

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιανουαρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1311/1069

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ
1989

With
English
Supplement

APIΘ. 1311/1069
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 500



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

KARAGEORGIS LINES



... Turns
an ordinary
boat trip
into a
Luxury
Cruise





Securing Ship Lines.

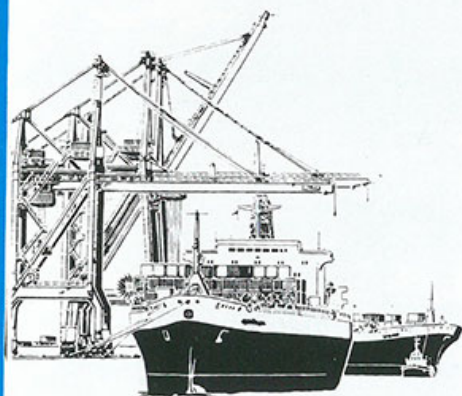
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 59ο

15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1311/1069

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ: Ξέν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1311/1069 January 15th, 1990

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

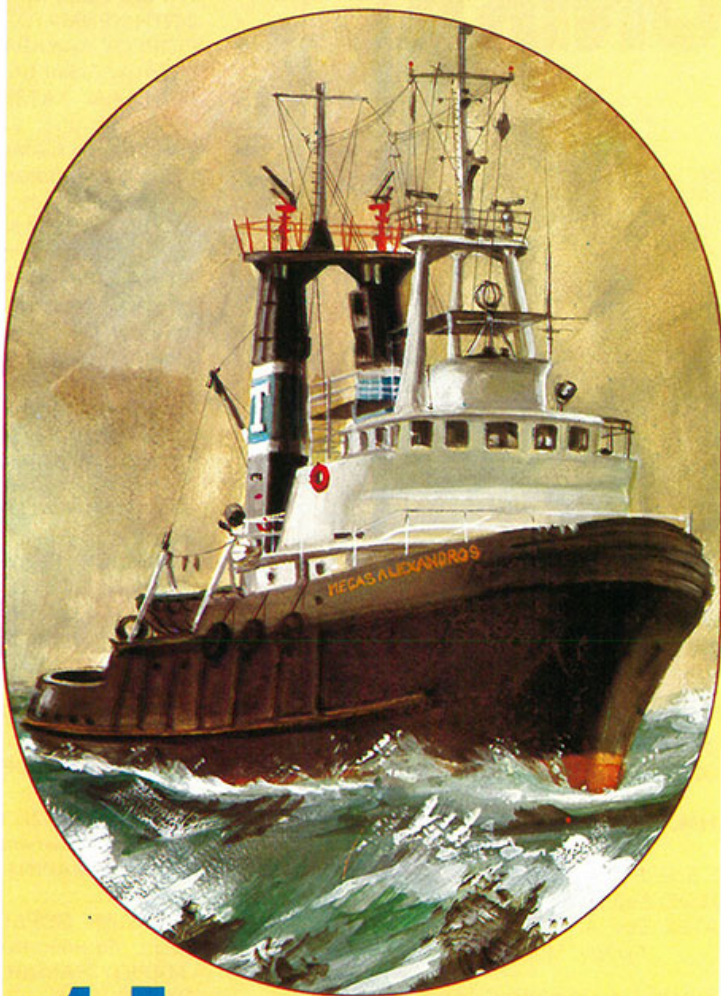
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Νά μήν μείνουμε εκτός συμφώνος	Σελίς	5
• ΝΙΚΟΥ ΠΑΠΠΑ: Τρείς βασικές κατευθύνσεις για μία νέα ανάπτυξη της Ναυτιλίας.....	»	6
• ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ: Μία Πρόταση.....	»	7
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΑΝΑΡΑ: Ή Έλληνική Ναυτιλιακή Οικονομία στην δεκαετία του '90.....	»	8
• ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Ή Ναυτιλία μας — Ή Σημαία μας.....	»	10
• ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Ή Έλληνική Έπιβατηγός Ναυτιλία αδιάσπαστος ένωτικός κρίκος της Έλληνικής Έπικράτειας.....	»	13
• ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ: Σκέψεις — Προβληματισμοί. Έλληνικό νηολόγιο και Έθνική Ναυτιλία.....	»	15
• ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ: Άκτοπλοϊκές Συγκοινωνίες, Θέσεις και Προβλήματα.....	»	17
• ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ: Ή Ναυτιλία σάν Έθνικό «πρόβλημα».....	»	19
• ΓΕΩΡΓ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ατενίζοντας την τελευταία δεκαετία του αιώνα μας.....	»	22
• ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ: Λαϊκή συμμετοχή στην Πλοιοκτησία.....	»	26
• ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ: Ναυτιλία και Ανάπτυξη.....	»	30
• ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ: Καιρός νά αφήσουμε τά λόγια.....	»	33
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΡΑΤΣΟΥ: Φιλελευθερισμός και στην Ναυτιλία.....	»	35
• ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Ναυτιλία και Έθνική Οικονομία στην τελευταία δεκαετία του αιώνα.....	»	38
• ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ: Αποκάλυψη Τώρα: Ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία μπροστά στη δεκαετία του '90.....	»	40
• ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Τό Κράτος νά δεσμεύεται μέ τό λόγο του.....	»	46
• ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΟΘΗΤΟΥ: Συρρίκνωση και σέ άλλους τομείς.....	»	46
• ΣΤΕΛΙΟΥ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΟΥ: The role of the European Tanker Owners in the 1990's.....	»	47
• ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ: Ή διάσωσης του Έθνικού Νηολογίου.....	»	49
• ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ: Άρκετές διαπιστώσεις και μία... μία μόνο πρόταση.....	»	50
• ΜΑΡΙΟΥ ΗΛΙΑΔΗ: Άνταγωνιστική Ναυτιλία των Έλλήνων.....	»	56
• ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΣΙΟΥΦΑ: Έλληνικό Νηολόγιο — Ή άνοιξη πού δέν ήλθε.....	»	59
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ: Ή υπόθεση Έθνικού Συμφέροντος.....	»	61
• ΑΧΙΛΛΕΑ ΒΑΡΔΑΚΗ: Έλληνική Ναυτιλία και Τεχνολογία.....	»	63
• ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ: Ή Έλληνική Ναυτιλία στην άρχή της δεκαετίας του '90.....	»	66
• ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ: Ή Μαύρη Δεκαετία φεύγει.....	»	67
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: ΜΝΗΜΗ ΕΚΛΕΚΤΩΝ ΦΙΛΩΝ.....	»	68
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση της δυναμειως της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας.....	»	71
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Άνασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Άγοραπωλησιών πλοίων κατά τό 1989.....	»	91
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική των Ναυτικών Άτυχημάτων του 1989.....	»	103
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Έξελίξεις της Παγκόσμιας Ναυτιλίας.....	»	107
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Τό Δεκαπενθήμερο.....	»	112
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: English Supplement.....	»	126

TSVLIRIS T-TUGS

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

Sheer Strength



WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE

OCEAN RESCUE ● FIREFIGHTING

Anti Pollution ● Coastal & Harbour Towage

Anchor Handling and Offshore Support



T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G. Tsvliris
& Sons Maritime Co
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telefax 4173434
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 411 8511
(aoh) 0295 41579 / 324 0077 / 821 7481

BRANCH OFFICES at all major Greek ports

LONDON AGENTS Tsvliris Shipping Limited
186-190 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telefax 01-282 3615 Telex 884291, TSAV UK
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457 136

Νά μήν μείνουμε εκτός νυμφώνος

Γιά μία ακόμη φορά τά πράγματα της Έλληνικής Ναυτιλίας και οί προβληματισμοί των ανθρώπων της στό προσκήνιο μέ την ανά χειρας έτήσια ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» πού συμπίπτει μέ την έναρξη της τελευταίας δεκαετίας του είκοστου αιώνα, ή όποία, όπως δείχνουν όλα, θά είναι μία δεκαετία κοσμογονικών εξελίξεων πού θά αλλάξουν τή δομή και τή μορφή του κόσμου και θά έχουν καταλυτικές έπιπτώσεις και στην παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια και στην παγκόσμια και στην Έλληνική Ναυτιλία.

Δέν μιλάμε, φυσικά, μόνον γιά τήν επικείμενη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, ή όποία, άφεαυτής, άποτελεί ένα όρόσημο, μία κορυφαία στιγμή και γιά τήν Εύρώπη, και γιά τόν κόσμο όλόκληρο. Άλλά και γιά τά συμβαίνοντα στις χώρες του άποκληθέντος «ύπαρκτου σοσιαλισμού» ή όποιος κατέρρευσε υπό τό βάρος της άποτυχίας ως συστήματος αλλά και των προβλημάτων πού είχε δημιουργήσει και στις ίδιες τις έν λόγω χώρες αλλά και στους κατοίκους τους.

Δέν κρύβουμε ότι σέ όλη τή διάρκεια της προετοιμασίας αυτής της ειδικής έκδόσεως μάς βασάνιζε τό έρώτημα άν θά μπορούσαμε και έμεις — ή χώρα μας δηλαδή — νά διαδραματίσουμε κάποιο ρόλο και νά επηρεάσουμε προς όφελός μας τις κοσμογονικές εξελίξεις των καιρών μας ή θά παραμένουμε, όπως συνηθίσαμε νά κάνουμε τελευταία, ούραγοί και άπλοί θεατές των εξελίξεων αυτών πού θά αφήσουν τή σφραγίδα τους γιά μία πολύ μεγάλη όπωσδήποτε περίοδο.

Δυστυχώς, ή απάντηση στό έρώτημα, απάντηση πού προκύπτει από όσα έγιναν, αλλά κυρίως από εκείνα πού έπρεπε νά γίνουν στό χρόνο πού πέρασε και δέν έγιναν, είναι άρνητική: Η Έλληνική Πολιτεία δέν μπόρεσε, δέν κατάλαβε τό παραμικρό από όσα έπισημαίνονται χρόνια τώρα από ιδιαίτερα νουνεχείς ανθρώπους, από τούς περισσότερο έπιτυχημένους — όχι μόνο στό στενό, στό περιορισμένο πλαίσιο της μικρής αυτής χώρας αλλά και διεθνώς — Έλληνες.

Πολλά, άπειρα τά αίτια και τά αδύνατα σημεία πού όδήγησαν τό έθνικό μας νηολόγιο στην άπώλεια άλλων 53 μονάδων και 525.000 τον. γκρός σέ χωρητικότητα στη διάρκεια του έτους πού έληξε και νά φθάσει νά καλύπτει μόνο τό 40% της Έλληνικής Ναυτιλίας. Έπισημαίνονται γιά μία ακόμη φορά από τούς άρθρογράφους και της παρούσης ειδικής έκδόσεως, αλλά θά έστιασθούν και από τά «Ναυτικά Χρονικά»:

Πρώτο και κύριο, ένα ξεπερασμένο πλέον και ταυτόχρονα διάτρητο θεσμικό πλαίσιο όχι μόνον από τά τερτίπια του NAT και τις αυθαίρεσις της διοικήσεως αλλά και μέ αποφάσεις του Άνωτάτου Δικαστηρίου της χώρας πού ξετίναξαν τήν αξιοπιστία του.

Δεύτερο, ή ύποβάθμιση του YEN πού εξακολουθεί νά κατέχει τήν τελευταία θέση στη συγκρότηση της κυβερνήσεως πού του στερεί τή δυνατότητα αποφασιστικού λόγου.

Τρίτο, τό σνομπάριασμα της Ναυτιλίας από τήν πολιτική ήγηση του τόπου — ή έκάστοτε Πρωθυπουργός πού τρέχει στις ποικίλες έκδηλώσεις διαφόρων επαγγελματικών όργανώσεων (στην πρό ήμερών μάλιστα έκδήλωση γιά τό Νέο Έτος στό Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Άθηνών προσήλθε ακόμη και ή Πρόεδρος της Δημοκρατίας!) δέν έχει παραστεί σέ καμμία γενική συνέλευση των μελών της Έ-

νώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ένώ άνελλιπώς παρίσταται, λόγου χάρη, στις συνελεύσεις των μελών του Συνδέσμου Έλληνικών Βιομηχανιών.

Τέταρτο, ή ύποβάθμιση της Ναυτικής Έκπαίδευσως και ή δραματική συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού — σήμερα οί ύπάρχοντες άξιωματικοί δέν έπαρκούν ούτε γιά τήν επάνδρωση των 882 πλοίων ξηρού και ύγρου φορτίου άνω των 1.000 τόννων γκρός πού είχαν άπομείνει στό τέλος Δεκεμβρίου στο έθνικό νηολόγιο.

