πλοίων ξηρού φορτίου του Λεωνίδα Π. Χαλκούση, μέσω της εταιρείας Radial Shipping Co, καθώς και των Ζαννή και Γεωργίου Χαλκούση, μέσω της εταιρείας Halcoussis Z&G Co Ltd.

### 2.34. ΧΑΝΔΡΗ

Η οικογένεια Χανδρή εμφανίζεται ως ιδιοκτήτρια οκτώ φορτηγών ιστιοφόρων από τη δεκαετία του 1840 ως τη δεκαετία του 1890. Ο πιο γνωστός κλάδος των Χανδρήδων ξεκίνησε με τον Αντώνιο Νικολάου Χανδρή (1868-1959) από τον Κάμπο της Χίου, ο οποίος εγκαταστάθηκε στη Ρουμανία, όπου εργάστηκε στο χιώτικο εμποροναυτιλιακό γραφείο των θείων του αδελφών Καλαβρέζου. Το 1892 αγόρασε το πρώτο του ιστιοφόρο και στον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο το πρώτο του ατμόπλοιο. Τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της οικογένειας συνέχισε ο γιος του αδελφού του Δημητρίου, Ιωάννης (1890-1942), ο οποίος ίδρυσε ναυλομεσιτικό γραφείο στον Πειραιά και απέκτησε ιστιοφόρα, τα οποία εκμεταλλεύτηκε στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου πολέμου. Μετά το τέλος του πολέμου απέκτησε τα πρώτα του ατμόπλοια και στη διάρκεια του Μεσοπολέμου ο στόλος του παρουσίασε διαρκή άνοδο.

Οι αδελφοί Χανδρή, Δημήτριος (1921 -1980) και Αντώνιος (1924-1984), τρίτη γενιά στον «εφοπλιστικό στίβο ήταν ανάμεσα σε εκείνους που άφησαν τη σφραγίδα τους την ελληνική ναυτιλία. Ο πατέρας τους Ιωάννης Χανδρής (1890-1942) διέθετε τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου σημαντικό στόλο 15 πλοίων 38.000 κοχ και κεντρικό ναυτιλιακό γραφείο στον Πειραιά. Μετά τον πρόωρο θάνατό του, τη διαχείριση του ναυτιλιακού αυτού γραφείου ανέλαβαν οι Δημήτριος και Αντώνιος Χανδρής, τους οποίους στη διοίκηση του οικογενειακού ομίλου διαδέχθηκαν τα παιδιά του Δημητρίου Χανδρή και της Μυρτώς Πνευματικού, Γιάννης και Μιχάλης.

Η εταιρεία Χανδρή ανέπτυξε πολυσχιδή δραστηριότητα στο χώρο των δεξαμενόπλοιων και φορτηγών πλοίων, των επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων αλλά και σε επενδύσεις στη βιομηχανία και τον τουρισμό της χώρας. Όσον αφορά το φορτηγό στόλο του οικογενειακού ομίλου, η χωρητικότητα του σχεδόν τριακονταπλασιάστηκε μεταξύ 1947 και 1975. Υπό τη διαχείριση της νέας γενιάς των Γιάννη και Μιχάλη Χανδρή, η εταιρεία άντεξε τους κλυδωνισμούς των κρίσεων της δεκαετίας του 1980, διατηρώντας ίση αναλογία μεταξύ των δύο παραπάνω τύπων πλοίων.

Διατηρώντας το μέγεθος του στόλου σε σταθερό επίπεδο, τη δεκαετία του 1990 επένδυσε κυρίως σε δεξαμενόπλοια. Ήδη, ο όμιλος εταιρειών Χανδρή έχει προβεί σε σημαντικές επενδύσεις στον τομέα των νέων ναυπηγήσεων, υλοποιώντας εκτεταμένο ναυπηγικό πρόγραμμα, στο οποίο περιλαμβάνονται πλοία τύπου panamax, capesize bulk carriers, aframax tankers και vlccs.

Εκτός της φορτηγού ναυτιλίας, οι αδελφοί Χανδρή υπήρξαν ηγετικές μορφές στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας με τις περίφημες Chandris Lines οι οποίες ήταν αυτές που το 1959 εγκαινίασαν τη γραμμή Ελλάδα-Αυστραλίας. Διαβλέποντας την κρίση του κλάδου των υπερωκεανίων, φρόντισαν έγκαιρα να αξιοποιήσουν το στόλο τους αναζητώντας νέες αγορές. Έτσι, επεκτάθηκαν στο χώρο των κρουαζιερόπλοιων, διεισδύοντας στις διεθνείς αγορές θαλάσσιου τουρισμού. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, δημιουργήθηκε μια νέα εταιρεία, η Chandris Fantasy Cruises, ενώ στις αρχές της επόμενης δεκαετίας, οι Γιάννης και Μιχάλης Χανδρής δημιούργησαν την εταιρεία Celebrity Cruises, η οποία σημείωσε εντοπωσιακή ανάπτυξη διαχειριζόμενη ένα σύγχρονο στόλο που αποτελούνταν από νεότερα κρουαζιερόπλοια πέντε αστέρων. Το 1997, η οικογένεια Χανδρή αποφάσισε την πώληση της Celebrity την εποχή που διέθετε το νεότερο στόλο κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο, με μέση ηλικία πλοίων μικρότερη των τριών ετών, στην εταιρεία Royal Caribbean.

Οι πολυσχιδείς δραστηριότητες της οικογένειας Χανδρή διοχετεύθηκαν και στη στεριά. Επένδυσαν στη βιομηχανία, στη ναυπηγοεπισκευαστική βάση στα Αμπελάκια Σαλαμίνας, στην Χανδρής Καλώδια, στην εταιρεία ΕΒΕΚ παραγωγής χυμών, αεριούχων ποτών και μαρμελάδας, στη ζυθοποιία ΑΛΦΑ, στην αντιπροσωπεία αυτοκινήτων Ε.Τ.Ε.Π.Α., σε εισαγωγές και εμπορία αυτοκινήτων με σημαντική συμμετοχή. Επίσης, οι Χανδρή επένδυσαν σε μια αλυσίδα επιτυχημένων ξενοδοχείων σε όλη τη χώρα.

### 2.35. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Η είσοδος της οικογένειας Χατζηπατέρα στην ποντοπόρο ναυτιλία πραγματοποιήθηκε από τον πλοίαρχο Κωνσταντίνο Ιωάννου Χατζηπατέρα (1856-1943), ο οποίος αγόρασε το πρώτο του ιστιοφόρο το 1879. Μέχρι το γύρισμα του αιώνα διαχειρίστηκε πέντε ιστιοφόρα και το 1905, μαζί με τα αδέρφια του και σε συμπλοιοκτησία με την οικογένεια Παναγιώτη Μ. Λαιμού και τους Νικόλαο, Διαμαντή και Κωνσταντή Δ.

Πατέρα, αγόρασε το πρώτο του ατμόπλοιο. Τον Μάιο του 1907 ο Κωνσταντίνος Χατζηπατέρας και τα αδέρφια του αποχώρησαν από τον συνεταιρισμό, έχοντας πωλήσει το μερίδιό τους για να αγοράσουν το ηλικίας δεκαοκτώ ετών πλοίο «Λέανδρος», 1.600 κκχ, σε συμπλοιοκτησία με τους Νικόλαο και Διαμαντή Πατέρα. Οι γιοι του Κωνσταντίνου Χατζηπατέρα, Ιωάννης, Νικόλαος και Αδαμάντιος, εργάστηκαν στο πλοίο αυτό μέχρι το 1911. Το 1912 ήλθαν σε συμφωνία με την Τράπεζα Αθηνών για την παραχώρηση δανείου και τη χρηματοδότηση κατά 50% ενός νέου πλοίου, του α/π «Αρχιμήδης», και το 1915 αγόρασαν το α/π «Σαπφώ». Το «Αρχιμήδης» αποκλείστηκε στη Μαύρη θάλασσα στη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων και πωλήθηκε σε χαμηλή τιμή. Τα α/π «Λέανδρος» και «Σαπφώ» τορπιλίσθηκαν στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου πολέμου. Η οικογενειακή επιχείρηση συνέχισε να δραστηριοποιείται κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου. Το 1917, αφού τα μέλη της έλαβαν ασφαλιστικές αποζημιώσεις, διέλυσαν την οικογενειακή συμπλοιοκτησία Πατέρα-Χατζηπατέρα και συνέχισαν ο καθένας με τους γιους του. Μετά τη λήξη του πολέμου περίμεναν πέντε χρόνια για πτώση των τιμών. Το 1923 αγόρασαν το α/π «Κατίγκω», 3.391 κοχ, και τον Οκτώβριο του 1924 το α/π «Κ. Χατζηπατέρας». Το ίδιο έτος ο Κωνσταντίνος Χατζηπατέρας αποσύρθηκε από την ενεργό δράση και συνέχισαν οι γιοι του. Τον Δεκέμβριο του 1927, οι αδελφοί Χατζηπατέρα αγόρασαν το α/π «Λέανδρος», 8.000 κοχ, και ίδρυσαν ναυτιλιακό γραφείο στον Πειραιά. Ξεπέρασαν με επιτυχία την οικονομική κρίση του 1929 και δέκα χρόνια αργότερα ήταν ιδιοκτήτες τεσσάρων φορτηγών ατμόπλοιων, με έδρα τον Πειραιά. Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο, οι Χατζηπατέρα αγόρασαν λιμπερτν και εγκαταστάθηκαν στο Λονδίνο, από όπου συνέχισαν την εφοπλιστική τους δραστηριότητα.

Από τις παραδοσιακές αιγυπτιακές ναυτικές οικογένειες, η οικογένεια Χατζηπατέρα χαρακτήρισε και τη μεταπολεμική ελληνική ναυτιλία με τη δράση της τρίτης και τέταρτης γενιάς της. Η δεύτερη γενιά στη θάλασσα, οι γιοι του πλοιάρχου Κωνσταντίνου Ι. Χατζηπατέρα, Ιωάννης (1888-1979), Νικόλαος (1890-1975) και Αδαμάντιος (1893-1974) δραστηριοποιήθηκαν με βάση το ναυτιλιακό γραφείο του Πειραιά την περίοδο του Μεσοπολέμου. Τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου πολέμου ήταν ιδιοκτήτες τεσσάρων φορτηγών ατμόπλοιων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, στον οποίο έχασαν δύο από τα πλοία τους, οι αδελφοί Χατζηπατέρα εγκαταστάθηκαν στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη και το 1947 απέκτησαν δύο από τα εκατό liberties που αγοράσθηκαν με



την εγγύηση του ελληνικού κράτους, τα «Κ. Χατζηπατέρας» και «Άγιος Νικόλαος». Τη δεκαετία του 1950, έδρασαν από το Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη και τον Πειραιά, σε συνεργασία αλλά και ανεξάρτητα με τα παιδιά τους, την τρίτη γενιά των Χατζηπατέρα, η οποία έλαβε πανεπιστημιακή μόρφωση. Τα μέλη της οικογένειας Χατζηπατέρα, σε στενή συνεργασία με τις άλλες αιγνουσιώτικες οικογένειες Λύρα, Πατέρα και Λαιμού, εργάστηκαν με βάση τα παραπάνω τρία ναυτιλιακά κέντρα και μέσα από υποδειγματικά επιχειρηματικά σχήματα συνεργασίας, όπως η Oinoussian Maritime στο Λονδίνο. Η κοινοπραξία Oinoussian Maritime, η οποία εκπροσωπούσε τουλάχιστον είκοσι αιγνουσιώτικα γραφεία του Λονδίνου (μεταξύ των οποίων αυτά των οικογενειών Πατέρα, Λαιμού, Χατζηπατέρα, Λύρα, Κολλάκη και Σαμωνά) και ιδρύθηκε το 1969, είχε ως σκοπό την αγορά από κοινού -και επομένως σε χαμηλότερες τιμές- καυσίμων, λιπαντικών, ανταλλακτικών και άλλου εξοπλισμού για τα πλοία, όπως επίσης τη διαχείριση ασφαλειών και ναυλώσεων. Εκτός αυτού, οι Χατζηπατέρα διακρίθηκαν για τη συμμετοχή τους στα κοινά των εφοπλιστικών κοινοτήτων, ιδιαίτερα εκείνης του Λονδίνου, όχι μόνο στον οικονομικό τομέα, αλλά και στον πολιτιστικό και κοινωνικό.

Ο κλάδος του Ιωάννη Κ. Χατζηπατέρα, του οποίου οι δύο σύζυγοι ήταν το γένος Λύρα, ίδρυσε το 1952, στο Λονδίνο, την John C. Hadjipateras & Sons, η οποία στελεχώθηκε από τους τέσσερις γιους του, τους Κωνσταντίνο (1920-2000), Μάρκο (γεν. 1931), Νικόλαο (γεν. 1932) και Παντελή (γεν. 1937) των οποίων σύζυγοι ήταν οι Μάρω Μ. Λύρα, Καλλιόπη Κ. Δ. Πατέρα, Ειρήνη Μ. Χρ. Λαιμού και Μετά Δ. Δράκου αντίστοιχα. Οι γιοι του Ι. Κ. Χατζηπατέρα άνοιξαν το 1969 γραφείο στον Πειραιά, το οποίο αποτελεί πλέον και την έδρα της επιχείρησης με την επωνυμία Archipelagos Shipping. Η επιχείρηση διαθέτοντας δίκτυο τριών γραφείων διαχειριζόταν το 1976 πέντε πλοία, από τα οποία το ένα ήταν δεξαμενόπλοιο και τα άλλα bulk carriers, συνολικής μεταφορικής ικανότητας άνω των 200.000 τνβ. Τη δεκαετία του 1980 συνέχισε με έξι και την επόμενη δεκαετία με τέσσερα πλοία.

Η τέταρτη γενιά των Χατζηπατέρα, εγγονοί του Ιωάννη Κ. Χατζηπατέρα, είχε αρχίσει να εργάζεται στις οικογενειακές επιχειρήσεις από τη δεκαετία του 1970. Πιο συγκεκριμένα, από τα παιδιά του Κωνσταντίνου Ιωάν. Χατζηπατέρα, ο πρωτότοκος, Ιωάννης Κ. Χατζηπατέρας (γεν. 1950), του οποίου η πρώτη σύζυγος ήταν το γένος Κουμάνταρου, συνεργάστηκε με το θείο του, αδερφό της μητέρας του, Νικόλαο Μάρκου

Λύρα, και άνοιξε στα μέσα της δεκαετίας του 1970, στον Πειραιά, νέα εταιρεία, την Dorian (Hellas). Η Dorian, μια εταιρεία διαχείρισης δεξαμενόπλοιων με αντιπροσωπευτικά γραφεία στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη την Eagle Ocean Inc, διαχειριζόταν το 1976 πέντε δεξαμενόπλοια μεταφορικής ικανότητας 300.000 τνβ ενώ το 1982 είχε αυξήσει το στόλο της σε επτά δεξαμενόπλοια, 800.000 τνβ.



Το 1990, η Dorian διαχειριζόταν τρία δεξαμενόπλοια 700.000 τνβ ενώ το 2000 διατηρούσε τη χωρητικότητα του στόλου της στα ίδια περίπου επίπεδα. Με κύριο διαχειριστή τον Ιωάννη Κ. Χατζηπατέρα, και διαθέτοντας δίκτυο αντιπροσωπευτικών γραφείων στο Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη καθώς και σε διάφορα ασιατικά λιμάνια, η Dorian (Hellas) συνεχίζει μέχρι σήμερα την παράδοση των Χατζηπατέρα στη ναυτιλία.

Ο κλάδος του Αδαμάντιου Κ. Χατζηπατέρα, του οποίου σύζυγος ήταν η Ραλλία Χαρ. Πατέρα, ίδρυσε στο Λονδίνο στις αρχές της δεκαετίας του 1960 το ναυτιλιακό γραφείο Harry Hadjipateras Brothers, στο οποίο συνέχισε τις δραστηριότητές του με τους γιους του Κωνσταντίνο (γεν. 1921), του οποίου σύζυγος ήταν η Τίκα Δημ. Αναστ. Πατέρα, και Ιωάννη (1926-2001), του οποίου σύζυγος ήταν η Μάρω Κ.Ν. Πατέρα (1924-1949).



*Το δεξαμενόπλοιο Oklahoma, ναυπηγημένο το 2006, 105,465 mt, με σημαία Bahamas*

Η εταιρεία του Λονδίνου ονομάστηκε προς τιμήν του τρίτου γιου, Χαράλαμπου που χάθηκε πολύ νέος, διατηρούσε ως αντιπροσωπευτικό γραφείο στον Πειραιά την εταιρεία Χατζηπατέρας Κ. Αδαμάντιος, και τις δεκαετίες του 1960 και 1970 διαχειριζόταν τέσσερα πλοία ξηρού φορτίου. Κατά τις επόμενες δύο δεκαετίες, η οικογενειακή επιχείρηση διατήρησε στόλο με μικρό αριθμό πλοίων ενώ στις μέρες μας τις δραστηριότητες συνεχίζουν οι γιοι του Κώστα Χατζηπατέρα, με τις εταιρείες Harry Hadjipateras και Seascope.

Με έντονη παρουσία στο πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου, ο Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας, εκτός των άλλων, διατέλεσε πρόεδρος της Greek Shipping Co-operation Committee επί μία εικοσαετία, από το 1981 έως το θάνατό του. Επιπλέον, ανέπτυξε σημαντική δραστηριότητα στην πνευματική ζωή της ελληνικής κοινότητας του Λονδίνου εκδίδοντας το περιοδικό Κρίκος και αναλαμβάνοντας σειρά εκδόσεων ναυτιλιακής ιστορίας. Ο Νικόλαος Κ. Χατζηπατέρας εγκαταστάθηκε μεταπολεμικώς στη Νέα Υόρκη και ασχολήθηκε με ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960 από κοινού με το γιο του Κώστα (γεν. 1920), του οποίου σύζυγος ήταν η Καλλιόπη Παν. Δ. Πατέρα και το γαμπρό του Δημ. Π. Δράκο, ο οποίος παντρεύτηκε την κόρη του Καίτη (γεν. 1923). Ο Κ. Ν. Χατζηπατέρας ανέπτυξε σημαντική κοινωνική και συγγραφική δράση, ενώ ο γιος του Νικόλαος ασχολείται με ναυλομεσιτείες στη Νέα Υόρκη.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

## Σημερινή κατάσταση

### 1. Εισαγωγή

Η ελληνική ναυτιλία ήταν και είναι η δύναμη της Ελλάδος και το έχει αποδείξει διαχρονικά. Αποτελεί τη βαριά βιομηχανία της ελληνικής οικονομίας. Αυτό το επιβεβαιώνει και το γεγονός ότι το 2004 η ελληνική ναυτιλία, εισέφερε στην χώρα συνάλλαγμα 17 δισ. δολαρίων κάτι που, ούτε η άλλη δύναμη της Ελλάδος, ο ελληνικός Τουρισμός, δεν μπόρεσε να καταφέρει.

Αυτό δεν πάει να πει, ότι δεν υπάρχουν ακόμα σημαντικά μειονεκτήματα όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα, το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και τις υποδομές. Όμως για να υπάρξει αυτή η ανοδικότητα της εξέλιξης των δεικτών που προέρχονται από την ελληνική ναυτιλία, χρειάζονται κίνητρα επενδύσεων. Τις απόψεις αυτές για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής άνθησης για την ελληνική οικονομία, παρουσίασε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) κ. Νίκος Ευθυμίου λέγοντας : «Για να συνδεθεί παραγωγικά το πλοίο με την εθνική οικονομία δεν είναι η ναυτιλία που πρέπει να πάει πίσω, αλλά το κράτος που πρέπει να πάει μπροστά για να τη συναντήσει σε ένα σύγχρονο και καλά οργανωμένο Ναυτιλιακό Κέντρο στον Πειραιά».

### 2. Οι Έλληνες και οι Χιώτες εφοπλιστές

Δύο καπετάνιοι -ο Χιώτης Παναγιώτης Τσάκος και ο Βασίλης Κωνσταντακόπουλος-, ο γιος ενός ασυρματιστή -ο επίσης Χιώτης Γιάννης Αγγελικούσης- και τα τρία αγόρια ενός αντικέρ -ο Αθανάσιος, ο Ανδρέας και ο Κωνσταντίνος Μαρτίνος- κατόρθωσαν τις τελευταίες δύο δεκαετίες να συμπεριληφθούν μέσα στους μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές και να συγκαταλέγονται ανάμεσα στους πλουσιότερους του κόσμου.

Θρύλοι τύπου Ωνάση μπορεί να μην υπάρχουν πια, όμως μέσα σε μια δεκαετία διπλασιάστηκαν οι Έλληνες εφοπλιστές που διαθέτουν πλοία άνω του ενός εκατομμυρίου τόνων γκρος, ενώ και ο αριθμός των πλοίων τους αυξήθηκε και αυτός σημαντικά. Πενήντα Έλληνες εφοπλιστές, εξ αυτών 14 είναι Χιώτες, συμπεριλαμβάνονται στους πλουσιότερους ανθρώπους του κόσμου και διαθέτουν κυρίως δεξαμενόπλοια και bulk carriers, ενώ κατέχουν

εξέχουσα θέση σε εξειδικευμένα πλοία: μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επιβατηγά και ακτοπλοϊκά πλοία. Βέβαια την τελευταία δεκαετία έχουν αποχωρήσει από τη ναυτιλία, για διάφορους λόγους και αιτίες, σημαντικά ονόματα, όπως του ομίλου Νιάρχου, των Παναγή Ζησιμάτου, Μένη Καραγιώργη, Μιχάλη Περατικού, Νίκου Νομικού, Κώστα Καρρά, Π. Ταβουλαρέα, Μ. Κολοκοτρώνη κ.ά. Ή έχουν συρρικνώσει τους στόλους τους, όπως ο Θεόδωρος Αγγελόπουλος, ο όμιλος Λάτση, ο Βασίλης Παπαχρηστίδης κ.ά. Αντίθετα, αναδείχθηκαν νέα ονόματα όπως των Ιωάννου Κούστα, Κολλάκη, Καρνέση, Μυλωνά, Μαρινάκη, Πιστιόλη.

Την πρώτη θέση μεταξύ των Ελλήνων κατέχει η Kristen Navigation του Χιώτη Γιάννη Αγγελικούση με 32 πλοία, όλα δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 7.547.251 τόνων. Στη δεύτερη θέση ακολουθεί ο Γιώργος Προκοπίου με 34 πλοία τάνκερ, που η χωρητικότητά τους φθάνει τους 5.700.000 τόνους. Στην τρίτη θέση με μικρή διαφορά ακολουθεί ο όμιλος των Χίων Παναγιώτη και Νίκου Τσάκου με 51 πλοία και 5.232.023 τόνους. Τα πλοία του ομίλου είναι 38 δεξαμενόπλοια και τα υπόλοιπα διάφορα. Στην τέταρτη θέση βρίσκεται ο Πήτερ Γεωργιόπουλος με 43 πλοία και 5.116.161 τόνους. Ο Βίκτωρ Ρέστης ακολουθεί στην πέμπτη θέση με 70 πλοία -έρχεται πρώτος όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων ανάμεσα στους Έλληνες εφοπλιστές- και 4.691.776 τόνους. Την ομάδα των Ελλήνων εφοπλιστών που διαθέτουν πλοία άνω των 4 εκατ. τόνων συμπληρώνουν οι Πόλυς Χατζηγιάννου με 30 πλοία και 4.125.000 τόνους και ο Δ. Διαμαντίδης με 45 πλοία και 4.050.000 τόνους χωρητικότητα. Την πρώτη δεκάδα απαρτίζουν οι Κωνσταντίνος Μαρτίνος με 45 πλοία και 3.906.241 τόνους, η Gulf Marine με 12 πλοία και 3.600.000 τόνους και ο όμιλος Λυκιαρδόπουλου με 23 πλοία και 3.397.345 τόνους γκρος. Άλλοι δέκα εφοπλιστές, οι Αδαμάντιος και Σπύρος Πολέμης, ο όμιλος Ωνάση, ο Π. Οικονόμου, ο Αθανάσιος Μαρτίνος, ο Γιάννης Αγγελικούσης (με άλλη εταιρεία), ο Ανδρέας Μαρτίνος, ο Δ. Προκοπίου, ο Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, η Dryships - Οικονόμου και η Top Tankers του Ε. Πιστιόλη διαθέτουν πλοία άνω των 2 εκατομμυρίων τόνων. Επίσης 28 Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν στόλο άνω του ενός εκατομμυρίου τόνων. Αυτοί είναι οι Χιώτες Θεόδωρος Βενιαμής, Λου Κολλάκης, Ιωάννης Καρράς, Νικόλας Λεμός, Ευάγγελος Μαρινάκης, Σταύρος Λιβανός, όμιλος Χανδρή, Πήτερ Λιβανός, Νίκος Φράγκος και οι Χρήστος Κανελλάκης, Νίκος Βαφιάς, Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης, , Ιωάννης Κούστας, Επαμεινώνδας Εμπειρικός, Σπύρος Καρνέσης, Νικόλας Μουνδρέας, Κωνσταντίνος

Αγγελόπουλος, Α. Νομικός, Γιώργος Κουμάνταρος, όμιλος Βαρδινογιάννη και Αριστειδης Αλαφούζος.

### **3. Το συνάλλαγμα**

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το συνάλλαγμα που εισέρευσε στην ελληνική οικονομία, ήταν 17 δισεκατομμύρια δολάρια το 2004, αύξηση κατά 40,6% σε σύγκριση με το 2003 . Τα χρήματα αυτά προήλθαν από το σύνολο των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων που είναι 3.370. Σε 7.075 εκατομμύρια ευρώ ανήλθε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στη χώρα μας κατά το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2005 έναντι 6.513,2 εκατομμυρίων ευρώ στο αντίστοιχο περσινό χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, τον Ιούνιο του 2005 εισέρευσε ναυτιλιακό συνάλλαγμα που έφθασε τα 1.202,4 εκατομμύρια ευρώ, έναντι 1.151,9 εκατομμυρίων ευρώ τον αντίστοιχο μήνα του 2004, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 4,38%.

### **4. Οι εταιρείες**

Εξάλλου σημαντική αύξηση των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια. Αναλυτικότερα, βάσει των στοιχείων που έχουμε στη διάθεσή μας από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, από τις 1.098 εταιρείες που είχαν την υποχρέωση να καταθέσουν στοιχεία δραστηριότητας των γραφείων τους στη χώρα μας για το έτος 2003, οι 633 δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της διαχείρισης πλοίων, ενώ οι υπόλοιπες 465 εταιρείες στον τομέα των ναυλώσεων και άλλων ναυτιλιακών εργασιών.

Ειδικότερα, από τις 1.069 εταιρείες που, υπέβαλαν στοιχεία δραστηριότητας του γραφείου τους στην Ελλάδα για το έτος 2003, εισήγαγαν και μετέτρεψαν σε εθνικό νόμισμα 1.773.356.309 δολάρια, αντί 1.337.294.348 που είχαν εισαγάγει και δραχμοποιήσει το έτος 2002 οι τότε 1.055 ναυτιλιακές εταιρείες, δηλαδή παρουσιάσθηκε αύξηση 32,6% περίπου στο σύνολο του εισαχθέντος συναλλάγματος. Για τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους, το 2003 οι ναυτιλιακές εταιρείες δαπάνησαν 457.680.062 δολάρια, αντί 346.880.217 δολάρια που είχαν δαπανήσει το 2002, δηλαδή παρουσιάσθηκε αύξηση κατά 31,9%. Για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων δαπανήθηκαν 1.229.103.380 δολάρια, αντί

946.496.598 δολάρια που δαπανήθηκαν το 2002, δηλαδή παρουσιάστηκε αύξηση κατά 29,8%.

Το προσωπικό που απασχολήθηκε το έτος 2003 στις ναυτιλιακές εταιρείες ανερχόταν στα 11.030 άτομα, από τους οποίους 9.710 ήταν Έλληνες και 1.320 ξένοι, αντί των 10.922 που απασχολήθηκαν το έτος 2002. Επίσης 633 εταιρείες διαχειρίστηκαν 3.829 πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, ενώ 465 εταιρείες ασχολήθηκαν με άλλες ναυτιλιακές εργασίες, εκτός από τη διαχείριση πλοίων.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, μιλώντας για την εντυπωσιακή αυτή έκρηξη της ελληνικής ναυτιλίας σχολιάζει ότι η χρονιά που πέρασε είναι «χρονιά εθνικής καταξίωσης για την πατρίδα μας, αφού η ελληνική επίδοση στις αρένες της ευγενούς άμιλλας απλώθηκε και στους πέντε ωκεανούς, όπου ο εμπορικός μας στόλος διατήρησε και περαιτέρω ενίσχυσε την παγκόσμια πρωτοπορία του με περίπου 3.800 πλοία, 160 εκατομμυρίων dwt, εξυπηρετώντας το 25% περίπου του διακινουμένου δια θαλάσσης διεθνούς εμπορίου».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, κ. Νίκος Ευθυμίου, αναφερόμενος στα «βασικά χαρακτηριστικά αυτής της εντυπωσιακής ανάπτυξης», επισημαίνει ότι οφείλεται στην «αύξηση του όγκου της ελληνικής ναυτιλίας, χωρίς ιστορικό προηγούμενο, και ότι καμιά χώρα στον κόσμο δεν διέθετε τέτοια θαλάσσια δύναμη για ειρηνικούς σκοπούς». Επίσης συμπληρώνει ότι η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει «γενναία και ζωογόνο εισροή συναλλαγματικών πόρων της τάξης των 13,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, περίπου 17,5 δισ. δολάρια, σε εποχή δυσπραγίας των άλλων παραγωγικών κλάδων της οικονομίας της χώρας».

Ο Νίκος Ευθυμίου υποστηρίζει, εξάλλου, ότι στην αύξηση του στόλου συνέβαλε η «εμπειρία, η γνώση και η ικανότητα τολμηρών επιχειρηματικών χειρισμών από τον Έλληνα εφοπλιστή, που αξιοποιεί τις ευκαιρίες του παρόντος και προβλέπει κατά το δυνατόν το μέλλον», ενώ παράλληλα υπογραμμίζει ότι η «ριζική ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου με επακόλουθο την εντυπωσιακή μείωση του μέσου όρου ηλικίας του ήταν αποτέλεσμα αθρόας αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων μικρής ηλικίας, με αντίστοιχη πώληση παλαιότερων σε ιδιαίτερα ικανοποιητικές τιμές και η ρευστότητα που προέκυψε έδωσε τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να τακτοποιήσουν δανειακές τους υποχρεώσεις και να ανοίξουν τον δρόμο προς τις νέες κατασκευές».