Πέμπτο, ή κατάρρευση του NAT τό όποιο έχει πλέον 49.500 συνταξιούχους έναντι 23.000 τό 1975 και άδυνατεί νά πληρώνει κάθε μήνα τις συντάξεις.

Έκτο, ή άδιαφορία της ναυτεργατικής πλευράς ή όποία έπί πλέον συνεπικουρεί τή φυγή των πλοίων μέ τή δική της άρνητική στάση σέ όλα τά θέματα πού σχετίζονται μέ τή Ναυτιλία.

Έβδομο, τό ύψηλό ασφαλιστικό κόστος των Έλλήνων ναυτικών χωρίς νά ύπάρχει ή άνταποδοτικότητα σέ παροχές και σέ έξασφαλίσεις πού προϋποθέτει αυτό τό ύψηλό κόστος.

Όγδοο, τά λόγια στα όποία επιδιόμαστε όλοι — λόγια, λόγια, λόγια, πού δέν στοιχίζουν βέβαια τίποτε, αλλά ούτε και προσφέρουν τό παραμικρό στην ύπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Μπορούν νά άντιστραφούν όλα αυτά τά άρνητικά; Η απάντηση είναι θετική υπό μία προϋπόθεση: Άν θέλουμε.

Η σημερινή συγκυρία παρέχει μία μοναδική εύκαιρία ή όποία δέν πρέπει νά χαθεί: Μιλάμε γιά τήν πρωτοφανή — γιά τά έλληνικά πολιτικά πράγματα βεβαίως — έμπειρία της κομματικής συνεργασίας και του ύπερκομματικού πνεύματος πού έχει επικρατήσει γιά τή σωτηρία της έθνικής οικονομίας. Τό ίδιο πνεύμα και ή ίδια συνεργασία νά ακολουθηθεί και έναντι της Ναυτιλίας.

Δέν χρειάζονται πολλά πράγματα, εκείνο πού χρειάζεται πρωτίστως είναι νά δούμε τί γίνεται γύρω μας, νά δούμε πού μείναμε έμεις πού είμαστε πάντοτε πρωτοπόροι και πού έφθασαν εκείνοι πού μέχρι πρότινος μάς ακολουθούσαν, νά δούμε ακόμη όλα εκείνα πού έκαναν γιά νά φθάσουν εκεί πού βρίσκονται και άπλά νά τά υιοθετήσουμε και έμεις και νά τά ακολουθήσουμε μέ συνέπεια. Πρέπει ακόμη νά καταλάβουμε ότι δέν άρκει νά προσφέρουμε στό πλοίο μία οικονομική πρόταση, ούτε νά μεριμνούμε μέ μία συνεχή και συνεπή και όχι άποσπασματική και περιστασιακή προσπάθεια γιά τή συμπίεση του κόστους του πλοίου. Χρειαζόμαστε όλα εκείνα πού θά πληρούν τούς όρους πού άξιώνουν οί μοναδικές συνθήκες της ναυτιλιακής δουλειάς.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν νά άγωνίζονται γιά τήν ύπαρξη πλοίων σέ έλληνικά χέρια. Άγωνίζονται όμως ταυτόχρονα και γιά τόν επαναπατρισμό όλων των Έλληνόκτητων πλοίων όχι μόνον γιατί πιστεύουν ότι μέ τόν τρόπο αυτόν θά μεγιστοποιηθεί ή συνεισφορά της Ναυτιλίας προς τήν Έθνική Οικονομία αλλά έπειδή θεωρούν ότι, γιά πολ- λούς και ποικίλους λόγους και κυρίως γιά νά μήν μείνουμε εκτός του νυμφώνος, ή ευρωπαϊκή ολοκλήρωση πρέπει νά βρεί τήν Έλληνική Ναυτιλία στην έθνική της έδρα.

Τρεῖς βασικές κατευθύνσεις για μία νέα ανάπτυξη της Ναυτιλίας

Του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. ΝΙΚΟΥ ΠΑΠΠΑ

Ἡ ἀρχή τῆς 10ετίας τοῦ '90 βρίσκει τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία σὲ μία κρίσιμη καμπή πού δικαιολογεῖ αὐξημένο προβληματισμό. Βρίσκεται στὸ σημεῖο πού μέ ανοιχτές ἀκόμα τὶς πληγές τῆς ἀπὸ τὴ μεγάλη ναυτιλιακὴ κρίση τῆς 10ετίας τοῦ '80 καλεῖται νά ἀντιμετωπίσει τὴν πρόκληση τοῦ 1992 καὶ τὴν πορεία πρὸς τὸ 2.000.

Ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία χάρις στὴν εὐεξία καὶ προσαρμοστικότητα τῆς μπόρεσε νά ξεπεράσει τοὺς κινδύνους τῆς 10ετίας καὶ ἔτσι νά συγκρατηθεῖ κατὰ τὸ δυνατόν τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο, ἐνῶ παράλληλα ἡ ἐλληνόκτητη ναυτιλία δὲν ἔπαυσε νά ἔχει τὴν πρωτοπορία στὸ παγκόσμιο στίβο. Ἡ σταδιακὴ βελτίωση τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς τὰ τελευταῖα χρόνια καὶ οἱ διαγραφόμενες προοπτικές γιὰ περαιτέρω βελτίωση τῆς ἐπιτρέπουν κατ' ἀρχὴν μιὰ αἰσιοδοξία γιὰ τὸ μέλλον.

Ἡ βελτίωση ὅμως καὶ μόνο τῆς ναυλαγορᾶς δὲν εἶναι ἀρκετὴ γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ μέλλοντος. Βρισκόμαστε στὴν ἀρχὴ μιᾶς περιόδου πού θά σηματοδέψει τὴν πορεία τῆς διεθνούς ναυτιλίας καὶ βεβαίως καὶ τῆς ἐλληνικῆς, ἀφοῦ σὲ ἐπιχειρηματικὸ, τεχνολογικὸ, πολιτικὸ καὶ οἰκονομικὸ ἐπίπεδο σημειώνονται ραγδαῖες ἐξελίξεις. Οἱ τάσεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος ἀλλὰ καὶ τοῦ εὐρύτερου διεθνούς χώρου θά ἐπηρεάσουν σημαντικὰ τὴν προσφορά καὶ ζήτηση θαλάσσιων ὑπηρεσιῶν καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς ἀναμένεται ὀξύς. Θά πρέπει λοιπὸν ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία νά ἀποκτήσει ὅλα ἐκεῖνα τὰ ἐφόδια σὲ ἐθνικὸ καὶ διεθνὲς ἐπίπεδο πού θά τῆς ἐπιτρέψουν νά διατηρήσει τὸν πρωταγωνιστικὸ τῆς ρόλο στὶς διεθνεῖς θαλάσσιες μεταφορές.

Οἱ ὁποῖες προσπάθειες στὰ πλαίσια τῶν διεθνῶν Ὁργανισμῶν γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνούς προστατευτισμοῦ καὶ τῆς διατήρηση τοῦ ἐλεύθερου καὶ ἀνταγωνιστικοῦ περιβάλλοντος θά πρέπει νά ἐνταθοῦν. Παράλληλα στὰ πλαίσια τῆς ΕΟΚ θά πρέπει νά καταβληθεῖ ἰδιαίτερη προσοχή ὥστε οἱ ρυθμίσεις πού θά υἰοθετηθοῦν, ἰδίως στὸ

πλέγμα τῶν θετικῶν μέτρων γιὰ τὴν ναυτιλία, νά ἀποφέρουν οὐσιαστικὸ ὄφελος γιὰ τὸ ἐλληνικὸ πλοῖο καὶ χωρὶς νά τεθοῦν σὲ κίνδυνο κεκτημένα δικαιώματά μας. Ἀκόμα θά πρέπει νά ἐπιδιωχθοῦν ρυθμίσεις ὥστε νά τεθεῖ ὑπὸ τὸν Κοινοτικὸ μανδύα τὸ σύνολο τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

5. Ἀνεξάρτητα τῶν ὁποίων ρυθμίσεων μποροῦν νά υἰοθετηθοῦν σὲ διεθνὲς ἐπίπεδο γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνούς προστατευτισμοῦ δὲν θά πρέπει νά ξεχνᾶμε ὅτι ἡ ἐλληνικὴ ναυτιλία, δραστηριοποιεῖται στὸ διεθνὲς χωρὶς καὶ συνεπῶς θά πρέπει νά εἶναι σὲ θέση νά προσαρμοστεῖ στὸ νέο ἀνταγωνιστικὸ περιβάλλον πού ἤδη ἔχει ἀρχίσει νά διαμορφώνεται. Ὅπως εἶναι γνωστὸ ὅλες οἱ Εὐρωπαϊκὲς χώρες βρίσκονται σὲ ἓνα ὀξύτατο οἰονομικὸ ἀνταγωνισμό γιὰ τὴν παροχὴ διαφόρου μορφῆς ἀμεσης ἢ ἔμμεσης βοήθειας πρὸς τὴ ναυτιλία τοὺς ἐνὸς ἐξίσου ὀξὺς εἶναι καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν σημαίων εὐκαιρίας, ἰδίως μετὰ τὰ πρόσφατα γεγονότα τοῦ Παναμά, γιὰ τὴν παροχὴ εὐνοϊκότερων ὁρων νηολογήσεως προκειμένου νά προσελκύσουν πλοῖα στὸ νηολόγιό τους. Θά πρέπει λοιπὸν μέ τὴ συναίνεση καὶ τῶν τριῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας νά ὑπάρξει σχεδιασμὸς πρὸς τρεῖς βασικὲς κατευθύνσεις.

Πρῶτον πρὸς τὴν κατεύθυνση τῆς υἰοθέτησης μέτρων πού θά βοηθήσουν στὴν προσαρμογὴ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου στὸ νέο αὐτὸ περιβάλλον καὶ θά ἐξασφαλίζουν τὶς θέσεις τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Τέτοια μέτρα πού ὅμως δὲν μποροῦν νά φθάσουν στὸ σημεῖο νά ἀλλοιώσουν τὸ χαρακτῆρα τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, θά βοηθήσουν τὸ ἐλληνικὸ νηολόγιο καὶ θά δημιουργήσουν προϋποθέσεις γιὰ τὴν προσέλκυση ἐλληνόκτητων πλοίων ἐφόσον οἱ γενικότεροι οἰκονομικοὶ ὅροι ἐκμετάλλευσής τους τὸ ἐπιτρέπουν.

Δεύτερον θά ἀποβλέπουν στὴν ἐνίσχυση τῶν δεσμῶν τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας μέ τὴν ἐλληνικὴ ναυτιλία στὸ σύνολό τῆς ὥστε καὶ ἡ ναυτιλία νά παραμείνει στὰ ἐλληνικὰ χέρια ἀλλὰ καὶ τὸ κράτος νά ἀποκομίσει ὀφέλη ἀξιο-

ποιώντας τὶς δυνατότητες πού ἡ μεγάλη αὐτὴ ἐλληνικὴ ναυτιλία προσφέρει. Στὸ χωρὶς αὐτὸ θά πρέπει νά βελτιωθεῖ ἡ ἐν εὐρείᾳ ἐννοίᾳ ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ τῆς χώρας ὥστε οἱ κάθε μορφῆς προσφερόμενες ὑπηρεσίες πρὸς τὸ πλοῖο νά εἶναι ἀριστες σὲ ποιότητα, χωρὶς χρονοβόρες διαδικασίες καὶ σὲ ἀνταγωνιστικὲς τιμές. Ἐπίσης θά πρέπει νά βελτιωθεῖ τὸ ὅλο θεσμικὸ πλαίσιο πού διέπει τὴν ἐγκατάσταση καὶ λειτουργία τῶν ξένων γραφείων ἐκμετάλλευσης πλοίων στὴ χώρα μας. Ἀκόμα θά πρέπει νά προωθηθοῦν μέτρα γιὰ τὴν ἀσφάλιση στὸ NAT ὅλων εἰ δυνατόν τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων, κατὰ πού θά ὀφελῇ καὶ τὸ NAT ἀλλὰ καὶ θά προσφέρει τὴν κοινωνικὴ προστασία στὸ σημαντικὸ ἀριθμὸ Ἑλλήνων ναυτικῶν πού ἐργάζονται σήμερα στὰ πλοῖα καὶ εἶναι ἀνασφάλιστοι.

Τρίτον πρὸς τὴν κατεύθυνση τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης πού ἀποτελεῖ τὸ κλειδί γιὰ τὸ μέλλον τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Στὸ χωρὶς αὐτὸ θά πρέπει νά ὑπάρξουν οὐσιαστικὲς βελτιώσεις γιὰ τὴν δημιουργία τοῦ νέου προσωπικοῦ πού θά πρέπει νά εἶναι ἄρτια ἐκπαιδευμένο καὶ ἐπιστημονικὸ ἐπίπεδο, προκειμένου νά εἶναι σὲ θέση νά ἀνταποκριθεῖ στὶς αὐξημένες ἀπαιτήσεις τῆς σύγχρονης τεχνολογίας. Δὲν πρέπει νά ξεχνᾶμε ὅτι ἡ δημιουργία καὶ ἀνάπτυξη τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀνεκαθεν εἶχε ἓνα βασικὸ πόλο στήριξης, τὸν Ἑλληνα ναυτικὸ. Πρωταρχικὸ, λοιπὸν, μέλημα ὅλων πρέπει νά εἶναι ἡ προετοιμασία αὐτοῦ τοῦ ἐξειδικευμένου προσωπικοῦ γιὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν στελέχωση τῶν γραφείων.

Ἡ ὀρθὴ καὶ ἐγκαιρὴ σχεδίαση καὶ ὑλοποίηση μέτρων πρὸς τὶς ἀνωτέρω τρεῖς κατευθύνσεις νομίζω ὅτι θά βοηθήσει τὴν ἐλληνικὴ ναυτιλία νά ἀντιμετωπίσει ἐπιτυχῶς τὴν πρόκληση τῆς νέας 10ετίας καὶ μπορεῖ νά ἀποτελέσει τὴν ἀφετηρία γιὰ μιὰ νέα ἀνάπτυξη. Οἱ ὑπηρεσίες τοῦ YEN καὶ ἐγὼ προσωπικὰ εἴμαστε ἐτοιμοὶ νά ἐργασθοῦμε πρὸς αὐτὴ τὴν κατεύθυνση.

TAX FREE CARS

Αγοράστε σωστά. Στην Ευρώπη. Στην EXPOCAR.

Σκεφθείτε EXPOCAR στο Βέλγιο... για καινούργια και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, στις χαμηλότερες τιμές της αγοράς και παράδοση σε 24 ώρες.

ΔΩΡΕΑΝ
ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΣΑΣ
ΕΙΣΗΓΙΟ
ΓΙΑ ΒΡΥΞΕΛΕΣ

EXPOCAR

RUE VAN DER MEER 63 65 1030 BRUSSELS Tel: 00322 2424620 2424562
Fax: 2 65957 Tlx: 26647 EXPOC

ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Τοῦ κ. ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ, Γενικοῦ Γραμματέα ΥΕΝ

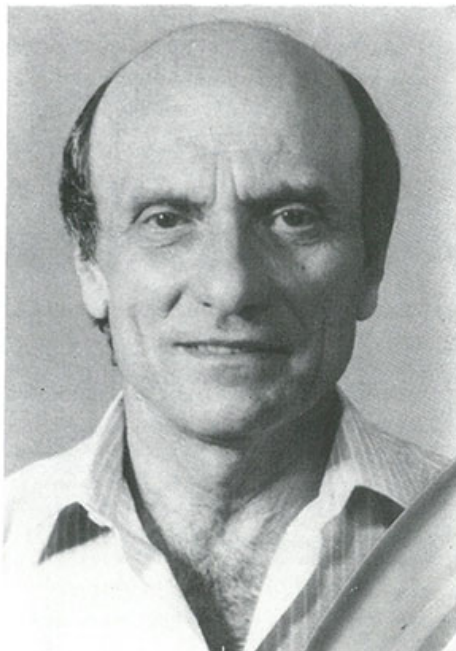
Ἐδῶ καί καιρό ἔχει ἐπισημανθεῖ ἀπό πολλές πλευρές ἡ ἀνάγκη γιά τήν κατάστροφη μιᾶς συνολικῆς διακομματικῆς πολιτικῆς γιά τήν Ἑμπορικὴ Ναυτιλία τῆς Χώρας.

Φρονοῦμε, ὅτι ἡ σημερινή πολιτικὴ συγκυρία ἀποτελεῖ μιὰ καλὴ εὐκαιρία γιά τήν διατύπωση μιᾶς τέτοιας πολιτικῆς, ἡ ὁποία εἶναι αὐτονόητο, ὅτι πρέπει νά στηρίζεται στίς ἀρχές τῆς ἐλεύθερης οἰκονομίας.

Ἦλθε ἡ ὥρα, νά ἀπαλλάξουμε καί τόν χώρον αὐτόν ἀπό τήν ἀχλύ τῶν μύθων καί νά κοιτάξουμε χωρίς δισταγμό τήν σκληρὴ πραγματικότητα, ἡ ὁποία ἔχει διαμορφωθεῖ ἤδη σ' αὐτόν.

Οἱ Ἕλληνες ἐπιχειρηματίες τῆς παραγωγῆς ὑπηρεσιῶν θαλάσσιας μεταφορᾶς προσώπων καί ἀγαθῶν ἔχουν μέ εὐελιξία προσαρμοσθεῖ στήν πραγματικότητα αὐτή.

Ἀλλά αὐτό ἔγινε μέ τήν οὐσιαστικὴ ἀπουσία τῆς πολιτείας, ἡ ὁποία συχνά ἀπέβη ἀνενεργὸς θεα-



τῆς τῶν δρωμένων στόν διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Οἱ δυσμενέστατες συνέπειες αὐ-

τῆς τῆς στάσης εἶναι ἤδη κοινὰ παραδεκτές.

Καί εἶναι αὐτές κυρίως, πού ἐπιβάλλουν τήν ἀντιστροφή τῆς μέχρι σήμερα πορείας, πρὶν ἐπέλθει ὁ ὀρατός πλὴν ὀλεθρος.

Πιστεύουμε, ὅτι ἡ ἀντιστροφή αὐτῆς μπορεῖ καί πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ μέ τήν ὑλοποίηση τῆς κατάστροφης μιᾶς διακομματικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τήν ἀνάγκη τῆς ὁποίας, ὅπως παραπάνω ἀναφέρομε, λίγοι στόν τόπο αὐτόν ἀρνοῦνται πλέον.

Καί ἀκριβῶς οἱ γραμμές αὐτές προσφέρονται γιά νά ἀποτελέσουν τό ταπεινὸ ἐρέθισμα γιά τήν συζήτηση ἀπὸ ὅλους τοὺς ἀρμοδίους καί τήν ἐνδεχόμενη ἀποδοχὴ καί ἐναρξη τῆς πραγματοποιήσεως τῆς πρότασης τήν ὁποία ἐμπεριέχουν.

Θά ἔχομε ἔτσι ἓνα καλὸ οἰωνὸ γιά τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα κατὰ τό νέο ἔτος πού διανύομε ἤδη καί τό ὁποῖο κατὰ τὰ λοιπὰ προβλέπομε ἐξαιρετικὰ δυσχεῖμερο.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.

TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-929 3918.

Η Ελληνική Ναυτιλιακή Οικονομία στην δεκαετία του '90

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΑΝΑΡΑ, προέδρου του Ν.Ε.Ε.

Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία μετά από την σκληρή και μακροχρόνια κρίση έχει μπει σε ένα δρόμο ανάκαμψης. Ταυτόχρονα σημειώνεται μία σημαντική αναδιάρθρωση ολόκληρης της ναυτιλιακής οικονομίας μέσα στα πλαίσια των γενικότερων ανακατατάξεων, που χαρακτηρίζουν το τέλος αυτής της δεκαετίας.

Πριν από ένα ακριβώς χρόνο από αυτές τις στήλες είχα επισημάνει την απογοήτευση εκείνων, που είχαν πιστέψει, πως η ανάκαμψη της ναυλαγοράς θα έλυνε αυτόματα όλα τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και είχα τονίσει την έλλειψη στρατηγικής, που εμπόδιζε την χώρα να εκμεταλλευτεί τις ευνοϊκές εξελίξεις της ναυλαγοράς. Είμαι υποχρεωμένος να επισημάνω με ιδιαίτερη λύπη, πως η κατάσταση επιδεινώθηκε την χρονιά, που πέρασε με μοναδική, ίσως εξαίρεση την έναρξη λειτουργίας του θεσμού της εναλλασσόμενης ναυτικής εκπαίδευσης.

Η πολιτική συγκυρία δεν επέτρεψε ούτε την συνειδητοποίηση των κοσμογονικών αλλαγών, που συντελούνται στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, ούτε πολύ περισσότερο τον σχεδιασμό και την λήψη των μέτρων εκείνων, που θα επέτρεπαν στον ελληνικό στόλο να ανακτήσει το χαμένο συγκριτικό πλεονέκτημα και θα ανέκοπταν την φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο.

Είναι απογοητευτικό, ότι μείναμε να παρακολουθούμε τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες να δημιουργούν ή μία μετά την άλλη δεύτερα ή οικονομικά νηολόγια σε μία προσπάθεια ενίσχυσης των εμπορικών τους στόλων την ίδια στιγμή, που στην πατρίδα μας το θεσμικό πλαίσιο, στο οποίο βασίστηκε η ανάπτυξη της ναυτιλίας αντί να ενισχυθεί και να εκσυγχρονιστεί ροκανίζεται από την αυθαιρεσία της Διοίκησης και την αδράνεια της πολιτικής ήγησης.

Απορροφημένοι να καταγράφουμε μήνα τον μήνα τις διαγραφές από το εθνικό νηολόγιο καταντήσαμε απλοί χρονικογράφοι της συρρίκνωσης του στόλου και περιοριστήκαμε σε πυροσβεστικά μέτρα, πρόχειρα σχεδιασμένα, που αποδείχθηκαν, όπως πολλοί τό πρόβλεπαν, ανίκανα να εξυπηρετήσουν την υπόθεση της ανασυγκρότησης και αναδιοργάνωσης της ναυτιλίας μας.



Σε μία εποχή που χρειαζόμαστε όσο ποτέ άλλοτε τις ιδιαίτερες ικανότητες των ελληνικών ναυτικών αφήσαμε την ναυτική εκπαίδευση στην δίνη ενός καταστρεπτικού λαϊκισμού, που όδηγησε το ναυτεργατικό δυναμικό στην υποβάθμιση. Από την άλλη μεριά η έλλειψη σωφροσύνης όδηγησε σε χρεωκοπία το NAT αποθαρρύνοντας έτσι την προσέλευση ικανών νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα.

Είμαι υποχρεωμένος να υπενθυμίσω ότι το Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος είχε από το 1985 τονίσει την ανάγκη για την χάραξη μίας νέας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής και είχε θέσει στην διάθεση της Κυβέρνησης ένα πλαίσιο αρχών και κατευθύνσεων προτείνοντας ταυτόχρονα ένα «πακέτο» μέτρων με στόχο την στενότερη σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία. Παράλληλα το Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος είχε με σαφήνεια προειδοποιήσει, ότι οποιαδήποτε αποσπασματικά μέτρα «πυροσβεστικού» χαρακτήρα ήταν και είναι καταδικασμένα σε αποτυχία.

Η αναφορά μου στις παραπάνω εκτιμήσεις και πρωτοβουλίες του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ελλάδος εκφράζει την σταθερή ακλόνητη πεποίθησή μου, ότι ο μοναδικός δρόμος, που υπάρχει για την διεκδίκηση μίας θέσης στο παγκόσμιο σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών στα πλαίσια του νέου διεθνούς καταμερισμού της εργασίας περνάει υποχρεωτικά από τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μίας νέας εθνικής

ναυτιλιακής πολιτικής, που θα παίρνει υπόψη της τις ανάγκες της ναυτιλιακής οικονομίας της χώρας, όπως διαμορφώνονται από τον όλοένα και έντονότερο διεθνή ανταγωνισμό και θα στοχεύει στη διαμόρφωση σταθερών και εκσυγχρονισμών όρων λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα.

Με αίσθημα ιδιαίτερης ευθύνης είμαι αναγκασμένος να τονίσω, ότι τα περιθώρια, που διέθετε η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχουν από καιρό εξαντληθεί. Η δεκαετία, που μόλις άρχισε, βρίσκει την χώρα χωρίς στρατηγική σε ένα τομέα της οικονομίας, που έχει για την Ελλάδα εξαιρετική και μοναδική σημασία. Φοβάμαι, ότι αν δεν ξεπεραστεί τώρα η αδράνεια, που χαρακτηρίζει την στάση της Πολιτείας μπροστά στα όξυμένα προβλήματα της ναυτιλιακής οικονομίας, οι ελπίδες για μία νέα άνοιξη στο εθνικό νηολόγιο θα εξανεμιστούν κάτω από τις σκληρές απαιτήσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.