#### 4.1. ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΠΑΙΣΤΕΣ

(με ζωηρά γράμματα σημειώνονται οι χιώτικες ή χιακών συμφερόντων εταιρείες)

ΕΦΟΠΑΙΣΤΕΣ	ΧΩΡ/ΗΤΑ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ	Bulk Carriers	ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ
<b>1. Kristen Navigation</b> (Γιάννης Αγγελικούσης)	7.547.251	32	32	-	-
2. Γ. Προκοπίου	5.700.000	34	34	-	-
3. Π. και Ν. Τσάκος	5.232.023	51	38	1	12
4. Π. Γεωργιόπουλος	5.116.161	43	34	-	9
5. Β. Ρέστης	4.691.776	70	9	52	-
6. Π. Χαιζηϊωάννου	4.125.000	30	30	-	-
7. Δ. Διαμαντίδης	4.050.000	45	8	37	-
8. Κ. Μαρτίνος	3.906.241	45	30	15	-
9. Gulf Marine	3.600.000	12	12	-	-
10. Ν. Λυκιαδόπουλος	3.397.345	23	5	14	-
11. Α. & Σ. Πολέμης	2.969.008	26	14	11	12
12. Ομιλος Ωνάση	2.731.337	19	13	6	-
13. Γ. Οικονόμου	2.726.351	23	-	4	19
14. Αθ. Μαρτίνος	2.673.092	31	14	17	-
15. Γ. Αγγελικούσης	2.509.167	22	-	22	-
16. Αντ. Μαρτίνος	2.446.362	25	25	-	-
17. Δ. Προκοπίου	2.256.380	21	21	-	-
18. Β. Κωνσταντακόπουλος	2.246.932	52	-	-	52
19. Dryships-Οικονόμου	2.189.272	26	-	26	-
20. Top Tankers - Ευ. Πιστιόλης	2.030.000	24	24	-	-
21. Χρήστος Κανελλάκης	1.984.372	17	-	17	-
22. Βενιαμής - Gabriel	1.977.376	24	-	24	-
23. Α. Κολλάκης	1.950.062	43	5	11	27
24. Ι. Κ. Καρράς	1.909.921	12	-	12	-
25. Ν. Σ. Λαιμός	1.834.607	9	5	4	5
26. Ν. Βαφιάς	1.756.800	31	5	10	21
27. Ε. Μαρινάκης	1.729.007	35	22	9	-
28. Ι. Κούστας	1.721.873	35	-	7	28
29. Ε. Εμπειρικός	1.701.921	7	6	1	-
30. Eletson- Γρ. Χατζηελευθεριάδης	1.630.533	25	-	-	-
31. Στ. Λιβανός	1.605.740	17	9	3	5
32. Ομιλος Χανδρή	1.553.235	12	3	6	1
33. Σπ. Καρνέσης	1.537.252	18	14	4	-
34. Cyprus Maritime	1.519.733	22	-	22	-
35. Stamford-Ζολώτας	1.512.023	22	-	22	-
36. Prime	1.456.398	23	17	-	9
37. Π. Λιβανός	1.426.277	19	-	10	-
38. Maryville Excel	1.400.000	23	-	23	-
39. Παπαδημητρίου	1.347.232	21	15	-	-

ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ	ΧΩΡ/ΗΤΑ	ΑΡΙΘΜ. ΠΛΟΙΩΝ	ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ	Bulk Carriers	ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ
40. Ν. Μουνδρέας- Ν. Φράγκος	1.284.233	20	-	16	1
41. Κ. Αγγελόπουλος	1.261374	13	8	5	-
42. Μυλωνάς	1.167.206	9	-	9	-
43. Α. Μ. Νορικός	1.156.649	19	-	18	-
44. Ινγκλέσης	1.109.419	12	2	9	-
45. Ομιλος Βαρδινογιάννη	1.062.010	25	5	-	14
46. Γ. Κουμάνταρος	1.057.697	23	-	23	30
47. Technomar	1.045.837	29	-	4	-
48. Αρ. Αλαφούζος	1.010300	8	8	-	15
49. Π. Παναγόπουλος	-	30	-	-	-
50. Κ. Λουίζου	-	15	-	-	-

Πηγή: Naftiliaki

Στη συνέχεια δίνονται στοιχεία για τη σημερινή κατάσταση μερικών εταιρειών συμφερόντων Χίων εφοπλιστών.

#### 4.2. ChartWorld Shipping Corporation (Κολάκης)

Η εταιρία έχει τρία γραφεία, στο Λονδίνο, στη Γλυφάδα και στη Χίο.

Η επιχείρηση απασχολεί περίπου 50 άτομα προσωπικό γραφείων και περίπου 600 ναύτες. Απασχολεί στα γραφεία 40 και στα πλοία 50 περίπου χιώτες.

Η εταιρία ChartWorld Shipping είναι μια ναυτιλιακή εταιρία διαχείρισης πλοίων που παρέχει σε όλους τους πλοιοκτήτες τις διοικητικές υπηρεσίες πλοίων, οι οποίες ικανοποιούν τις ανάγκες και τις προσδοκίες τους.

Η δυνατότητα της επιχείρησης να διαχειριστεί όλους τους τύπους πλοίων είναι γνωστή παγκοσμίως και προς το παρόν πραγματοποιεί τη διαχείριση σκαφών για περίπου 35 σκάφη.

Ο στόλος αποτελείται από πλοία χύδην φορτίου, 20 πλοία - ψυγεία, 10 πλοία γενικού φορτίου και 5 δεξαμενόπλοια χημικών. Ταξιδεύουν κυρίως με σημαία Μπαχάμες και μερικά είναι συμβεβλημένα με το NAT.

Ο στόλος της εταιρίας.

Bulk Carriers	Refrigerated Carriers	Chemical Tankers
M/V Aifanourios	M/V Belgian Reefer	M/T Chem Adriatic
M/V Aigeorgis	M/V Brazilian Reefer	M/T Chem Baltic
M/V Anastasia	M/V Chaiten	M/T Chem Biscay
M/V Capt Stefanos	M/V New Zealand Star	M/T Chem Bothnia
M/V Golden Sun	M/V Nippon Star	M/T Chem Oceania
M/V Setsuyo Star	M/V Skier Star	
M/V Situs Star	M/V Summer Bay	

M/V Star Europe	M/V Summer Flower	
M/V Star Zulu	M/V Summer Meadow	
	M/V Summer Wind	
	M/V Swan Chacabuco	
	M/V Tokachi Star	

#### 4.3. Fafalios Shipping S. A.



Η εταιρία έχει τρία γραφεία, στο Λονδίνο, στον Πειραιά και στη Χίο.

Η επιχείρηση απασχολεί περίπου στα γραφεία της 30 περίπου Χιώτες, οι περισσότεροι εργάζονται στο Λονδίνο. Το 80% των πληρωμάτων των πλοίων της είναι επίσης Χιώτες.

Ο στόλος αποτελείται από 7 πλοία Bulk Carriers, σχεδόν νέα σε ηλικία, όλα με ελληνική σημαία, νηολογημένα στο νηολόγιο του Λιμεναρχείου της Χίου.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ
AMAZON	75.000	2001
ALKION	75.000	2001
DESPOINA	67.000	1993
EIRINI	67.000	1995
NOVA ESPERANZA	51.000	2003
NOVA FURTUNA	51.000	2003
STAMOS	65.000	1985

#### 4.4. Golden Union Shipping Co SA ( Βενιαμής )



Η εταιρία έχει τέσσερα γραφεία, στο Λονδίνο, στον Πειραιά ( το κεντρικό ) και στη Χίο.

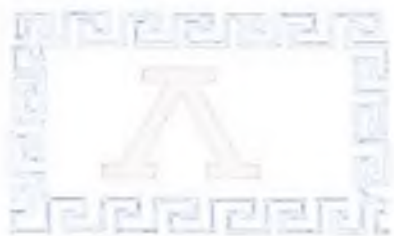
Η επιχείρηση απασχολεί περίπου στα γραφεία της 50 Χιώτες και 100 Χιώτες ναυτικούς στα πλοία της.

Ο στόλος αποτελείται από 13 πλοία και 7 πλοία με συνιδιοκτησία με την εταιρία World Management INC, κυρίως με ελληνική σημαία ή σημαία Παναμά.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ
<i>Golden Union Shipping Co SA</i>			
CIC ELLI S	1.235	2003	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
CIC CAPTAIN VENIAMIS	171.448	2001	ΠΑΝΑΜΑ
CIC PRIDE	171.381	2002	ΠΑΝΑΜΑ
CAPE PROVIDENCE	146.381	1987	ΠΑΝΑΜΑ
AGHIOS MAKARIOS	83.309	1987	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
CIC PIRAEUS	88.309	2001	ΠΑΝΑΜΑ
JEWEL I	65.103	1983	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
FLAG SPLENDOUR	64.919	1983	ΠΑΝΑΜΑ
FLAG SEAMAN	64.235	1987	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
FLAG EPOS	64.120	1981	ΚΥΠΡΟΥ
FLAG TOM	63.866	1983	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
FLAG SUPPLIER	60.914	1973	ΜΑΛΤΑΣ
CAPETAN LEFTERIS	40.709	1984	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
<i>World Management INC</i>			
SD NOVA	70.108	1996	ΠΑΝΑΜΑ
SD VICTORY	69.585	1986	ΠΑΝΑΜΑ
SD GLORY	63.634	1987	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
SD PROGRESS	65.709	1989	ΠΑΝΑΜΑ
AGHIA MARKELLA	65.709	1979	ΠΑΝΑΜΑ
ELEFThERIA	64.741	1985	ΠΑΝΑΜΑ
ILSE	65.239	1982	ΠΑΝΑΜΑ

Η εταιρία εκτός από τη ναυτιλία δραστηριοποιείται και σε άλλους τομείς, όπως με πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων για όλο τον κόσμο και με ταχυμεταφορές με την επωνυμία Golden Couriers carwork.

#### 4.5. Stavros Livanos - Hellas Maritime Company SA



Η εταιρία έχει τέσσερα γραφεία στον Πειραιά με 60 άτομα προσωπικό, ένα στο Λονδίνο με 20 άτομα προσωπικό, από ένα στην Ιαπωνία και την Νέα Υόρκη των ΗΠΑ με 10 άτομα προσωπικό το καθένα και ένα στη Χίο με ένα υπάλληλο.

Ο στόλος αποτελείται από 14 δεξαμενόπλοια και 7 φορτηγά πλοία, όλα με ελληνική σημαία. Σε κάθε πλοίο εργάζονται περίπου 12 Έλληνες και 13-14 αλλοδαποί, κυρίως από τις Φιλιππίνες.

#### 4.6. Dorian (Hellas) S.A. Ships (Χατζηπατέρα)



Ship	Built	Type	Flag	DWT	From	To
<a href="#">Cheval</a>	1997	LPG - Pressure	Bahamas	3,300 cbm	2003	present
<a href="#">Callion</a>	1997	LPG - Pressure	Bahamas	3,300 cbm	2003	present
<a href="#">Gambian</a>	1996	LPG - Pressure	Panama	3,500 cbm	2004	present
<a href="#">Cotavold</a>	1989	LPG - Pressure	Bahamas	3,200 cbm	2002	present
<a href="#">Saxford</a>	1989	LPG - Pressure	Bahamas	3,200 cbm	2002	present
<a href="#">Cinquecento Legend</a>	1997	Bulk Carrier	Greek	71,685 mt	2001	present
<a href="#">Imien Father</a>	1994	Bulk Carrier	Bahamas	71,537 mt	2006	present
<a href="#">Oklahoma</a> <a href="#">Sumitomo 1323</a>	2006	Crude Oil Tanker	Bahamas	105,465 mt	2006	present

#### Ships On Order

Yard/Hull Number	Type	DWT	Delivery
Sumitomo 1324 – <a href="#">Sea Breeze</a>	Tanker – D/H	105,465 mt	1st Quarter 2007
HHI Ulsan 1718 – <a href="#">Captain Maria M.</a>	LPG / NH3	82,000 cbm	4th Quarter 2006
HHI Ulsan 1830 – <a href="#">Captain John M.</a>	LPG / NH3	82,000 cbm	1st Quarter 2007
HHI Ulsan 1831 – <a href="#">Captain Leon Louso</a>	LPG / NH3	82,000 cbm	2nd Quarter 2008
HHI Ulsan 1843	LPG / NH3	82,000 cbm	2nd Quarter 2008

#### 4.7. Navios Shipmanagement Inc. (Αγγελική Φράγκου)



Η εταιρεία διατηρεί γραφεία σε Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ουρουγουάη και Πειραιά. Απασχολεί 25 Χιώτες στα πλοία και 3 στα γραφεία.

	Year	Capacity	TEU	Flag	Capacity	Delivery Date
--	------	----------	-----	------	----------	---------------

### Long term Panamax fleet

<u>Newton 2006</u>	2006	82800	14.4	Panama		
<u>Newton 2005 (Panamax Capacity)</u>	2005	75200	13.82	Panama	24,063	05/27/2008
<u>Newton 2003</u>	2003	75829	14.314	Panama	18,050	04/24/2006
<u>Newton 2004 (Panamax Capacity)</u>	2004	75500	13.97	Panama	15,400	05/01/2007
<u>Newton 2004 (Panamax Capacity)</u>	2004	76000	14.1	Panama	16,150	10/16/2006
<u>Newton 2005</u>	2005	76000	14.1	Panama	21,175	01/15/2007
<u>Newton 2006 (Panamax Capacity)</u>	2006	75500	13.97	Liberia		
<u>Newton 2002 (Panamax Capacity)</u>	2002	76662	14.139	Panama	15,343	01/13/2007
<u>Newton 2007</u>	2007	75200	13.82	Panama		
<u>Newton 2007 (Panamax Capacity)</u>	Q4 2007	82000	14.4	Panama		
<u>Newton 2008 (Panamax Capacity)</u>	Mid 2008	76500	14.139	Panama		
<u>Newton 2005</u>	2005	82800	14.4	Panama	20,000	09/10/2007

### Long term Ultra Handymax fleet

<u>Newton 2006 (Ultra Handymax Capacity)</u>	2006	53400	12.3	Panama	17,100	04/19/2007
<u>Newton 2008</u>	Summer 2008	55100	12.235	Panama		
<u>Newton 2007 (Ultra Handymax Capacity)</u>	2007	53400	12.3	Panama		
<u>Newton 2002</u>	2002	50296	11.925	Panama	8,811	12/17/2007

### Owned Handymax fleet

<u>Newton 2001</u>	2001	52063	12.04	Greece	15,533	08/10/2006
<u>Newton 2000</u>	2000	52073	12.043	Greece	16,150	08/21/2007
<u>Newton 2003</u>	2003	53514	12.3	Panama	15,438	03/15/2007
<u>Newton 2001</u>	2001	52061	12.043	Greece	15,437	02/19/2007
<u>Newton 2003</u>	2003	55180	12.235	Greece	19,237	09/15/2006
<u>Newton 2001</u>	2001	50346	11.925	Panama	12,566	05/30/2006
<u>Newton 2000</u>	2000	52068	12.043	Greece	15,152	01/25/2007
<u>Newton 2003</u>	2003	55180	12.235	Greece	24,063	05/05/2006
<u>Newton 2002</u>	2002	53400	12.3	Panama	21,175	01/10/2006
<u>Newton 2002</u>	2002	50316	11.925	Panama	20,045	10/15/2006



#### Owned Panamax fleet

<a href="#">Navios Alocia</a>	2004	74466	14.028	Panama	23,750	03/8/2006
<a href="#">Navios Felicity</a>	1997	73867	13.871	Panama	9,144	03/25/2007
<a href="#">Navios Galaxy I</a>	2001	74195	13.952	Panama	24,062	12/25/2007
<a href="#">Navios Gemini S</a>	1994	68636	13.289	Panama	19,000	06/15/2006
<a href="#">Navios Libra II</a>	1995	70135	13.3175	Panama	17,365	12/07/2006
<a href="#">Navios Magellan</a>	2000	74333	13.95	Panama	14,963	02/23/2007

#### 4.8. Tomasos Brothers Inc.



Ο όμιλος διατηρεί ένα γραφείο στον Πειραιά και ένα στη Νάπολη Ιταλίας και απασχολεί 10 χιώτες στα γραφεία και στα πλοία της.

Ο στόλος της περιλαμβάνει 13 πλοία, 9 τάνκερ και 4 φορτηγά. Τα 10 πλοία είναι με σημαία Bahamas και τα τρία και πιο νεότευκτα με ελληνική σημαία, νηολογημένα στη Χίο.



Η εταιρία Tomasos Transport & Tourism έχει τρία πλοία επιβατηγά – οχηματαγωγά, με έδρα τη Νάπολη.

#### 4.9. Όμιλος Αγγελικούση



Η Agelef Shipping Co. (London) Ltd., είναι μια βρετανική επιχείρηση που ιδρύθηκε το 1968 και ενεργεί ως πράκτορας shipbrokers που αντιπροσωπεύει τις Kristen Navigation Inc., Anangel Maritime Services and Alpha Tankers & Freighters. Είναι



αρμόδια για τη διαχείριση, την ασφάλιση και τις ναυλώσεις των πλοίων τους στην ελεύθερη αγορά. Η Agelef διαχειρίζεται στόλο ξηρού φορτίου και μέσω της θυγατρικής Agelef Tanker Chartering Ltd πλοία πετρελαιοφόρα.

*Πλοία που διαχειρίζεται η Agelef Shipping Co. (London) Ltd*

Κατηγορία	Πλοίο	Προβλεπόμενη Οικονομική Συνεισφορά	Καταγραφή	Προβλεπόμενα Έσοδα	Προβλεπόμενα Έξοδα	Μείζον



## H AGELEF TANKER CHARTERING LIMITED

ιδρύθηκε το 1993 ως θυγατρική της Agelef Shipping Co. (London) Ltd., στο Λονδίνο όπου ενεργεί ως αποκλειστικός πράκτορας για ναυλώσεις των δεξαμενόπλοιων της



KRISTEN NAVIGATION INC. της Αθήνας. Ο σύγχρονος στόλος της περιλαμβάνει αυτήν την περίοδο από 29 ποιοτικά πλοία της VLCC's υψηλών προδιαγραφών, Suezmax και Aframax. Η πλειοψηφία είναι νεότευκτα στα ναυπηγεία της Daewoo και της Hyundai στη Νότια Κορέα. Υπάρχουν σε παραγγελία στη Daewoo 3 ακόμη νέα πλοία.

VESSEL NAME	FLAG / CALL SIGN	BUILT CLASS	DWT/DRAFT	GRT/NRT	L.O.A.	Cubic Capacity 98%	BUILDER/TYPE	HULL DESIGN
<u>Antonis I. Anaplicious</u>	BAHAMAS / C6FPS	2000 DNV	306,084.6 / 22.46	156758 / 108245	332.0	339,425	DHI KOREA / VLCC	DOUBLE
<u>Antonis Venus</u>	GREEK / SYLK	2001 LR	306,344.3 / 22.46	153911 / 107642	332.0	339,425	DHI KOREA / VLCC	DOUBLE
<u>Asiro Corona</u>	GREEK /	2003	306,000 / 22.46	156408 / 108374	332.0	346,352	DHI KOREA / VLCC	DOUBLE
<u>Astro Cenapeus</u>	GREEK / SXOT	1995 DNV	299,900 / 21.999	156565 / 97134	332.0	339,781	DHI KOREA / VLCC	DOUBLE



<u>Astro Leon</u>	GREEK / SXYE	1992 DNV	285,771 / 20.824	153427 / 85873	327.5	324,181	DHI KOREA / VLCC	SINGLE
<u>Astro Libra</u>	GREEK / SXZG	1995 DNV	284,410.7 / 20.82	153429 / 71472	327.5	324,173.4	DHI KOREA / VLCC	SINGLE
<u>Astro Lupus</u>	GREEK / SYJM	1989 NK	257,589 / 20.827	137893 / 76471	321.3	280,844	MHI JAPAN / VLCC	SINGLE
<u>Astro Canopus</u>	GREEK / S YIR	1998 DNV	159,899 / 17.02	79714 / 44672	274.0	169,884	DHI KOREA / SUEZMAX	DOUBLE
<u>Astro Cassiopeia</u>	GREEK / SWAR	2003 ABS	158,553 / 17.022	82982 / 48684	274.0		DHI KOREA / SUEZMAX	DOUBLE
<u>Astro Sculptor</u>	GREEK / SYMO	2002 ABS	106,000 / 14.32	56841 / 31255	248.0	126,000	DHI KOREA / AFRAMAX	DOUBLE
<u>Astro Altair</u>	GREEK / SWXR	1997 ABS	98,879.71 / 13.52	53074 / 28469	248.0	112,092	DHI KOREA / AFRAMAX	DOUBLE
<u>Astro Sirius</u>	GREEK / SXPT	1996 ABS	98,805.17 / 13.52	53074 / 28469	248.0	112,096	DHI KOREA / AFRAMAX	DOUBLE

Astro Pursues	GREEK / SVMD	2004 ABS	159,116 / 17.073	80620 / 52154	274.07		HHI KOREA / SUEZMAX	DOUBLE

ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΜΕΝΑ ΥΠΟ ANANGEL MARITIME SERVICES INC.,  
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 354, ΚΑΛΛΙΘΕΑ-ΑΘΗΝΑ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	N.Π.	κοχ	ΔΔΣ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ/ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	ΣΗΜΑΙΑ
1	ANTONIS I. ANGELICOUSSIS	9577	36986	SYQL	ANTONIS SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
2	ANANGEL AMBITION	10236	81120	SYAV	MARPET SHIPPING CORPORATION LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
3	ANANGEL ARGONAUT	8331	36782	SZGQ	ARGONAUT SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
4	ANANGEL DAWN	10938	75871	SYFC	DAWN SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
5	ANANGEL DESTINY	10636	87523	SXON	DESTINY SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
6	ANANGEL DIGNITY	9055	24643	SZJV	DIGNITY SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
7	ANANGEL DYNASTY	11072	86600	SYTR	DYNASTY SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
8	ANANGEL ENOSIS	10337	38859	SXGZ	CASPIAN SEA MARITIME INC. LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
9	ANANGEL ETERNITY	11073	86600	SYPJ	ETERNITY SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
10	ANANGEL EXPRESS	9276	34407	SYWM	EXPRESS SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
11	ANANGEL FORTUNE	11424	87820	SXVD	DORFORTH SHIPHOLDING S.A.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
12	ANANGEL GALINI	10967	39941	SXHV	GALINI SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
13	ANANGEL INNOVATION	11327	87050	SZKZ	PELIKAN SHIPPING INC LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
14	ANANGEL LEGEND	11144	81151	SXLR	LEGEND SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
15	ANANGEL LOYALTY	10305	38131	SWLI	LOYALTY SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
16	ANANGEL OMONIA	10363	38859	SXPD	BAFFIN SEA MARITIME INC LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
17	PIONEER	11357	87050	SWBN	CAVALIER SHIPPING CORP. LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
18	ANANGEL POWER	8304	20432	SZJY	POWER SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
19	ANANGEL PRIDE	10021	81569	SYAG	LOCKHEART SHIPPING INC. LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
20	ANANGEL PROGRESS	9481	36781	SVYR	PROGRESS SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
	ANANGEL PROSPERITY	11456	87620	SVQC	LAKE PISO ENTERPRISES, MOROVIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
	ANANGEL SAILOR				REMETZO MARITIME CORP.	MALTA
21	ANANGEL SOLIDARITY	10061	81569	SYFX	NASHWOOD MARITIME INC. LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
22	ANANGEL SPLENDOUR	10119	81120	SWUX	GREYWING SHIPPING INC. LIBERIA	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
23	ANANGEL SUCCESS	9068	24643	SYZO	SUCCESS SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
24	ANANGEL VENTURE	9502	36781	SWWL	VENTURE SPECIAL MARITIME ENTERPRISES	ΕΛΛΗΝΙΚΗ

αντιπροέδρου (1950-1960). Απόφοιτος της Νομικής Σχολής Αθηνών, ολοκλήρωσε τις σπουδές του στο Παρίσι και το 1939 εξελέγη καθηγητής Διοικητικού Δικαίου στην Α.Σ.Ο.Ε.Ε. της οποίας διατέλεσε πρόεδρος. Διατήρησε την καθηγητική του ιδιότητα με ζήλο καθώς και την παρουσία του στην ακαδημαϊκή κοινότητα στις δεκαετίες του 1950 και 1960, παράλληλα με τις πολυποίκιλες επιχειρηματικές του δραστηριότητες.

Οι αδελφοί Χανδρή ηγήθηκαν και υπεράσπισαν συνδικαλιστικά τον κλάδο τους.

Σημαντική η προσφορά του Αντωνίου Χανδρή στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στην οποία προήδρευε για πολλά χρόνια με μοναδική, όπως έχει καταγραφεί, επιτυχία και διορατικότητα. Εξελέγη πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών μετά την πτώση της δικτατορίας και παρέμεινε σε αυτή τη θέση από το 1974 μέχρι το 1981. Ο Αντώνης Χανδρής, με μεγάλη οικογενειακή παράδοση και δυναμική παρουσία στην ποντοπόρο ναυτιλία, στις υπερωκεάνιες γραμμές και στο διεθνές κρουζίν, αφού περνά από την θέση του αντιπροέδρου του COMMITTEE, εκλέγεται το 1975 πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κατά την διάρκεια δε της εξαετούς θητείας του διαμορφώνει προϋποθέσεις στενής επαφής και συλλογικής δράσης του ελληνικού εφοπλισμού σε μια κρίσιμη περίοδο για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στο κοινοτικό και διεθνή χώρο, ενισχύοντας την τριμερή - κράτους, εφοπλιστών, ναυτικών - συνεργασία και τις σχέσεις πολιτείας και ναυτιλίας.

Ο Δημήτριος, γνωστότερος ως Μίμης, Χανδρής διατέλεσε αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, από το 1962 έως το 1964, και το 1980 εξελέγη πρόεδρος της Greek Shipping Co-Operation Committee στο Λονδίνο.

Ο Μιχάλης Χανδρής εκλέγεται επί χρόνια στο Συμβούλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και πρόσφατα εξελέγη μέλος του προεδρείου της. Στελέχη, εξάλλου, του συγκροτήματος Χανδρή προσφέρουν επί έτη τις υπηρεσίες τους στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, την Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και την HELMERA.

Ο Δημήτρης Χανδρής θητεύει στην ίδια θέση για λίγους μήνες το 1980 για να τον διαδεχθεί ο Ιωάννης Δ. Χατζηπατέρας, που συνεχίζει τη σημαντική χιακή παράδοση από το 1981 μέχρι και σήμερα, συσπειρώνει και εκπροσωπεί τον εφοπλισμό της αποδημίας. Πρόκειται για την μακροβιότερη προεδρική θητεία στον εφοπλιστικό χώρο .

Ο *Γιάννης Κ. Λύρας*, πρόεδρος της ίδιας ένωσης από το 1997, εκπροσωπεί την παρουσία στα κοινά της νεότερης γενιάς του χιακού εφοπλισμού, αφού προηγουμένως διατέλεσε πρώτος Έλληνας πρόεδρος στην Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών .

Από τις σημαντικές προσφορές του *Κώστα Λαιμού* στον εφοπλιστικό κλάδο ήταν η θητεία του ως μέλους του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών επί τριάντα έτη και η δημιουργία του Hellenic War Risks Club για την ασφάλιση κατά των κινδύνων πολέμου. Ασχολήθηκε, εξάλλου, ιδιαίτερα με την προώθηση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Αλλά και στην ηγεσία του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος οι Χιώτες Εφοπλιστές έχουν να παρουσιάσουν αξιόλογο έργο. Ο *Νικόλαος Γ. Λιβανός* διατέλεσε Πρόεδρος τη δεκαετία 1939-1948 και ο *Κωνσταντίνος Φαφαλιός* την περίοδο 1984-1988.

Ο *Ιωάννης Κ. Καρράς* διατέλεσε πρόεδρος της Greek Shipping Co-operation Committee του Λονδίνου, την περίοδο 1964-1965 ενώ στήριξε και συμμετείχε ενεργώς στο σημαντικό Α' Ναυτιλιακό Συνέδριο που έγινε στην Ελλάδα επί Γεωργίου Παπανδρέου. Ο γιος του *Κωνσταντίνος Κ. Καρράς*, που ζούσε στο Λονδίνο, υπήρξε από εκείνους που συμμετείχαν σε αγώνες κατά της δικτατορίας και βοήθησαν στην εξομάλυνση των σχέσεων μεταξύ εφοπλιστών και μεταδικτατορικής κυβέρνησης. Ο Κωνσταντίνος Κ. Καρράς, ο οποίος παντρεύτηκε τη Λυδία Φωκ. Ποταμιάνου, μετά από 25ετή εφοπλιστική καριέρα κυρίως στο εξωτερικό, ζει πλέον από το 1989 στην Ελλάδα και ασχολείται, από κοινού με τη σύζυγό του, με πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις και δραστηριότητες. Η εταιρεία Ι. Κ. Καρρά υπήρξε φυτώριο νέων Καρδαμυλιτών και άλλων εφοπλιστών, καθώς στελέχη της ανήλθαν στη διοικητική της ιεραρχία και στην πορεία ανεξαρτητοποιήθηκαν ξεκινώντας τη δική τους εφοπλιστική πορεία. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν ο Ι. Ψαρός, οι αδελφοί Γέμελου και ο Γ. Αντωνάτος.

Οι αδελφοί *Γιώργος Χ. και Λέων Χ. Λεμός* είχαν σημαντική συνεισφορά στον εφοπλιστικό κλάδο διατελώντας επί σειρά ετών μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ο *Γεώργιος Π. Λιβανός* υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους Έλληνες εφοπλιστές της μεταπολεμικής περιόδου. Αν κάτι χαρακτηρίζει την πορεία του στη ναυτιλία, αυτό



είναι οι καινοτόμες ιδέες που εφάρμοσε και η φροντίδα του για την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία τον οδήγησε το 1982 να ιδρύσει την HELMEPA.

Με μακρά παράδοση συμμετοχής στις συλλογικές δραστηριότητες του ελληνικού εφοπλισμού, η οικογένεια Λύρα εκπροσώπησε τον κλάδο στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Ο Μάρκος Ι. Λύρας διετέλεσε αντιπρόεδρος της Greek Shipping Co-Operation Committee ενώ ο Κώστας Λύρας διατέλεσε αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στον Πειραιά, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Greek Shipping Co-Operation Committee στο Λονδίνο, σύμβουλος της ελληνικής αντιπροσωπείας στις ναυτιλιακές διασκέψεις των διεθνών οργανισμών στη διάρκεια των δεκαετιών 1950,1960 και 1970, όπως επίσης και σύμβουλος του Ταμείου Ευπραγίας Οινουσσών (ΤΕΟ). Την παράδοση αυτή συνέχισε η νέα γενιά με τους Γιάννη Μ. Λύρα ως πρόεδρο του The London Steam Ship Owners Mutual Insurance Association, Hellenic War Risk και αντιπρόεδρο της CENSA και τον Δημήτρη Κ. Λύρα ως μέλος της Intertanko. Ο Γιάννης Κ. Λύρας υπήρξε ο πρώτος Έλληνας πρόεδρος της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) από τον Ιανουάριο του 1995 έως τον Δεκέμβριο του 1996, καθώς και πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, από το 1997 μέχρι το 2003.

Ο Κωνσταντίνος Μίχαλος διετέλεσε πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών σε μία από τις πιο κρίσιμες περιόδους της ιστορίας της, το διάστημα 1938-1946.

Ο Μιχαήλ Μ. Ξυλάς συμμετείχε στα κοινά της ναυτιλίας από διάφορες θέσεις και συνέβαλε στη διαμόρφωση της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

## 2. Η Helmeπα



Ο αείμνηστος Γιώργος Π. Λιβανός, μια δυναμική προσωπικότητα που έχαιρε το σεβασμό της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, εξέφρασε τις ανησυχίες του στο τέλος της δεκαετίας 1970 για την τύχη του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έφερε το θέμα στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και πρότεινε

όπως ο ανθρώπινος παράγοντας στη ναυτιλία, δηλαδή πλοιοκτήτες και ναυτικοί, αναλάβει την πρωτοβουλία να κάνει εθελοντικά κάτι για την προστασία των ωκεανών του πλανήτη.

Η Διάσκεψη της Στοκχόλμης, που οργανώθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη, είχε δώσει το 1972 στον κόσμο το μήνυμα ότι το περιβάλλον βρίσκεται κάτω από σοβαρή απειλή από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Τη Διάσκεψη ακολούθησε η έκδοση άλλων διεθνών και εθνικών νομοθεσιών.

Η πρόταση Λιβανού, η βιομηχανία να αποδεχθεί την ευθύνη της και αναλάβει τη δέσμευση να καταπολεμήσει τη θαλάσσια ρύπανση, έκανε πολλούς στην Ελλάδα και το εξωτερικό να αντιδράσουν με σκεπτικισμό στην πρόταση αυτή που την εποχή εκείνη ήταν έξω και μακριά από γνωστές πρακτικές που ίσχυαν στη παγκόσμια ναυτιλία.