Στά πλαίσια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας είναι ανάγκη να πάρουμε πρωτοβουλίες για την προώθηση εκείνων των επιλογών και την υιοθέτηση εκείνων των πολιτικών, που θα εξασφαλίζουν τα συμφέροντα της ναυτιλίας μας μέσα στα πλαίσια των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού απαλλαγμένου από αθέμιτες πρακτικές και θα παίρνουν υπόψη τους τις ειδικές συνθήκες, οι οποίες επιβάλλουν την διατήρηση των προνομίων του ακτοπλοϊκού στόλου (cabotage).

Τελειώνοντας, ως μου επιτραπεί να σημειώσω, ότι το μοναδικό αισιόδοξο στοιχείο στα ναυτιλιακά πράγματα της χώρας είναι η διαπίστωση της αυξημένης ανθεκτικότητας και προσαρμοστικότητας, που εμφανίζουν οι Έλληνες ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, άρετές, που τους επέτρεψαν να κρατήσουν τον ελληνόκτητο στόλο σε έντυπωση επίπεδα, αποδεικνύοντας έτσι, ότι οι επιχειρηματικές δυνάμεις του τόπου είναι υγιείς και αποτελούν σταθερή βάση για την ανασυγκρότηση και παραπέρα ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας της χώρας με την προϋπόθεση, πως θα υιοθετηθεί έστω και τώρα μία πολιτική ενίσχυσης των δεσμών τους με την εθνική οικονομία.

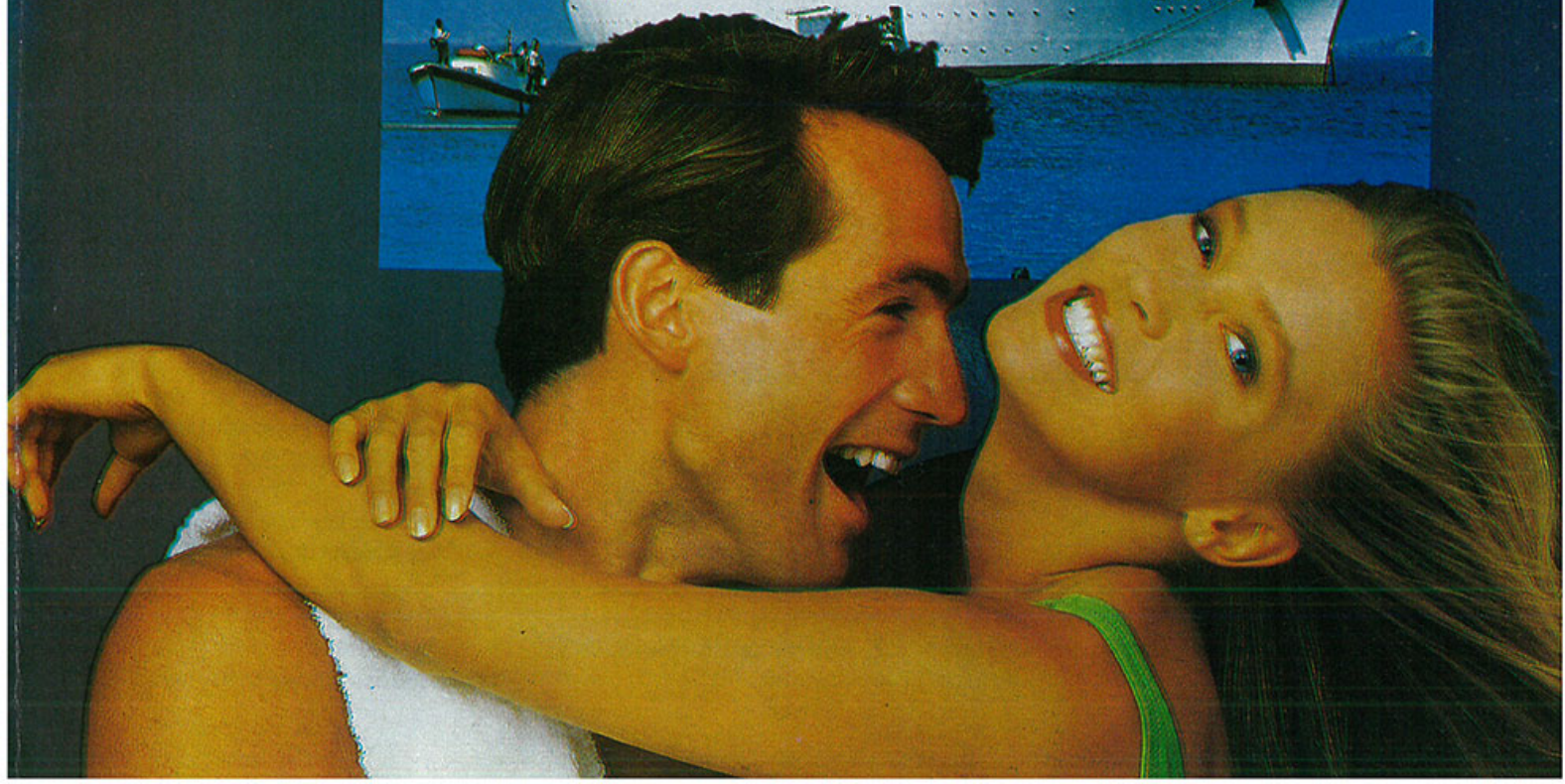
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

← EPIROTIKI LINES →

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel: 4526 641-9, 4526 782, 4526 758
CABLES: APOYAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302 212741 212575



Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Η ΣΗΜΑΙΑ ΜΑΣ

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, προέδρου του Κομμίτη

Τά αγαπητά μου «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» στο προσκλητήριο γράμμα για τό παραδοσιακό σχόλιο για τη πρωτοχρονιάτικη έκδοσή τους, επιμένουν και πάλι, συνεχίζοντας στην άφοσίωσή τους, να αφιερωθεί στο έθνικό νηολόγιο, στην ελληνική σημαία. Ο άξεχαστος εκδότης και ιδρυτής του θεσμικού τούτου εντύπου της ναυτιλίας, ο ύπηρετης, λάτρης και συνάμα ο κατεξοχήν γνώστης των θεμάτων της ναυτιλίας, ο άξεχαστος Δημήτρης Κωττάκης, έχαιρετο τό μεγάλωμα της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά μέ έμφαση στό έθνικό νηολόγιο. Ήθελε τά καράβια στά χέρια του ελληνικού έφοπλισμού — ελληνικά.

Γνωστές οί συνθήκες και οί λόγοι πού οδήγησαν κατά περιόδους και καιρούς την ελληνική πλοιοκτησία στά ξένα νηολόγια. Άς μήν λησμονείται ότι από τούς πρωταρχικούς λόγους, στους άμέσως μεταπολεμικούς χρόνους, ήταν και ή άξίωση των ξένων δανειστών μας, και άλλοι λόγοι.

Ήλθε ή στιγμή και ύστερα από πολλούς άγώνες, πολλών άνωνύμων και επωνύμων, και μέ σταυροφόρο στή δημοσιογραφία τόν άείμνηστο Δημήτρη Κωττάκη, έθεσμοθετήθηκαν πλαίσια νόμου πού επέτρεπαν την άσφαλή έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο. Τότε πιά ό ξένος χρηματοδότης δέν μπορούσε νά αξιώσει τη ξένη σημαία. Καί άκόμη, αναπτύχθηκε τότε κλίμα κατανόησης, συνεννόησης και συνεργασίας μέ τόν κρατικό παράγοντα. Καί έγέμισαν οί θάλασσες ελληνικές σημαίες. Ωραία εποχή!

Άλλά γνωστές και πάλι οί συνθήκες και μαζί και οί κρίσεις πού έγνώρισε ή ναυτιλία μας. Συνθήκες πού ξεστρεψαν ξανά την πλοιοκτησία σέ χώρες πού ήταν δυνατή ή επιβίωση, άμυνόμενοι στό σκληρό συναγωνισμό των ανταγωνιστών μας.

Και τό δυστύχημα είναι ότι όλα έρχονται μαζί! Όλοι οί λόγοι πού οδηγούν την πλοιοκτησία στό νέο νηολόγιο, έρχονται «έν χορῶ». Καί ό κρατικός παράγοντας δημιουργεί προβλήματα, κάνοντας τό έργο του πλοιοκτήτη του ελληνικού καραβιού δύσκολο και επιζήμιο στή διαχείριση, και ή ναυτεργασία άδιαφορεί για τά προ-



βλήματα και δημιουργεί και άλλα δικά της, και φυσικά ό μέγας οικονομικός παράγοντας, ή κρίση, ή άναδουλειά.

Και έτσι βλέπουμε και πάλι τό θλιβερό φαινόμενο της συρρικνώσεως του έθνικού νηολογίου και της αύξησης της έλληνοκλήτου χωρητικότητας στά ξένα νηολόγια.

Και όμως σέ όλα αυτά τά χρονικά διαστήματα, ή πλοιοκτησία, ό έφοπλισμός, κρούοντας τόν κώδωνα της βλεποφάνερης φυγής από τό νηολόγιό μας, εισηγείτο άπλές λύσεις για τη συγκράτησή της. Διαβεβαίωνε την επιθυμία και την πίστη του στό έθνικό νηολόγιο — στην Έλληνική σημαία. Πρότεινε λύσεις. Οί κραυγές όμως αυτές έμεναν... «φωνή βοώντος». Τό έπίσημο Κράτος, οί έκάστοτε Κυβερνούντες έμετρούσαν τό «πολιτικό κόστος»! Άνύπαρκτο, γιατί τά προτεινόμενα ήταν πάντοτε πρόσ όφελος της ελληνικής ναυτιλίας, πρόσ όφελος του συνόλου της έθνικής αυτής «βιομηχανίας». Τίποτε όμως. Άντίθετα, ήλθε ή στιγμή πού έτιμωρήθη ή ελληνική πλοιοκτησία μέ δυσβάστακτο βάρος — την περίφημη άνακύκλωση του πληρώματος — μέτρο χωρίς όφέλεια για κανένα, άκόμη και των ναυτικών μας, για τούς όποιους υποτίθεται έγινε, και αυτά σέ περίοδο βαθειάς ναυτικής κρίσεως.

Δυστυχώς και για μένα ανεξήγητο, και ή ναυτεργασία πάντα συνεπικουρούσε μέ τό δικό της άρνητικό τρόπο την φυγή και οδηγούσε τά βαπόρια μας στίς ξένες σημαίες.

Και ήλθαν οί καλές ήμέρες για τη δουλειά της θάλασσας. Δόξα τῷ Θεῷ. Καί μάς βρήκαν μέ πολλά έλληνόκτητα και μέ πολύ λιγότερα ελληνικά βαπόρια.

Και άρχισε ή προσπάθεια νά ζωντανέψει ό ρυθμός του επαναπατρισμού. Άλλά ξεχνάμε κάτι, ξεχνάμε ότι ή εμπιστοσύνη όσο άπλά και άνέξοδα άποκτάται, τόσο πολύπλοκο και δύσκολο είναι νά επαναποκτηθεί, μιάς και έχει άπωλεσθεί.

Και έτσι, μέ τόν έρχομό των καλών ήμερών, είδαμε νά πραγματοποιούνται άγορές πλοίων και τό μεγάλο ποσοστό νά οδηγείται σέ άλλα από τό έθνικό νηολόγιο. Και μεταξύ αυτών των άλλων, νά κερδίζει — εύτυχώς — τό άδελφό Κυπριακό νηολόγιο. Άλλά όσο και σεβαστό νά είναι τό άδελφό νηολόγιο της Κύπρου, τά «Ναυτικά Χρονικά» πολύ σωστά, και όλοι έμεις μέ την κάποια ιδιαίτερη ευαισθησία στή κυανόλευκο, θέλουμε τό έθνικό, τό ελληνικό μας νηολόγιο, νά άνδρωθεί. Μή λησμονούμε ότι και ή μεγαλοσύνη μας στην Κοινοτική Εύρώπη σέ αυτό στηρίζεται.

Και τό έθνικό νηολόγιο, ή ελληνική σημαία, έχει τά πολλά της πλεονεκτήματα — πέρα του ισχυρού πατριωτικού αίσθήματος, πού διέπει τίς πολλές ναυτιλιακές καρδιές.

Μαζί μέ τη βελτίωση της θαλασσινης δουλειάς, της καλής ναυλαγοράς, ήλθε και ή βελτίωση στό πολιτικό κλίμα της χώρας μας. Ζούμε σήμερα μία πρωτοφανή — αλλά τόσο έλπιδοφόρα έμπειρία. Την έμπειρία της πολιτικής, της κομματικής συνεργασίας στην Έλλάδα! Μοναδική ευκαιρία νά ξεπεραστούν οί άγωνίες και τά άγχη του «πολιτικού κόστους» και νά γίνει δυνατό νά παίρνονται σωστές αποφάσεις, νά δίνονται πρέπουσες λύσεις σέ έκκρεμότητες, χρονίζουσες άδίκως. Καί αυτό ισχύει για τούς περισσότερους χώρους και θέματα της οικονομικής και παραγωγικής ζωής του τόπου μας.

Άλλά ιδιαίτερα για την ναυτιλία

τώρα παρουσιάζεται μοναδική ευκαιρία, ευκαιρία να θεμελιωθεί υπερκομματικό πνεύμα σε όλους τους τομείς της. Ευκαιρία που δεν πρέπει να χαθεί. Η ναυτιλία, που από τη φύση της είναι πiónι στο διεθνές σκάκι, δεν μπορεί να παίζεται στο κομματικό. Η ναυτιλία και τα προβλήματά της πρέπει να είναι τό «παιδί» όλου του πολιτικού κόσμου, που υπηρετεί τα καλώς έννοούμενα συμφέροντα της Ελλάδας.

Δείγμα της υπερκομματικής αντιμετώπισης των θεμάτων της ναυτιλίας ήταν η απόφαση της Κυβερνήσεως Τζανετάκη, επί Υπουργού Ναυτιλίας, κ. Άριστ. Παυλίδη, για την εφαρμογή των Sandwich Courses — έναλλασσομένης εκπαίδευσης — των αυριανών στελεχών των καραβιών μας. Είμαι βέβαιος ότι και άλλα εκκρεμούντα θέματα μπορούν να βρουν τη δίκαια λύση τους, στο κλίμα της υπερκομματικής συνεργασίας. Όπως η τακτοποίηση της περίφημης οργανικής συνθέσεως πληρώματος ασφαλείας, που θα φέρει τό ελληνικό πλοίο σε ίση μοίρα με τό Ευρωπαϊκό πλοίο που τό ανταγωνίζεται.

Τό δικαίωμα της απεργίας των ναυτικών να δοθεί για τούς Ευρωπαϊκούς και Μεσογειακούς λιμένες.

Η τάνωση του φρονήματος συνεργασίας του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, των υπηρετούντων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, στενών και απαραίτητων συνεργατών και συντελεστών, για την επιτάχυνση του ρυθμού του επαναπατρισμού και ή συνταύτιση, στο ίδιο πνεύμα, των πολιτικών υπαλλήλων, δίχως όμως τη διαρκή αγωνία της μεταβολής της διάρθρωσης του Υπουργείου.

Η στενότερη συνεργασία και ή ένδειξη και ανάπτυξη κατανόησης του ναυτεργατικού κόσμου, ειλικρινούς επιθυμίας συνεργασίας, και όχι μόνο με την Πολιτεία αλλά και με την πλοιοκτησία, ώστε από κοινού να λύνονται τα προβλήματα.

Και τέλος, αντί να μιλάμε για δεύτερο νηολόγιο, όπως έκαναν οί Ευρωπαίοι ανταγωνιστές μας, εμείς πιστοί στο ένα έθνικό μας νηολόγιο, ως αναζητήσουμε τί είναι αυτό τό κάτι άλλο, που θα βοηθούσε την πλοιοκτησία — που θα πείσει, ικανοποιήσει και έλκύσει και τούς ξένους χρηματοδότες — να έλθει τό πλοίο στο έθνικό μας νηολόγιο. Ίσως μιά ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που θα πληρεί τούς όρους που αξιούν οί μοναδικές συνθήκες της ναυτιλιακής δουλειάς. Ας κυττάξου-

με και αυτό.

Ένα είναι βέβαιο, ό "Ελληνο πλοιοκτήτης, ό "Έλληνας καραβοκρης, τή γαλανόλευκη θέλει νά βλέπει στο πρυμναίο κοντάρι του καραβιού του. Ας βοηθήσουμε νά γίνει πραγματικότητα. Η ωφέλεια θά είναι τής Έλληνικής Πολιτείας, θά είναι τών Ναυτικών και τελευταία τής πλοιοκτησίας.

Άλλά, και για νά μήν ξεχνιόμαστε μέ τό θέμα τής σημαίας, στή τελική ανάλυση θά πρέπει νά θέλουμε μεγάλη πλοιοκτησία — πολλά καράβια σέ ελληνικά χέρια. Είθε τά περισσότερα νά ταξιδεύουν μέ τή γαλανόλευκη. Λίγη καλή θέληση χρειάζεται από τό περίφημο τρίγωνο, Πλοιοκτησία — Ναυτεργασία — Πολιτεία, για νά γίνει.

Ας ευχηθούμε στο 1990, στή νέα δεκαετία, νά μεγαλουργήσει και πάλι ή ναυτιλία μας.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

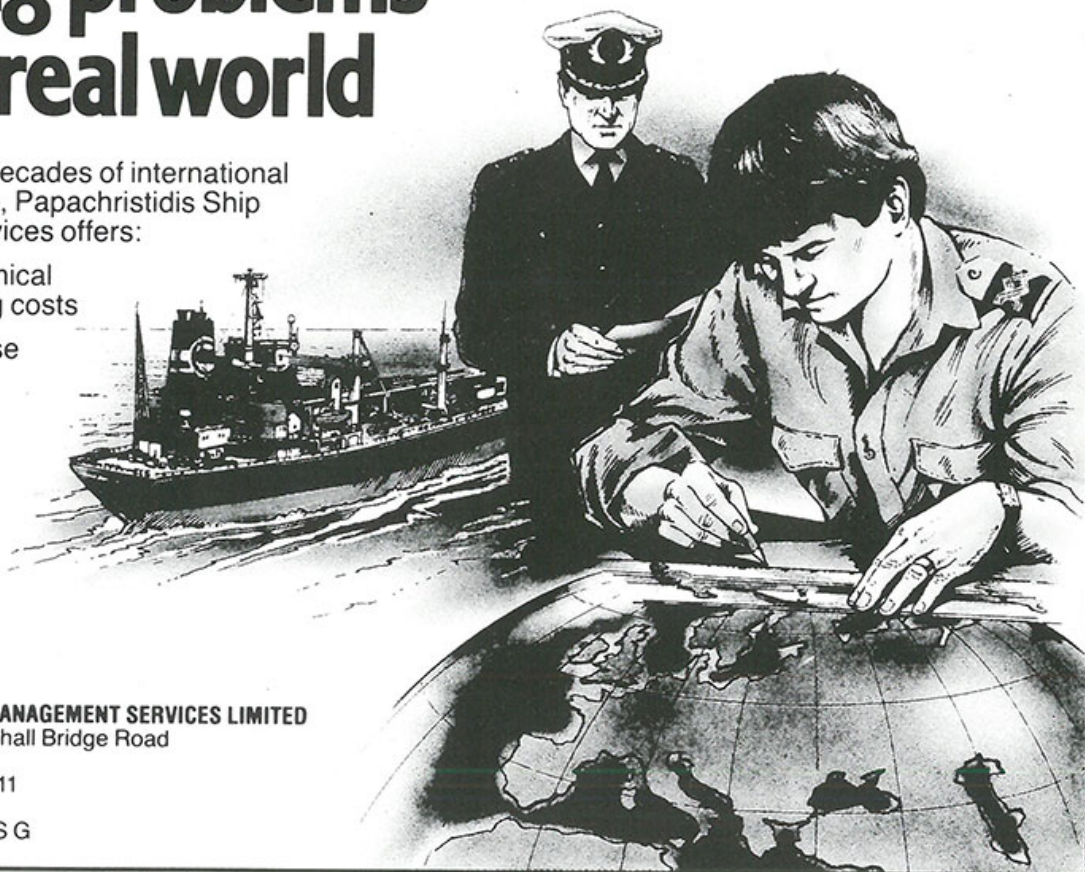
Solving problems in the real world

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
 "Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
 London SW1V 1DX
 Telephone: (01) 828 9911
 Fax: (01) 828 9179
 Telex: 8956714 FRXOS G



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind.*



‘Η ‘Ελληνική ‘Επιβατηγός Ναυτιλία αδιάσπαστος ένωτικός κρίκος τής ‘Ελληνικής ‘Επικράτειας

Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΜΑΣ — ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΥΠΟ ΕΥΡΕΙΑ ΕΝΝΟΙΑ —
 ΕΧΕΙ ΑΜΕΣΗ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΜΑΣ ΥΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΓΙ’ ΑΥΤΟ
 ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΙΜΗ ΟΥΤΕ ΑΝΤΑΛΛΑΞΙΜΗ

Του κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, προέδρου τής ‘Ενώσεως ‘Εφοπλιστών ‘Επιβατηγών Πλοίων

1. Σύντομο ‘Ιστορικό

‘Η έπιβατηγός ναυτιλία υπήρξε πάντοτε γιά τήν ‘Ελλάδα καθοριστικός παράγων τής οικονομικής, τής κοινωνικής και τής πολιτιστικής τής ζωής καθώς και στρατηγικός συντελεστής οικονομικής ανάπτυξεως και μέσον έθνικής προβολής και ένισχύσεως του πολιτικού γοήτρου τής.

‘Από άρχαιοτάτων χρόνων ή ελληνική ιστορία είναι συνυφασμένη μέ τή Θάλασσα και τήν ναυτιλία και οι σελίδες τής είναι πλήρεις από τή δράση και τά έπιτεύγματα του έλληνα ναυτικού. Μέ τά ελληνικά πλοία, «τά ξύλινα τοίχοι» του Θεμιστοκλή, ή ‘Ελλάς ένίκησε στήν ναυμαχία τής Σαλαμίνας τούς Πέρσες και ή ‘Αθήνα διατήρησε επί μακρό τήν ήγεμονία τής.

‘Η μοναδική φυσική διαμόρφωση του έδάφους στόν. Ευρωπαϊκό χώρο, τά 15.000 χιλιόμετρα τών άκτών μας, τά 3.000 περίπου νησιά μας, 220 κατοικούνται, ή έπιτακτική ανάγκη γιά άσκηση δικαιωμάτων έθνικής κυριαρχίας και ένοποίησης τής ελληνικής επικράτειας καθώς και ή ανάγκη έπιβίωσης τών έκτεταμένων παραμεθούριων νησιωτικών περιοχών συνετέλεσαν ώστε ή έπιβατηγός ναυτιλία νά άποβεί στρατηγική μεταβλητή και ταυτόχρονα ουσιαστικός άναπτυξιακός συντελεστής στήν κοινωνική και οικονομική ζωή τής χώρας μας.

‘Αλλά ή ελληνική έπιβατηγός ναυτιλίας διεδραμάτισε σημαντικό έθνικό ρόλο και κατά τούς τελευταίους πολέμους όταν άποφασιστικά συνέβαλε στήν άπελευθέρωση τών νησιών μας και στή διατήρηση τής ελληνικότητάς των.

2. ‘Η Σημασία τής ‘Ελληνικής ‘Επιβατηγού Ναυτιλίας

Σήμερα ή ελληνική έπιβατηγός ναυτιλία από άπόψεως σκαφών **κατέχει τήν πρώτη θέση στήν ΕΟΚ** και θεωρείται από τίς μεγαλύτερες του κόσμου. ‘Ο κλάδος τής έπιβατηγού ναυτιλίας αποτελείται από 1.000 περίπου άκτοπλοϊκά πλοία διαφόρων κατηγοριών, 58 περιηγητικά και μεσογειακά έπιβατηγά - όχη-



ματαγωγά πλοία καθώς και από 2.000 τουριστικά θαλαμηγά σκάφη (yachts) και στολίσκους Flotillas.

‘Η κοινωνική και οικονομική προσφορά του κλάδου στήν έθνική οικονομία είναι πολλαπλή και σημαντική. ‘Η έπιβατηγός ναυτιλία προσφέρει εργασία σέ χιλιάδες έλληνες ναυτικούς και δημιουργεί άπασχόληση σέ σημαντικό αριθμό υπαλλήλων τών ναυτιλιακών εταιριών, τών ταξειδιωτικών γραφείων, ναυτικών πρακτορείων κ.λ.π. Τά περιηγητικά πλοία του κλάδου δημιουργούν σημαντικά εισοδήματα στους κατοίκους τών τόπων προσεγγίσεως από τίς δαπάνες τών ύψηλου οικονομικού έπιπέδου έπιβατών τους ένώ παράλληλα συντελούν στήν ανάπτυξη νέων τοπικών άγορών στή λιμάνια προσεγγίσεως τών νησιωτικών περιοχών μας. ‘Εκτιμάται ότι ο συνολικός αριθμός τών άπασχολουμένων στόν κλάδο ξεπερνά τίς 55.000 άτομα. ‘Ο κλάδος συντελεί έπίσης στήν αύξηση του κύκλου εργασιών τής ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας μέ τίς έπισκευές, μετασκευές και τήν συντήρηση τών πλοίων του πού γίνονται πάντοτε στήν ‘Ελλάδα. ‘Ολες οι δαπάνες αυτές γιά τά περιηγητικά πλοία και τά μεσογειακά έπιβατηγά - όχηματαγωγά μεταφράζονται σέ ισόποση είσοδή συναλλάγματος διότι όλες οι δαπάνες τών εταιριών έκμετάλλευσής τών πλοίων αυτών ύφίστανται δέσμευση αντίστοιχου ποσού συναλλάγματος

στούς σχετικούς λογαριασμούς πού τηρεί ή Τράπεζα τής ‘Ελλάδος.