Αν και ο Γιώργος Π. Λιβανός θεωρήθηκε επαναστατικός, τα κηρύγματά του άρχισαν να κερδίζουν έδαφος και συζητήσεις για το περιβάλλον να γίνονται σιγά - σιγά στο χώρο της ναυτιλίας.

Τελικά την 4η Ιουνίου 1982, υπογράφηκε η Ιδρυτική Διακήρυξη Εθελοντικής Δέσμευσης της HELMEPA και συνοπογράφηκε από πέντε διεθνώς αναγνωρισμένους οργανισμούς ώστε έτσι η ελληνική, μη κυβερνητική και μη κερδοσκοπική ναυτιλιακή πρωτοβουλία να εξαπλωθεί παγκόσμια.

Μέχρι να εκλεγεί το Σεπτέμβριο 1983 το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο σύμφωνα με το Καταστατικό, η HELMEPA λειτούργησε με την εποπτεία μιας Εκτελεστικής Επιτροπής υπό τον Γιώργο Π. Λιβανό, που την αποτελούσαν οι Γιάννης Γκούμας, Παναγιώτης Ν. Τσάκος, Ματθαίος Δ. Λως και Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης. Η Επιτροπή αυτή μαζί με το Γενικό Γραμματέα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, Μιχάλη Ζενζεφύλλη εργάστηκε πυρετωδώς για να θεμελιώσει την νέα Ένωση

Σύμφωνα με την Ιδρυτική Διακήρυξη και το Καταστατικό, η πρώτη Γενική Συνέλευση το 1983, εξέλεξε Διοικητικό Συμβούλιο με Πρόεδρο τον Γιώργο Π. Λιβανό που, επανεκλεγόμενος, συνέχισε να προσφέρει τις υπηρεσίες του μέχρι το 1991 όταν παραιτήθηκε. Στη διάρκεια της θητείας του πρώτη η HELMEPA ξεκίνησε στην Ελλάδα εθελοντικές περιβαλλοντικές εκστρατείες με σύνθημα το "Ελληνικό Φιλότιμο" που ο Γιώργος Λιβανός δεν έπαψε ποτέ να προβάλλει.

Το 1991 εκλέχθηκε Πρόεδρος ο Βασίλης Φρ. Παπαχρησιτίδης που κράτησε το τιμόνι της HELMEPA μέχρι το 1994. Στην περίοδο αυτή η Ένωση απέκτησε την τεχνοκρατική διάσταση που υπαγόρευαν οι διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις. Το Εγχειρίδιο Πλοίου που τότε η HELMEPA εξέδωσε αποτέλεσε βοήθημα για την εφαρμογή του Κώδικα ISM πάνω στα πλοία.

Ο Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας-ΠΝΟ, Γιάννης Χαλάς εκλέχθηκε το 1994 ως τρίτος Πρόεδρος της HELMEPA στην οποία έφερε την παραδοσιακή ναυτοσύνη, τις ανησυχίες και το δυναμισμό των χιλιάδων Ελλήνων ναυτικών που εκπροσωπούσε, σημαντικά στοιχεία για την κινητοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο Καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος εκλέχθηκε το 1996 τέταρτος Πρόεδρος της HELMEPA και μέχρι το 2000, πέρα από την υποστήριξη του στην ΠΑΙΔΙΚΗ HELMEPA, προσωποποίησε με την παρουσία του την εθελοντική δέσμευση "*από πλοιοκτήτη μέχρι τελευταίο ναύτη*" που είναι η φιλοσοφία της HELMEPA σε όλες τις δραστηριότητές της για πρόληψη της ρύπανσης και βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία.

Ο Πήτερ Γ. Λιβανός εκλέχθηκε το 2000 ως ο πέμπτος Πρόεδρος της Ένωσης. Η εκλογή του συνέπεσε με την εισαγωγή του Κώδικα ISM και τις απαιτήσεις της αναθεωρημένης STCW. Αντιπροσωπεύοντας τη νέα γενιά Ελλήνων πλοιοκτητών με μοντέρνες διοικητικές αντιλήψεις, προώθησε τη διεθνοποίηση της HELMEPA υποστηρίζοντας την ίδρυση της AUSMEPA στην Αυστραλία και τη διάδοση των μηνυμάτων της Ένωσης στη διεθνή ναυτιλία.

Η 20ή επέτειος της Helmepra συνέπεσε με την εκλογή νέου Διοικητικού Συμβουλίου με Πρόεδρο το Νικόλαο Π. Τσάκο. Παλιό μέλος των συμβουλίων όπου για πρώτη φορά εκλέχτηκε το 1991, είχε ήδη προσφέρει τις υπηρεσίες του ως ταμίας και αντιπρόεδρος. Η μακρόχρονη σχέση του με τη φιλοσοφία της HELMEPA, εξασφάλισε επιτυχή 4ετή θητεία.

Ο Νίκος Παπαδάκης, αντιπρόεδρος επί δύο χρόνια, εκλέγεται Πρόεδρος τον Απρίλιο 2006. Ο νέος Πρόεδρος αναλαμβάνει σε μια περίοδο που η ιδέα των Meras και η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των νέων ενθαρρύνεται στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα από τον IMO ενώ η συνεργασία των "αδελφών" ενώσεων προωθείται μέσω της Intermera.

### Ιδρυτικά Μέλη

Οι ακόλουθες προσωπικότητες, σε αλφαβητική σειρά, ήταν τα Ιδρυτικά Μέλη της HELMEPA ( με ζωηρά γράμματα οι χιακής καταγωγής).

**Α. Ι. Αγγελικούσης, Ε.Ι. Γκούμας, Ι. Γ. Γκούμας, Β. Π. Γουλανδρής, Κ. Α. Δρακόπουλος, Ν. Δ. Επιφανειάδης, Ν. Δ. Ευθυμίου, Α. Μ. Καραγεώργης, Κ. Γ. Καρράς, Κ. Ε. Κομνηνός, Γ. Ι. Κουμάνταρος, Γ. Π. Λιβανός, Γ. Σ. Λιβανός, Ι. Κ. Λύρας, Μ. Δ. Λως, Α. Ι. Μαρτίνος, Ν. Α. Νομικός, Σ. Α. Νταϊφάς, Δ. Γ. Πατέρας, Μ. Κ. Περατικός, Α. Α. Ποταμιάνος, Ν. Α. Σούτος, Π. Ν. Τσάκος, Κ. Λ. Φαφαλιός, Γ. Μ. Φουστάνος, Α. Π. Χαλκούσης, Γ. Β. Χατζηλευθεριάδης, Χρ. Α. Ωνάση**

### **3. Η κοινωνική προσφορά**

Οι Χίοι εφοπλιστές εκτός από την πολυochιδή συνεισφορά τους για την ανάπτυξη της Χιακής και Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και την ενίσχυση της Εθνικής μας Οικονομίας, έχουν και μεγάλη κοινωνική προσφορά .

Με τα δισεκατομμύρια του συναλλάγματος που εισάγουν στην Ελλάδα, έχουν να επιδείξουν και αναρίθμητα έργα ευποιίας και κοινωνικής πρόνοιας, τα οποία πηγάζουν από τα βαθύτατα αισθήματα αλληλεγγύης, αλτρουισμού και αγάπης προς την πατρίδα και τους συνανθρώπους τους. Ακόμη πρέπει να τονισθεί ιδιαίτέρως ότι οι Χίοι εφοπλιστές ενδυναμώνουν την κοινωνική, εκπαιδευτική, ναυπηγοβιομηχανική και τουριστική υποδομή της χώρας και αυξάνουν διεθνώς το κύρος και το γόητρο της Ελλάδας, ενώ ταυτόχρονα τιμούν και προβάλλουν παγκοσμίως την μυροβόλο Χίο.

Επιπλέον δίνουν εργασία σε χιλιάδες συμπολίτες τους στα πλοία και τα γραφεία τους και έχουν δαπανήσει για την Χίο και την Ελλάδα πολλά εκατομμύρια ευρώ, για την ανέγερση φιλανθρωπικών και κοινωφελών ιδρυμάτων. Με τις επενδύσεις που έχουν κάνει στην Ελλάδα στο ναυτιλιακό και επιχειρησιακό τομέα, προέβησαν στην κατασκευή σπουδαίων έργων παγκόσμιας προβολής και μεγάλης παραγωγικότητας .

Αναφέρουμε παρακάτω την σημαντική κοινωνική και πολιτιστική προσφορά μερικών από τις πολλές εφοπλιστικές οικογένειες χιωτών, που πρόσφεραν στον τόπο τους.

### 3.1. Οικογένεια Ανδρεάδη

Ο Ανδρεάδης Χατζηφραγκούλη Γεώργιος (1872-1945), με καταγωγή από αρχοντική ναυτική οικογένεια του Βροντάδου θεωρείται εκ των πρωτεργατών και θεμελιωτών της Εμπορικής μας Ναυτιλίας. Μεγάλος ευεργέτης του Έθνους και της Χίου ανήγειρε το περίφημο «ΑΝΔΡΕΑΔΕΙΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ» Βροντάδου, το οποίον έδωσε τα φώτα της παιδείας και της γνώσεως σε χιλιάδες νέους. Επίσης ανήγειρε το Δημαρχείο Βροντάδου και

μερίμνησε για την ύδρευση του Βροντάδου. Συνέδραμε εις την ανέγερση του Σχολείου Βολισσού, στην κατάσκευή του Ιερού Ναού Αγίου Ιακώβου και προσέφερε μεγάλες δωρεές προς τους Ιερούς Ναούς Ευαγγελιστρίας Χίου, Ερειθιανής Βροντάδου και το Μουσείο Χίου.

Ακόμη χρηματοδότησε την κατασκευή πολλών οδών εις τον Βροντάδο. Τόσον

ο Δήμος Χίου όσον και ο Δήμος

Βροντάδου ανακήρυξαν αυτόν μέγα ευεργέτη και του απένειμαν πολλές τιμητικές διακρίσεις. Ο Γεώργιος Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδης, αδάμαστος μαχητής των θαλασσιών αγώνων του Έθνους, κατά τους απελευθερωτικούς πολέμους του 1912 και την Εθνική εξόρμηση του 1914 προσέφερε ανεκτίμητες υπηρεσίες προς την Ελλάδα όχι μόνον ως μαχητής αλλά και ως ευγενής χορηγός προς επιτυχή διεξαγωγή των αγώνων εκείνων. Ενίσχυσε δια κολοσσιαίων ποσών τον συμμαχικό αγώνα και προίκισε αθορύβως και αφανώς το Πολεμικό μας Ναυτικό με ένα αντιτορπιλικό. Ταυτοχρόνως εργαζόταν ακαταπόνητα για την ανόρθωση της Χίου η οποία μόλις είχε απελευθερωθεί από τον τυραννικό Τουρκικό ζυγό. Ίδρυσε και λειτούργησε δια χρημάτων του Κλινική στην πόλη της Χίου χάριν των δυστυχών προσφύγων της Μικρασιατικής τραγωδίας, η οποία παρείχε δωρεάν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Ενίσχυσε οικονομικά άπαντα τα χιακά ιδρύματα. Δεσπόασα επί δεκαετίας φυσιογνωμία επί της δημοσίας ζωής της Χίου κατά τρόπον αδιάβλητο και αδιάφθορο λόγω της



το κτήριο του Δημαρχείου Ομηρούπολης ( πρώην Βροντάδου)

ακεραιότητας του χαρακτήρα του, τιμήθηκε με το ύψιστου αξίωμα του αριστίνδην μέλους της Ελληνικής Γερουσίας και με το Μεγαλόσταυρο του Γεωργίου του Α'.

Ο γιος του καθηγητής *Ανδρεάδης Γ. Στρατής* (1905-1989), πέραν των άλλων, ανήγειρε το Δημαρχιακό Μέγαρο Βροντάδου, το μεγαλοπρεπές «Δώμα Ανδρεάδη» στο Μέγαρο της Προοδευτικής και Εκπολιτιστικής Ένωσης Βροντάδου (ΠΕΚΕΒ) και συνέδραμε στην ανοικοδόμηση διαφόρων κτιρίων για πολιτιστικούς σκοπούς. Επίσης ανακαίνισε με δαπάνες του το Ανδρεάδειο Γυμνάσιο Βροντάδου Χίου και διέθεσε τεράστια ποσά σε άλλους φιλανθρωπικούς και κοινωφελείς σκοπούς. Ακόμη συνέδραμε δαυιλώς στην ανέγερση του Ιερού Ναού Αγίου Ιωάννου Θεολόγου Αττικής. Σε αναγνώριση των υπηρεσιών του προς το Έθνος και την κοινωνία, τιμήθηκε από την Πολιτεία και τη Εκκλησία με πολλά παράσημα και μετάλλια.

### 3.2. Οικογένεια Καρρά

Ο *Κωστής Ιωαν. Καρράς* (1876-1969), επιφανής ευεργέτης του Έθνους και της Χίου, πρωτοπόρος και θεμελιωτής της Χιακής και της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, διέπρεψε στον ναυτιλιακό στίβο και δημιούργησε μεγάλο στόλο πλοίων αποκτώντας τεράστια περιουσία την οποία διέθεσε σε έργα ευποιίας, φιλανθρωπίας και κοινωνικής αλληλεγγύης. Κατά τη διάρκεια της απαισίας Γερμανικής κατοχής διένειμε μεγάλες ποσότητες τροφίμων στους λιμοκτονούντες συμπολίτες μας. Ουδέποτε χρησιμοποίησε τον πλούτο του για καυχησιολογία και επίδειξη. Λεγεώνες ολόκληροι δυστυχούντων και πτωχών ευεργετήθηκαν απ' αυτόν, λαμβάνοντας μηνιαίο χρηματικό βοήθημα. Αυτοδημιούργητος εφοπλιστής αναδειχθηκε σε σπουδαίο κοινωνικό παράγοντα χάρις στην αξία του, την φιλοπονία του, την ιδιοφυΐα του και τις λοιπές αρετές του. Το Καρράδειο Σχολείο Ράχης Καρδάμυλων, το Καρράδειο Σχολείο Μαρμάρου Καρδάμυλων, ο ανδριάντας του Αφανούς Ναύτη των Καρδάμυλων, οι περικαλλείς Ναϊσκοί της Βεργολιβάδας και των Ταξιαρχών στα Καρδάμυλα και άλλα έργα κοινής ωφελείας στη Χίο και αλλαχού οφείλονται κατά το πλείστον εις την ευεργεσία και την δραστηριότητα του αειμνήστου μεγάλου ανθρωπιστή και πραγματικού χριστιανού. Ο Δήμος Χίου σε ένδειξη τιμής και ευγνωμοσύνης για την μακρά και ευδόκιμη αγαθοεργό και φιλάνθρωπο δράση, του απένειμε το 1966 στα πλαίσια των εορτών ΧΙΟΣ και ΘΑΛΑΣΣΑ το Χρυσό Μέταλλιο της Πόλης. Επίσης και ο Δήμος Καρδάμυλων ανακήρυξε αυτόν Μέγα Ευεργέτη.

Η σύζυγός του *Καρρά Κ. Ανίτσα* (1878-1966), ξεχειλιζε από καλοσύνη και αγάπη προς όλους τους συνανθρώπους της. Χιλιάδες οι ευεργετηθέντες παρ' αυτής πάσχοντες και πεινώντες. Παρείχε την βοήθειά της χριστιανικά και αθόρυβα χωρίς να διατυμπανίζει τις αγαθοεργίας της. Συναγωνίζονταν τον σύζυγό της Καπετάν Κωστή σε έργα φιλανθρωπίας και κοινωνικής μέριμνας. Ενίσχυσε οικονομικά την «Επαγγελματική Οικοκυρική Σχολή Χίου», το Σωματείο «Φίλοι του Χιώτικου Χωριού», τον Ιερόν Ναό Ευαγγελιστρίας και την «Ορθόδοξο Χριστιανική Ένωση Κυριών και Νεανίδων Χίου», της οποίας υπήρξε εκ των ιδρυτικών μελών. Επίσης προσέφερε μεγάλα ποσά δια την ανέγερση του Ιερού Ναού της Αγίας Βαρβάρας της Κοινότητος Αγίου Γάλακτος Χίου.

Ο γιος του *Ιωάννης Κων/νου Καρράς*, επιφανής ναυτιλιακός και οικονομικός παράγοντας της Ελλάδας με διεθνές κύρος και ακτινοβολία συνετέλεσε εις την ανάπτυξη και την ενίσχυση της Ελληνικής Οικονομίας και εις το μεγαλείον και την δόξα της Εμπορικής μας Ναυτιλίας. Μεγαλοφύης, δραστήριος, φιλόπονος και οραματιστής διέπρεψε στον Ναυτιλιακό και επιχειρηματικό στίβο γενόμενος ζάπλουτος. Αναδείχτηκε μέγιστος ευεργέτης του Έθνους, της Χίου και ιδιαιτέρως της γενέτειράς του την οποία ιδιαίτερα αγαπούσε και λάτρευε. Διέθεσε τον πλούτο του για τη ανέγερση πλήθους κοινωφελών έργων. Παρείχε πρόθυμα την βοήθεια και αρωγή του εις πάντα φιλανθρωπικό σκοπό. Επέδειξε ζωηρό ενδιαφέρον για την Παιδεία και ιδιαιτέρως δια την ναυτιλιακή εκπαίδευση αποβλέπων στην επάνδρωση της ναυτιλίας μας με ικανά και μορφωμένα στελέχη. Υπήρξε πρωτεργάτης της τουριστικής ανάπτυξης της χώρας μας. Δαπάνησε κολοσσιαία ποσά και αξιοποίησε τουριστικά και γεωργικά την Σιθωνία της Χαλκιδικής όπου δημιούργησε ξενοδοχεία, πλαζ, δρόμους και λιμάνια. Οι εγκαταστάσεις αυτές ονομάστηκαν «Πόρτο Καρράς» και εκατομμύρια τουριστών παραθερίζουν κατ' έτος, αφήνοντας πολύτιμο συνάλλαγμα στην οικονομία μας. Τεράστιο το φιλανθρωπικό και κοινωνικό έργο του αιμνήστου ευεργέτη και ανθρωπιστή. Ανήγειρε το Καρράδειο Δημοτικό Σχολείο Χίου, το μεγαλοπρεπές Μέγαρο της Ανωτέρας Δημοσίας Σχολής Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (μαζί με τους διακεκριμένους εφοπλιστές και ευεργέτες αδελφούς Αντώνιο και Δημήτριο Χανδρή) και το Δημαρχιακό Μέγαρο Καρδαμύλων στη μνήμην των γονέων του Κων/νου και Ανίτσας Καρρά. Ίδρυσε τη Σχολή Ασυρματιστών και Μηχανικών Χίου. Επίσης ανακαίνισε μία πτέρυγα του Σκυλιτσείου Νοσοκομείου Χίου και δημιούργησε Χειρουργική Κλινική. Προσέφερε ηγεμονική δωρεά στο ένδοξο Πολεμικό μας Ναυτικό για την αγορά εκπαιδευτικού



πλοίου, εκδηλώνοντας έτσι τα πατριωτικά του αισθήματα. Για την λαμπρή επιχειρηματική και φιλανθρωπική του δράση του απενεμήθη το χρυσό Μετάλλιο της Ναυτιλίας και ανακηρύχθηκε μέγας ευεργέτης από τους Δήμους Χίου και Καρδαμύλων.



Ο *Καρράς Μιχ. Ιωάννης*, επιφανής εφοπλιστής διεθνούς κύρους και ακτινοβολίας με τεράστια κοινωφελή και φιλανθρωπική δραστηριότητα, έχει εις το ενεργητικό του πλήθος μεγάλων δωρεών υπέρ ευαγών, κοινωφελών και πολιτιστικών σκοπών. Προσέφερε σημαντικά ποσά για τον εξωραϊσμό των Καρδαμύλων και την κατασκευή διαφόρων έργων κοινής ωφελείας. Αδιάπτωτο το ενδιαφέρον του δια την εκπαίδευση και τη μόρφωση των νέων δια της παροχής υποτροφιών και χρηματικών βραβείων. Δώρισε την αρχοντική του οικία εις το Σωματείο «Φίλοι του Χιώτικου Χωριού» για τη στέγαση της Οικοκυρικής Επαγγελματικής Σχολής Χίου και ανήγειρε το μεγαλοπρεπές Οικοτροφείο της Σχολής αυτής. Σήμερα τα κτίρια αυτά παραχωρήθηκαν στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Ακόμη ανήγειρε στις Οινούσες Κοινοτική Αγορά και Ιχθυόσκαλα καθώς και αίθουσα Ναυτικών Χαρτών (Charter Room) στη μνήμη της μητέρας του. Ανακαίνισε το Δημοτικό Σχολείο Αμάδων. Επίσης ανήγειρε το Καρράδειο Γυμνάσιο και τον Ναό των Ταξιαρχών εις το Κολέγιο Αθηνών εις μνήμην των γονέων του.

### 3.3. Οικογένεια Λαιμού

Ο Κωστής Μ. Λαιμός, πτυχιούχος της Νομικής Αθηνών και πλοίαρχος Ε. Ν., ήταν ένας άνθρωπος περήφανος και ευαίσθητος σχετικά με τους ναυτικούς, γι αυτό και οι δωρεές του ήταν περισσότερο γι αυτούς και τις οικογένειες τους.



στάδιο Οινουσσών

Όχι άστοχα, θεωρείται από τους πατέρες της ναυτικής εκπαίδευσης. Πιστεύοντας στη μεγάλη αξία της συνεχούς εκπαίδευσης των ναυτικών, εξόπλισε το 1959 με τα πλέον σύγχρονα όργανα ναυσιπλοΐας της εποχής την «Αίθουσα Μιχαήλ Λαιμού» στις Σχολές Ασπροπόργου και ενισχύει τις δημόσιες σχολές με δωρεά πλήρων συγκροτημάτων ναυτικών μηχανών, ασυρμάτων οργάνων ελέγχου κλπ, για αποτελεσματική διδασκαλία. Το 1961 καθιερώνει το θεσμό του «Αριστείου Εκπαίδευσης» στους αποφοίτους μηχανικούς Ασπροπόργου, με δωρεάν μετεκπαίδευση στο εξωτερικό στους στροβίλους και τις μηχανές εσωτερικής καύσης. Το 1962 συνιστά υποτροφία στο Αμερικανικό Κολέγιο Αθηνών για άπορους μαθητές της Χίου, στην μνήμη της μητέρας του Χρυσάνθης Μ. Λαιμού, ενώ προχωρεί σε ένα πολύμορφο πρόγραμμα για την ενίσχυση της πρόνοιας και της περίθαλψης των ναυτικών και των οικογενειών τους .

Πρόκειται για την ευαισθησία που αναφέρθηκε πιο πάνω και που εκδηλώνεται νωρίς από τα πρώτα κιόλας χρόνια του πολέμου όταν με δικές του προσπάθειες ιδρύεται στην Νέα Υόρκη παράρτημα του Ελληνικού Οίκου του Ναύτου. Ακόμα πρόσφερε φιλοξενία και περίθαλψη ασθενών και ξεκούραση στους Έλληνες που βρέθηκαν στο εξωτερικό.

Μετά τον πόλεμο, το 1951 και με χρήματα του ίδιου θα αγοράσει το κτίριο Κεφαλά ένα από τα μεγαλύτερα κτίρια μέσα στην πόλη της Χίου και θα στεγάσει παράρτημα του Οίκου του Ναύτου στην Χίο, η πρώτη επέκταση του ιδρύματος αυτού σε



νησιώτικη περιφέρεια. Πρόκειται για ένα σπουδαίο έργο όχι μόνο για το υψηλό κόστος του, 250 εκατ. δραχμές της εποχής εκείνης, αλλά και γιατί ένας ναυτότοπος της χώρας όπως στην συνέχεια και το νησί Οινούσσες αποκτά την δυνατότητα τοπικής πρόνοιας και περίθαλψης. Συγκεκριμένα το 1955 ο Λαιμός προσφέρει το πατρικό του σπίτι στις Οινούσσες το οποίο το διαμορφώνει κατάλληλα για να στεγάσει στον ένα όροφο το παράρτημα του Οίκου του Ναύτου και στον άλλο όροφο το Νηπιαγωγείο των Οινουσσών.



Το κτίριο αναπαλαιώνεται το 1982, ενώ ένα χρόνο αργότερα με νέα δωρεά του ίδιου θα χτιστεί σύγχρονο κτίριο στη θέση του παλιού Οίκου Ναύτου της Χίου μετά την αύξηση των αναγκών περίθαλψης. Ο Οίκος λειτουργεί ακόμα και σήμερα στο ίδιο κτίριο .

Ανακαίνισε το νεκροταφείο της Αγ. Παρασκευής Οινουσσών, συνέβαλε στην ανοικοδόμηση του βυζαντινού Ι. Ν. Σωτήρος της Ν. Υόρκης και την ανέγερση σχολείου για τα ελληνόπαιδα της αμερικανικής μεγαλούπολης. Βέβαια εδώ πρέπει να πούμε ότι ο Κ. Μ. Λαιμός έκανε πολλά έργα και δωρεές χωρίς να φαίνεται ο ίδιος, ήτα άνθρωπος πολύ διακριτικός και πολύ φιλάνθρωπος.

Οι αδελφοί Γιώργος Χ. και Λέων Χ. Λεμός είχαν σημαντική συνεισφορά στην κοινωνική, πνευματική και πολιτιστική ζωή του τόπου. Ο Γιώργος Χ. Λεμός συνέστησε το «Ίδρυμα Γιώργη και Κατίγκως Λεμού» το οποίο έκανε σημαντικές δωρεές στο χώρο της εκπαίδευσης, της υγείας και της εκκλησίας. Με δωρεά του δημιουργήθηκε στη Σαμπεζύ της

Γενεύης το Διορθόδοξο Κέντρο του Οικουμενικού Πατριαρχείου. Η οικογένεια του Λέοντος Λεμού συνέστησε το ίδρυμα «Λέων Λεμός», με δραστηριότητες πολιτιστικού, επιστημονικού και φιλανθρωπικού περιεχομένου, με χορηγίες και υποτροφίες σε νέους ανθρώπους, ιδίως στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης. Σημαντικό είναι το έργο μελών της οικογένειας Α. Γ. Λαιμού στον πολιτιστικό και κοινωνικό τομέα. Ειδικότερα, οι δωρεές τους εντοπίζονται στο χώρο της υγείας και των υποδομών στην ιδιαίτερη πατρίδα τους, τις Οινούσες. Ο Αντώνης Σ. Λαιμός, ο οποίος διατέλεσε δήμαρχος Οινουσσών από το 1984 μέχρι το θάνατο του, δημιούργησε το ίδρυμα «Ελληνική Ιατρική Βιβλιοθήκη και Κέντρο Ιατρικής Τεκμηρίωσης». Το Ναυτικό Μουσείο Οινουσσών, τέλος, το οποίο στεγάζεται σε κτίριο που αποτελεί δωρεά της Μαρίας Παντελή Λαιμού και του Νικόλα Σπ. Λαιμού και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων σημαντικών εκθεμάτων και τη συλλογή του Αντωνίου Σ. Λαιμού, δημιουργήθηκε με φροντίδα και έξοδα του προέδρου του, Νικόλα Σ. Λαιμού και αποτελεί ένα από τα αριστουργήματα και πλέον σύγχρονα ναυτικά μουσεία της Ελλάδας.

Ο Γεώργιος Μ. Λαιμός, σημαντικός ευεργέτης για την ιδιαίτερη πατρίδα του, τις Οινούσες, ήταν συγχρόνως και ένας «οικουμενικός άνθρωπος».

Έτσι, μετά από σειρά δωρεών για τις ανάγκες των Οινουσσών, ανάμεσα στις οποίες και το Δημοτικό σχολείο «Άγιος Παύλος», όπου αρνήθηκε να δώσει το όνομά του στον δρόμο που το περιέβαλε, εκστρατεύει για την πραγματοποίηση δύο μεγαλεπήβολων σχεδίων. Την ίδρυση ενός υποκατάστατου του Φαναρίου, σε περίπτωση εκδιώξεως του Πατριαρχείου από την Κωνσταντινούπολη και τη δημιουργία ενός Ιδρύματος για την προβολή των αρχών και παραδόσεων της Ορθόδοξης Εκκλησίας και την ενίσχυση και ανάπτυξη του ελληνικού πνεύματος.

Με πρωτοβουλία του και χορηγία δική του και φίλων, ίδρυσε το Διορθόδοξο Κέντρο του Οικουμενικού Πατριαρχείου στο Σαμπεζύ της Ελβετίας, στο οποίο το 1971 θεμελιώθηκε το Καθολικό του Κέντρου στο όνομα του Αποστόλου Παύλου. Την ίδια χρονιά αναλαμβάνει τον πλήρη και σύγχρονο εξοπλισμό του Νοσοκομείου Κληρικών Ελλάδος. Το 1974 συνιστά Ίδρυμα στη Λωζάνη για την προβολή των αρχών και παραδόσεων της Ορθόδοξης Εκκλησίας και την ενίσχυση και ανάπτυξη του ελληνικού πνεύματος, το οποίο προίκισε με γενναία ποσά. Στα πλαίσια αυτού του ιδρύματος, ο Γ. Μ. Λαιμός, βλέποντας τις καταστροφές στον κόσμο από πλημμύρες, σεισμούς και θεομηνίες, εμπνεύστηκε το σχέδιο της «Οικουμενικής Κοινωνικής Αλληλεγγύης» που είναι γνωστό με

τα αρχικά σύμβολα «SOS» (Sosial Oecomenic Society) . Ήταν μια έκκληση για την ίδρυση παγκόσμιου Οργανισμού, που θα συγκέντρωνε πόρους για να βοηθήσει τα θύματα των θεομηνιών σε ολόκληρο τον κόσμο. Αυτό ήταν και ένα από τα τελευταία έργα του Κ.Μ Λαιμού.

#### 3.4. Οικογένεια Λω

Σημαντική είναι η κοινωνική δραστηριότητα της οικογένειας Λω και η προσφορά έργων που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της ιδιαίτερης πατρίδας της, του Βροντάδου και της Χίου γενικότερα, με κυριότερο την αξιοποίηση και συντήρηση από τη δεκαετία του 1960 του Όρμου Λω στον Βροντάδο, μέσω του «Κοινοφελούς Ιδρύματος Υιών Κωστή Μ. Λω». Άξια αναφοράς έργα είναι και η βελτίωση του δικτύου ύδρευσης Βροντάδου, το Στάδιο Πυργίου από τον Νίκο Κ. Λω, κ.ά. Εξάλλου, σημαντική είναι και η προσφορά της οικογένειας στη διατήρηση και διάδοση της ναυτιλιακής ιστορίας του τόπου με τη δημιουργία του Ναυτικού Μουσείου Χίου, του οποίου συνιδρυτές είναι οι Νίκος και Αντώνης Κ. Λως, μέσω του ιδρύματος «Αναστασίου και Μαρουκώς Πατέρα».

#### 3.5. Οικογένεια Ξυλιά

Ο *Μιχαήλ Μ. Ξυλιάς* Διατηρώντας στενή σχέση με την ιδιαίτερη πατρίδα του, συνέβαλε με τις δωρεές του στην πολιτιστική ανάπτυξη της Χίου. Με δωρεές του δημιουργήθηκαν σημαντικά έργα όπως το Πνευματικό Κέντρο Καρδάμυλων και το Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο Χίου, έργο που έδωσε νέα πνοή στην πολιτιστική ζωή της Χίου.



*Το Ομήρειο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Χίου*

### 3.6. Οικογένεια Τσάκου

Ο Παναγιώτης Τσάκος, από τους πλέον δραστήριους και επιτυχημένους εφοπλιστές και κάτοχος μεγάλου στόλου πλοίων και ιδιοκτήτης ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων στο Μοντιβιδέο, Μπουένος Άιρες και Πειραιά, αναπτύσσει σπουδαία εθνική, κοινωνική, φιλανθρωπική και πολιτιστική δραστηριότητα.

Το 1977 με δική του πρωτοβουλία και χρηματοδότηση δημιουργεί στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης το Ίδρυμα Τσάκου το οποίο στεγάζεται στο Erway School, ένα από τα καλύτερα σχολεία του Μοντεβιδέο με στόχο την διάδοση του ελληνικού πολιτισμού στην Νότια Αμερική και εκμάθηση της Ελληνικής γλώσσας και παράδοσης στους Ουρουγουανούς μαθητές. Το ίδρυμα λειτουργεί σαν πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με διοικητικό συμβούλιο υπό την προεδρία του καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου και με προσωπικό αποτελούμενο από Ουρουγουανούς και Έλληνες με ιδιαίτερο βάρος στην διδασκαλία της γλώσσας μας.

Αδιάπτωτο το ενδιαφέρον του και συνεχής η μέριμνα του προς τα Καρδάμυλα με την χορήγηση μεγάλων δωρεών για την κατασκευή κοινωφελών και φιλανθρωπικών έργων. Ανήγειρε την αίθουσα δεξιώσεων στον Ιερό ναό του Τιμίου Σταυρού Ράχης Καρδαμύλων. Στοργή και αγάπη εκδηλώνει στην σπουδάζοντα νεότητα, παρέχοντας υποτροφίες, καθώς και χρηματικά βραβεία. Ως πρόεδρος του Συλλόγου Φίλων του Ναυτικού Ομίλου Χίου έχει βοηθήσει αρκετές φορές το αθλητικό σωματείο του νησιού, προς το οποίο πρόσφερε πολλά εκατομμύρια.

Συνεισέφερε για την λειτουργία του Ελληνικού Κέντρου Λονδίνου, ενός ιδρύματος υψίστης εθνικής σημασίας. Ατελείωτες είναι οι δωρεές του προς τα διάφορα ιδρύματα, νοσοκομεία, σχολεία, οργανώσεις, εκκλησίες και συλλόγους. Ως πρόεδρος του συλλόγου Αποφοίτων του Λιβανείου Γυμνασίου Καρδαμύλων συντελεί στην πνευματική και πολιτιστική άνοδο της γενέτειράς του.





"ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΧΙΟΥ" ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΦΕΛΟΥΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΚΑΙ ΜΑΡΟΥΚΩΣ ΠΑΤΕΡΑ

### 3.7. Οικογένεια Χανδρή.

Είναι σημαντική η προσφορά των *Αντωνίου και Δημητρίου Χανδρή* στην ιδιαίτερη πατρίδα τους την Χίο, στην οποία πάντοτε επεδείκνυαν με κάθε τρόπο την αγάπη και το ενδιαφέρον τους, τόσο με έργα ευποιίας, όπως την ανακαίνιση της Ι. Ν. Μονής, την συμμετοχή τους στην ανέγερση του Πνευματικού Κέντρου Βροντάδου (ΠΕΚΕΒ), την αναδάσωση της νήσου κ.λ.π., όσο και με έργα ανάπτυξης, όπως το Εργοστάσιο Παρασκευής Χυμών στον Κάμπο της Χίου.

Ιδιαίτερη δραστηριότητα και μέριμνα επέδειξαν ο Ιωάννης και Δημήτρης Χανδρής για την ναυτική εκπαίδευση. Το 1957 μαζί με τον εφοπλιστή Ιωάννη Κ. Καρρά ιδρύουν την Σχολή Μηχανικών και Ασυρματιστών Εμπορικού Ναυτικού στην Χίο. Η Σχολή Μηχανικών στεγάστηκε στο σπίτι της Ειρήνης Καρρά ενώ των Ασυρματιστών σε οίκημα κοντά στο λιμάνι, αγορά του Ι. Χανδρή. Αναλαμβάνουν ακόμα όλα τα έξοδα λειτουργίας και των δύο Σχολών. Η Σχολή Μηχανικών λειτουργεί ακόμα και σήμερα . Είναι σημαντική για τους Χιώτες που επιθυμούν να γίνουν ναυτικοί και το ποσοστό κάθε χρόνο γίνεται και πιο μεγάλο .

Λίγα χρόνια αργότερα από την ίδρυση των δύο αυτών σημαντικών Σχολών, ιδρύει δύο ναυτικά Γυμνάσια στο Βροντάδο και στα Καρδάμυλα, ενώ έχει ήδη ξεκινήσει η



λειτουργία της Σχολής Μαγειρών και Θαλαμηπόλων στο Κάμπο της Χίου. Τα ναυτικά γυμνάσια λειτουργούν ακόμα ενώ η Σχολή Μαγειρών έκλεισε περίπου δέκα χρόνια μετά .

Εκτός όμως από την ναυτική εκπαίδευση ζωηρό ήταν το ενδιαφέρον τους και για την αναπαλαίωση της Ιεράς Νέας Μονής. Η προσπάθεια άρχισε το 1976 με την αναπαλαίωση των δυτικών κελιών για να χρησιμοποιηθούν ως μουσειακοί χώροι. Στην συνέχεια έγινε μερική επισκευή στο εσωτερικό του καθολικού, αντικαταστήθηκαν οι υαλοπίνακες του τρούλου με λευκό για να φωτίζονται οι περίφημες ψηφιδωτές παραστάσεις. Το έργο που εκτέλεσε η οικογένεια Χανδρή ήταν τεράστιο. Όχι μόνο από χρηματικής πλευράς, αλλά περισσότερο από συναισθηματικής πλευράς, διότι η Ιερά Νέα Μονή για τους Χιώτες σημαίνει πολλά. Είναι ένα μοναστήρι με μεγάλη ιστορία επί τουρκοκρατίας και για αυτό τον λόγο το σεβόμαστε και το αγαπάμε ιδιαίτερα. Γι αυτό τον λόγο, την 1<sup>η</sup> Αυγούστου του 1982, ο Ι. Χανδρής βραβεύεται από την Πολιτεία και από της Αρχές της Χίου για την μεγάλη προσφορά του στην ιστορία και τον πολιτισμό του νησιού.

Εκτός από την Νέα Μονή, την φροντίδα της οικογένειας Χανδρη δέχτηκε και η εκκλησία της Παναγίας Ερυθιανής στο Βροντάδο. Δαπανήθηκαν σημαντικά ποσά για την επισκευή και συντήρηση του ναού και για την οργάνωση φιλόπτωχου ταμείου μέσω του οποίου οι Χανδρήδες βοηθούν διακριτικά αναξιοπαθούντες και ιδίως τους ναυτικούς .

Το 1963 θα ιδρύσουν εργοστάσιο για την παραγωγή χυμών, στην προσπάθειά τους να αξιοποιήσουν την πλούσια σοδειά εσπεριδοειδών. Το 1982 το εργοστάσιο αυτό μεταβιβάζεται με συμβολική τιμή στην κυριότητα της Ένωσης Γεωργικών Συνεταιρισμών Χίου, για να αποτελέσει ένα ακόμα εργαλείο ανάπτυξης της αγροτικής οικονομίας του νησιού. Το εργοστάσιο λειτουργεί ακόμα και έχει πολύ καλές προδιαγραφές .

Το 1964, με δαπάνες της Ευγενίας Χανδρή θεμελιώνεται το Πνευματικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο Βροντάδου, που ίδρυσε η Πολιτιστική Ένωση Βροντάδου (ΠΕΚΕΒ), με τη συνδρομή της Μαριέτας Ευσταθίου και του Στρατή Ανδρεάδη.

Οι διάδοχοι *Ιωάννης, Μιχάλης και Ευγενία* με την μητέρα τους Μυρτώ συνεχίζουν να επιδεικνύουν αμείωτο το ενδιαφέρον τους για την ιδιαίτερη πατρίδα του πατέρα τους Δημητρίου Ιω. Χανδρή, τη Χίο. Η εν λόγω εταιρεία διατηρεί συνεχή επαφή με τον τόπο καταγωγής του ιδρυτού της για την εξασφάλιση πληρωμάτων και στελεχών της, αλλά και με πολύμορφη κοινωνική προσφορά.

Πρέπει να αναφέρουμε ότι οι Χανδρήδες βοήθησαν σημαντικά και στον τουρισμό του νησιού αφού έχουν κατασκευάσει ένα από τα μεγαλύτερα ξενοδοχεία του νησιού στο λιμάνι και είναι ένα αξιοθέατο τόσο για τους τουρίστες όσο και για εμάς.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

### *Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση - Οργάνωση και στελέχωση*

#### 1. Γενικά

Η μορφή διοίκησης του ναυτιλιακού γραφείου, η οποία κρίνεται σαν η καταλληλότερη, και που τελικά πιστεύεται ότι είναι η επιτυχέστερη, είναι ασφαλώς κύριο και βασικό θέμα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Άλλο πρόσθετο ζήτημα όμως είναι και η παραδοσιακή μέθοδος διοίκησης που εφαρμόζεται στο Ελληνικό πλοίο, σε αντίθεση με εκείνη που θέλει διαφοροποιημένους τους ρόλους του Πλοιάρχου και των λοιπών Αξιωματικών, όπως αυτοί διαμορφώνονται από τις σύγχρονες αντιλήψεις. Η μορφή της διοίκησης καθορίζεται βέβαια κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετεί τις συγκεκριμένες ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ένα κεντρικό γραφείο μιας διεθνούς εταιρείας έχει να διευθύνει μεγάλες επενδύσεις (πλοία), με μεγάλη διοικητική αυτονομία, οι οποίες βρίσκονται σε διάφορα μέρη του κόσμου, σ' εναλλασσόμενα οικονομικά, νομικά και πολιτικά καθεστώτα. Αυτό βασικά σημαίνει ότι τα στελέχη της πρέπει να υπακούουν σε μια υψηλή ποιοτική προδιαγραφή, διότι οι εκτελεστικοί αυτοί συνεργάτες, (που ονομάζονται Operators) εκτελούν μια εποπτική δουλειά που έχει έντονο διευθυντικό χαρακτήρα, δουλειά που έχει σαφές το στοιχείο της εκτίμησης, της σύγκρισης, της εκλογής, της ανάληψης κινδύνων και της διοικητικής εφαρμογής. Έτσι η λογική μέθοδος διοίκησης πρέπει να παρακινεί σε μεγάλη κλίμακα τα στελέχη ώστε αυτά να δέχονται, να συμμερίζονται, ν' αναλαμβάνουν και να μπορούν να εξασκήσουν διευθυντικά καθήκοντα.

Το σύστημα διοίκησης πρέπει πρόσθετα να ευνοεί και να ενισχύει την καλή προσωπική σχέση των συνεργατών μιας εταιρείας μεταξύ τους και με το "περιβάλλον" τους, και να επιλύει τα όποια προβλήματα τους. Το σύστημα, από μόνο του, θα πρέπει να έχει μηχανισμό που να ευνοούν την αξιοποίηση των γνώσεων των διαφόρων στελεχών, να αισθάνονται αυτά υπεύθυνα, να ενθαρρύνει την δημιουργική τους πρωτοβουλία, ν' αναγνωρίζει δίκαια τις προσπάθειές τους, και γενικά να τους δημιουργεί ένα περιβάλλον που να είναι και όπου θα αισθάνονται ικανοποιημένα.

Επίσης η ίδια "λειτουργική προδιαγραφή", το ίδιο κλίμα διοίκησης, θα πρέπει να

εφαρμόζεται και προς τους βασικούς διευθύνοντες της κάθε μιας οικονομικής μονάδας (το πλοίο), που είναι ο Πρώτος Μηχανικός και ο Πλοίαρχος, οι οποίοι καλούνται να συμμετέχουν όλο και περισσότερο, και να συνεργάζονται με το γραφείο, για ευρύτερα διαχειριστικά προβλήματα του πλοίου.

Είναι ξεπερασμένο ήδη το πρότυπο της κάθετης στρατιωτικής δομής, όπου η πληροφόρηση και οι αποφάσεις κινούνται κατά κύριο λόγο σε μια κατακόρυφη κατεύθυνση, και όπου ο τρόπος της εφαρμογής της "διαταγής" του ανωτέρου, είναι η αυστηρή πειθαρχία, που εξασφαλίζεται από τον φόβο της ποινής.

Σήμερα έχουν αναπτυχθεί και δοκιμαστεί συστήματα οργάνωσης, στα οποία μια αιχμηρή πυραμίδα αντικαθίσταται από μια συμπιεσμένη πλατιά πυραμίδα, ή ακόμα πιο σύγχρονα από μια διοικητική σχάρα (matrix). Μέσα σε αυτή την νέα αρχιτεκτονική οργανωτική δομή, η αυστηρή πειθαρχία -σαν κινητήρια δύναμη των ενεργειών- έχει αντικατασταθεί από τη βούληση του κάθε στελέχους να λειτουργήσει αποδοτικά μέσα στο σύνολο. Βούληση, η οποία πηγάζει από την συμμετοχή του ατόμου στο πρόβλημα, την πλήρη γνώση των στοιχείων του προβλήματος, και "την υπευθυνότητά" του, που ενθαρρύνεται από τη Διοίκηση. Οι υφιστάμενοι έχουν αντικατασταθεί με αυτό που καλούμε βασικοί συνεργάτες, ισότιμοι σαν άτομα με τους προϊσταμένους τους.

Η πιο πάνω νοοτροπία και η κατάργηση του χάσματος μεταξύ Κελευστού και Ναυάρχου, κατά κανένα τρόπο δεν καταργεί την απαραίτητη ιεραρχική δομή. Αυτή, η κάθετη διεύθυνση, είναι σκόπιμο να διατηρείται διαφοροποιώντας τους ρόλους της κάθε μιας θέσης και του καθενός επιπέδου μέσα στον Διοικητικό μηχανισμό.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες περνάνε διάφορες φάσεις ανάπτυξης στην πορεία τους από τη φάση της μικρής εταιρείας, και μπορεί κανείς να ζησει τα προβλήματα της Εταιρείας μεγάλης σχετικά κλίμακας περνώντας από διάφορες οργανωτικές δομές, οι οποίες συνεχίζουν πάντοτε να εξελίσσονται.

Στην αρχή ένας ή, έστω, λίγοι άνθρωποι με γενικές γνώσεις μπορούσαν να συλλάβουν το σύνολο των προβλημάτων μιας εταιρείας και να δώσουν ικανοποιητικές λύσεις. Αργότερα, γεννήθηκε η ανάγκη της εξειδίκευσης και της τμηματοποίησης, όπου οι εμπειρίες και τα προβλήματα διαχωρίζονται και αντιμετωπίζονται από κάθε τμήμα ξεχωριστά. Η εξειδίκευση αυτή έφερε ουσιαστικά οφέλη, μια και τα θέματα αντιμετωπίζονται σε περισσότερο βάθος και ορθότερα από το κάθε αρμόδιο Τμήμα.

Η σκόπιμη όμως αυτή εξειδίκευση και τμηματοποίηση, μετά από κάποια περίοδο άρχισε να εμφανίζει κάποιες παρενέργειες. Εξειδικεύοντας τα κριτήρια και την σκοπιά του κάθε Τμήματος, μειώθηκε ο βαθμός συντονισμού και εναρμόνισης των ενεργειών, που απαιτούσαν διατμηματική συνεργασία. Εδώ και αρκετά χρόνια, βρισκόμαστε στη φάση που έχουμε διαπιστώσει τα οφέλη, αλλά και τις παρενέργειες της εξειδίκευσης, και εργαζόμαστε για την αύξηση της συνοχής των Τμημάτων, τη διευκόλυνση της ροής των πληροφοριών από διαχειριστή (Operator) σε διαχειριστή (Operator), και την ανάπτυξη του απαραίτητου κλίματος συνεργασίας. Για το σκοπό αυτό άλλωστε καλλιεργείται συστηματικά και η ανάπτυξη της οργανωτικής σχάρας, ή της πλατιάς πυραμίδος.

## 2. Ιδιαιτερότητες Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Παρ' όλο που ο οργανωτικός προγραμματισμός είναι ο ίδιος και στις εταιρείες της βιομηχανίας, οι διαφορές υπάρχουν. Οι διαφορές βρίσκονται στις ιδιομορφίες που είναι τυπικές σε μεγάλες διεθνείς μονάδες, σε εταιρείες δηλαδή που κάνουν έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου, στις διεθνείς κατασκευαστικές εταιρείες, στις εταιρείες αερομεταφορών κ.λπ.

Μια πρώτη ιδιομορφία, είναι το έντονο στοιχείο της διεθνοποίησης / διεθνικότητας. Όλοι οι συντελεστές που συνθέτουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση, από τα πάγια στοιχεία και τη βασική της παραγωγή μέχρι τον τελικό καταναλωτή, προέρχονται από διαφορετικά κράτη, με διαφορετικές συνήθειες, και νομικά καθεστώτα. Πολύ συχνά, είναι άλλη η εθνικότητα της Πλοιοκτήτριας εταιρείας, άλλη της διοίκησης του πλοίου, άλλη του κέντρου διαχείρισης, άλλη του τελικού "καταναλωτή", και άλλη του "χώρου" στον οποίο παράγεται η υπηρεσία.

Μια άλλη ουσιαστική ιδιομορφία της ναυτιλιακής εταιρείας είναι ότι η βασική παραγωγική και διοικητική μονάδα -δηλαδή το πλοίο- βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το κεντρικό επιτελικό γραφείο διαχείρισης, και μάλιστα με σχετικά δύσκολες επικοινωνίες.

Ένα άλλο στοιχείο χαρακτηριστικό όλων των εταιρειών μεταφορών, είναι αυτό που δίνει μεγάλη ένταση στον παράγοντα "χρόνο" και που επιβάλλει την ασταμάτητη σχεδόν παραγωγή της υπηρεσίας, και παράλληλα την άμεση και αδιάλειπτη διάθεσή της στον τελικό "καταναλωτή". Και αυτό, γιατί ενώ μπορούμε εύκολα να βάλουμε στην αποθήκη ένα αυτοκίνητο, είναι αδύνατο να μπορέσουμε να επανακτήσουμε τους τόνους (επί μίλια),

που δεν διανύθηκαν ή δεν διατέθηκαν στην μονάδα του χρόνου που πέρασε. Ταυτόχρονα, όλα τα τρέχοντα έξοδα της ναυτιλιακής εταιρείας, τα έξοδα δηλαδή της παραγωγής, δεν σταματούν.

Ένα άλλο καθοριστικό στοιχείο είναι ότι το βαπόρι σαν επένδυση είναι μεγάλης έντασης κεφαλαίου. Δηλαδή, ενώ κοστίζει όσο μια ολόκληρη μεγάλη βιομηχανία ξηράς που θα μπορούσε να απασχολεί εκατοντάδες ανθρώπους, αυτό στελεχώνεται μόνο με 25 περίπου εξειδικευμένα άτομα. Και βέβαια, όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις αυτές, όχι μόνο η αρχική επένδυση αλλά και οποιεσδήποτε δαπάνες που γίνονται για τη λειτουργία του πλοίου είναι και πολύ μεγάλες σαν μέγεθος, και "μετασχηματίζονται" σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν πράγματι ιδιομορφίες της ναυτιλιακής επιχείρησης, και μάλιστα ιδιομορφίες που δημιουργούν αυξημένες απαιτήσεις, ορθότητα αποφάσεων, συντονισμό, και ταχύτητα, τουλάχιστο».

### **3. Νομική υπόσταση και καθεστώς ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα**

#### **3.1. Μορφές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.**

Οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ιδρύονται και να λειτουργούν με την μορφή :

- Της ατομικής επιχείρησης.
- Της προσωπικής εταιρείας (ομόρρυθμης, ετερόρρυθμης, ετερόρρυθμης κατά μετοχές).
- Της ανώνυμης εταιρείας.
- Της εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης.
- Της Συμπλοιοκτησίας.
- Της Ναυτικής Εταιρείας του Νόμου 959/79.
- Της Εταιρείας Λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78.
- Της ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας.
- Της αλλοδαπής επιχείρησης που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση το νόμο 89/67.

Οι ατομικές επιχειρήσεις αποτελούσαν στο παρελθόν διαδεδομένη μορφή δράσης στις θαλάσσιες μεταφορές, γιατί εξυπηρετούσε τις ανάγκες των μικρών επιχειρηματιών. Η



αύξηση του μεγέθους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων περιόρισε πολύ τη μορφή της ατομικής επιχειρήσεις.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις σπάνια λειτουργούν με την μορφή προσωπικής εταιρείας ( ΟΕ ή ΕΕ), γιατί η μορφή αυτή δεν αρμόζει στις θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως λόγω του απεριόριστου της ευθύνης των εταίρων.

Οι μορφές της Ανώνυμης Εταιρείας και της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης, με τις οποίες λειτουργούν πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι γνωστές από το Εμπορικό Δίκαιο. Για τις άλλες μορφές δράσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα αναφερθούμε στα επόμενα.

### 3.2. Συμπλοιοκτησία

Είναι ιδιόρρυθμη μορφή επιχειρηματικής δράσης, που εξυπηρετεί κυρίως το μικρό ναυτιλιακό κεφάλαιο. Το θεσμό ρυθμίζει ο ΚΙΝΔ.

Χαρακτηριστικά της συμπλοιοκτησίας αποτελούν:

- Η συμμετοχή στην κυριότητα του πλοίου.
- Η ένωση των συμπλοιοκτητών με σκοπό την εκμετάλλευσή του.

Οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη της συμπλοιοκτησίας είναι:

- 1) Συγκεκριμένο πλοίο καθαρής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 10 κόρων, ασχολούμενο με ναυτιλιακές εργασίες.
- 2) Συγκυριότητα, δηλαδή κυριότητα δύο ή περισσότερων προσώπων επί του ίδιου πλοίου εξ αδιαιρέτου.
- 3) Συνεκμετάλλευση, δηλαδή από κοινού εκμετάλλευση από τους συγκύριους του πλοίου.

Η σύμβαση της συμπλοιοκτησίας καταρτίζεται προφορικώς ή εγγράφως και δεν υπόκειται σε διατυπώσεις δημοσίευσης. Η συμπλοιοκτησία δεν έχει νομική προσωπικότητα.

Για την κατάρτιση της σύμβασης το πλοίο διαιρείται σε μερίδες συμπλοιοκτησίας οι οποίες δεν είναι υποχρεωτικά ίσες. Μεριδα συμπλοιοκτησίας σημαίνει:

- Το μέρος της κυριότητας επί του πλοίου.
- Τη συμμετοχή του συμπλοιοκτήτη στην υπόλοιπη περιουσία της συμπλοιοκτησίας.
- Το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του συμπλοιοκτήτη.

Κάθε συμπλοιοκτήτης έχει συμμετοχή στα κέρδη και τις ζημίες του πλοίου, ανάλογα με τις μερίδες που έχει σε αυτό. Κατά την διανομή των κερδών απαγορεύεται η κράτηση ποσού για σχηματισμό αποθεματικού.

Η συμπλοιοκτησία λύεται :

- Εάν περιέλθουν όλες οι μερίδες σε ένα πρόσωπο.
- Εάν σταματήσει η συνεκμετάλλευση του κοινού πλοίου.
- Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου.
- Όταν λήξει ο συμφωνημένος χρόνος κατά την σύσταση.
- Όταν εκπληρωθεί ή είναι ανέφικτος ο σκοπός για τον οποίο είχε συσταθεί η συμπλοιοκτησία.
- Εάν έστω και ένας από τους συμπλοιοκτήτες ζητήσει τη λύση της .

### **3.3. Η Ναυτική εταιρεία του Νόμου 959/79**

Η Ναυτική Εταιρεία έχει αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση Ελληνικών εμπορικών πλοίων. Στην έννοια των εμπορικών πλοίων δεν περιλαμβάνονται τα τουριστικά και τα ναυταθλητικά πλοία.

Η Ναυτική εταιρεία περιλαμβάνεται στις εμπορικές εταιρίες και η σύμβασή της καταρτίζεται εγγράφως, καταχωρείται στο μητρώο ναυτικών εταιρειών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αποκτά νομική προσωπικότητα. Η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει και να ρυθμίζει, επί ποινή ακυρότητας, τα παρακάτω :

- 1) Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας.
- 2) Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές.
- 3) Το διοικητικό συμβούλιο (αρμοδιότητες , εκλογή κ.α).
- 4) Τη γενική συνέλευση (αρμοδιότητες , σύγκληση κ.α).
- 5) Τα δικαιώματα των μετοχών.
- 6) Τους λόγους λύσης και τον τρόπο εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας.

Πρέπει να καθορίζει ακόμη τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Η επωνυμία της πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις Ναυτική Εταιρεία ή τα αρχικά Ν.Ε. Η έδρα της ορίζεται σε δήμο ή κοινότητα της Ελληνικής επικράτειας. Η Ν.Ε. συνιστάται για ορισμένο χρόνο. Οι μέτοχοι είναι τουλάχιστον 2. Το κεφάλαιό της πρέπει να καταβληθεί όλο μετρητοίς εντός 2 ημερών από την καταχώρηση της εταιρείας στο

μητρώο. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο είναι 300.000 δρχ. ή το ισόποσο ξένου νομίσματος, το ύψος του οποίου βρίσκεται με την επίσημη τιμή του την ημέρα της καταχώρησης της εταιρείας στο μητρώο.

Η ονομαστική αξία κάθε μετοχής είναι τουλάχιστον 1.000 δρχ. ή το ισάξιο αυτών σε ξένο νόμισμα. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται στην ονομαστική αξία της μετοχής. Επιτρέπεται με την σύμβαση να ορισθούν προνόμια υπέρ μετόχων ή μετοχών, και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ή άνευ ψήφου. Η σύσταση ναυτικής εταιρείας είναι άκυρη εάν κάποιος ιδρυτής στερούνταν της ικανότητας για δικαιοπραξία κατά το χρόνο υπογραφής της εταιρικής σύμβασης.

Οι μετοχές της Ν.Ε. μπορεί να είναι μόνο ονομαστικές ή μόνο ανώνυμες. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου. Η μεταβίβαση των ονομαστικών μετοχών γίνεται με εγγραφή στο βιβλίο μετοχών, που χρονολογείται και υπογράφεται από τα 2 μέρη. Εάν με την εταιρική σύμβαση, επιβάλλονται περιορισμοί στην μεταβίβαση ονομαστικών μετοχών τότε η διάταξη αυτή πρέπει να γράφεται πίσω από τον τίτλο της μετοχής. Μετοχές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του 50% του εταιρικού κεφαλαίου μπορεί να αποκτηθούν από αλλοδαπούς. Κατά την έκδοση των μετοχών πρέπει να αναφέρεται στο πάνω μέρος του τίτλου της μετοχής, εάν μπορεί να μεταβιβαστεί ή όχι σε αλλοδαπού .

Η Ν.Ε. διοικείται και εκπροσωπείται από το Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο έχει τρία τουλάχιστον μέλη.

Τα καθαρά κέρδη διατίθενται ελεύθερα, ύστερα από απόφαση της γενικής συνέλευσης, χωρίς υποχρέωση για διανομή μερίσματος ή σχηματισμό αποθεματικού.

Η ναυτική Εταιρεία λύεται:

- 1) Με την λήξη του χρόνου διάρκειάς της.
- 2) Με απόφαση της γενικής συνέλευσης και με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μετοχών που δικαιούνται ψήφο.
- 3) Με την κήρυξη αυτής σε πτώχευση.
- 4) Η συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο δεν αποτελεί λόγο λύσης της ναυτικής εταιρείας.
- 5) Οι ναυτικές εταιρείες -πλοιοκτήτριες πλοίων- υποχρεούνται να τηρούν βιβλίο εσόδων-εξόδων.

### 3.4. Εταιρείες λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78.

Είναι γνωστό ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, λειτουργούν με την μορφή της εταιρείας λαϊκής βάσης. Οι εταιρείες αυτές είναι δημοτικές και συνιστώνται από φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμούς και άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα .

Η σύσταση και η λειτουργία τους γίνεται :

- \_ Με βάση τον νόμο 849/78.
- \_ Με βάση την νομοθεσία που ισχύει για τις ανώνυμες εταιρείες.
- \_ Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 205 του νόμου 1065/1980.

Ειδικότερα ο Νόμος 849/78 συμπληρώνει τα παρακάτω στην ισχύουσα νομοθεσία περί Α.Ε. :

- ✓ Οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης διατηρούν πάντοτε κοινές μετοχές, που αντιπροσωπεύουν αθροιστικά το 35% τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου και μαζί με τους συνεταιρισμούς διατηρούν πάντοτε την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ 2% του μετοχικού κεφαλαίου.
- ✓ Όλες οι μετοχές, κοινές και προνομιούχες, είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο χρηματιστήριο αξιών. Οι κοινές μετοχές είναι δεσμευμένες ονομαστικές, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του νόμου 2190/1920 και οι προνομιούχες χωρίς δικαίωμα ψήφου.
- ✓ Στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων, αν αυτοί είναι περισσότεροι από είκοσι.
- ✓ Σε κάθε δημοτική εταιρεία λαϊκής βάσης συνιστάται εποπτικό συμβούλιο, που έχει τουλάχιστον τρία μέλη. Το εποπτικό συμβούλιο ασκεί αρμοδιότητες ανάλογες με εκείνες των εποπτικών συμβουλίων των συνεταιρισμών.
- ✓ Αν οι εταιρεία διαλυθεί, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης που συμμετέχουν έχουν δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 55 του νόμου 947/1979.

Δημοτική ή κοινοτική εταιρεία λαϊκής βάσης μπορεί να συσταθεί από ένα δήμο ή κοινότητα, μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, εφόσον ο δήμος ή κοινότητα έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 35% του μετοχικού κεφαλαίου και καθένας από τους λοιπούς εταίρους έχει κοινές μετοχές που αντιπροσωπεύουν το πολύ 2% του μετοχικού κεφαλαίου.

Οι δημοτικές ή κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης εξομοιώνονται, ως προς την φορολογική μεταχείριση των μερισμάτων των μετοχών τους, με τις εταιρείες, των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Για την κάλυψη του μετοχικού κεφαλαίου των δημοτικών και κοινοτικών εταιρειών λαϊκής βάσης με δημόσια εγγραφή, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 8α' του νόμου 2190/1920. Οι δημοτικές και οι κοινοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης, για την πρώτη διετία της λειτουργίας τους, έχουν τις φορολογικές απαλλαγές των αμιγών δημοτικών ή κοινοτικών επιχειρήσεων του άρθρου 225 του νόμου 1065/1980.

Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικού, Εμπορίου και κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων αυτού του άρθρου και ειδικότερα τα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και των συνεταιρισμών που συμμετέχουν, τα σχετικά με τον ορισμό εκπροσώπου των εργαζομένων στο διοικητικό συμβούλιο και την συγκρότηση, τις αρμοδιότητες και την λειτουργία του εποπτικού συμβουλίου.

### **3.5. Η Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία.**

Στους διάφορους αναπτυξιακούς νόμους προβλέπεται, ότι η εισαγωγή κεφαλαίων από το εξωτερικό που προορίζονται για την πραγματοποίηση διαφόρων παραγωγικών επενδύσεων γίνεται με σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ κράτους και επενδυτών. Η σύμβαση αυτή που είναι «ιδιότυπη» χαρακτηρίζεται και «έγκριτη πράξη», γιατί παίρνει συνήθως την εξωτερική μορφή της κοινής υπουργικής απόφασης. Είναι δυνατό επίσης μια τέτοια σύμβαση μεταξύ κράτους και επενδυτών να κυρώνεται εκ των υστέρων με νόμο. Οι παραπάνω συμβάσεις έχουν ενιαία διατύπωση και οι όροι τους είναι εκ των προτέρων διατυπωμένοι από την πλευρά του κράτους. Για κάθε κατηγορία μάλιστα επιχειρήσεων, όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, υπάρχει ένας ειδικός τύπος σύμβασης, με ιδιαίτερες

διατάξεις και όρους. Η Εφημερίδα της Κυβέρνησης περιλαμβάνει ένα ειδικό τεύχος στο οποίο καταχωρούνται οι εγκριτικές πράξεις. Μια απλή παρατήρηση στο τεύχος αυτό πείθει ότι πιο συνηθισμένη επενδυτική δραστηριότητα είναι αυτή της αγοράς και κατασκευής πλοίων.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου Ν.Δ. 2687/53 περί επενδύσεων και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού, οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται :

- Για αγορά πλοίων με κεφάλαια προερχόμενα από το εξωτερικό.
- Για κατασκευή πλοίων με κεφάλαια που έχουν την ίδια προέλευση, υπάγονται στις ευεργετικές διατάξεις του νόμου αυτού, και με εγκριτικές πράξεις καθορίζονται οι όροι λειτουργίας τους στην Ελλάδα .