Σημαντική έξ άλλου είναι ή συμβολή τής έπιβατηγού ναυτιλίας στήν ολοκλήρωση και στήν ένότητα τής ελληνικής επικράτειας καθώς και στήν διαδικασία περιφερειακής ανάπτυξεως τών νησιωτικών περιοχών τής χώρας μας. Συγκεκριμένα λόγω τών γεωφυσικών ιδιομορφιών πού χαρακτηρίζουν τή χώρα μας, ή ένιαία και όργανική σύνδεση τής ‘Ηπειρωτικής ‘Ελλάδος μέ τά διάσπαρτα στά ελληνικά πελάγη νησιά μας, έπιτυγχάνεται ουσιαστικά μέσω ενός μονίμου, σταθερού, έπαρκους και άποτελεσματικού συστήματος έσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών. Οι άεροπορικές συγκοινωνίες άν και άναπτυγμένες, γιά άρκετά μεγάλα νησιά, δέν είναι δυνατόν νά καλύψουν τίς μεταφορικές ανάγκες τών περισσότερων νησιών είτε λόγω άνυπαρξίας άεροδρομίων είτε λόγω άπασχόλησεως άεροσκαφών μικρής μεταφορικής ικανότητας.

‘Απομένουν λοιπόν οι έσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες πού στήν περίπτωση τής χώρας μας, λόγω τών γεωφυσικών ιδιομορφιών τής, διαγραμματίζουν κοινωνικό άναπτυξιακό ρόλο άνάλογο μέ έκείνο πού έπιτελούν τά όδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα στίς λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες.

Καθοριστική είναι έπίσης ή σημασία τών θαλασσίων έσωτερικών συγκοινωνιών και ως μέσου άσκήσεως περιφερειακής πολιτικής. Πράγματι στήν περίπτωση τής ‘Ελλάδος οι θαλάσσιες συγκοινωνίες συμβάλουν στήν δημιουργία περιφερειακών δραστηριοτήτων και άπασχόλησης, στήν αύξηση τών περιφερειακών εισοδημάτων και στήν βελτίωση τής κατανομής τους, στή δημιουργία νέων τοπικών άγορών και καταναλωτικών προτύπων, καθώς και στή συγκράτηση τής έσωτερικής και έξωτερικής μετανάστευσης.

‘Αλλά τά προβλήματα τών μικρών νησιωτικών και τών παραμεθούριων περιοχών τής χώρας μας δέν είναι «συνηθισμένα» προβλήματα περιφερειακής ανάπτυξης. Τίποτα δέν είναι δυνατόν νά άντισταθμήσει τό αίσθημα τής μειωμένης έθνικής ασφάλειας τών κατοίκων

των περιοχών αυτών. Μόνο αν υπάρχουν συνθήκες σταθερότητας, ασφάλειας και εμπιστοσύνης είναι δυνατόν να διατηρηθούν και αναπτυχθούν, στις ευθραυστές αυτές κοινωνίες, οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Η μόνιμη και καθημερινή παρουσία του ελληνικού έπιβατηγού πλοίου στις νησιωτικές περιοχές μειώνει την ανασφάλεια και την εξάρτηση των κατοίκων τους και συντελεί σημαντικά στη δημιουργία κλίματος σταθερότητας και εμπιστοσύνης που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε κοινωνική και οικονομική δράση.

Η άρχαία αλλά και η νεωτέρα ιστορία της Ελλάδος και της Ευρώπης παραθέτει πλείστα παραδείγματα για τον κρίσιμο ρόλο που επιτελεί η επίταξη του έθνικου έπιβατηγού πλοίου σε περιόδους κρίσεων και σε περίπτωση πολέμου. Είναι φανερό λοιπόν η συμβολή της ελληνικής έπιβατηγού ναυτιλίας στη διατήρηση της ασφάλειας και της ειρήνης στα ανατολικότερα σύνορα ενός κράτους μέλους της κοινότητας.

3. Cabotage και EOK

Από την ανάλυση που προηγήθηκε έγιναν σαφείς οι λόγοι και η τεράστια έθνική σημασία που έχει για τη χώρα μας η έπιβατηγός ναυτιλία. Πράγματι λόγω της ζωτικής έθνικης, κοινωνικής και οικονομικής σημασίας που έχουν οι έσω-τερικές θαλάσσιες μεταφορές εκρίθει σκόπιμο, από συστάσεως του νεωτέρου ελληνικού κράτους, ότι θα έπρεπε να θεσπισθούν ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις στον τομέα του Δημοσίου Δικαίου που να ανταποκρίνονται στις πιό πάνω γεωφυσικές ιδιομορφίες και γεωπολιτικές ιδιαιτερότητες που χαρακτηρίζουν την ελληνική επικράτεια. Έτσι η Ελλάδα, για να προασπίσει συμφέροντα ύψιστης έθνικης και κοινωνικής σημασίας, θέσπισε το καθεστώς του cabotage ακολουθούσα μιά διεθνή ρύθμιση που κατά διεθνή αναγνώριση προβλέπει ότι οι έσω-τερικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν «προνόμιο» υπέρ της έθνικης ναυτιλίας κάθε παρακτίου χώρας.

Η διεθνής αυτή ρύθμιση, που ακολουθείται από πολλών ετών και από πολλά κράτη, αποβλέπει στην αποκλειστική εκμετάλλευση κάθε παράκτιας ναυτιλιακής δραστηριότητας από τους υπηκόους του παρακτίου κράτους. Το δικαίωμα τούτο νομικά πηγάζει από την κυριαρχία (Imperium) που άσκει κάθε

παράκτιο κράτος στα χωρικά του ύδατα και από την απορρέουσα ανάγκη για προστασία των απαράγραπτων δικαιωμάτων έθνικης κυριαρχίας και των οικίων συμφερόντων του (άμυντικών, κοινωνικών και οικονομικών).

Από το 1836 σταθερά και αδιάλειπτα εκφράστηκε η βούληση του κυρίαρχου ελληνικού κράτους να προβαίνει σε πράξεις εκφράσεως δικαιωμάτων έθνικης κυριαρχίας στα χωρικά του ύδατα. Για το λόγο αυτό σε πολλές διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες που περιείχαν ρήτρα παρέχουσα «έθνική μεταχείριση» ή εκείνη του μάλλον εύνοουμένου κράτους, εξαιρούντο ρητά οι θαλάσσιες μεταφορές του cabotage.

Είναι γνωστό ότι κατά καιρούς όρισμένα ιδιωτικά επιχειρηματικά συμφέροντα λόγω της μοναδικότητας του ελληνικού χώρου και των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν στα δικά τους μέρη πιέζουν κοινοτικές κυβερνήσεις για να πετύχουν την κατάργηση του θαλάσσιου cabotage στην κοινότητα με την επίκληση της έλευθερης παροχής υπηρεσιών και την άρση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

Χωρίς να άμφισβητήσουμε το καθεστώς της Συνθήκης ως προς την έλευθερη παροχή υπηρεσιών και την απαίτηση της Ένιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης να άρθρουν μέχρι τέλους 1992 στις υπηρεσίες αυτές οι περιορισμοί, επιδιώκουμε να καταστήσουμε σαφές ότι ως προς υπηρεσίες μεταφορών υπάρχει κάποια διαφοροποιημένη θέση. Πρό της Ένιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης προβλέπεται άρση των περιορισμών του χερσαίου και ποτάμιου cabotage και είχαν γι' αυτό εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 75 της Συνθήκης της Ρώμης. Θέμα απέλευθέρωσης του εναέριου και θαλάσσιου cabotage εφ' όσον έτιθετο θα απαιτείτο όμοφωνία του Συμβουλίου Υπουργών για την λήψη της σχετικής απόφασης.

Με την Ένιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η απέλευθέρωση του θαλάσσιου και εναέριου cabotage δύναται να επιβληθεί με απόφαση του Συμβουλίου εάν κριθεί ότι χρειάζεται. Αλλά η απόφαση αυτή θα ληφθεί σύμφωνα με τις διαδικαστικές διατάξεις του άρθρου 75 της Συνθήκης που προβλέπουν αφ' ενός μόνον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνεται δεκτοί στις Έθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους οι θαλάσσιοι μεταφορείς που δεν είναι έγκυατεστημένοι σε αυτό και αφ' ετέρου απαιτείται λήψη της απόφασης αυτής κατά πλειοψηφία

εκτός από την περίπτωση κατά την οποία το περιεχόμενό της έπηρεάζει το βιοτικό επίπεδο, την άπασχόληση, την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών (πλοία - λιμένες κλπ.), όποτε η απόφαση αυτή θα πρέπει να ληφθεί όμοφωνα.

Η Ελλάδα πληρεί απολύτως όλες αυτές τις προϋποθέσεις ώστε να απαιτείται όμοφωνα.

Αν δέν τηρηθούν αυτές οι προϋποθέσεις, δέν υπάρχει δυνατότητα απέλευθέρωσης του θαλάσσιου cabotage, έστω και αν έχει τεθεί σαν στόχος το τέλος του 1992 που αποβλέπει μόνον γενικά στην απέλευθέρωση των υπηρεσιών αλλά που πάντοτε τελεί υπό την προϋπόθεση τηρήσεως των συγκεκριμένων διατάξεων της Συνθήκης δηλαδή προκειμένου περί θαλασσίων υπηρεσιών της έφαρμογής των άρθρων 84 και 75.

Άλλωστε είναι γνωστό ότι σύμφωνα με τη δήλωση των χωρών μελών, οι διατάξεις περί έσω-τερικής άγορας δέν συνιστούν νομική δέσμευση αλλά πολιτική βούληση, η οποία φυσικά θα έκπληρωθεί στο μέτρο που είναι δυνατή.

Όπως τονίστηκε από την όλη ανάλυση, στην περίπτωση της Ελλάδος το cabotage δέν είναι προνόμιο αλλά είναι ένα από τα μέσα άσκησης κοινωνικής, άμυντικής και οικονομικής πολιτικής καθώς και μέσον εκφράσεως των απαράγραπτων δικαιωμάτων έθνικης κυριαρχίας στα χωρικά μας ύδατα. Ταυτόχρονα όμως είναι και έγγυηση ότι τα ελληνικά έπιβατηγά πλοία με ελληνική σημαία θα διατηρηθούν στην έξυπνέ-τηση των ζωτικών για την χώρα και το κοινωνικό σύνολο συγκοινωνιακών άναγκών.

Το cabotage αποτελεί για τη χώρα μας καθοριστική κοινωνική και στρατηγική έπιλογή που έχει εκφραστεί έπίσημα από όλες τις ελληνικές κυβερνήσεις και από όλα τα κόμματα. Πράγματι, όλες οι ελληνικές κυβερνήσεις με πλήρη επίγνωση των άμυντικών αλλά και των κοινωνικών συνεπειών που θα είχε η κατάργηση του cabotage για τη χώρα μας επί της έν γενέει ύποστάσεώς μας, αρνούνται σθεαρά τη μεταβολή του και τούτο διότι η σύνδεση των νησιών μας — άκτοπλοία υπό εύρεία έννοια — έχει άμεση σχέση με την έθνική μας ύπόσταση και αυτή δέν είναι διαπραγματεύσιμη ούτε ανταλλάξιμη.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

ΣΚΕΨΕΙΣ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

‘Ελληνικό Νηολόγιο καί ‘Εθνική Ναυτιλία

του κ. ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ, προέδρου ‘Ενώσεως Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Προϋπόθεση για την επιβίωση του κάθε νηολογίου είναι ή δυνατότητα της προσαρμογής του στις διεθνείς εξελίξεις. ‘Η πρόσφατη εμφάνιση κάθε είδους παραλλήλων νηολογίων στις παραδοσιακές σημαίες της Εύρώπης είναι μία ακόμη επιβεβαίωση της παραπάνω αρχής.