Αλλά και η νηολόγηση ξένου πλοίου σε Ελληνικό λιμάνι και η ύψωση της Ελληνικής Σημαίας, θεωρείται εισαγωγή κεφαλαίου από το εξωτερικό και μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου 268/ 53.

Οι ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρείες που ιδρύονται για τον σκοπό αυτό (αγορά, κατασκευή, εκμετάλλευση πλοίων κ.α.) φέρουν υποχρεωτικά τον τίτλο Ειδική Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία και την λειτουργία αυτών την ρυθμίζει η ειδική σύμβαση μεταξύ επενδυτών και του Ελληνικού κράτους .

Στην σύμβαση αυτή καθορίζονται τα ειδικά προνόμια που έχουν οι εταιρείες αυτές και οι υποχρεώσεις στο Ελληνικό δημόσιο. Επίσης ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας τους κατά παρέκκλιση των διατάξεων του νόμου περί ανώνυμων εταιρειών που αφορούν:

- \_ Το κεφάλαιο της εταιρείας.
- \_ Τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης.
- \_ Την κατάθεση ή δημοσίευση του ισολογισμού.
- \_ Τη διάθεση των κερδών.
- \_ Το είδος των μετοχών και τα δικαιώματα των μετοχών κ .α.

### **3.6. Αλλοδαπές επιχειρήσεις του Ν . 89/ 1967 ( και 378/68, 27/75 )**

Μπορούν να εγκαθίσταται στην Ελλάδα ξένες επιχειρήσεις που ασχολούνται με την διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοροπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, μεγαλύτερα από 1000 κ.ο.χ.

Οι επιχειρήσεις αυτές απαλλάσσονται από δασμούς, φόρους, χαρτόσημα, εισφορές, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος .



Για να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις οι επιχειρήσεις του παραπάνω νόμου 89 πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις :

- 1) Πρέπει να καλύπτουν με εισαγωγή συναλλάγματος, μη υποχρεωτικά εκχωρητέου, τις ετήσιες δαπάνες της λειτουργίας τους στην Ελλάδα, το ύψος του οποίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 50.000 δολάρια .
- 2) Οι πληρωμές πρέπει να γίνονται στην Ελλάδα .
- 3) Η επιχείρηση πρέπει να καταθέσει τραπεζική εγγύηση, η οποία καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεων των διατάξεων του νόμου.

#### **4. Οργάνωση ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.**

Παρακάτω θα αναλύσουμε την διάρθρωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που εκμεταλλεύεται φορτηγά πλοία. Η διάρθρωση αυτή διαφοροποιείται σε άλλους είδους ναυτιλιακές κατηγορίες, ανάλογα με το αντικείμενο και τις ιδιαιτερότητες κάθε μιας.

Μια τέτοια επιχείρηση περιλαμβάνει τα παρακάτω τμήματα :

##### **4.1. Τμήμα Ναυλώσεων**

Το τμήμα αυτό ασχολείται με την παρακολούθηση της ναυλαγοράς και των ζητούμενων τόνων φορτίου προς μεταφορά. Η καλή ναύλωση του πλοίου αποτελεί το σπουδαιότερο μέλημα της επιχείρησης και τούτο γιατί και μια μέρα παραμονής του πλοίου χωρίς ναύλο , σημαίνει ζημία χιλιάδων δολαρίων για την επιχείρηση. Αλλά και επειδή η ναύλωση του πλοίου αποτελεί συνδυασμό πολλών παραγόντων και προϋποθέτει :

- 1) Συνεχή επαφή του τμήματος με τους ναυλομεσίτες.
- 2) Συνδυασμό κάθε νέας ναύλωσης με την γεωγραφική θέση στην οποία θα περατώσει το ταξίδι του πλοίου, έτσι ώστε να ταξιδέψει όσο το δυνατό λιγότερες ώρες χωρίς φορτίο για νέα φόρτωση.

##### **4.2. Τμήμα ανεφοδιασμού**

Το τμήμα αυτό ασχολείται :

- 1) Με την εξεύρεση πρακτόρων που θα εξυπηρετούν το πλοίο στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζει.
- 2) Με την συνεχή ενημέρωση του πλοιάρχου για τις υποχρεώσεις που έχει απέναντι στους ναυλωτές.

- 3) Με την παρακολούθηση των καυσίμων και εφοδίων του πλοίου για να αποφεύγονται σπατάλες.
- 4) Την επιλογή των σημείων ανεφοδιασμού του πλοίου σε καύσιμα , τρόφιμα και λοιπά εφόδια καθώς και την προώθηση μελών πληρώματος προς αντικαταστάτη άλλων που αποχωρούν ή εγκαταλείπουν το πλοίο.

Το τμήμα ανεφοδιασμού λειτουργεί υπό την διεύθυνση έμπειρου αρχιπλοιάρχου.

#### **4.3. Τμήμα Λογιστηρίου**

Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση το λογιστήριο αναλαμβάνει τα εξής καθήκοντα :

- 1) Να επιλέξει το κατάλληλο λογιστικό σύστημα και την λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η επιχείρηση.
- 2) Να καταρτίσει το σχέδιο λογαριασμών που είναι κατάλληλο να ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις ιδιομορφίες της επιχείρησης.
- 3) Να αναλύσει το περιεχόμενο και την συνδεσμολογία των λογαριασμών.
- 4) Να παρακολουθήσει σύμφωνα με το σχέδιο τις μεταβολές τόσο των περιουσιακών στοιχείων όσο και των στοιχείων εκμετάλλευσης του πλοίου.
- 5) Η σύνταξη των λογαριασμών εκμετάλλευσης του πλοίου ή των πλοίων, αποτελεί αποτέλεσμα χρήσεως και κατάρτιση του ισολογισμού.

#### **4.4. Τμήμα οικονομικών υπηρεσιών**

Το τμήμα αυτό ασχολείται :

- 1) Με την εξοικονόμηση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για την λειτουργία της επιχειρήσεως (σύναψη δανείων με τις τράπεζες, έγκαιρη είσπραξη των ναύλων κ.α.).
- 2) Με την ασφάλιση των πλοίων (διαπραγμάτευσης των όρων ασφάλισης, υπογραφή ασφαλιστικών συμβολαίων κ. α. ) .

#### **4.5. Το τμήμα ανθρωπίνων πόρων**

Το Τμήμα αυτό ασχολείται με την επιλογή των Ναυτικών.

Τις τελευταίες δεκαετίες οι εξελίξεις στην ναυτιλία είναι ταχύτατες, γεγονός που οφείλεται κυρίως :

- Στην ραγδαία ανάπτυξη της βιομηχανικής τεχνολογίας, η οποία δημιουργεί εξειδικευμένες μορφές ζήτησης.
- Των ποσοτικών, οργανωτικών και διαρθρωτικών μεταβολών στο διεθνές εμπόριο, οι οποίες τείνουν να εξασφαλίσουν σταθερή ροή μεγάλων ποσοτήτων

συγκεκριμένων φορτίων μόνο μεταξύ ορισμένων γεωγραφικών περιοχών και κατά συνέπεια αντίστοιχη συζήτηση συγκεκριμένης χωρητικότητας και τύπου πλοίων.

Επακόλουθο είναι η δημιουργία εξειδικευμένων κατηγοριών πλοίων τα οποία σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογικές εφαρμογές σ' αυτά και τις συνεχώς αυξανόμενες και μεταβαλλόμενες απαιτήσεις εξειδικευμένων γνώσεων για την λειτουργία των πλοίων και των συστημάτων τους απαιτούν με την σειρά τους αυξημένα επίπεδα εκπαίδευσης προσωπικού και αυξημένα επίπεδα ασφαλείας.

Η μέχρι σήμερα διερεύνηση των παραγόντων που οδηγούν σε ένα ναυτικό ατύχημα παρουσιάζει τον άνθρωπο ως κυρίαρχο παράγοντα αιτίας πρόκλησης ατυχήματος ή αντιστρόφως παράγοντα που μπορεί να συμβάλει στην αποφυγή του.

Οι μεταλλαγές στο ναυτιλιακό οικοδόμημα και η παρατηρούμενη στροφή της διεθνούς ναυτιλιακής οικονομικής πολιτικής προς αυτόν τον "παραγκωνισμένο" συντελεστή παραγωγής, δηλαδή το ανθρώπινο δυναμικό, καταδεικνύουν την ανάγκη επιμέρους ανάλυσης και συνεχούς έρευνας. Ο παράγοντας άνθρωπος αποκτά μάλιστα ιδιαίτερη βαρύτητα ως συντελεστής της παραγωγής, ειδικά σε ότι αφορά τα ζητήματα της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Θα πρέπει ν' αναφερθεί, πως για να διευθύνει κανείς ανθρώπινο δυναμικό -και μάλιστα δυναμικό που ταξιδεύει στα πλοία- απαιτείται να έχει μεγάλη υπομονή και γερά νεύρα, να είναι ευέλικτος, να είναι ευθύς, ειλικρινής, αυστηρός και δίκαιος. Παράλληλα, πρέπει να υπάρχει η ικανότητα να μπορεί να προβλέπει την εξέλιξη των ατόμων στο πλοίο, και αυτό είναι μία από τις μεγαλύτερες δυσκολίες, γιατί είναι διαφορετικό από το να κρίνεις ανθρώπους στο γραφείο. Στα πλοία χρειάζεται αρκετός χρόνος για να μπορεί κανείς να έχει σωστή και αντικειμενική κρίση για ένα άτομο. Πρέπει να υπάρχει μεγάλη διορατικότητα από την πλευρά του Τμήματος. Βέβαια η εργασία του Τμήματος γίνεται ευκολότερη σήμερα, διότι οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο έχουν βελτιωθεί.

Η διαφοροποίηση των συνθηκών εργασίας βρίσκεται στην καλύτερευση των συνθηκών τόσο στα μέσα εργασίας όσο και στη διατροφή και διαβίωση των ατόμων που ταξιδεύουν. Η εξέλιξη της τεχνολογίας στα μέσα ναυσιπλοΐας αλλά και στα μέσα συντήρησης των πλοίων, έχει αναπτυχθεί τόσο πολύ, ώστε συγκριτικά με εκείνη του παρελθόντος να υπερτερεί κατά πολύ. Σήμερα δεν διασχίζει κανείς το Βόρειο Ακρωτήριο (North Cape) με μαγνητική πυξίδα, γιατί τα μέσα που διαθέτουν τα πλοία για την ασφαλή

ναυσιπλοΐα είναι τόσα πολλά, που ένας Πλοίαρχος δεν αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα σε κανένα σημείο της υδρογείου.

Σε ό,τι αφορά τις συνθήκες διαβίωσης συγκριτικά με το παρελθόν, οι παρούσες συνθήκες είναι πολύ καλύτερες. Σ' όλα τα πλοία σχεδόν ο κάθε αξιωματικός διαθέτει το δωμάτιό του και το κατώτερο πλήρωμα είναι σε ατομικά δωμάτια.

Το θέμα της διατροφής έχει σήμερα βελτιωθεί, μια και το εδεσματολόγιο βγαίνει από ειδικούς γιατρούς. Έτσι, αν υπάρχει στο βαπόρι ένας σωστός μάγειρας και ένας συνεργάσιμος θαλαμηπόλος, που παράλληλα χειρίζεται σωστά τις προμήθειες τροφίμων, μπορεί να μην υπάρξει κανένα απολύτως παράπονο τροφοδοσίας στο πλοίο. Το κόστος τροφοδοσίας κατ' άτομο, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση, είναι υψηλό, οπότε οι ναυτικοί πρέπει να σιτίζονται κατά συνέπεια πολύ καλά.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι δύσκολο, και δυσκολεύει πιο πολύ όταν πρόκειται να δημιουργήσει κανείς οικογένεια. Το Τμήμα αυτό δυσκολεύεται στην εργασία του λόγω της «μετακίνησης» της Ελληνικής ναυτιλίας προς τα έγχρωμα πληρώματα.

Τα κίνητρα βέβαια των ναυτικών για την επιλογή του επαγγέλματός τους αλλάζουν με τα χρόνια: το όραμα δηλαδή των νέων τόπων και συνηθειών, ήταν κάποτε αναμφισβήτητος πόλος έλξης των νέων. Απ' την άλλη πλευρά υπήρχε μεγάλη μισθολογική διαφορά μεταξύ των στεριανών και ναυτικών μισθών, που ήταν υπολογίσιμος παράγοντας έλξης των νέων στο Ναυτικό επάγγελμα. Παλαιότερα δεν υπήρχαν πολλές προοπτικές απασχόλησης στη στεριά, μια και η βιομηχανία στην Ελλάδα βρισκόταν τότε σε νηπιακή ηλικία. Σήμερα τα κίνητρα βρίσκονται αφ' ενός στην παράδοση του ναυτικού επαγγέλματος, αφ' ετέρου στη δυνατότητα που δίνει η θάλασσα να κερδηθούν άμεσα κάποια χρήματα, και στη συνέχεια να ακολουθηθούν παραναυτιλιακά (στεριανά) επαγγέλματα. Παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων έχουμε πολλά, και μας κάνει να επισημαίνουμε μια βασική διαφορά, ότι δηλαδή αφ' ενός έχουμε μικρότερη προσέλευση κατώτερων πληρωμάτων σε σχέση με αξιωματικούς, αφ' ετέρου, ενώ πολλοί ξεκινούν για αξιωματικοί Ε. Ν., καταλήγουν να γίνουν Πρώτοι πολλοί ολιγότεροι. Υπάρχει δηλαδή στην εξελικτική πορεία μια διαρροή προς τα παραναυτιλιακά επαγγέλματα, που είναι ουσιαστική και δεν μπορεί να την παραβλέψει κανείς.

Η προϋπηρεσία των Ναυτικών στην ίδια εταιρεία είναι σημαντικό ποιοτικό

στοιχείο. Είναι λ.χ. πλεονέκτημα να υπάρχουν άνθρωποι που ξεκίνησαν σαν δόκιμοι με μια Εταιρεία είναι διπλωματούχοι Πλοίαρχοι ή Α' Μηχανικοί και συνεχίζουν να εργάζονται. Έτσι, εργαζόμενοι τόσα χρόνια στην ίδια εταιρεία:

(1) έχουν γνωρίσει την νοοτροπία της Εταιρείας,

(2) τους γνώρισε και η εταιρεία,

(3) την εμπιστεύονται και τους εμπιστεύεται, και η εμπιστοσύνη αυτή βοηθάει για ν' αποδώσουν καλύτερα.

Το Τμήμα έχει λειτουργίες που ήδη έχουν μηχανογραφεί και επομένως έχουν πλέον σημασία για το Τμήμα τα στοιχεία που δίνει το Τμήμα Μηχανογράφησης, έτσι ώστε να υπάρχει μια πλήρης εικόνα της κατάστασης του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων.

#### 4.6. Τεχνικό Τμήμα

Το τμήμα των επισκευών και συντηρήσεων φροντίζει :

- 1) Για την συντήρηση των μηχανών του πλοίου.
- 2) Για την έγκαιρη αποστολή στο πλοίο των απαραίτητων ανταλλακτικών και εξαρτημάτων που πρέπει να αντικατασταθούν.
- 3) Για την εκτέλεση των απαραίτητων επισκευών που πρέπει να διενεργηθούν με βάση τους κανόνες της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

### 5. Διαχείριση και Ασφάλεια

Η υλοποίηση του συστήματος της ασφαλούς διαχείρισης κατέστη απαραίτητη με την εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης, του γνωστού ISM code, ο οποίος ετέθη σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1998 αρχικά για τα επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων και των ταχέων σκαφών, τα τάνκερ, τα πλοία μεταφοράς χημικών, υγραερίων, ξηρών φορτίων, πάνω από 500 κοχ.

Αφορμή για την εφαρμογή του κώδικα υπήρξε μια σειρά ατυχημάτων την δεκαετία του 80 τα οποία κυρίως, όπως τότε αποδόθηκε, οφείλονταν σε ανθρώπινο σφάλμα, στα οποία συνέτειναν και οι πλημμελείς μέθοδοι διαχείρισης των Ν.Ε.

Σαν σκοποί του κώδικα γενικά μπορούν να αναφερθούν :

- Καθιέρωση διεθνών κριτηρίων ασφαλούς διαχείρισης πλοίων.
- Πρόληψη πρόκλησης ρύπανσης.

Θέτει ως στόχους :

- Την εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων στην θάλασσα.
- Την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.
- Την προστασία περιβάλλοντος και περιουσίας.

Το S.M.S. που επιβάλλει ο κώδικας έχει να κάνει με την οργανωτική δομή της εταιρείας, τις διαδικασίες, μεθόδους και πηγές που απαιτούνται για να εφαρμοσθεί η ασφαλής διαχείριση.

Η οργανωτική διάρθρωση που αναπτύξαμε παραπάνω αφορά ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται φορτηγά πλοία. Η διάρθρωση αυτή είναι βασική για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και σε μικρό βαθμό διαφοροποιείται σε επιχειρήσεις με διαφορετικό είδος πλοίου .

## **6. Οικονομική –Λογιστική Οργάνωση Διαχειρίστριας Εταιρείας MC (management company)**

Το Οικονομικό Τμήμα ασχολείται με την τήρηση των λογαριασμών των Πλοιοκτητών, όπως λέγονται (Το Owners Accounting διαχωρίζεται από το Agency Accounting -Λογιστήριο Πρακτορείου και αφορά στην Λογιστική των πλοίων). Υπάρχει εδώ μια σχετική δυσκολία στην λογιστική πράξη, διότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ Λογιστικής εκπαίδευσης ξηράς και θαλάσσης, δηλαδή ναυτιλιακής λογιστικής και γενικής λογιστικής.

Η βασική διαφορά βρίσκεται στο ότι η Ναυτιλιακή Επιχείρηση διαφέρει από τις βιομηχανικές ή εμπορικές στο ότι δεν αγοράζει και δεν πουλάει προϊόντα, αλλά απλά προσφέρει υπηρεσίες. Σαν εντελώς εξειδικευμένος κλάδος, η Ναυτιλία έχει τη ιδιορρυθμία ότι μέχρι πρότινος δεν υπήρχε στην Ελλάδα κανένα ειδικό μάθημα γι' αυτή την δύσκολη οπωσδήποτε δουλειά. Από το 1989-1990 στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς έχει περιληφθεί η διδασκαλία της Ναυτιλιακής Λογιστικής.

Για να γίνει κάποιος καλός Λογιστής στην Ναυτιλία (Shipping), δεν αρκεί να γνωρίζει τις βασικές αρχές της Λογιστικής, αλλά πρέπει να κατέχει και τις ειδικές γνώσεις της δουλειάς που καλείται να λογιστικοποιήσει. Πρέπει να μάθει τον κύκλο και τη φύση αυτής της δουλειάς, αποκτώντας μια τέτοια πείρα που θα τον βοηθήσει περισσότερο στη εργασία του. Διότι όσο περισσότερη πείρα έχει κάποιος τόσο περισσότερο μπορεί να αποδώσει. Πείρα και γνώσεις απαιτούνται ασφαλώς σχετικά με την Ναυλαγορά, με τις



Αοφάλειες και γενικά με τα της Εκμετάλλευσης του Πλοίου.

Πέρα από τα πιο πάνω στοιχεία ο επιτυχημένος Ναυτιλιακός Λογιστής πρέπει να είναι έξυπνος, μεθοδικός και να έχει απαραίτητα καλή μνήμη, διότι το να θυμάται κανείς στην Ναυτιλιακή Λογιστική, είναι πολύ σημαντικό. Επίσης πρέπει να διέπεται από πνεύμα καλής συνεργασίας και ομαδικότητας, γιατί η δουλειά αυτή είναι ομαδική. Και βέβαια ο σωστός Λογιστής της Ναυτιλιακής Εταιρείας πρέπει να κατέχει απόλυτα την Αγγλική γλώσσα.

Το Λογιστήριο μιας ΜC πρέπει να δίνει, μέσω των βιβλίων, κάθε στιγμή την πραγματική οικονομική λογιστική κατάσταση της Εταιρείας, και καθενός πλοίου χωριστά, από άποψη εξέλιξης της εκμετάλλευσης του πλοίου, και από άποψη απαιτήσεων και υποχρεώσεων.

Χρησιμοποιώντας ένα σύστημα καταγραφής των λογιστικών και οικονομικών στοιχείων, πρέπει να δίνει μια πλήρη εικόνα. Δεν μπορεί επομένως μια Εταιρεία να επιτύχει τους σκοπούς της και να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις εξέλιξης της σήμερα, χωρίς πλήρη λογιστική κάλυψη.

Και αντίθετα με το τι πιστεύεται, ο προγραμματισμός των εξόδων μιας ΜC είναι δυνατός. Επομένως δεν είναι δύσκολο να μιλάμε για προγραμματισμό εξόδων, γιατί ένα μεγάλο μέρος των εξόδων, τα λεγόμενα Running ή Operating Expenses έξοδα λειτουργίας στα πλοία, είναι σταθερά και διαρκή. Εκεί βέβαια που μπορεί κάποιος να μην έχει απόλυτη επιτυχία στον προγραμματισμό εξόδων, είναι ο τομέας συντήρησης ή επισκευών των πλοίων, διότι εκεί μπορούν να παρουσιαστούν απρόβλεπτα περιστατικά. Εκείνο που είναι δύσκολο επίσης να προβλέψουμε, είναι οι εισπράξεις ή η πορεία των ναύλων.

Ο έλεγχος τώρα είναι λεπτομερής και έντονος στους λογαριασμούς των Πλοιάρχων, και σε όλους γενικά τους λογαριασμούς προμηθειών, πρακτόρων, πιστωτών. Για το λόγο αυτό μια Εταιρεία μπορεί να έχει ειδικά υποτμήματα Ελέγχου, δηλαδή το υποτμήμα Ελέγχου Λογαριασμών Πλοιάρχων, που μπορεί να στεγάζεται και να ανήκει στο Λογιστήριο, το υποτμήμα Ελέγχου Προμηθειών, που να ανήκει στο Τμήμα Προμηθειών, που ν' ανήκει στο Τμήμα Επιχειρήσεων (Operations).

Ο τρόπος αλλά και η μεγάλη έκταση στην οποία γίνεται ο έλεγχος σε μια Εταιρεία, είναι απόλυτα σωστή και επιβεβλημένη, γιατί οι λογαριασμοί μπορεί να είναι μεγάλοι σε ποσά, και επομένως πρέπει να βρεθούν τα λάθη που έγιναν έστω και από αμέλεια.

Εξάλλου, επειδή μία Εταιρεία μπορεί να είναι μεγάλη, δεν μπορεί να υπάρχει από την πλευρά της Διεύθυνσης άμεση επίβλεψη και, συνεπώς, πρέπει να υπάρχουν και άλλοι μηχανισμοί ελέγχου. Εδώ θα πρέπει ν' αναφέρουμε ότι με τους μηχανισμούς ελέγχου γίνεται η προσπάθεια να υπερασπιστούν τα συμφέροντα της Εταιρείας, αλλά συγχρόνως να καλυφθούν και τα συμφέροντα των Ναυτικών, σε περίπτωση που μπορεί να γίνει λάθος σε βάρος του Πλοιάρχου ή των Ναυτικών.

Οι μεγάλες MCs έχουν και άλλα προβλήματα: σε σχέση με τους άλλους τομείς ή Τμήματα (Operations ή Chartering), που τα στελέχη αντιμετωπίζουν έκτακτες καταστάσεις και εξάρσεις στη δουλειά τους, οι λογιστές δουλεύουν κυρίως στο ίδιο θέμα χωρίς παραλλαγές. Από αυτή, λοιπόν, την άποψη είναι πιο κουραστική η δουλειά τους, διότι εργάζεται κανείς συνεχώς στο ίδιο ζήτημα. Αυτό συνδυάζεται και με το γεγονός ότι σε μια μεγάλη Εταιρεία γίνεται καταμερισμός έργου, και το ίδιο άτομο ασχολείται μόνιμα με έναν τομέα, χωρίς να έχει την δυνατότητα να παρακολουθεί όλο το κύκλωμα της Λογιστικής δουλειάς. Τουτό έχει σαν αποτέλεσμα να κουράζονται τ' άτομα. Οι συνέπειες της κούρασης που φέρνει στα άτομα η μονοτονία της δουλειάς, μετριάζονται αλλάζοντας πότε-πότε θέσεις ή δουλειές στα άτομα του Τμήματος (το λεγόμενο rotation).

Ο Λογιστής δεν έχει την ικανοποίηση των επιτυχών ή ανεπιτυχών πράξεων, γιατί απλώς καταγράφει τις πράξεις των άλλων Τμημάτων, αλλά παίρνει ικανοποίηση όταν η δουλειά του είναι σωστή, και όταν βλέπει να πραγματοποιούνται καλά αποτελέσματα στην Εταιρεία, γιατί τότε νιώθει ότι έχει συνεισφέρει και αυτός.

Προβλήματα στο Λογιστήριο μπορούν να δημιουργούνται λόγω της αρχικής εφαρμογής της πληροφορικής, διότι δεν συμμετέχουν αρχικά όλα τα άτομα σε όλο το ηλεκτρονικό κύκλωμα της δουλειάς. Αλλά η πληροφορική επηρέασε και θετικά, μειώνοντας το άγχος των λογιστών. Παλαιότερα τ' άτομα που εργάζονταν στα Λογιστήρια, και ειδικότερα ο υπεύθυνος του Λογιστηρίου, ζούσαν σ' ένα διαρκές άγχος γιατί δούλευαν με αριθμούς και ήταν πολύ εύκολο να γίνει ένα λάθος, και πολύ δύσκολο αυτό να βρεθεί. Η χρήση του Η/Υ κάνει την δουλειά ευκολότερη διότι έχει κανείς τη δυνατότητα αναπαραγωγής των στοιχείων και παρουσίασής τους, χωρίς να χρειάζεται αυτά να γραφούν πάλι.

Το «γραφείο»για τον έλεγχο των λογαριασμών των Πλοιάρχων (MGA) ανήκει στα υπογραφεία της διαχείρισης και υπάγεται στον Προϊστάμενο του Λογιστηρίου της MC.

Ο βασικός ρόλος του MGA αναφέρεται:

- Στον έλεγχο των γενικών λογαριασμών Πλοιάρχων
- Στην λογιστική καταχώρησή τους.
- Στην παρακολούθηση αποστολή εμβασμάτων στους αλλοδαπούς, αν υπάρχουν.
- Στην έκδοση εντολών πληρωμής για την εξόφληση των απολυθέντων Ναυτικών.
- Στον έλεγχο φόρου/χαρτόσημου πλοίου Ελληνικής Σημαίας, που αποδίδονται

στο ελληνικό Δημόσιο.

- Στην χορήγηση βεβαιώσεων αποδοχών των Ναυτικών για την φορολογική δήλωση Ελληνικής και Ξένης Σημαίας.

Οι ανάγκες για πληρωμές του Πλοιάρχου, που δημιουργούνται από τη διαχείριση του πλοίου σε μισθούς, υπερωρίες, άδειες, βραβεία (bonouses), μπορεί να ανέρχονται ετήσια -κατά μέσο όρο- σε 250.000 \$ δηλαδή 75 εκατομμύρια δραχμές ποσό που προσεγγίζει ανάλογο ποσό μιας μικρής επιχείρησης στην ξηρά. Ο Πλοίαρχος διαχειρίζεται χρήματα που του στέλνει η Εταιρεία, η οποία φυσικά τον εμπιστεύεται. Το μεγαλύτερο ποσοστό των Πλοιάρχων κάνει την διαχείριση αυτή με σύνεση και σκεπτικισμό.

Η μόνη άμεση επαφή του Γραφείου με τους Ναυτικούς είναι στο στάδιο της απόλυσής τους, για την εκκαθάριση του ατομικού λογαριασμού τους, και για την επίλυση τυχόν διαφορών, που πιθανά έχουν προκύψει κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους στο πλοίο. Τα παράπονά τους αφορούν κυρίως διαφορές μισθών, ή διαφορές χρέωσης που τους έγιναν από τον Πλοίαρχο. Τα θέματα αυτά χειρίζεται το MGA.

Στο σωστό MGA υπογραφείο πρέπει κατά κανόνα να ικανοποιούνται τα παράπονα ή να επιλύονται οι τυχόν διαφορές με βάση τα στοιχεία που τηρούνται από το Γραφείο για την αμοιβαία υπεράσπιση των συμφερόντων και του Ναυτικού και του Πλοιοκτήτη. Έτσι το τελικό αποτέλεσμα είναι να δικαιώνεται ο Ναυτικός ή να πείθεται πως το συγκεκριμένο παράπονό του δεν είναι σωστό.

Η ενημέρωση του Πλοιάρχου από το Γραφείο είναι αναγκαία, επειδή όλες οι Ναυτλιακές Εταιρείες δεν έχουν το ίδιο λογιστικό σύστημα. Αυτό πραγματοποιείται στο στάδιο της πρόσληψης και της προετοιμασίας του για να ναυτολογηθεί σε ένα συγκεκριμένο πλοίο. Αν υπάρχει πίεση χρόνου τότε μπορεί να δίνονται στον Πλοίαρχο, γραπτές οδηγίες, που έχουν από πριν ετοιμαστεί και που βελτιώνονται συνέχεια, ανάλογα με τα προβλήματα που προκύπτουν στην πράξη, μαζί με τα έντυπα που χρησιμοποιούνται

για την απόδοση λογαριασμού του Πλοιάρχου.

Αφού ο Πλοίαρχος μελετήσει τα έντυπα, πρέπει να έρθει στο Τμήμα για να συζητήσει προσωπικά πλέον τις πιθανές απορίες του. Σε περίπτωση που υπάρχει πίεση χρόνου, δίνονται γραπτές οδηγίες, και αν παρουσιαστούν απορίες, λύνονται αναγκαστικά με αλληλογραφία από το πλοίο.

Θα μπορούσε να διαφοροποιηθεί βέβαια το πιο πάνω σύστημα με την ομαδική ενημέρωση των Πλοιάρχων -αυτός θα ήταν ο καλύτερος τρόπος ενημέρωσης- αλλά χρειάζεται σωστός προγραμματισμός, και αυτό ανήκει στην αρμοδιότητα του τμήματος των Πληρωμάτων.

Οι Πλοίαρχοι πρέπει να τηρήσουν τις πιο κάτω λογιστικές υποχρεώσεις:

- Με το κλείσιμο της περιόδου να κάνουν γρήγορη αποστολή Γενικών Λογαριασμών και ιδιαίτερα της περιόδου Ιουνίου - Δεκεμβρίου, λόγω απόδοσης του Φόρου των Ναυτικών .
- Να εσωκλείουν όλα τα δικαιολογητικά που αφορούν το Γενικό Λογαριασμό.
- Ν' αποστέλλουν έγκαιρα λίστες εμβασμάτων, και ιδιαίτερα των αλλοδαπών, σε τακτές ημερομηνίες.
- Ν' αποστέλλουν κοστολογημένη απογραφή τροφίμων.
- Να γνωστοποιούν έγκαιρα τις διακοπές των μόνιμων εμβασμάτων.
- Ν' ανανεώνουν τις μηνιαίες λίστες όταν έχουν πολλές αλλαγές.
- Να μελετούν τις γενικές οδηγίες και εγκυκλίους του Γραφείου και να τις εφαρμόζουν.
- Να μην χορηγούν έκτατες παροχές σε Ναυτικούς χωρίς προέγκριση.
- Να ενημερώνουν έγκαιρα Το Γραφείο για κάποιο οικονομικό πρόβλημά τους.
- Ν' αποφεύγουν να στέλνουν τηλεγραφικά εμβάσματα, και όταν υποχρεώνονται να στείλουν, τα τηλεγραφικά έξοδα να χρεώνονται στους ενδιαφερόμενους.