Στό παρελθόν ή ‘Ελληνική σημαία είχε δείξει πρωτοπορία καί προσαρμοστικότητα αξιοθαύμαστη. Κατά τα τελευταία χρόνια όμως οι δομές παρέμειναν αναλλοίωτες, μέ συνέπεια την συνεχή διαρροή πλοίων από τό ‘Εθνικό μας νηολόγιο.

Τί φταίει; Πολύ δύσκολο τό έρώτημα καί ανάλογα δύσκολη καί ή απάντηση. Δέν υπάρχει ένα συγκεκριμένο αίτιο. Είναι πολλά τά αδύνατα σημεία. Πρίν όμως εξετάσουμε μερικά από αυτά, πρέπει νά έπιστημανθεί ότι: μία σημαία πού στοχεύει νά προσελκύσει ένα σημαντικό μέρος του παγκοσμίου στόλου, πρέπει νά είναι σέ θέση νά τό διεκδικήσει μόνη της.

‘Η ‘Ελληνική πλοιοκτησία έχει αποδείξει επανειλημμένα ότι συμπαρίσταται όταν οι καταστάσεις τό απαιτούν. Είναι όμως λάθος νά βασίζεται ή διατήρηση του νηολογίου στην φιλοπατρία όταν οι συνθήκες ανταγωνιστικότητας έχουν ριζικά μεταβληθεί.

Οι κύριες ανταγωνίστριες της ‘Ελληνικής σημαίας είναι οι λεγόμενες «σημαίες εύκαιρίας», πρὸς τό παρόν τουλάχιστον. Αυτές οι σημαίες σήμερα δέν συγκεντρώνουν, όπως ίσως όρισμένες από αυτές στό παρελθόν, αποκλειστικά παλαιά πλοία, αντιθέτως έχουν καί όρους νηολογήσεως μέ βάση κάποιο όριο ηλικίας π.χ. 17 ετών. Τό νέο πλοίο σέ ηλικία έχει περισσότερο ανάγκη από την όποια οικονομία μπορεί νά προσφερθεί σ’ αυτό έχοντας νά αντιμετωπίσει τό υψηλά βάρη τοκοχρεωλυσιών κ.λ.π. Συνεπώς μία ανταγωνιστική σημαία, πρέπει νά είναι σέ θέση νά προσφέρει στό πλοία μία οικονομική πρόταση.

‘Εξ ίσου σημαντικό είναι τό πρόβλημα της επανδρώσεως καί ιδιαίτερος μέ τά κατώτερα πληρώματα. Στά προηγούμενα χρόνια υπήρχαν πληρώματα καί οι ‘Ελληνες πλοιοκτήτες διατηρούσαν την ‘Ελληνική σημαία.

‘Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου, ή οικονομική εξέλιξη της χώρας μας καί ή



άλλαγή νοοτροπίας στέρησαν την προσφορά νέων ναυτικών από τις παραδοσιακές περιοχές από την μία πλευρά, ενώ ή συνταξιοδότηση σέ νεαρή σχετικά ηλικία πολλών ναυτικών, στέρησε καί στερεί από την σημαία, εμπειρία στελέχων.

‘Η σημερινή κατάσταση μέ τους ‘Ελληνες ναυτικούς είναι κρίσιμος. Οι 1780 άνεργοι — πού προσωπικά καί γι’ αυτόν τον αριθμό αμφιβάλλω εάν είναι όντως ναυτικοί — θά υπάρχουν πάντοτε, διότι ως ποσοστό στό συνολικά προσφερόμενο ανθρώπινο δυναμικό των ναυτικών είναι κάτω του 5%.

Θά ήθελα μέσω του περιοδικού σας νά θέσω ένα έρώτημα σέ κάθε αρμόδιο φορέα της Πολιτείας — Ναυτεργασίας: εάν υποθέσουμε ότι αυτή τη στιγμή υπεβάλλοντο αιτήσεις διά ύψωση ‘Ελληνικής σημαίας σέ 1.000 πλοία ελληνόκτητα, ποια θά ήταν ή απάντηση από τους υπευθύνους; ‘Υπάρχει λύση; Είναι σέ θέση τό υπάρχον προσφερόμενο ανθρώπινο δυναμικό νά καλύψει τό παραπάνω αίτημα;

Στό παράδειγμα θά χρειασθούν περίπου 17.000 άτομα. Πώς τότε τό πλοίο θά είναι τυπικώς εν τάξει μέ την επάνδρωσή του σύμφωνα μέ τις απαιτήσεις της ‘Ελληνικής σημαίας; Δυστυχώς οι αριθμοί είναι απόλυτοι. Προσφερόμενοι 1.700, απαιτούμενοι 17.000.

Τό πρόβλημα της επάνδρωσης είναι άλυτο καί άς γίνει κατανοητό σέ όσους άκόμη, για διάφορους λόγους πού ίσως τους έξυπηρετούν, δέν θέλουν νά τό καταλάβουν. Κανείς πλοιοκτήτης δέν θέλει νά «μπλέξει» έπειδή οι παραδοσιακοί κανόνες επανδρώσεως βρίσκονται

σέ πλήρη διάσταση μέ την ‘Ελληνική πραγματικότητα.

Τό πρόβλημα είναι έντονότερο σέ ένα νέο πλοιοκτήτη πού δέν μπορεί νά προβλέπει στην επάνδρωση των πλοίων του μέ ναυτικούς πού δούλεψαν παλαιότερα σέ αυτόν.

‘Η ‘Ελληνική σημαία φαίνεται ότι θά έχει άκόμη μία εύκαιρία στό πλαίσια της διαμορφούμενης κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ. Στό θέμα αυτό πρέπει νά είμαστε όλοι πολύ προσεκτικοί για νά συνδυασθούν οι διαγραφόμενες εξελίξεις στόν τομέα αυτό, μέ τις επιθυμητές επιλογές της χώρας.

Πρέπει τό ΥΕΝ νά πλαισιωθεί μέ άτομα ύψηλου κύρους καί γνώσεων, τά όποια θά ασχοληθούν σέ μόνιμη βάση μέ τά τρέχοντα σέ επίπεδο ΕΟΚ θέματα καί πού θά μπορέσουν νά εξασφαλίσουν ένα μέλλον στό ‘Εθνικό νηολόγιο, πού δέν θά είναι περιορισμένο για άκτοπλοϊκά, επιβατηγά καί φορτηγά.

Οι όποιες επιταγές πρέπει νά είναι συνεδητές καί οι όποιες τακτικές κινήσεις νά έχουν την δέουσα πολιτική κάλυψη, ώστε νά μήν φθάσουμε στό ρόλο του άρνητή ούραγου.

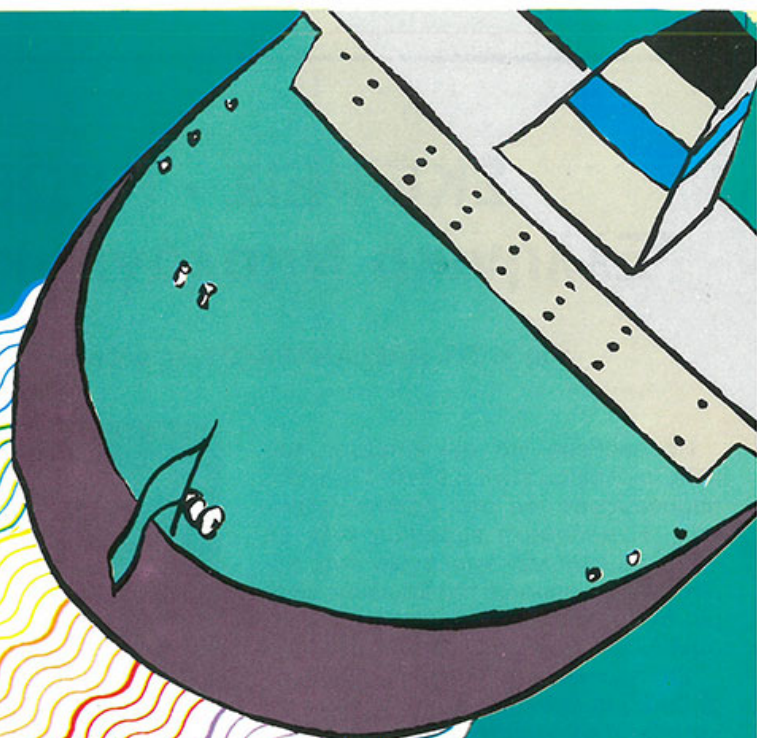
Τέλος δέν πρέπει νά αποκλείσουμε την πιθανότητα ότι ή ‘Ελληνική σημαία στό όρατό μέλλον θά είναι μία άκόμη Κοινοτική σημαία καί πλοία από άλλα κράτη — μέλη της ΕΟΚ θά μπορούν νά την ύψωσουν επί ίσους όρους. Αυτό θά είναι κάτι για τό όποιο τό ΥΕΝ θά πρέπει νά προετοιμασθεί έγκαιρα, ώστε τά ‘Ελληνικά συμφέροντα νά προστατευθούν από μεταβατικές περιόδους καί νά αποφευχθούν οι δυσάρεστες εκπλήξεις καί τυχόν αϊφνδιασμούς πού θά μπορούσαν νά προκύψουν από δικαστικές αποφάσεις κοινοτικών δικαστηρίων.

‘Η ‘Ελλάδα δέν είναι πλέον μόνη της. Θά πρέπει νά μάθει νά προσαρμόζεται πρὸς τους ισχύοντες έκάστοτε κανόνες, μέ τελική επιδίωξη τό ‘Εθνικό συμφέρον.

Θά ήθελα νά κάνω μία εύχή για μία άκόμη φορά, ότι ή Πολιτεία, οι Ναυτικοί μας καί ή πλοιοκτησία μέ σύνθεση, άποφασιστικότητα καί ρεαλισμό νά συζητήσουν καί είμαι σίγουρος ότι θά βρεθεί ή λύση μετά από μία καλόπιστη συζήτηση.

Μέσα από τό έγκριτο περιοδικό σας, εύχομαι Καλή Χρονιά, Δημιουργική καί Γαλήνιες Θάλασσες σέ όλους τους ναυτικούς μας.

**"sciencing
tomorrow"**



TH. KASSELAKIS

RACE FOR GLOBAL MARKET

Marine paints & heavy duty coating as **KANSAI'S** associate

Imco Hellas - Th. Kasselakis S.A.

12, Akti Posidonos - Piraeus 185 31 - phone: 4173829, 4173535 , Fax: 4176028 - tlx: 211807

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Θέσεις και προβλήματα

Του κ. ΜΗΝΑ ΣΙΓΓΑΛΑ, προέδρου της Ένωσης Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων

Στή χρονιά που πέρασε οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας μας εξυπηρετήθηκαν ικανοποιητικά και η κίνηση επιβατών και όχημάτων αντιμετωπίστηκε από την διαθέσιμη χωρητικότητα του επιβατηγού άκτοπλοϊκού στόλου που υπερέβη τους 100.000 επιβάτες.

Νέες αξιόλογες μονάδες προσετέθησαν και έτσι οι θαλάσσιες συγκοινωνίες εξυπηρετούνται σήμερα με σύγχρονα πλοία μεγάλης χωρητικότητας σε υψηλό επίπεδο από άποψης άνεσης και ασφαλείας. Συνεχώς αναβαθμίζονται οι υπηρεσίες στην άκτοπλοϊκή και ενισχύεται η οικονομική και τουριστική ζωή των νησιών μας.

Δυστυχώς και η χρονιά που πέρασε χαρακτηρίζεται από ανεξέλεγκτη χορήγηση «αδειών σκοπιμότητας» που ανέτρεψαν το ισοζύγιο διατιθέμενης χωρητικότητας και μεταφορικών αναγκών.

Κρίνεται σκόπιμο να επεκταθούμε περισσότερο για το θέμα αυτό.

Σύμφωνα με το άρθρο 18 του Π.Δ. 684/76 ορίζεται ότι «οι ενδιαφερόμενοι έφοπλιστές για την πρόσκτηση πλοίων προς μελλοντική ένταξιν των εις την εξυπηρέτησιν των εν γένει άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, υποχρεούνται όπως υποβάλλουν αίτησιν εις την αρμόδιαν αρχήν αιτούντες την χορήγησιν άδειας σκοπιμότητας περί της δρομολογήσεως των πλοίων των».

Επί των αιτήσεων τούτων αποφασίζει ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μετά γνώμην της κατά το άρθρο 171 παρ. 4 του Κ.Δ.Ν.Δ. επιτροπής εντός προθεσμίας 60 ημερών από της περιελεύσεως των εις το Υπουργείον.