Οι αποδόσεις των λογαριασμών των Φιλιπινέζων σε σχέση με εκείνους των Ελλήνων Πλοιάρχων, πρέπει να είναι πολύ απλούστερες. Ο βαθμός συνεργασίας μαζί τους είναι το ίδιο καλός με των Ελλήνων Πλοιάρχων. Εκτός από την κάποια δυσχέρεια που έχουν αυτοί λόγω γλώσσας.

Οι λειτουργικές διαδικασίες του υποτιμήματος MGA έχουν ήδη μηχανογραφηθεί, αλλά αφ' ενός λόγω της δυσκολίας που υπάρχει στην έγκαιρη, συνεχή και ακριβή τροφοδότηση του Η/Υ με πληροφορίες που πρέπει να έρχονται από τα πλοία, και αφετέρου λόγω της δυσκολίας της έγκαιρης μεταφοράς των στοιχείων του Η/Υ Προς Τα πλοία, αυτό παρουσιάζει προβλήματα.

Το υπογραφείο MGA πρέπει να πλαισιώνεται σωστά από στελέχη που να πληρούν κάποιες προδιαγραφές. Ένα βασικό προσόν του επιτυχημένου Ελεγκτή Λογαριασμών Πλοίαρχου είναι η πείρα που αποκτάται με τα χρόνια, και αυτό γιατί δεν υπάρχει ακόμη κάποια σχολή, που να προετοιμάζει στελέχη για τον Κλάδο. Το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών είναι πιθανό να συμπεριλάβει και την διδασκαλία αυτού του τομέα.

Πέρα από την πείρα και από τις γνώσεις των βασικών αρχών της Λογιστικής, ο ναυτιλιακός λογιστής πρέπει να έχει και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, που είναι:

Να έχει έμφυτη τη διάθεση για έρευνα. Επίσης να διέπεται από πνεύμα καλής συνεργασίας με όλα τα Τμήματα, γιατί απ' όλα τα Τμήματα δέχεται πληροφορίες που βοηθούν το έργο του. Βασικό είναι ο σωστός Ελεγκτής(MGA) να κατέχει πολύ καλά την Αγγλική γλώσσα.

## 7. Η ποντοπόρος εταιρεία « Tsakos Shipping and Trading S.A. »



### 7.1. Γενικά

Η εταιρία είναι μια εφοπλιστική εταιρία που ο βασικός της σκοπός είναι η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων και η ταυτόχρονη πραγματοποίηση κερδών. Τα περισσότερα πλοία της είναι χρονοναυλωμένα αλλά ταυτόχρονα διαθέτει πλοία και στην αγορά spot, ώστε να είναι σε θέση να εκμεταλλεύεται τις ευνοϊκές μεταβολές των ναύλων. Επίσης η TSAKOS δραστηριοποιείται και σε τομείς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Η δυναμικότητα που διακρίνει τον ηγέτη της, Π. Ν. Τσάκο, δίνει μια πολύ θετική εικόνα ενός οργανισμού που δεν επαναπαύεται στις επιτυχίες του αλλά αναζητάει συνεχώς τρόπους για να εξελίσσεται και να βελτιώνεται.

Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι ο Παναγιώτης Τσάκος. Η εταιρία εκδίδει ανώνυμες μετοχές και δίνει μερίσματα, εφόσον παρουσιάζονται κέρδη. Ο όμιλος Τσάκου κατέχει μετοχές που καλύπτουν το 10% - 20% της εταιρίας MIF. Η χρηματοδότηση της εταιρίας βασίζεται κυρίως σε δάνεια και τράπεζες. Επιπλέον χρησιμοποιεί και δημόσιες εγγραφές αφού κάποιες εταιρίες του ομίλου έχουν εισαχθεί σε χρηματιστήρια. Τέλος όπως και άλλες ναυτιλιακές, διατηρεί μεγάλα αποθέματα ρευστών, ώστε να μπορεί να χρηματοδοτήσει μεγάλο ποσοστό ή όλο το ποσό ορισμένων επενδύσεων.

Ως προς την διοίκηση ακολουθεί τα πρότυπα μίας οικογενειακής τύπου επιχείρησης. Η εταιρία διοικείται από μια ομάδα αφοσιωμένων επαγγελματιών που καλύπτουν όλους τους τομείς της διοίκησης, ενώ όλες οι δραστηριότητες πραγματοποιούνται κάτω από την δυναμική καθοδήγηση και εποπτεία του Π. Τσάκου. Η λήψη των αποφάσεων δηλαδή περιορίζεται στην κορυφή του οργανισμού, όπου συγκεντρώνεται και η ευθύνη για την υλοποίηση και τα αποτελέσματα όλων των στρατηγικών ή τακτικών επιλογών.

Το στυλ της διοίκησης χαρακτηρίζεται ως καλοκάγαθο - αυταρχικό. Υπάρχει συγκαταβατική εμπιστοσύνη των στελεχών προς τους υφισταμένους και ζητούνται οι γνώμες και οι ιδέες τους. Ταυτόχρονα υπάρχει και κάποια εκχώρησης λήψης αποφάσεων αλλά με στενό πάντα έλεγχο για την πιστή εφαρμογή των πολιτικών.

Στις 16 Νοεμβρίου 1994 εγκαινιάστηκε το επιβλητικό οικοδόμημα στο οποίο στεγάζονται μέχρι και σήμερα οι εταιρείες του Ομίλου TSAKOS SHIPPING και το οποίο

ονομάσθηκε ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ. Το μέγαρο βρίσκεται στην λεωφόρο Συγγρού 347 και έχει έκταση 11.000 τετραγωνικών μέτρων.

## 7.2. Οργανωτική δομή

Η εταιρεία στηρίζεται στην τμηματοποίηση κατά λειτουργία και είναι οργανωμένη σε 14 τμήματα τα οποία αναφέρουν απ' ευθείας στην διοίκηση, αυτά δε είναι:

1. Νομικό τμήμα
2. Ασφάλισης και ασφαλιστικών απαιτήσεων
3. Τεχνολογίας επικοινωνιών
4. Τμήμα Διεύθυνσης
5. Ανθρώπινων Πόρων
6. Επιχειρησιακής Λειτουργίας Πλοίων
7. Τεχνικής Υποστήριξης
8. Ποιότητας και Ασφάλειας 9. Εκπαίδευσης
9. Προμηθειών
10. Λογιστήριο
11. Finance
12. Ναυλώσεων
13. Συμβούλων

Το κάθε τμήμα αποτελείται από εξειδικευμένα άτομα και η περιγραφή των θέσεων εργασίας, με τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντα του εργαζόμενου και με τις αρμοδιότητες που αυτός έχει, περιγράφονται αυστηρά απ' την περιγραφή του οργανογράμματος της εταιρείας.

Οι ιδιοκτήτες της εταιρείας εκτελούν τον κεντρικό έλεγχο της εταιρείας και χαράζουν την στρατηγική της. Ελέγχουν άμεσα το τμήμα Γενικής Διεύθυνσης που επηρεάζει το στρατηγικό σχεδιασμό της επιχείρησης

Η οργανωτική δομή της εταιρείας εξυπηρετεί ουσιαστικά τις ανάγκες τριών εταιρειών και κρίνεται ως σχετικά απλή, αφού παρατηρούμε ότι δυο επίπεδα κάτω από το Board of Directors, μεσολαβώντας ο Γενικός Διευθυντής βρίσκονται όλες οι διαχειριστικές διευθύνσεις της εταιρείας. Ομοίως, ένα επίπεδο κάτω από το Board of Directors και τον Γενικό Διευθυντή, βρίσκονται όλες οι Διευθύνσεις που επηρεάζουν την χάραξη στρατηγικής της εταιρείας. Η οργανωτική δομή κρίνεται επίσης αρκετά τυπική ως προς το



βαθμό καταγραφής της, αφού είναι πλήρως ξεκαθαρισμένο, σύμφωνα με το οργανόγραμμα, ποια τμήματα συνεργάζονται με ποια και ποιος είναι υπεύθυνος για το κάθε τμήμα. Τέλος, με ένα έξυπνο τρόπο, αποφεύγεται η υψηλή συγκέντρωση εξουσιών αφού ο γενικός διευθυντής είναι πλήρως υπεύθυνος για τις λειτουργικές διεργασίες της εταιρείας, έχοντας απλά πρόσβαση και ενημέρωση από τα τμήματα που επηρεάζουν τον στρατηγικό σχεδιασμό της επιχείρησης, ενώ το Board of Directors ελέγχει άμεσα το γενικό διευθυντή και δίνει εντολές στα τμήματα που αφορούν τον στρατηγικό σχεδιασμό. Η δομή αυτή χαρακτηρίζεται ως λειτουργική και στηρίζεται στην ειδίκευση των στελεχών και στη σαφή περιγραφή των θέσεων εργασίας. Μάλιστα για τα τμήματα όπως αυτά του Chartering, Operation, Crew, η ειδίκευση προσδιορίζεται όχι μόνο από τη θέση εργασίας και τα καθήκοντα-υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτή, αλλά και από τη διαφοροποίηση του στόλου. Δηλαδή, το Operation για ορισμένες θέσεις εργασίας έχει τρεις υπαλλήλους, ένα για κάθε tanker ένα για containers και ένα για πλοία ξηρού φορτίου.

### **7.3. Ανθρώπινο δυναμικό**

Ο όμιλος TSAKOS δίνει μεγάλη έμφαση στην επιλογή των εργαζομένων του, τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία. Για την εξεύρεση των κατάλληλων πληρωμάτων η εταιρία διατηρεί καλές σχέσεις με τις ελληνικές ΑΔΣΕΝ. Για την πρόσληψη αξιωματικών και υπαξιωματικών γίνεται έλεγχος όσον αφορά τα προσόντα τους και την προηγούμενη εμπειρία τους. Εάν είναι αναγκαίο ακολουθεί επιπλέον εκπαίδευση σε κατάλληλους οργανισμούς και επίσης υπάρχουν δοκιμαστικές περιοδοί εν πλω.

Στα γραφεία και τα πλοία του Ομίλου εργάζονται σήμερα περίπου 1.500 Έλληνες και 1.000 αλλοδαποί ( 500 από Φιλιππίνες και 500 από Γκάνα, Ρωσία, Ουκρανία, Πολωνία και Ρουμανία ).

### **7.4. Ο στόλος**

Τα πλοία της Tsakos είναι κυρίως δεξαμενόπλοια ( 46,15 % ) , μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην ( 27,18 % ) , γενικού φορτίου ( 16,48 % ) και μεταφοράς containers ( 5,9 % ) . Η εταιρία έχει σαφή προσανατολισμό στα δεξαμενόπλοια . Επίσης ειδικά τελευταία έχουν αποκτηθεί πολλά πλοία μεταφοράς containers .

1	rat	<u>MILLENNIUM</u>		<u>D</u>	301,171	Panamanian	1998
2	mt	<u>LA PAZ</u>		<u>D</u>	299,700	Panamanian	1995
3	rat	<u>LA ESPERANZA</u>		<u>D</u>	299,700	Panamanian	1993
4	rat	<u>LA MADRINA</u>		<u>D</u>	299,700	Greek	1994
5	mt	<u>LA PRUDENCIA</u>		<u>D</u>	293,900	Greek	1993
6	mt	<u>EL JUNIOR</u>		<u>D</u>	266,072	Panamanian	1995
7	mt	<u>EUROCHAMPION 2004</u>	ICE 1C	<u>D</u>	164,608	Greek	2005
8	mt	<u>TRIATHLON</u>	ICE DO	<u>C</u>	164,445	Greek	2002
9	mt	<u>SILIA T</u>	ICE DO	<u>C</u>	164,286	Greek	2002
10	mt	<u>CAPE BAKER(*)</u>	ICE DO	<u>D</u>	164,274	Marshall	2002
11	mt	<u>CAPE BALBOA(*)</u>	ICE DO	<u>D</u>	164,236	Marshall	2002
12	mt	<u>EURONIKI</u>	ICE 1C	<u>D</u>	164,000	Greek	2005
13	mt	<u>ARCHANGEL</u>	ICE 1A	<u>TBA</u>	162,400	Greek	2006
14	mt	<u>ALASKA</u>	ICE 1A	<u>TBA</u>	162,400	Greek	3/2006
15	mt	<u>ANTARCTIC</u>	ICE 1A	<u>TBA</u>	162,400	TBA	5/2007
16	mt	<u>ARCTIC</u>	ICE 1A	<u>TBA</u>	162,400	TBA	2/2007
17	mt	<u>MARATHON</u>		<u>B</u>	107,181	Greek	2003
18	mt	<u>OPALOUEN</u>		<u>D</u>	107,181	Panamanian	2001
19	mt	<u>OLYMPIA(*)</u>		<u>D</u>	107,181	Cypriot	1999
20	mt	<u>MARIA TSAKOS</u>		<u>D</u>	107,181	Greek	1993
21	mt	<u>ATHENS 2004</u>		<u>D</u>	107,181	Greek	1998
22	mt	<u>PARTHENON</u>		<u>D</u>	107,018	Greek	2003
23	rat	<u>TBN</u>		<u>TBA</u>	105,000	Greek	5/2007
24	mt	<u>TBN</u>		<u>TBA</u>	105,000	Greek	8/2007
25	rat	<u>VERGINA II</u>		<u>A</u>	96,709	Cypriot	1991
26	mt	<u>ATLANTIDA</u>		<u>A</u>	87,542	Liberian	1980
27	rat	<u>OCEANIDA</u>		<u>A</u>	87,307	Liberian	1980

28	mt	<u>MAYA</u>		C	68,439	Greek	2003
29	mt	<u>INCA</u>		C	68,439	Greek	2003
30	mt	<u>AZTEC</u>		C	68,439	Greek	2003
31	mt	<u>ANDES</u>		C	68,439	Greek	2003
32	mt	<u>VICTORY III</u>	ICE 1C	A	68,160	Cypriot	1990
33	mt	<u>HESNES</u>	ICE 1C	A	68,157	Maltese	1990
34	mt	<u>BRIGEN</u>	ICE 1C	A	68,157	Maltese	1989
35	mt	<u>DARTAGNAN</u>		C	61,762	Cypriot	1934
36	mt	<u>ARABIS</u>		C	60,906	Liberian	1933
37	mt	<u>LIBRA</u>		B	41,161	Greek	1983
38	mt	<u>CRUX</u>		B	41,161	Greek	1987
39	mt	<u>DIDIMON</u>		A	37,432	Greek	2005
40	mt	<u>DELPHI</u>		A	37,432	Greek	2004
41	mt	<u>BOSPOROS</u>	ICE 1B	TBA	37,000	TBA	8/2007
42	mt	<u>BYZANTION</u>	ICE 1B	TBA	37,000	TBA	5/2007
43	mt	<u>ARON</u>	ICE 1A	TBA	36,660	TBA	10/2006
44	mt	<u>ANTARES</u>	ICE 1A	TBA	36,660	TBA	6/2006
45	mt	<u>ANDROMEDA</u>	ICE 1A	TBA	36,660	TBA	2/2007
46	mt	<u>AEGEAS</u>	ICE 1A	TBA	36,660	TBA	5/2007
		<b>TANKER TOTAL DWT</b>			<b>5,503,897</b>		
47	Ing	<u>TRN (249,760 m<sup>3</sup>)</u>		TBA	73,800	TBA	2/2007
48	cv	<u>HANIN IRENE</u>		B	62,742	Panamanian	1994
49	cv	<u>HANIN ELIZABETH</u>		B	62,723	Panamanian	1992
50	cv	<u>SCILVIAY</u>		B	47,272	Cypriot	1991
51	cv	<u>MSC LONDON</u>		B	43,270	Cypriot	1986
52	cv	<u>MSC SARDINIA</u>		B	43,270	Cypriot	1986
53	cv	<u>MSC BRASILIA</u>		B	43,270	Panamanian	1986

54	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	39,000	Greek	4/2007
55	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	39,000	Greek	5/2004
56	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	39,000	Greek	2002
57	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	29,000	Greek	3/2006
58	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	39,000	Greek	12/2005
59	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	39,000	Greek	2002
60	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	39,941	Cypriot	1983
61	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	54,370	Panamanian	1995
62	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	3,350	Ungaryan	1975
63	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	148,277	Cypriot	1983
64	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	75,000	Hong Kong	2004
65	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	69,146	Panamanian	1996
66	GT	ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΥΣ		1	45,274	Cypriot	1983

(\*) Chartered-in vessels

Πηγή : Fleet List 7/5/2006, <http://www.maritime-union.org>

## 7.5. Ανάλυση δραστηριοτήτων τμημάτων

Τα τέσσερα πρώτα τμήματα δηλαδή νομικό, ασφάλισης και ασφαλιστικών απαιτήσεων, τεχνολογίας επικοινωνιών και γραμματεία είναι άμεσα υπό τους γενικούς διευθυντές χωρίς γειτνίαση μπορεί να πει κανείς, με τα άλλα τμήματα.

Το νομικό τμήμα είναι υπεύθυνο για χειρισμό οποιουδήποτε νομικού θέματος προκύπτει, όσον αφορά την νομική εκπροσώπηση & κάλυψη της εταιρείας εκ των υποχρεώσεών της, που πηγάζουν από την εγκριτική πράξη εγκατάστασής της, τις αξιώσεις από τρίτους ή τις αξιώσεις της εταιρείας έναντι τρίτων, την προετοιμασία νηολόγησης, εγγραφής και απάλειψης υποθηκών για τα πλοία της εταιρείας, κατάρτιση συμβάσεων από κοινού με τους διευθυντές των άλλων τμημάτων ανάλογα με το συγκεκριμένο ενδιαφέρον κ.λ.π.

Το τμήμα ασφαλίσεων και ασφαλιστικών απαιτήσεων ασχολείται με όλα τα είδη ασφαλειών των πλοίων, δηλαδή:

α) Σκάφους και Μηχανών.

β) Προστασίας και αποζημιώσεων

γ) Κινδύνων Πολέμου, αν τα πλοία εκτελούν ταξίδια σε εμπόλεμες περιοχές.

Επίσης ασχολείται με ασφαλιστικά θέματα που προκύπτουν για απαιτήσεις αποζημιώσεων πλοίων της εταιρείας διεκπεραιώνοντας κάθε ενέργεια για την διεκδίκηση τους.

Το τμήμα Τεχνολογίας και επικοινωνιών είναι υπεύθυνο για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία όλου του συστήματος επικοινωνίας ξηράς και πλοίου αλλά και για την εξασφάλιση παραγωγής της πληροφορίας και μετάδοσης της καθώς επίσης είναι υπεύθυνο για την δυνατότητα εξασφάλισης αποθηκείσεως των προβλεπόμενων διαδικασιών και δεδομένων τα οποία διεκπεραιώνονται κατά την λειτουργία της επιχείρησης π.χ. Αρχεία, φόρμες του ISM code., εγκύκλιοι, λογαριασμοί, εντολές κ.λ.π. Είναι υπεύθυνο γι' αυτό καθ' αυτό το υλικό των επικοινωνιών (hardware), καθώς και για την εξασφάλιση του απορρήτου των επικοινωνιών και πληροφοριών της εταιρείας.

Το Τμήμα Διεύθυνσης της εταιρείας σχεδιάζει τη στρατηγική που θα ακολουθηθεί από την εταιρεία αλλά ελέγχει και το τμήματα που ασχολούνται με την λειτουργία της επιχείρησης. Το τμήμα Διεύθυνσης μαζί με την υποστήριξη της γραμματείας αναλαμβάνει κάθε πρωτοβουλία για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία της εταιρείας.

Το Τμήμα Επιχειρήσεων Πλοίων αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα τμήματα της εταιρείας, δεδομένου ότι ευθύνεται για την παραγωγική ουσιαστικά διαδικασία της επιχείρησης η οποία δεν είναι άλλη από την απρόσκοπτη λειτουργία και εκμετάλλευση των πλοίων.

Ασχολείται με την επίβλεψη της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου της επιχείρησης καθώς και με την παρακολούθηση και τον συντονισμό των κινήσεων των πλοίων. Ταυτόχρονα είναι επιφορτισμένο με την σωστή και έγκαιρη εκτέλεση των υποχρεώσεων των πλοίων έναντι των ναυλωτών τους.

Είναι σε άμεση συνεργασία με όλα τα άλλα τμήματα όπως το τεχνικό, ανθρώπινων πόρων, εκπαίδευσης, ασφάλισης, λογιστήριο κ.λ.π. Επίσης και παράλληλα με τα άλλα καθήκοντα:

- Εκδίδει τις κατάλληλες οδηγίες στα πλοία όσον αφορά την φόρτωση, εκφόρτωση, πετρέλευση
- Ορίζει τους Ναυτιλιακούς Πράκτορες για τα πλοία στα λιμάνια προσέγγισης.
- Ενημερώνει τους ναυλωτές για την κίνηση των πλοίων.
- Τηρεί τα απαραίτητα στοιχεία για τις επιθεωρήσεις και επισκευές των πλοίων.



- Εκτιμά τις απαιτήσεις των πλοίων σε καύσιμα και λιπαντικά.

Το συγκεκριμένο τμήμα της εταιρείας διευθύνεται από Αρχιπλοιάρχους που ξεχώρισαν για τις γνώσεις την εμπειρία τους και οι οποίοι είχαν επιτυχή σταδιοδρομία στα πλοία της της εταιρείας.

Το Τεχνικό Τμήμα είναι υπεύθυνο για την ικανοποιητική τεχνική λειτουργία των πλοίων της εταιρείας ώστε απρόσκοπτα αυτά να συνεχίζουν την αποστολή τους ως κύρια "εργαλεία" της παραγωγικής διαδικασίας.

Για την εξασφάλιση του παραπάνω σκοπού μεριμνά:

- Για την κατάρτιση, σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρεί από τις αναφορές των Α' μηχανικών των πλοίων, του προγράμματος των επιθεωρήσεων καθώς και των προγραμματισμένων και εκτάκτων επισκευών.
- Παρακολουθεί τις καταναλώσεις σε καύσιμα / λιπαντικά των πλοίων και εκδίδει ειδικές οδηγίες όταν απαιτείται.

Τηρεί στατιστικά στοιχεία συχνότητας ζημιών.

Το τεχνικό τμήμα στελεχώνεται από Α' μηχανικούς και πτυχιούχους μηχανολόγους στα καθήκοντα των Αρχιμηχανικών (Superintendent Engineers) οι οποίοι διαθέτουν μεγάλη εμπειρία.

Ιδιαίτερα στην υπό εξέταση Ν.Ε. η οποία δραστηριοποιείται στο δύσκολο τομέα της μεταφοράς υγρών καυσίμων με στόλο κυρίως Δ/Ξ, είδος πλοίου που απαιτεί πολύ μεγάλη φροντίδα και επίβλεψη καθώς επίσης και αυξημένο αίσθημα καθήκοντος εκ μέρους των πληρωμάτων, το έργο του τεχνικού τμήματος καθίσταται ιδιαίτερα σοβαρό για την επίτευξη υψηλού επιπέδου τεχνικής λειτουργίας των πλοίων που συνεπάγεται αύξηση αξιοπιστίας της εταιρείας και αποφυγής ζημιών που μπορεί να καταλήξουν μείζονα ατυχήματα και δοκιμασία της εταιρείας, στον ευαίσθητο τομέα της Προστασίας του θαλασσιού Περιβάλλοντος.

Τμήμα ποιότητας και ασφάλειας. Οι στόχοι, χωρίς αυτοί να περιορίζονται είναι να εξασφαλίζεται η ασφαλής πρακτική λειτουργία του πλοίου και του εργασιακού περιβάλλοντος, η προστασία έναντι γνωστών κινδύνων και η συνεχής βελτίωση των ειδικοτήτων του προσωπικού ξηράς και πλοίου για την αντιμετώπιση κινδύνων σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Τμήμα Εκπαίδευσης. Σκοπός του τμήματος είναι η εξασφάλιση ότι το προσωπικό

ξηράς και πλοίου είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο για την εκτέλεση των καθηκόντων για τα οποία έχει προσληφθεί. Είναι υπεύθυνο για :

- την καταγραφή των αναγκών του προσωπικού για εκπαίδευση
- την οργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων
- την καταγραφή αδυναμιών που προκύπτουν από τις εσωτερικές επιθεωρήσεις στην ξηρά και στα πλοία και οι οποίες εκτιμάται ότι μπορούν να βελτιωθούν με εκπαίδευση
- τη συνεργασία με τα άλλα τμήματα για την καταγραφή σχετικών αναγκών
- την επιθεώρηση εν πλω των πληρωμάτων για τη διαπίστωση αναγκών εκπαίδευσης
- την οργάνωση γυμνασίων για την εκπαίδευση προσωπικού ξηράς και πλοίου σε συνεργασία με άλλα τμήματα.

Το Τμήμα Προμηθειών ασχολείται με την διεκπεραίωση των αιτημάτων προμήθειας υλικών και εφοδίων και ανταλλακτικών για τα πλοία. Για το σκοπό αυτό έρχεται σε επαφή με προμηθευτές στα διάφορα λιμάνια του κόσμου για την εύρεση του κατάλληλου και φθηνότερου υλικού.

Παρακολουθεί την κίνηση των πλοίων για την αποστολή των αιτουμένων προμηθειών και διαπραγματεύεται τον ναύλο μεταφοράς. Σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και Αρχιμηχανικούς ελέγχει την παράδοση - παραλαβή των εφοδίων τηρώντας αρχείο κίνησης υλικών. Εγκρίνει ή απορρίπτει αίτημα μετά από συνεννόηση με τα αρμόδια τμήματα. Τηρεί στατιστικά στοιχεία κατανάλωσης αναλωσίμων και ανταλλακτικών σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και Αρχιμηχανικούς. Προωθεί στο λογιστήριο τις εντολές πληρωμών.

Το τμήμα λογιστηρίου έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες  
Την τήρηση των γενικών λογαριασμών, των λογαριασμών προμηθευτών, χρεωστών και πιστωτών, καθώς και την τήρηση των λογαριασμών των πρακτόρων και τραπεζών.  
Την διενέργεια πληρωμών, τον έλεγχο των προμηθευτών, των πρακτόρων, των γενικών λογαριασμών των Πλοιάρχων, την εισπραξη ναύλων, την έκδοση ισολογισμών και τον έλεγχο των λογαριασμών των Πλοιάρχων.

Γενικότερα το συγκεκριμένο τμήμα πρέπει να είναι σε θέση με τα μηχανογραφικά μέσα που διαθέτει, να γνωρίζει και να αναφέρει όποτε ζητηθεί, την ακριβή και πραγματική οικονομική κατάσταση της εταιρείας.

Το Τμήμα Ανθρώπινων Πόρων είναι αρμόδιο να εισηγηθεί τον υποψήφιο για κάλυψη



θέσης ξηράς ή πληρώματος, ο οποίος ανταποκρίνεται περισσότερο στις απαιτήσεις της εταιρείας. Σε στενή συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και με τους Αρχιμηχανικούς προβαίνει σε προσλήψεις πληρωμάτων. Επίσης έχει την ευθύνη να διατηρεί συνεχή επαφή με ναυτικά πρακτορεία για εύρεση υποψηφίων ναυτικών για πρόσληψη, αφού έχει καταστήσει σαφώς προς τους πράκτορες τις απαιτήσεις της εταιρείας ως προς τα προσόντα των ναυτικών που ζητούν εργασία.

Επιπρόσθετα το τμήμα Ανθρώπινων Πόρων είναι υπεύθυνο για:

- Την τήρηση των αρχείων κάθε μέλος του πληρώματος κάθε πλοίου.
- Την Εξασφάλιση έκδοσης βίζας και εισιτηρίων ταξιδιών των ναυτικών αλλά και του προσωπικού του γραφείου.
- Την υπογραφή σύμβασης της εταιρείας μετά των ναυτικών.
- Την ενημέρωση του MR./DP και Γενικού Διευθυντή για τραυματισμό, ασθένεια μέλους πληρώματος, εγκατάλειψη του πλοίου από ναυτικό, εύρεση λαθρεπιβατών σε πλοίο της εταιρείας, ή οτιδήποτε άλλο έχει σχέση με απαίτηση από P& I.
- Η "Tsakos Shipping and Trading S.A" διατηρεί επίσης γραφείο στη Χίο για την εξεύρεση και την εξυπηρέτηση πληρωμάτων.
- Το τμήμα Ανθρώπινων Πόρων διατηρεί αρχείο:
- Με προσωπικό φάκελο για κάθε ναυτικό, με τα πλήρη στοιχεία του
- Στοιχεία Ιατρικών εξετάσεων ναυτικών της εταιρείας
- Πτυχίων - Διπλωμάτων
- Αξιολόγησης του προσωπικού.
- Θαλάσσιας υπηρεσίας των ναυτικών της εταιρείας.

Το τμήμα Finance έχει άμεση επαφή με χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς για σύναψη-αποπληρωμή δανείων, γενικότερα για την χρηματοδότηση της Εταιρείας και για την αξιοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων

Το Τμήμα Ναυλώσεων έχει επαφή με ναυλωτές και διαπραγματεύεται τις ναυλώσεις στις μεγαλύτερες ναυλαγορές.

Το τμήμα Συμβούλων παρέχει υπηρεσίες πάνω σε τεχνικά θέματα. Αναφέρει στον Γενικό Διευθυντή έχοντας εξουσία να επικοινωνεί απ' ευθείας με το τμήμα ναυλώσεων και

πετρελεύσεων τα οποία έχουν έδρα στο Λονδίνο, καθώς επίσης και με τους ναυλωτές και Ναυτ. Πράκτορες. Έχει την ευθύνη για την ομαλή και αποδοτική εκτέλεση των αρμοδιοτήτων του τμήματος

#### 7.6. Αρμοδιότητες Στελεχών.

Ο Διευθυντής Τεχνικού Τμήματος αναφέρει στον Γενικό Διευθυντή και είναι υπεύθυνος για τις λειτουργίες του τμήματος. Έχει ως άμεσους συνεργάτες τους Αρχιμηχανικούς της εταιρείας και είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση των νέων κατασκευών και την προετοιμασία τακτικών ή έκτακτων δεξαμενισμών των πλοίων.

Διευθυντής Τμήματος Ποιότητας και Ασφάλειας. Ειδικότερα ως DPA (Designated Person Ashore) έχει ορισθεί από τους Γενικούς Διευθυντές της εταιρείας όπως απαιτείται από τον ISM code. Ως DPA έχει απ' ευθείας επαφή με τους Γενικούς Διευθυντές. Προτείνει στους Γενικούς Διευθυντές αλλαγές ή βελτίωση του εγχειριδίου διαχείρισης Ασφάλειας Ποιότητας και Προστασίας του Περιβάλλοντος, τις οποίες μετά την έγκρισή τους, προωθεί για εκτέλεση και εγκρίνει μετά από πρόταση των αρμοδίων τμημάτων τις ανάλογες αλλαγές στο εγχειρίδιο διαδικασιών ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Οι Αρχιπλοίαρχοι σε συνεργασία με τον Διευθυντή του τμήματος και τους Αρχιμηχανικούς ασκούν, όχι περιοριστικά, τα παρακάτω καθήκοντα:

- ✓ • Την παρακολούθηση των πλοίων για την ασφαλή και χωρίς προβλήματα λειτουργία τους.
- ✓ • Την παρακολούθηση των πιστοποιητικών Αξιοπλοίας σε συνεργασία με τους Αρχιμηχανικούς και το Tech. Dpt.
- ✓ • Την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού και συστημάτων του πλοίου.
- ✓ • Την εξασφάλιση στους Αξιωματικούς του πλοίου όλων των εγχειριδίων ανάγκης και την παρακολούθηση σε συνεργασία με το training Dpt του επιπέδου γνώσεων των καθηκόντων τους.
- ✓ • Την παρακολούθηση της κανονικής λειτουργίας τηλεπικοινωνιακών κω συστημάτων ναυσιπλοίας.
- ✓ • Την παρακολούθηση της ικανοποιητικής λειτουργίας συσκευών για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης.

- ✓ • Την προετοιμασία αναγκαίων ενεργειών για εργασίες τακτικής επιθεώρησης του πλοίου και δεξαμενισμού.
- ✓ • Την παρακολούθηση εργασιών αποκατάστασης ζημιών.
- ✓ • Την βελτίωση των πλοίων σύμφωνα με απαιτήσεις νέων νομοθεσιών.
- ✓ • Την παρακολούθηση αιτημάτων προμηθειών των πλοίων όσον αφορά το κατάστρωμα, Γέφυρα, επικοινωνίες, ναυσιπλοία, ασφάλειες και διατήρηση σχετικού αρχείου.
- ✓ • Την συνεχή αν απαιτείται επαφή με τον Πλοίαρχο για παροχή οδηγιών και συμβουλών.
- ✓ • Την υποβολή πρότασης, σχετική με τα παραπάνω καθήκοντα, για ετήσιο και 5ετή προϋπολογισμό.
- ✓ • Την τήρηση Αρχείου Πιστοποιητικών των Πλοίων και επαφών με Νηογνώμονες.
- ✓ Την έγκριση έξτρα δαπανών εργασιών που αφορούν το κατάστρωμα.
- ✓ • Την επίσκεψη στα πλοία τουλάχιστον μια φορά το 6μηνο

*Οι Αρχιμηχανικοί αναφέρονται στον Διευθυντή του Τεχνικού Τμήματος και ασκούν, όχι περιοριστικά, τα παρακάτω καθήκοντα σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και σύμφωνα με τις οδηγίες του Διευθυντή του τεχνικού τμήματος*

- • Την παρακολούθηση ικανοποιητικής λειτουργίας των πλοίων της εταιρείας
- • Την παρακολούθηση των πιστοποιητικών των Πλοίων.
- • Την παρακολούθηση και εξασφάλιση ικανοποιητικής λειτουργίας όλων των μηχανημάτων του πλοίου, π.χ. κυρίων μηχανών, ηλεκτρομηχανών, γεννητριών, αντλιών, συστημάτων ελέγχου κ.λ. π.
- • Την παρακολούθηση αιτημάτων προμηθειών αναλώσιμων σχετικών με το μηχανοστάσιο και εξοπλισμό.
- • Λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις των 4μηνιαίων αναφορών των Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών.
- • Σε συνεργασία με το τμήμα Προμηθειών και τις οδηγίες του Διευθυντή του Τεχνικού Τμήματος εξετάζει τις Προμήθειες ανταλλακτικών και παρακολουθεί την παράδοσή τους στα πλοία.

- Εξασφαλίζει τα ελάχιστα ανταλλακτικά μηχανής στα Πλοία.
- Παρακολουθεί τις καταναλώσεις σε καύσιμα και λιπαντικά των Πλοίων.
- Προτείνει τα προγράμματα συντήρησης βασικών μερών του μηχανοστασίου και τηρεί αρχείο.
- Εξασφαλίζει ης μηνιαίες αναφορές των Α' Μηχανικών των Πλοίων.
- Συντάσσει μηνιαίες αναφορές για την κατάσταση των Πλοίων όσον αφορά :
  - Γενική κατάσταση
  - Περιστατικά μη συμμόρφωσης και αναληφθείσες ενέργειες ,
  - Πρόοδο εργασιών που προγραμματίστηκαν
  - Πρόταση για επισκευές ή πρόοδο τους αν άρχισαν
  - Για το Προσωπικό μηχανής όσον αφορά απολύσεις, αντικαταστάσεις κ.λ.π.
  - Μεριμνά για την υποβολή προσφορών από συνεργεία για εκτέλεση εργασιών.
  - Επισκέπεται τα πλοία στο λιμάνι και αν απαιτείται εν πλω τουλάχιστον κάθε έξι μήνες για παρακολούθηση εργασιών και παροχή οδηγιών.
  - Υποβάλει σχετικές αναφορές στον Διευθυντή του Tech. DrI
  - Προετοιμάζει τον δεξαμενισμό και προγραμματισμό επισκευών σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους.
  - Παρακολουθεί τις εργασίες δεξαμενισμού και επισκευών.
  - Υποβάλει σχετικό με τα καθήκοντά του ετήσιο και 5ετή προϋπολογισμό και παρακολουθεί την εξέλιξή τους
  - Εγκρίνει έξτρα αμοιβές για εργασίες μηχανοστασίου.

## 8. Η Ναυτιλιακή Εταιρεία CHANDRIS (HELLAS) I.N.C.

### 8.1. Γενικά

Ο Ιωάννης Δημ. Χανδρής (1890-1949), με καταγωγή από τον Κάμπο της Χίου, εισήλθε στο ναυτιλιακό χώρο εργαζόμενος στο ναυλομεσιτικό γραφείο του θείου του Μιχαήλ Πρώϊου, ενώ αργότερα ίδρυσε ναυλομεσιτικό γραφείο στον Πειραιά.

Η Ναυτιλιακή εταιρεία CHANDRIS (HELLAS) INC ιδρύθηκε, με την παρούσα μορφή της περίπου, το χρονικό διάστημα που απέκτησε και το πρώτο της πλοίο, το φορτηγό πλοίο ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ το 1915 και στην συνέχεια το 1922 ακολούθησε η αγορά του πρώτου επιβατηγού πλοίου το οποίο ονομάστηκε ΧΕΙΜΑΡΑ. Η πορεία της εταιρείας συνεχίστηκε αδιάκοπα έχοντας στην κυριότητα και την διαχείρισή της, τόσο πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου bulk carriers όσο και tankers.

Μετά τον πρόωρο θάνατο του Ιωάννη Δημ. Χανδρή η ναυτιλιακή δραστηριότητα συνεχίστηκε από την σύζυγό του Ευγενία και τα παιδιά του Δημήτριο και Αντώνιο. Ο Αντώνιος Χανδρής παντρεύτηκε την Ουρανία Νικολάου και ο Δημήτριος Χανδρής την κα Μυρτώ Πνευματικού και απέκτησαν τρία παιδιά, τον Ιωάννη, τον Μιχάλη και την Ευγενία ,η οποιοι διευθύνουν μετά τον θάνατο του πατέρα τους και του θείου τους την εταιρεία .

Όπως συμβαίνει στο σύνολο σχεδόν των Ελληνικών Εταιρειών, έτσι και στην συγκεκριμένη περίπτωση, το ιδιοκτησιακό καθεστώς των πλοίων ακολουθεί την μέθοδο ίδρυσης ξεχωριστής εταιρείας για την κυριότητα κάθε πλοίου. Οι ιδιοκτήτες έχουν επιλέξει ως έδρα για τις εταιρείες των περισσότερων πλοίων τους, την MONROVIA της LIBERIAS , όπου στην συνέχεια παραχωρεί την διαχείρισή τους στην CHANDRIS (HELLAS) INC. Η Νομική Υπόσταση της Εταιρείας αναφέρεται ως CHANDRIS (HELLAS) INC, με έδρα την LIBERIA, η οποία από το 1988 έχει εγκατασταθεί στον Πειραιά ως Ν.Ε. του ΑΝ 89/67.

Η CHANDRIS (HELLAS) INC διαθέτει ιδιόκτητα κτήρια στέγασης στον Πειραιά. Επίσης διατηρεί γραφεία στο Λονδίνο και στη Χίο.

Επιτυχής και πρωτοποριακή επίσης , θεωρείται και η πορεία του ομίλου ΧΑΝΔΡΗ στην αγορά της Κρουαζιέρας από το 1958 όντας η πρώτη εταιρεία που δραστηριοποιήθηκε στην Καραϊβική, δραστηριότητα που σήμερα έπαψε να υφίσταται.

Η εταιρία δραστηριοποιείται επίσης και σε ξενοδοχειακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα.

## 8.2. Ο στόλος της εταιρίας

Η CHANDRIS (HELLAS) INC διαχειρίζεται 17 πλοία . Τρία εκ των 17 πλοίων είναι Bulk Carriers, ενώ τα υπόλοιπα είναι μεταφοράς υγρού φορτίου. Αντιλαμβάνεται κανείς ότι πρόκειται για Ν.Ε. η οποία κυρίως δραστηριοποιείται στην μεταφορά χύδην φορτίων με ιδιαίτερη έμφαση στα δεξαμενόπλοια, ουσιαστικά μη διαφοροποιημένος στόλος, πολιτική που ακολουθεί σταθερά τις τελευταίες δεκαετίες..

Η δραστηριότητα της εταιρείας στις μεταφορές πετρελαίου άρχισε πολύ νωρίς το 1948, όπου η χρονολογία αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί και ως σταθμός στην πορεία της, με την αγορά του T2 Tanker TZON ΧΑΝΔΡΗΣ στις 12-3-1948 το οποίο νηολογήθηκε στον Πειραιά, ενώ είχε προηγηθεί στις 11-3-1947 η αγορά του Liberty ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ, το οποίο στις 17-8-1952 προσάραξε με ομίχλη έξω από τα νησιά Αλεούτια ενώ εκτελούσε το ταξίδι Μότζί - Βικτόρια. Αποκολλήθηκε στις 27-8-1952, έφτασε στην Βικτόρια (Βρετ.Κολομβία) όπου θεωρήθηκε τεκμαρτή Ολική Απώλεια .

Στο σημείο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι η εταιρεία του Ιωάννη Δημ. Χανδρή επλήγει σκληρά κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, αφού απώλεσε τα ατμόπλοια 1. ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ 2. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ 3. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ 4. ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗΣ 5. ΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ 6. ΑΔΕΛΦΟΙ ΧΑΝΔΡΗΣ και 7. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ.

Το 1950 άρχισε το πρόγραμμα κατασκευής νέων πλοίων ταυτόχρονα στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιαπωνία , θεωρείται δε ότι εκείνη την εποχή η CHANDRIS (HELLAS) INC υπήρξε πρωτοπόρος στις μεταφορές υγρών φορτίων.

Στον πίνακα που ακολουθεί τα πλοία με αύξοντα αριθμό 13-14-15-16-17 ανήκουν στην Ν.Ε. PYRAMID NAVIGATION CO ESA με έδρα την Αίγυπτο και υπό ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΗ σημαία, για λόγους πολιτικής της εταιρείας η οποία διατηρεί μακροχρόνιους δεσμούς φιλίας και άριστης συνεργασίας με την Αίγυπτο.

Το Δ/Ε P.T. NEVES ανήκει σε νομικό πρόσωπο με έδρα την Βραζιλία και υπό Βραζιλιανή σημαία καθώς και το M/T MARIPRIMA ανήκει σε νομικό πρόσωπο με έδρα τον Παναμά με σημαία Παναμά.

Τα υπόλοιπα 10 πλοία έχουν υψώσει ελληνική σημαία.

Συνολικά η εταιρεία διαχειρίζεται 1.645.251 DWT και φυσικά χαρακτηρίζεται σαν μεγάλη Ναυτιλιακή Εταιρεία.

A/A	ΠΛΟΙΟ	ΤΥΠΟΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
1	ST. NIKOLAI	PRODUCT CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	45.574
2	ST. MICHAELIS	PRODUCT CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	45.574
3	MARIETA "C"	PRODUCT CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	45.574
4	MARIVIC	PRODUCT CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	81.283
5	AL SHARIFA II	TANKER	ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΗ	66.700
6	AMINA	TANKER	ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΗ	72.343
7	AL NABILA 4	TANKER	ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΗ	27.841
8	ZEINAT	TANKER	ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΗ	96.550
9	MARINICKI	BULK CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	64.389
10	ALTHEA	PRODUCT CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	84.991
11	ASTREA	PRODUCT CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	84.991
12	P.T. NEVES	TANKER	ΒΡΑΖΙΛΙΑΝΗ	131.815
13	PATRIS	TANKER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	298.297
14	MYRTO	BULK CARRIER	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	74.470,50
15	AMIRA	BULK CARRIER	ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΗ	74.400,90
16	NEWBUILD. 5186	TANKER - VLCC	DELIVERY MAY 2002	
17	MARIPRIMA	TANKER	ΠΑΝΑΜΑ	39.999
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			<b>1334792,4</b>

Στοιχεία: CHANDRIS (HELLAS) I.N.C.

Άλλο ουσιαστικό στοιχείο είναι η μεγάλη δυναμική της εταιρείας στα New buildings, όπου 5 από τα 10 πλοία τα οποία φέρουν την Ελληνική σημαία και δεν ανήκουν στην PYRAMID NAV. CO, έχουν κατασκευασθεί και παραληφθεί την τελευταία ζετία δηλ. ποσοστό 50% , συμπεριλαμβανομένου και του VLCC το οποίο έχει παραληφθεί τον Μάιο του 2000. Ο μέσος όρος ηλικίας των υπό Ελληνική σημαία πλοίων είναι 9,6 έτη γεγονός που καταδεικνύει την πρόθεση της εταιρείας για ανανέωση του στόλου της.

Η ποιοτική αυτή αναβάθμιση του στόλου την καθιστά ισχυρή και ανταγωνιστική, στην συγκεκριμένη αγορά, όπου οι απαιτήσεις αφ' ενός λόγω του ανταγωνισμού αλλά και αφ' ετέρου λόγω του διεθνούς νομοθετικού πλαισίου αναφορικά με την αποφυγή ατυχημάτων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα αυξημένες .

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η Chandris (Hellas) Inc αποτελεί μια εταιρεία που ειδικεύεται στη μεταφορά κυρίως υγρών αλλά και ξηρών φορτίων, δραστηριοποιείται



δηλαδή σε μια αγορά αναμενόμενου και πλήρως ελεύθερου ανταγωνισμού τόσο από αντίστοιχες εταιρείες ελληνικών συμφερόντων όσο και από ξένες.

Είναι γνωστή η κυριαρχία των ελληνών εφοπλιστών στην μεταφορά των υγρών και ξηρών φορτίων, η εν λόγω εταιρεία αποτελεί μια εκ των σημαντικότερων αντιπροσώπων της ναυτιλίας μας διεθνώς ,που από το μέγεθός της αλλά και από την μακρόχρονη επιτυχημένη παρουσία της στον κλάδο, μπορούμε να την κατατάξουμε σε μία από τις μεγαλύτερες Ελληνικές αλλά και ξένες εταιρείες στον τομέα μεταφοράς υγρών φορτίων.

Η μεγάλη μεταφορική της ικανότητα και η ποιότητα του στόλου της, ο οποίος όπως αναφέραμε τα τελευταία χρόνια εκσυγχρονίζεται συνεχώς, αλλά και το κύρος της , αποτελούν κυρίαρχα γνωρίσματά της, που αναμφίβολα, την καθιστούν ιδιαίτερα ανταγωνιστική στον πολύ δύσκολο κλάδο της ναυτιλίας που ειδικεύεται.

### 8.3. Οργάνωση - Διοίκηση

Η λειτουργία της Ν.Ε. CHANDRIS στηρίζεται, στην τμηματοποίηση κατά λειτουργία, με επιμερισμό του έργου κάθε διευθυντή σε αντίστοιχα γραφεία και ειδικότητα. Η εταιρεία είναι οργανωμένη σε 11 τμήματα τα οποία αναφέρουν απ' ευθείας στην διοίκηση:

1. Νομικό τμήμα
2. Ασφάλισης και ασφαλιστικών απαιτήσεων
3. Τεχνολογίας επικοινωνιών
4. Γραμματεία
5. Ανθρώπινων Πόρων
6. Επιχειρησιακής Λειτουργίας Πλοίων
7. Τεχνικής Υποστήριξης
8. Ποιότητας και Ασφάλειας
9. Εκπαίδευσης
10. Προμηθειών
11. Λογιστήριο

Τα τέσσερα πρώτα τμήματα δηλαδή νομικό, ασφάλισης και ασφαλιστικών απαιτήσεων, τεχνολογίας επικοινωνιών και γραμματεία είναι άμεσα υπό τους γενικούς διευθυντές χωρίς γειτνίαση με τα άλλα τμήματα.

Η διοίκηση της εταιρείας ασκείται από τους Γενικούς διευθυντές .

Στην συγκεκριμένη Ν.Ε. οι ιδιοκτήτες των πλοίων τα οποία έχουν παραχωρηθεί για διαχείριση στην υπό έρευνα εταιρεία, έχουν ορίσει ως αντιπροσώπους τρεις Γενικούς

Διευθυντές με σαφείς διαχωριστικές γραμμές, να τους εκπροσωπούν στην διοίκηση της εταιρείας λαμβάνοντας κάθε πρωτοβουλία για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία της.

Ο (Α) Γενικός Διευθυντής είναι και Διευθώνων Σύμβουλος υπεύθυνος ουσιαστικά για όλη την επιχείρηση, πλην της οικονομικής διεύθυνσης στην οποία υπόλογος έναντι των πλοιοκτητών είναι ο (Β) Γενικός Διευθυντής και ο (Γ) Γενικός Διευθυντής με ανάλογες εξουσίες του (Α) Γενικού Διευθυντή, όσον αφορά όμως και αποκλειστικά για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία της Ν.Ε. PYRAMID NAV. η οποία όπως έχουμε προαναφέρει φαίνεται κύριος πέντε πλοίων, αυτών των υπό Αιγυπτιακή σημαία, την οποία βεβαίως εταιρεία διαχειρίζεται η CHANDRIS (HELLAS) INC.

#### **8.4. Περιγραφή λειτουργιών τμημάτων.**

##### Νομικό τμήμα.

Το νομικό τμήμα είναι υπεύθυνο για χειρισμό οποιουδήποτε νομικού θέματος προκύπτει, όσον αφορά την νομική εκπροσώπηση και κάλυψη της εταιρείας εκ των υποχρεώσεών της, που πηγάζουν από την εγκριτική πράξη εγκατάστασής της, τις αξιώσεις από τρίτους ή τις αξιώσεις της εταιρείας έναντι τρίτων, την προετοιμασία νηολόγησης, εγγραφής και απάλειψης υποθηκών για τα πλοία της εταιρείας, κατάρτιση συμβάσεων από κοινού με τους διευθυντές των άλλων τμημάτων, ανάλογα με το συγκεκριμένο ενδιαφέρον κ.λ.π.

##### Τμήμα ασφαλίσεων και ασφαλιστικών απαιτήσεων.

Το τμήμα αυτό ασχολείται με όλα τα είδη ασφαλειών των πλοίων, δηλαδή:

- α) Σκάφους και Μηχανών (Hull & Machiners)
- β) Προστασίας και αποζημιώσεων (P + I, Protection & Indemnity)
- γ) Κινδύνων Πολέμου, αν τα πλοία εκτελούν ταξίδια σε εμπόλεμες περιοχές.

Επίσης ασχολείται με ασφαλιστικά θέματα που προκύπτουν για απαιτήσεις αποζημιώσεων πλοίων της εταιρείας διεκπεραιώνοντας κάθε ενέργεια για την διεκδίκησή τους.

Απαιτήσεις που χειρίζεται το τμήμα αυτό μπορεί να διακρίνονται σε απαιτήσεις που προέρχονται από ζημιές του πλοίου και του εξοπλισμού του, που οφείλονται σε κακοκαιρία, συγκρούσεις, προσαράξεις, πυρκαϊά κ.λ.π. Όπως επίσης απαιτήσεις (claims) για αστική ευθύνη της εταιρείας έναντι τρίτων που οφείλονται σε ζημιές του φορτίου, ή

ζημιές σε περιουσία τρίτου, όπως φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού λιμένων, ή απαιτήσεις πληρωμάτων για τραυματισμούς τους ή απώλεια ζωής εκ μέρους συγγενών κ.λ.π.

#### Τμήμα τεχνολογίας επικοινωνιών.

Το εν λόγω τμήμα παλαιότερα αποτελούσε κοινό τμήμα με την γενική γραμματεία της εταιρείας. Σήμερα στην πλειοψηφία των Ν.Ε. αποτελεί ξεχωριστό τμήμα λόγω της σπουδαιότητας πλέον και της αξίας της επικοινωνίας και της ανταλλαγής πληροφοριών αφ' ενός, αλλά και της τεχνολογικής εξέλιξης που απαιτεί υψηλής επένδυσης τηλεπικοινωνιακού υλικού, συντήρησης του αλλά και εκπαίδευσης του προσωπικού στο πλοίο και στην ξηρά για την διαχείριση και χρήση του.

Το τμήμα Τεχνολογίας και επικοινωνιών είναι υπεύθυνο για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία όλου του συστήματος επικοινωνίας ξηράς και πλοίου, αλλά και για την εξασφάλιση παραγωγής της πληροφορίας και μετάδοσης της καθώς επίσης είναι υπεύθυνο για την δυνατότητα εξασφάλισης αποθηκεύσεως των προβλεπόμενων διαδικασιών και δεδομένων, τα οποία διεκπεραιώνονται κατά την λειτουργία της επιχείρησης π.χ. αρχεία, φόρμες του ISM code, εγκύκλιοι, λογαριασμοί, εντολές κ.λ.π.

Είναι υπεύθυνο γι' αυτό καθ' αυτό το υλικό των επικοινωνιών (hardware), καθώς και για την εξασφάλιση του απορρήτου των επικοινωνιών και πληροφοριών της εταιρείας.

Εν γένει το τμήμα I.T. (Information Technology) είναι το τμήμα που εκμεταλλεύομενο την τεχνολογία, υποστηρίζει τις δραστηριότητες της εταιρείας, δημιουργεί αποθηκεύσεις και παρέχει την δυνατότητα εκμετάλλευσης της επικοινωνίας και πληροφορίας, εξασφαλίζοντας την παροχή τους προς όφελος της λειτουργίας όλων των τμημάτων ξηράς και πλοίου.

Σημαντικό επίσης καθήκον του I.T. DPT είναι η συνεχής αξιολόγηση του κόστους εκμετάλλευσης των υπηρεσιών που παρέχει στην ξηρά και στο πλοίο σε προσπάθεια υψηλής παροχής υπηρεσιών με το δυνατότερο χαμηλό κόστος.

#### Γραμματεία.

Η Γραμματεία της Chandris (Hellas) inc. αποτελεί ξεχωριστό τμήμα υπό τους Γενικούς Διευθυντές και ανεξάρτητα από την λειτουργία επί μέρους γραμματειών των τμημάτων του H.R DPT, TECH.DPT και Q.ADPT(MR/DP).

Ο σκοπός του τμήματος είναι η παροχή και ποιότητα των μέσων και υπηρεσιών προς τους Γενικούς Διευθυντές και τμημάτων της εταιρείας για την απρόσκοπτη και παραγωγική άσκηση των καθηκόντων τους.

Τμήμα Επιχειρήσεων Πλοίων (Fleet Oper.DPT).

Αποτελεί ένα από τα σπουδαιότερα τμήματα της εταιρείας όπως και κάθε Ν.Ε., εκ του γεγονότος ότι ευθύνεται για την παραγωγική ουσιαστικά διαδικασία της επιχείρησης η οποία δεν είναι άλλη από την απρόσκοπτη λειτουργία και εκμετάλλευση των πλοίων.

Υπάγεται απ' ευθείας στους Γεν. Δ/ντές και έχει την εξουσία στην εν λόγω εταιρεία να επικοινωνεί απ' ευθείας με το τμήμα ναυλώσεων και πετρελεύσεων που λειτουργούν ανεξάρτητα, από την CHANDRIS (HELLAS) INC , στο Λονδίνο υπό τον άμεσο έλεγχο των πλοιοκτητών, καθώς επίσης, απ' ευθείας με τους ναυλωτές και Ναυτιλιακούς Πράκτορες.

Ασχολείται με την επίβλεψη της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου της επιχείρησης καθώς και με την παρακολούθηση και τον συντονισμό των κινήσεων των πλοίων. Ταυτόχρονα είναι επιφορτισμένο με την σωστή και έγκαιρη εκτέλεση των υποχρεώσεων των πλοίων έναντι των ναυλωτών τους.

Είναι σε άμεση συνεργασία με όλα τα άλλα τμήματα όπως το τεχνικό, ανθρώπινων πόρων, εκπαίδευσης, ασφάλισης, λογιστήριο κ.λ.π.

Επίσης και παράλληλα με τα άλλα καθήκοντα :

- Εκδίδει τις κατάλληλες οδηγίες στα πλοία όσον αφορά την φόρτωση, εκφόρτωση, πετρέλευση .
- Ορίζει τους Ναυτιλιακούς Πράκτορες για τα πλοία στα λιμάνια προσέγγισης.
- Ενημερώνει τους ναυλωτές για την κίνηση των πλοίων.
- Τηρεί ενήμερο το γραφείο των πλοιοκτητών στο Λονδίνο αναφορικά με απαιτήσεις τρίτων σε θέματα ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος.
- Τηρεί τα απαραίτητα στοιχεία για τις επιθεωρήσεις και επισκευές των πλοίων.
- Εκτιμά τις απαιτήσεις των πλοίων σε καύσιμα και λιπαντικά.

Το συγκεκριμένο τμήμα της εταιρείας διευθύνεται από απόστρατο Ναύαρχο του Π.Ν. με άμεσους συνεργάτες Αρχιπλοιάρχους (Port Captains) που προέρχονται από πρώην Πλοιάρχους της εταιρείας οι οποίοι ξεχώρισαν για τις γνώσεις την εμπειρία τους και οι οποίοι είχαν επιτυχή σταδιοδρομία στα πλοία της...(συνήθης τρόπος προαγωγής

στις Ν.Ε γνωστή η κουλτούρα της εταιρείας στον προηγούμενο, εξυπηρετεί την ισορροπία εξέλιξης του εργατικού δυναμικού , αναμονή ,προσδοκία) κ.λ.π.

### Τεχνικό Τμήμα.

Ιδιαίτερα σημαντικό τμήμα. Είναι υπεύθυνο για την ικανοποιητική τεχνική λειτουργία των πλοίων της εταιρείας ώστε απρόσκοπτα αυτά να συνεχίζουν την αποστολή τους ως κύρια "εργαλεία" της παραγωγικής διαδικασίας.

Για την εξασφάλιση του παραπάνω σκοπού μεριμνά:

- Για την κατάρτιση, σύμφωνα με τα στοιχεία που τηρεί από τις αναφορές των Α' μηχανικών των πλοίων, του προγράμματος των επιθεωρήσεων καθώς και των προγραμματισμένων και εκτάκτων επισκευών.

- Παρακολουθεί τις καταναλώσεις σε καύσιμα / λιπαντικά των πλοίων και εκδίδει ειδικές οδηγίες όταν απαιτείται.

- Τηρεί στατιστικά στοιχεία συχνότητας ζημιών.

Το τεχνικό τμήμα στελεχώνεται από πρώην Α' μηχανικούς και πτυχιούχους μηχανολόγους στα καθήκοντα των Αρχιμηχανικών (Superintendent Engineers) οι οποίοι διαθέτουν μεγάλη εμπειρία.

Ιδιαίτερα στην υπό εξέταση Ν.Ε. η οποία δραστηριοποιείται στο δύσκολο τομέα της μεταφοράς υγρών καυσίμων με στόλο κυρίως Δ/Ξ, είδος πλοίου που απαιτεί πολύ μεγάλη φροντίδα και επίβλεψη καθώς επίσης και αυξημένο αίσθημα καθήκοντος εκ μέρους των πληρωμάτων, το έργο του τεχνικού τμήματος καθίσταται ιδιαίτερα σοβαρό για την επίτευξη υψηλού επιπέδου τεχνικής λειτουργίας των πλοίων που συνεπάγεται αύξηση αξιοπιστίας της εταιρείας και αποφυγής ζημιών που μπορεί να καταλήξουν μείζονα ατυχήματα και δοκιμασία της εταιρείας, στον ευαίσθητο τομέα της Προστασίας του θαλασσιού Περιβάλλοντος.

Πρέπει να αναφερθεί και η λειτουργία του τομέα παρακολούθησης των νέων κατασκευών, τομέας που ανήκει λειτουργικά στο τεχνικό τμήμα επιφορτισμένος με σημαντικά καθήκοντα λόγω της δυναμικής, όπως έχουμε αναφέρει ήδη, δραστηριοποίησης της εταιρείας στις νέες κατασκευές πλοίων.

Όπως έχει αναφερθεί έχουν παραληφθεί την τελευταία ζετία, συμπεριλαμβανομένου και του νέου VLCC, συνολικά 942.000 DWT νέα πλοία.

Τμήμα ποιότητας και ασφάλειας. (Safety Management System).

Η Chandris (Hellas) Inc. έχει πιστοποιηθεί από το 1997 δηλαδή πριν την υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων του.

Το σύστημα S.M.S. της εταιρείας χωρίζεται σε τρία σκέλη :

1. Στο εγχειρίδιο S.Q.E.M.S. το οποίο καθορίζει τι κάνει η εταιρεία για να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τον ISM code, ISO 9001:2000 και ISO 14001:1996.

2. Διαδικασίες οι οποίες καθορίζουν πως οι διάφορες λειτουργίες εκτελούνται στα πλαίσια της ασφάλειας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

3. Οδηγίες για την εκτέλεση των εργασιών, οι οποίες περιγράφουν λεπτομερώς τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελεσθούν και περιλαμβάνουν εγχειρίδια, λειτουργίες, εγκυκλίους, έγγραφα, οδηγίες κατασκευαστών για συσκευές και εξοπλισμό, σχέδια κ.λ.π.

Ειδικότερα το S.Q.E.M.S. της Chandris (Hellas) Inc. περιλαμβάνει :

- Τον τρόπο δημιουργίας και κυκλοφορίας εγγράφων επικοινωνίας.
- Τον τρόπο απόκτησης αγαθών και υπηρεσιών.
- Δραστηριότητες και διαδικασίες για την καλύτερη παροχή υπηρεσιών στους πελάτες της.
- Καθορίζει τις ενέργειες, ελέγχους και δραστηριότητες της εταιρείας ώστε να εξασφαλιστεί η ποιότητα παροχής υπηρεσιών, η ασφάλεια, και υγεία των πληρωμάτων, η ασφάλεια πλοίου και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Όπως επίσης καθορίζει το πώς η ποιότητα της υπηρεσίας αναφέρεται και παρακολουθείται.
- Καθορίζει τις ενέργειες για την εφαρμογή και παρακολούθηση της συνήθους συντήρησης και επιθεώρησης του πλοίου.
- Τις ενέργειες για την προετοιμασία και διεξαγωγή των επισκευών και δεξαμενισμών.
- Τις επικοινωνίες και μεταφορές καθώς και τις μεθόδους εφαρμογής τους.
- Τις διαδικασίες για την εξασφάλιση και πραγματοποίηση των απαραίτητων ενεργειών για την βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού του πλοίου.
- Τις διαδικασίες ελέγχου για την εξασφάλιση αναφοράς περιστατικού μη συμμόρφωσης.

- Ενέργειες ορθής διαρθρωτικής ενέργειας για την αποκατάσταση περιστατικού "μη συμμόρφωσης" ή διερεύνησης της αιτίας πρόκλησης.
- Δημιουργία και διατήρηση Αρχείου επικοινωνιών.
- Διαδικασίες εσωτερικού ελέγχου.(Internal Audit).
- Διαδικασίες εξασφάλισης και διατήρησης σε ισχύ των απαραίτητων πιστοποιητικών γραφείου & πλοίου.
- Διαδικασίες εξασφάλισης ικανοτήτων προσωπικού ξηράς και πλοίου.(training).
- Διαδικασίες ελέγχου επιθυμητής παροχής υπηρεσιών προς την εταιρεία από τους προμηθευτές ή υπεργολάβων της.
- Διαδικασία αντιμετώπισης εκτάκτου περιστατικού σε πλοίο.
- Διαδικασίες Πρόσληψης υπαλλήλων και πληρωμάτων.
- Διαδικασίες αναθεώρησης του S.Q.E.M.S. (Βλ. διαγρ. σελ.35)
- Καθορισμό ενεργειών για την παρακολούθηση κανονισμών, νομοθεσίας & διατάξεων που αφορούν την λειτουργία της εταιρείας.
- Αναγνώριση και ανίχνευση των υπηρεσιών, φορτίου, υλικών και εξοπλισμού.
- Διαδικασίες που καθορίζουν την περιοδική αναθεώρηση του S.Q.E.M.S. από τον πλοίαρχο.
- Διαδικασίες για την διαχείριση Περιβαλλοντικών Προγραμμάτων για την βελτίωση & εξασφάλιση στόχων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.
- Μεθόδους αξιολόγησης περιβαλλοντικών ζητημάτων και επιπτώσεων τους.
- Καθορισμό διαδικασιών για δημιουργία εφαρμογής συστημάτων παροχής αντικειμενικών στοιχείων και στόχων για την βελτίωση της ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Διαδικασίες ενεργειών των τμημάτων της εταιρείας για την συνεχή βελτίωση παροχής υπηρεσιών με το ελάχιστο δυνατό κόστος για τη εταιρεία.
- Απαραίτητες ενέργειες για την εξασφάλιση ποιότητας επικοινωνίας και πληροφόρησης.
- Διαδικασία παρακολούθησης λειτουργικότητας του S.Q.E.M.S. της εταιρείας.
- Διαδικασίες ανάδρασης Πελατών.
- Διαδικασίες Ανάλυσης στατιστικών δεδομένων.



Ο διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης (I.S.M. Code) απαιτεί σύστημα διαχείρισης Ποιότητας και ασφάλειας Q.S.M.S. (Quality & Safety Management System).

Εταιρεία του μεγέθους της CHANDRIS (HELLAS) INC δεν μπορεί παρά να δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στον τομέα της ασφάλειας.. Οι στόχοι, χωρίς αυτοί να περιορίζονται είναι :

- Να εξασφαλίζεται ασφαλής πρακτική λειτουργία του πλοίου και του εργασιακού περιβάλλοντος.
- Προστασία έναντι γνωστών κινδύνων.
- Συνεχής βελτίωση των ειδικοτήτων του προσωπικού ξηράς και πλοίου για την αντιμετώπιση κινδύνων σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του Περιβάλλοντος.

Τις γενικές αυτές ευθύνες έχει ως αρμοδιότητα το τμήμα Ποιοτικής Ασφάλειας το οποίο διευθύνει ο καθορισμένος εκπρόσωπος (MR./DP) από τον Γενικό Διευθυντή, για την επίτευξη των στόχων που επιβάλλει το σύστημα διαχείρισης Ποιοτικής Ασφάλειας εκφράζοντας τους κανονισμούς αλλά και την πολιτική κουλτούρα της εταιρείας.

Η πολιτική αυτή καθορίζεται από την εταιρεία δια του MR / DP με την έκδοση και εφαρμογή εγχειριδίου Safety-Quality-Environmental Management Manual όπου περιγράφονται τα καθήκοντα και οι διαδικασίες των εμπλεκόμενων στην ξηρά και στο πλοίο για την επίτευξη των στόχων που προαναφέρθηκαν.

#### Τμήμα Εκπαίδευσης.

Πολιτική της εταιρείας όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο είναι η διαχείριση των πλοίων με επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας για την προστασία της ζωής της περιουσίας και του περιβάλλοντος καθώς επίσης υψηλών standards παροχής υπηρεσιών στις μεταφορές που δραστηριοποιείται.

Η καθιέρωση ειδικού τμήματος για την εκπαίδευση αλλά και την διατήρηση του επιθυμητού επιπέδου γνώσεων του προσωπικού ξηράς και πλοίου, εκφράζει με τον καλύτερο τρόπο την πεποίθηση των πλοιοκτητών προς αυτή την κατεύθυνση.

Σκοπός του τμήματος είναι η εξασφάλιση ότι το προσωπικό ξηράς και πλοίου είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο για την εκτέλεση των καθηκόντων για τα οποία έχει προσληφθεί. Επιπρόσθετα:

- Η καταγραφή των αναγκών του προσωπικού για εκπαίδευση.

- Η οργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων.
- Καταγραφή αδυναμιών που προκύπτουν από τις εσωτερικές επιθεωρήσεις στην ξηρά και στα πλοία και οι οποίες εκτιμάται ότι μπορούν να βελτιωθούν με εκπαίδευση.
- Η συνεργασία με τα άλλα τμήματα για την καταγραφή σχετικών αναγκών.
- Η επιθεώρηση εν πλω των πληρωμάτων για τη διαπίστωση αναγκών εκπαίδευσης
- Η οργάνωση γυμνασίων για την εκπαίδευση προσωπικού ξηράς και πλοίου σε συνεργασία με άλλα τμήματα.

#### Τμήμα Προμηθειών

Το ιδιαίτερα σημαντικό αυτό τμήμα ασχολείται με την διεκπεραίωση των αιτημάτων προμήθειας υλικών και εφοδίων και ανταλλακτικών για τα πλοία. Για τον σκοπό αυτό έρχεται σε επαφή με προμηθευτές στα διάφορα λιμάνια του κόσμου για την εύρεση του κατάλληλου και φθηνότερου υλικού.

Παρακολουθεί την κίνηση των πλοίων για την αποστολή των αιτουμένων προμηθειών και διαπραγματεύεται τον ναύλο μεταφοράς.

Σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και Αρχιμηχανικούς ελέγχει την παράδοση - παραλαβή των εφοδίων τηρώντας αρχείο κίνησης υλικών.

Εγκρίνει ή απορρίπτει αίτημα μετά από συνεννόηση με τα αρμόδια τμήματα. Τηρεί στατιστικά στοιχεία κατανάλωσης αναλωσίμων και ανταλλακτικών σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και Αρχιμηχανικούς.

Πρωθεί στο λογιστήριο τις εντολές πληρωμών.

#### Τμήμα Λογιστηρίου

- ✓ Το τμήμα λογιστηρίου έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:
- ✓ Την τήρηση των γενικών λογαριασμών, των λογαριασμών προμηθευτών, χρεωστών και πιστωτών, καθώς και την τήρηση των λογαριασμών των πρακτόρων και τραπεζών.
- ✓ Την διενέργεια πληρωμών.
- ✓ Τον έλεγχο των προμηθευτών, των πρακτόρων, των γενικών λογαριασμών των Πλοιάρχων.
- ✓ Την εισπραξη ναύλων.
- ✓ Έκδοση ισολογισμών.

- ✓ Τον έλεγχο των λογαριασμών των Πλοιάρχων.

Γενικότερα το συγκεκριμένο τμήμα πρέπει να είναι σε θέση με τα μηχανογραφικά μέσα που διαθέτει, να γνωρίζει και να αναφέρει όποτε ζητηθεί, την ακριβή και πραγματική οικονομική κατάσταση της εταιρείας.

#### Τμήμα Ανθρώπινων Πόρων.

Η CHANDRIS (HELLAS) INC. όπως παρατηρούμε από το οργανόγραμμα διατηρεί ξεχωριστό τμήμα που ασχολείται αποκλειστικά με την διαχείριση των ανθρώπινων πόρων, τόσο για την "στρατολόγηση" όσο και για την βελτίωση των γνώσεων τους σε συνεργασία το τμήμα εκπαίδευσης, αλλά και των συνθηκών του εργασιακού περιβάλλοντος.

Ειδικότερα το τμήμα είναι αρμόδιο να εισηγηθεί τον υποψήφιο για κάλυψη θέσης ξηράς ή πληρώματος, ο οποίος ανταποκρίνεται περισσότερο στις απαιτήσεις της εταιρείας.

Σε στενή συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και με τους Αρχιμηχανικούς από προβαίνει σε προσλήψεις πληρωμάτων.

Επίσης έχει την ευθύνη να διατηρεί συνεχή επαφή με ναυτικά πρακτορεία για εύρεση υποψηφίων ναυτικών για πρόσληψη, αφού έχει καταστήσει σαφώς προς τους πράκτορες τις απαιτήσεις της εταιρείας ως προς τα προσόντα των ναυτικών που ζητούν εργασία.

Επιπρόσθετα το τμήμα Ανθρώπινων Πόρων είναι υπεύθυνο :

- ▶ Ότι τα ναυτικά πρακτορεία που συνεργάζεται έχουν πλήρη αντίληψη της Πολιτικής Προσλήψεων της Εταιρείας.
- ▶ Για την τήρηση των αρχείων κάθε μέλος του πληρώματος κάθε πλοίου.
- ▶ Εξασφάλιση έκδοσης Βίζας και εισιτηρίων ταξιδίων των ναυτικών αλλά και του προσωπικού του γραφείου.
- ▶ Της υπογραφής σύμβασης της εταιρείας μετά των ναυτικών.
- ▶ Ενημέρωση του MR./DP και Γενικού Διευθυντή για τραυματισμό, ασθένεια μέλους πληρώματος, εγκατάλειψη του πλοίου από ναυτικό, εύρεση λαθρεπιβατών σε πλοίο της εταιρείας, ή οτιδήποτε άλλο έχει σχέση με απαίτηση από P&I.

Η Chandris (Hellas)inc διατηρεί επίσης γραφείο στην Χίο για εξεύρεση και την εξυπηρέτηση πληρωμάτων.

Όσον αφορά ειδικότερα πρόσληψη προσωπικού ξηράς, εφ' όσον έχει αποφασισθεί η συμπλήρωση κενής θέσης, ο Γενικός Διευθυντής αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες και τις εισηγήσεις των αρμοδίων διευθυντών των τμημάτων :



1. Ή να προαγάγει κάποιον από το ήδη υπάρχων προσωπικό.

2. Ή να αναθέσει επιπρόσθετα καθήκοντα σε κάποιον από το υπάρχων προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών.

3. Ή να προσλάβει νέο υπάλληλο από την αγορά, μετά από λεπτομερή εξέταση των προσόντων των υποψηφίων, την συνέντευξη μαζί τους για τον σχηματισμό της τελικής απόφασης.

Η πρώτη περίπτωση εξυπηρετεί και την πολιτική της εταιρείας καθόσον ο υποψήφιος προέρχεται από την εταιρεία, έχει αποδεχθεί και εργάζεται σύμφωνα με την κουλτούρα της εταιρείας αλλά επίσης ενισχύει τους δεσμούς του προσωπικού με την εταιρεία με την προσδοκία παρόμοιας εξέλιξης για όποιον επιδιώκει προαγωγή. Όλοι οι νέοι υπάλληλοι αξιολογούνται από τον Διευθυντή του τμήματος που προσλήφθηκαν μετά το πρώτο τρίμηνο εργασίας όπως και όλοι οι υπάλληλοι κάθε τέλος του έτους.

Το τμήμα Ανθρώπινων Πόρων διατηρεί αρχείο :

- ο Με προσωπικό φάκελο για κάθε ναυτικό, με τα πλήρη στοιχεία του .
- ο Στοιχεία Ιατρικών εξετάσεων ναυτικών της εταιρείας.
- ο Πτυχίων - Διπλωμάτων
- ο Αξιολόγησης του προσωπικού.
- ο Θαλάσσιας υπηρεσίας των ναυτικών της εταιρείας.

Πριν την πρόσληψη Πλοιάρχου, Α' Μηχανικού, Υποπλοιάρχου, όπως εξάλλου προβλέπεται και από τις διαδικασίες του S.Q.E.M.S της εταιρείας, πρέπει να επισκεφθούν τα γραφεία της εταιρείας να συνομιλήσουν με τους επικεφαλής των τμημάτων και με τον MR./DP για να ενημερωθούν και να εξοικειωθούν με τις απαιτήσεις του S.Q.E.M.S της εταιρείας και εφ' όσον διαπιστωθεί η επάρκεια τους, προωθούνται στα πλοία για την ανάληψη των καθηκόντων τους.

## **8.5. Αρμοδιότητες διευθυντικών και άλλων στελεχών**

### Γενικοί διευθυντές

Οι γενικοί διευθυντές είναι απ' ευθείας υπόλογοι και πλοιοκτήτες για τους τομείς τους οποίους έχουν ορισθεί.

Στην εταιρεία που εξετάζουμε οι γενικοί διευθυντές είναι τρεις με σαφείς και ξεχωρισμένες αρμοδιότητες. Πρόσωπα υψηλής επαγγελματικής ικανότητας και πείρας,

κάτοχοι μεταπτυχιακών τίτλων. Είναι οι εκπρόσωποι της εταιρείας και έχουν πλήρη εξουσία να λαμβάνουν κάθε απόφαση για την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης, των τμημάτων και των γραφείων τους. Σ' αυτούς αναφέρονται οι διευθυντές των τμημάτων ανάλογα με το προς εξέταση θέμα και εφ' όσον αυτό εμπίπτει ως αρμοδιότητες συγκεκριμένου Γεν. Δ /ντή.

Επιπρόσθετα και ενδεικτικά ο Γεν. Δ /ντής :

- ▲ Έχει την ευθύνη εφαρμογής του Q.S.M.S.
- ▲ Προεδρεύει της επιτροπής αναθεώρησης, τροποποίησης του Q.S.M.S. και όλων των συμβουλίων.
- ▲ Ορίζει κατάλληλο και με τα απαραίτητα προσόντα ως DPA υπάλληλο.
- ▲ Είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή της Πολιτικής Ποιότητας και ασφάλειας της εταιρείας.
- ▲ Αποφασίζει την πρόσληψη ή απόλυση προσωπικού.

#### Διευθυντής Επιχειρήσεων (Fleet Operation Manager).

Την συγκεκριμένη θέση κατέχει απόστρατος Ναύαρχος του Π.Ν. ,ο οποίος έχει υπηρετήσει πάνω από 30 χρόνια το Π.Ν. εκ των οποίων τα 8 ως κυβερνήτης σε πολεμικά πλοία. Προσελήφθη στην εταιρεία το 1992 και ανέλαβε τα καθήκοντα του F.O.M. το 1999.

Αναφέρει στον Γενικό Διευθυντή έχοντας εξουσία να επικοινωνεί απ' ευθείας με το τμήμα ναυλώσεων και πετρελεώσεων τα οποία έχουν έδρα στο Λονδίνο, καθώς επίσης και με τους ναυλωτές και Ναυτ.Πράκτορες. Έχει την ευθύνη για την ομαλή και αποδοτική εκτέλεση των αρμοδιοτήτων του τμήματος

#### Διευθυντής Τεχνικού Τμήματος.

Είναι Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου, μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου. Προσελήφθη στην εταιρεία τον Σεπτέμβριο του 2001 .

Αναφέρει στον Γενικό Διευθυντή και είναι υπεύθυνος για τις λειτουργίες του τμήματος όπως αυτές έχουν αναφερθεί. Έχει ως άμεσους συνεργάτες τους Αρχιμηχανικούς της εταιρείας και είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση των νέων κατασκευών και την προετοιμασία τακτικών ή έκτακτων δεξαμενισμών των πλοίων.

#### Διευθυντής Τμήματος Ποιότητας και ασφάλειας

Την εν λόγω θέση κατέχει απόστρατος Αξιωματικός του Π.Ν. Κατά την διάρκεια της 19χρονης καριέρας του στο Π.Ν. υπηρέτησε 11 χρόνια ως χειριστής ελικοπτέρων και 1 ως

κυβερνήτης πολεμικού πλοίου. Προσελήφθη στην εταιρεία το Μάιο του 1999 και τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους ανέλαβε. Αναφέρεται στον Γενικό Διευθυντή και είναι υπεύθυνος για τις λειτουργίες του τμήματος όπως αυτές περιγράφονται παραπάνω.

Ειδικότερα ως DPA (Designated Person Ashore) έχει ορισθεί από τους Γενικούς Διευθυντές της εταιρείας όπως απαιτείται από τον ISM code.

Ως DPA έχει απ' ευθείας επαφή με τους Γεν. Δ/ντές.

Η άσκηση των συγκεκριμένων καθηκόντων απαιτεί ιδιαίτερη εμπειρία στην παρακολούθηση της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου και αποφυγής ρύπανσης από το πλοίο καθώς και πλήρη εξοικείωση με το S.Q.M.S. της εταιρείας.

Χρειάζεται συνεχή και άμεση ενημέρωση για τις εξελίξεις και αλλαγές Εθνική και Διεθνή νομοθεσία που σχετίζονται με τα θέματα της Ασφάλειας και της Προστασίας του θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Προτείνει στους Γενικούς Διευθυντές αλλαγές ή βελτίωση του εγχειριδίου διαχείρισης Ασφάλειας Ποιότητας και Προστασίας του Περιβάλλοντος S.Q.E.M.M. τις οποίες μετά την έγκρισή τους, προωθεί για εκτέλεση και εγκρίνει μετά από πρόταση των αρμοδίων τμημάτων τις ανάλογες αλλαγές στο εγχειρίδιο διαδικασιών ασφάλειας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος. Είναι επίσης ο σύνδεσμος μεταξύ πλοίου και γραφείου για τα εν λόγω θέματα και την αποτελεσματική λειτουργία του S.Q.M.S. στο πλοίο.

#### Διευθυντής Εκπαίδευσης και Περιβάλλοντος

Είναι απόστρατος Αξιωματικός του Βασιλικού Ναυτικού της Βρετανίας.

Κατ' αρχή προσλήφθηκε στην Celebrity Cruises το 1996, η οποία τότε άνηκε στον Όμιλο Χανδρή, και από το 1998 στην Chandris (Hellas) Inc. στη θέση του Internal Auditor. Το Φεβρουάριο του 2000 ανέλαβε καθήκοντα Διευθυντή Εκπαίδευσης και από τον Μάιο του 2001 τα καθήκοντα του Διευθυντή Περιβάλλοντος.

Αναφέρεται στον Γενικό Διευθυντή και είναι υπεύθυνος για τις λειτουργίες του τμήματος όπως αυτές περιγράφονται στην παραπάνω.

#### Διευθυντής Τμήματος Ανθρωπίνων Πόρων

Πτυχιούχος της Σχολής Πλοιάρχων της Ύδρας και Πλοίαρχος από το 1973. Έχει εμπειρία Πλοιάρχου σε διάφορους τύπους πλοίων (Tankers, VLCC, OBO, bulk Carriers).

Από το 1987 εργαζόταν στο ΚΕΣΕΝ ως καθηγητής, στην HELMEPA, BCA college και σε άλλα ιδιωτικά σχολεία. Τον Οκτώβριο του 2000 προσελήφθη στην Chandris (Hellas)

Inc., ως Διευθυντής του τμήματος Ανθρώπινων Πόρων με ευθύνη την εκτέλεση των λειτουργιών όπως αυτές περιγράφονται στην παραπάνω.

#### Αρχιπλοίαρχοι

Αναφέρονται στον F.O.M.

Είναι πρώην Πλοίαρχοι της εταιρείας οι οποίοι ξεχώρισαν για τα προσόντα τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Chandris (Hellas) Inc.

Σε συνεργασία με τον Διευθυντή του τμήματος και τους Αρχιμηχανικούς ασκούν, όχι περιοριστικός τα παρακάτω καθήκοντα :

- Την παρακολούθηση των πλοίων για την ασφαλή και χωρίς προβλήματα λειτουργία τους.
- Την παρακολούθηση των πιστοποιητικών Αξιοπλοΐας, κ.α. σε συνεργασία με τους Αρχιμηχανικούς και το Tech. Dpt.
- Την ικανοποιητική λειτουργία του εξοπλισμού και συστημάτων του πλοίου.
- Την εξασφάλιση στους Αξιωματικούς του πλοίου όλων των εγχειριδίων ανάγκης και την παρακολούθηση σε συνεργασία με το training Dpt του επιπέδου γνώσεων των καθηκόντων τους.
- Την παρακολούθηση της κανονικής λειτουργίας τηλεπικοινωνιακών και συστημάτων ναυσιπλοΐας.
- Την παρακολούθηση της ικανοποιητικής λειτουργίας συσκευών για την αποφυγή πρόκλησης ρύπανσης.
- Την προετοιμασία αναγκαίων ενεργειών για εργασίες τακτικής επιθεώρησης του πλοίου και δεξαμενισμού.
- Την παρακολούθηση εργασιών αποκατάστασης ζημιών.
- Την βελτίωση των πλοίων σύμφωνα με απαιτήσεις νέων νομοθεσιών.
- Την παρακολούθηση αιτημάτων προμηθειών των πλοίων όσον αφορά το κατάστρωμα, Γέφυρα, επικοινωνίες, ναυσιπλοΐα, ασφάλειες και διατήρηση σχετικού αρχείου.
- Την συνεχή αν απαιτείται επαφή με τον Πλοίαρχο για παροχή οδηγιών και συμβουλών.



- Την υποβολή πρότασης, σχετική με τα παραπάνω καθήκοντα, για ετήσιο και 5ετές προϋπολογισμό.
- Την τήρηση Αρχείου Πιστοποιητικών των Πλοίων και επαφών με Νηογνώμονες.
- Την έγκριση έξτρα δαπανών εργασιών που αφορούν το κατάστρωμα.
- Επισκέπτονται τα πλοία τουλάχιστον μια φορά το 6μηνο σύμφωνα με τις οδηγίες του F.O.M.

#### Αρχιμηχανικοί

Αναφέρονται στον Διευθυντή του Τεχνικού Τμήματος. Είναι πρώην Α' Μηχανικοί των Πλοίων της εταιρείας με ιδιαίτερη εμπειρία και γνώσεις. Ασκοούν όχι περιοριστικά τα παρακάτω καθήκοντα σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους και σύμφωνα με τις οδηγίες του Διευθυντή του τεχνικού τμήματος:

- Παρακολουθούν την ικανοποιητική λειτουργία των πλοίων της εταιρείας.
- Παρακολουθούν τα πιστοποιητικά των Πλοίων, σε συνεργασία με το F.O.Dpt .
- Παρακολουθούν και εξασφαλίζουν την ικανοποιητική λειτουργία όλων των μηχανημάτων του πλοίου π.χ. κυρίων μηχανών, ηλεκτρομηχανών, γεννητριών, αντλιών, συστημάτων ελέγχου κ.λ.π.
- Παρακολουθούν τα αιτήματα προμηθειών αναλώσιμων σχετικών με το μηχανοστάσιο και εξοπλισμό.
- Λαμβάνουν υπόψη τις συστάσεις των 4μηνιαίων αναφορών των Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών, καθώς και των συστάσεων του F.O.M. επ ' αυτών.
- Σε συνεργασία με το τμήμα Προμηθειών και τις οδηγίες του Διευθυντή του Τεχνικού Τμήματος εξετάζουν τις Προμήθειες ανταλλακτικών και παρακολουθεί την παράδοση τους στα πλοία.
- Εξασφαλίζουν τα ελάχιστα ανταλλακτικά μηχανής στα Πλοία.
- Παρακολουθούν τις καταναλώσεις σε καύσιμα και λιπαντικά των Πλοίων.
- Προτείνουν τα Προγράμματα συντήρησης βασικών μερών του μηχανοστασίου και τηρεί αρχείο.

- Εξασφαλίζουν τις μηνιαίες αναφορές των Α' Μηχανικών των Πλοίων.
- Συντάσσουν μηνιαίες αναφορές για την κατάσταση των Πλοίων όσον αφορά :

- ▲ Γενική κατάσταση
- ▲ Περιστατικά μη συμμόρφωσης και αναληφθείσες ενέργειες
- ▲ Πρόοδο εργασιών που προγραμματίστηκαν
- ▲ Πρόταση για επισκευές ή πρόοδο τους αν άρχισαν
- ▲ Για το Προσωπικό μηχανής όσον αφορά απολύσεις, αντικαταστάσεις κ.λ.π.
- ▲ Μεριμνά για την υποβολή προσφορών από συνεργεία για εκτέλεση εργασιών.
- ▲ Επισκέπτονται τα πλοία στο λιμάνι και αν απαιτείται εν πλω τουλάχιστον κάθε έξι μήνες για παρακολούθηση εργασιών και παροχή οδηγιών.
- ▲ Υποβάλουν σχετικές αναφορές στον Διευθυντή του Tech. Dpt.
- ▲ Προετοιμάζουν τον δεξαμενισμό και προγραμματισμό επισκευών σε συνεργασία με τους Αρχιπλοιάρχους.
- ▲ Παρακολουθούν τις εργασίες δεξαμενισμού και επισκευών.
- ▲ Υποβάλουν σχετικό με τα καθήκοντά του ετήσιο και 5ετή προϋπολογισμό και παρακολουθούν την εξέλιξή τους.
- ▲ Εγκρίνουν έξτρα αμοιβές για εργασίες μηχανοστασίου.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Οι Έλληνες εφοπλιστές και ιδιαίτερα οι Χιώτες, με τα κεφάλαιά τους, διατηρούν τα πλοία τους κάτω από την ελληνική πλοιοκτησία με αποτέλεσμα, να εισρέει συνάλλαγμα στην χώρα μας και να εργάζονται οι Έλληνες ναυτικοί.

Οι Ναυτικοί, που έχουν αποδείξει διαχρονικά την υποστήριξη που προσέφεραν στην πατρίδα μας, εργάζονται σαν απόδημοι από τις οικογένειες τους, με αποτέλεσμα τα χρήματα που έρχονται σαν συνάλλαγμα να αξιοποιούνται για την συντήρηση των οικογενειών τους και να υπάρχει στήριξη της ελληνικής οικονομίας,

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με τον χειρισμό των θεμάτων που αφορούν την ελληνική ναυτιλία, όχι μόνο μπόρεσε να αξιοποιήσει τους παράγοντες που στηρίζουν, αυτή την μεγάλη δύναμη της Ελλάδος, αλλά και με το να σηκώσει το κεφάλι της, αντέδρασε στην Διεθνή Ναυτιλία, θέτοντας «Βέτο» , σε όφελος των Ελλήνων ναυτικών στην Ε.Ε. . Η συνέχιση των προσπαθειών της δε , μέσα από νόμους που θα στηρίζουν την Ελληνική Οικονομία (δια της ελληνικής ναυτιλίας), η Ελλάδα θα συνεχίσει να έχει την πρωτιά , η ελληνική σημαία να κυματίζει σ' όλα τα ποντοπόρα πλοία κάθε μορφής και είδους, ο Έλληνας ναυτικός, να έχει καλλίτερη ναυτική εκπαίδευση και να μπορεί να αποδίδει στο ναυτικό επάγγελμα, ο μισθός, ασφάλιση και το ταμείο ασφάλισής του να είναι ικανοποιητικός, επίσης να μην υπάρχει ανεργία στο επάγγελμα του και στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη κλπ.

Τα ελληνικά πλοία κινούνται μέσα σε μια ελεύθερη ναυλαγορά, της οποίας το κύριο χαρακτηριστικό είναι ο ελεύθερος ανταγωνισμός στα πλαίσια της προσφοράς με τη ζήτηση. Όπως είναι γνωστό , οι πιο δυνατοί ανταγωνιστές για την ελληνική ναυτιλία στην Ε.Ε. είναι π.χ. η Ολλανδία, το Βέλγιο και διεθνώς η Κίνα, η Ρωσία, η Κορέα κλπ.

Τα πλοία μεταφοράς υγρών αλλά και ξηρών φορτίων, τα οποία αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, δεν απασχολούνται σε σταθερούς θαλάσσιους δρόμους που ακολουθούν τα πλοία των τακτικών γραμμών.

Αντιθέτως, ναυλώνονται κατά τρόπο περιστασιακό, σύμφωνα με τις ευκαιρίες απασχόλησης και κέρδους που προσφέρονται στις θαλάσσιες αγορές.

Μάλιστα, λόγω του περιορισμένου ρόλου τον οποίον διαδραματίζει η Ελλάδα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, λόγω του μικρού όγκου διακίνησης ελληνικών συμφερόντων

φορτίων, οι μεταφορές τις οποίες εξυπηρετούν τα ελληνόκτητα πλοία γίνονται σχεδόν αποκλειστικά μεταξύ τρίτων χωρών εκτός Ελλάδος. Το ελληνικό πλοίο κατά συνέπεια, εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων, (ύφεση, οικονομικές κρίσεις, πολιτικές μεταβολές), και ενίοτε είναι ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την εξυπηρέτηση συμφερόντων της ναυτιλίας τους.

Ενδεικτικά, αναφέρουμε την κρίση που αντιμετώπισε η ελληνόκτητη ναυτιλία κατά το '99 λόγω της παρατεταμένης ύφεσης στη διεθνή ναυλαγορά, απότοκος οικονομικής και νομοματικής αστάθειας σε παγκόσμια κλίμακα αλλά και την αβεβαιότητα που επικρατεί σήμερα λόγω της κατάστασης στη Μέση Ανατολή και του πολέμου στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ, εξ' αιτίας της τρομοκρατικής επίθεσης στην Ν. Υ. των Η.Π.Α.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ



Τζελίνα Χαρλαύτη-Μάνος Χαριτάτος-Ελένη Μπενέκη, *Πλωτώ-Έλληνες  
καραβοκώρηδες και εφοπλιστές, από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα έως τον β' παγκόσμιο  
πόλεμο*, Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, Αθήνα 2002



Γιάννης Θεοτοκάς-Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευλόμπη-Ελληνικές ναυτιλιακές  
επιχειρήσεις, 1945-2000 διοίκηση και στρατηγικές*, Ελληνικό Λογοτεχνικό και  
Ιστορικό Αρχείο, Αθήνα 2004



Γουλιέλμος Αλέξανδρος, *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, τόμος Α', Αθ.  
Σταμούλης, Αθήνα 1999



Γουλιέλμος Αλέξανδρος, *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, τόμος Β', Αθ.  
Σταμούλης, Αθήνα 1999



Κατερίνα Λεκαράκου-Νιζάμη - Άγγελος Παπασπύρου, *Ναυτιλιακή Λογιστική*,  
Δ' Έκδοση, Πειραιάς 2001



Ευσιάθιος Μπάτης, *Χίος και Ναυτιλία*, Κοινωφελές Ίδρυμα Αναστασίου και  
Μαρουκώς Πατέρα, Χίος 1998



Γεώργιος Σ. Σκαρβέλης, *Χίοι και Οινούσσιοι Ευεργέται*, Χίος 1995



Σταύρος Γ. Μιχαηλίδης, *Σταύρος Γ. Λιβανός - η χιώτικη ναυτιλιακή παράδοση στην  
κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας*, Χίος 2004



Μέγα Ελληνικόν και Βιογραφικόν Λεξικόν, *Λιβανοί-Γεώργιος και Μιχαήλ*,  
μετατύπωσης, Βιογραφική Βιβλιοθήκη Βοβολίνη, Αθήνα 1960



Δανιήλ Νικόαλος., *Μελέτη ΝΕ «Tsakos Shipping and Trade SA»*



Ξενοφών Φαφούτης, άρθρο στην ιστοσελίδα [www.Apodimos.com](http://www.Apodimos.com).



Σάββας Ν. Αθανάσιου, άρθρο στην εφημερ. *Ο Κόσμος του Επενδυτή*, 10-11/9/2005



<http://www.dianashippinginc.com>



<http://www.tomasos.gr>



<http://www.agelef.co.uk>



<http://www.navios.com>



<http://www.tsakos.net>



<http://www.goldenunion.gr>



<http://www.helmepa.gr>



<http://www.nee.gr>



<http://www.dorianhellas.com>



<http://www.chartworld.gr>