Ός τονίζεται στην εισηγητική έκθεση του Π.Δ. 684/76 δέν έτίθετο μέχρι τότε κανένας περιορισμός στην πρόσκτηση πλοίων με αποτέλεσμα την αλόγιστη σπατάλη κεφαλαίων και την δημιουργία εντόνων πληθωριστικών φαινομένων πλωτού δυναμικού.

Μέ την καθιέρωση των αδειών σκοπιμότητας ανέλαμβανε ή Διοίκηση (άρθρο 7 εισηγητικής έκθέσεως) νά διατηρή ισοζύγιον προσφοράς και ζητήσεως στην εξυπηρέτηση των δρομολογιακών γραμμών.

Κατά τά ως άνω και κατά την Νομολογίαν του Συμβουλίου Έπικρατείας (άποφ. 1401/1984 τμ.Δ) κριτήριο για τη χορήγηση ή μή της άδειας σκοπιμότητας είναι σέ κάθε περίπτωση οι συγκοινωνιακές ανάγκες της γραμμής αυτής που εκτιμώνται έν όψει των πλοίων που είναι δρομολογημένα και της παρεχομένης εξυπηρετήσεως.



Η περί αυτών εκτίμηση πρέπει νά γίνεται σύμφωνα με τους ειδικότερους όρισμούς των άρθρων 3 και 4 του Π.Δ. 684/76, δηλαδή βάσει των στατιστικών στοιχείων περί της διακινήσεως και του αριθμού των επιβατών και όχημάτων κατά τις προηγούμενες δρομολογιακές περιόδους, των προσόντων των προσφερομένων πλοίων, συνεκτιμωμένου και παντός άλλου συντρέχοντος πραγματικού στοιχείου.

Η χρήση του κριτηρίου της υπάρξεως συγκοινωνιακών αναγκών πρέπει νά γίνεται πάντα σέ συνάρτηση με τις επιπτώσεις που θά έχει ή δρομολόγηση νέου πλοίου για την οικονομική θέση των επιχειρήσεων που έχουν ήδη δρομολογημένα πλοία στην ίδια γραμμή.

Δυστυχώς οι προϋποθέσεις των παραπάνω διατάξεων δέν έτηρήθησαν κατά τό παρελθόν και οι γνωμοδοτήσεις της αρμοδίας Έπιτροπής Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, τό πλείστον αναιτιολόγητες, εξηρητήθησαν από την διάθεση εξυπηρετήσεως των ενδιαφερομένων.

Η Ένωσή μας συμφωνεί πλήρως για την διατήρηση του καθεστώτος των αδειών σκοπιμότητας ως καθορίζεται με τις διατάξεις του Π.Δ. 684/76.

Γιά την καλλίτερη εφαρμογή του Νόμου έχει ζητηθεί ή τροποποίηση της σύνθεσης των Γνωμοδοτικής Έπιτροπής Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, όπως καθορίζεται με τό ΠΔ 259/1988, ώστε νά υφίσταται, εκτός του Προέδρου, ίσος αριθμός υπηρεσιακών μελών και εκπροσώπων των πλοιοκτητών.

Ο νύν Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Νικ. Παππάς επέδειξε κατανόηση και υπεσχέθη την ικανοποίηση του παραπάνω αιτήματος.

Πολύ μάς άπασχολεί τό σημαντικό πρόβλημα του Cabotage, δηλαδή τό

προνόμιο των Έλληνικών Πλοίων νά δρομολογούνται στίς άκτοπλοϊκές γραμμές ή νά εκτελούν κυκλικούς περιγητικούς πλόας (κρουαζιέρες) με άφετηρία και τέρμα Έλληνικό λιμένα.

Λόγοι έθνικής άμύνης δέν έπιτρέπουν την κατάργηση του προνομίου της άκτοπλοϊας στή Χώρα μας.

Πέραν τούτου υπάρχουν και άλλοι σοβαροί λόγοι που επιβάλλουν τη μή άπελευθέρωση της άκτοπλοϊας. Τό «καμποτάζ» δέν είναι άπλή προνομιακή μεταχείριση των έθνικών πλοίων. Είναι ταυτόχρονα και έγγυση ότι τά πλοία αυτά, έλκυόμενα εκ του προνομίου, διατηρούνται στην εξυπηρέτηση των ζωτικών για την χώρα και τό κοινωνικό σύνολο συγκοινωνιακών αναγκών.

Οι άκτοπλοϊκές γραμμές αποτελούν τίς άρτηρίες διά μέσου των οποίων διακινούνται επιβάτες και άγαθά, που δίδουν ζωή στίς νησιωτικές περιοχές της χώρας μας.

Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου καθορίζει με τό άρθρο 165 ότι τό δικαίωμα της μεταξύ των Έλληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών άνήκει στά έλληνικά επιβατηγά πλοία αλλά συγχρόνως επιβάλλει πολλές υποχρεώσεις ώστε νά εξασφαλισθή ή συνέχιση των δρομολογίων καθ' όλη την άγονη χειμερινή περίοδο και όχι μόνο στίς έπικερδείς περιόδους. Έάν τά έλληνικά πλοία άποσυρθούν λόγω του ανταγωνισμού θά ήταν πολύ παρακινδυνευμένο νά εξαρτηθεί ή ικανοποίηση ζωτικών άναγκών μας από πλοία τρίτων χωρών.

Θά πρέπει νά επιφυλαχθεί στή χώρα μας ή οικονομική εκμετάλλευση της νησιωτικής διαμόρφωσης της χώρας μας, που άποτελεί για μάς φυσική πλουτοπαραγωγική πηγή όπως επιφυλάσσεται σέ άλλες χώρες τό δικαίωμα αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως πλείστων άλλων πηγών όπως π.χ. του πετρελαίου, μεταλλευμάτων κλπ.

Τό ζωτικό για τη χώρα μας θέμα του Cabotage συζητήθηκε στίς Βρυξέλλες κατά την τελευταία σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ο.Κ. και οι έλληνικές θέσεις υπεστηρίχθησαν σθεναρά από τον Υπουργόν Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Νικ. Παππά.

Υπεστηρίχθη από την Έλληνική πλευρά ότι άνεξαρτήτως των Έθνικών, άμυντικών και λοιπών λόγων λαμβανόμενου ύπ' όψιν ότι ή άρση του αποκλειστικού δικαιώματος της άκτοπλοϊας θά έχει σοβαρές έπιπτώσεις στό βιοτικό επίπεδο ή την άπασχόληση είναι δυνατή ή έπίκληση του άρθρου 75 παρ. 3 Συνθή-

κης ΕΟΚ (όπως τροποποιήθηκε με την Ε.Ε.Π.) σύμφωνα με το οποίο το Συμβούλιο θεσπίζει ομοφώνως διατάξεις που αφορούν τις αρχές των μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές.

Εφ' όσον δηλαδή αποδειχθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 75 παρ. 3, η απόφαση για την άρση του Cabotage θα είναι δυνατόν να ληφθεί μόνο με ομόφωνη απόφαση του Συμβουλίου.

Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, κατά την συνάντηση κορυφής στο Στρασβούργο ο Πρωθυπουργός κ. Ξεν. Ζολώτας απέρριψε κάθε συζήτηση για το θέμα του Cabotage που προσπάθησε να θέσει η Βρετανική πλευρά.

Κατά τα προηγούμενα χρόνια δεν καλύφθηκε για λόγους κοινωνικής πολιτικής το οικονομικό άνοιγμα στην έκμεταλλευση των πλοίων ώστε να δημιουργούνται σοβαρά έλλειμματα.

Πέραν τούτου από τον 'Απρίλιο του 1989 μέχρι σήμερα έχουμε μία νέα οικονομική επιβάρυνση λόγω αύξησης του κόστους έκμεταλλεύσεως κατά 32% περίπου λόγω ανατιμήσεως των καυσίμων κατά 37%, των εξόδων συντηρήσεως έπισκευών κατά 30% κ.λ.π.

Τα παραπάνω έλλειμματα θα πρέπει να καλυφθούν με αύξηση του ναυολογίου για να μη καταστούν προβληματικές οι άκτοπλοϊκές επιχειρήσεις, όπως οι επιχειρήσεις των χερσαίων και αεροπορικών μεταφορών για τις οποίες το 1988 επιβαρύνθηκε με 175 δισεκατομμύρια δραχμές.

Οι Λαϊκές εταιρίες και οι ιδιώτες έπιτυχαν τους στόχους τους, δηλαδή ανέπτυξαν ευεργετική δράση σε ύγιεις βάσεις, με γνώμονα πάντοτε την προσφορά καλών υπηρεσιών, χωρίς καμμία

κρατική βοήθεια και χωρίς απαιτήσεις υπερκέρδους.

Πέραν τούτου, προέβησαν σε σημαντικές επενδύσεις σε νέες μονάδες για τον έκσυγχρονισμό του έπιβατηγού στόλου, χωρίς ευνόιους και με διαφανείς πάντοτε διαδικασίες.

Επιβάλλεται ως εκ τούτου η αύξηση του ναυολογίου για την κάλυψη των οικονομικών ανοιγμάτων, τα οποία έπιτείνονται λόγω της άθροας χορηγήσεως έκπτώσεων και απαλλαγών και μάλιστα σε πρόσωπα με ύψηλά εισοδήματα.

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

Θά πρέπει να σημειωθεί ότι η σημαντική αύξηση της χωρητικότητας των άκτοπλοϊκών πλοίων και των μεταφορών εν γένει δέν παρακολουθείται από την αναγκαία ανάπτυξη των λιμένων της Χώρας. Οι περισσότεροι λιμένες που χρησιμοποιούνται σαν άφετηρία, προ-σέγγιση και προορισμό των άκτοπλοϊκών πλοίων κατά την εκτέλεση των δρομολογίων τους, δέν διευκολύνουν τις συγκοινωνίες και δέν συμβάλλουν στην βελτίωση του τρόπου μεταφοράς των έμπορευμάτων και έπιβατών.

Σε όλα τα λιμάνια της χώρας πρέπει να κατασκευασθούν σταθμοί προς έξυπνηρήτηση των έπιβατών και να διευθετηθούν οι χώροι όχημάτων με κατάλληλη σήμανση για τη σωστή ροή των όχημάτων.

Χαρακτηριστικές είναι εν προκειμένω οι δηλώσεις του τέως Υπουργού κ. 'Αρ. Παυλίδη ότι ήδη στο YEN υπάρχουν άξιόλογες μελέτες πάνω στο θέμα των λιμένων οι οποίες έμειναν άνεκμετάλ-

λευτες, ενώ άνεκμετάλλευτες έμειναν και οι δυνατότητες που μας προσέφερε η ΕΟΚ για την αξιοποίηση των Έλληνικών λιμανιών.

Για τα πλοία που επέκτεινουν τα ταξίδια τους σε λιμένες έξωτερικού έπιβάλλεται η αναβάθμιση των κυριωτέρων λιμένων ύποδοχής, η μείωση των αύξημένων τελών διελεύσεως δια του 'Ισθμού, η μείωση των δυσβάστακτων έξόδων λιμένων, η κατάργηση της ύποχρεωτικής ρυμούλκησης στον λιμένα της Πάτρας κ.λ.π.

Βέβαια εκτός από τα παραπάνω ειδικά προβλήματα της άκτοπλοϊας μας άπασχολούν και οι έπιπτώσεις στο κλάδο μας από τα γενικότερα προβλήματα της Ναυτιλίας. Και περισσότερο το θέμα του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου και είναι πολύ σοβαρό γιατί άφορά την τύχη και την έπιβίωση του αρχαιότερου άσφαλιστικού ιδρύματος της χώρας.

Ευχόμεθα να ύπάρξει γρήγορα η σωτηρία με την συνεργασία των έφοπλιστών, των ναυτικών και κυρίως της Κυβερνήσεως που πρέπει να αναλάβει χωρίς καθυστέρηση την σχετική πρωτοβουλία.

Καταλήγοντας έπαναλαμβάνουμε την ίδια διαβεβαίωση ότι είμεθα πρόθυμοι να συνεργασθούμε για την ανάπτυξη ενός προγράμματος πλήρους έξυπνηρήσεως των θαλασσίων συγκοινωνιών με γνώμονα τη βιωσιμότητα των έπιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων και την συνέχιση του καθεστώτος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του έλεύθερου ανταγωνισμού.

Στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» που πάντοτε φιλοξενούν με ενδιαφέρον και άγάπη τα προβλήματα της άκτοπλοϊας και γενικότερα της Ναυτιλίας μας, τις καλλίτερες εύχές για το 1990, με την έλπιδα ότι στη χρονιά που έρχεται θα ίκανοποιηθούν οι προσδοκίες μας για πρόοδο και ευημερία.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

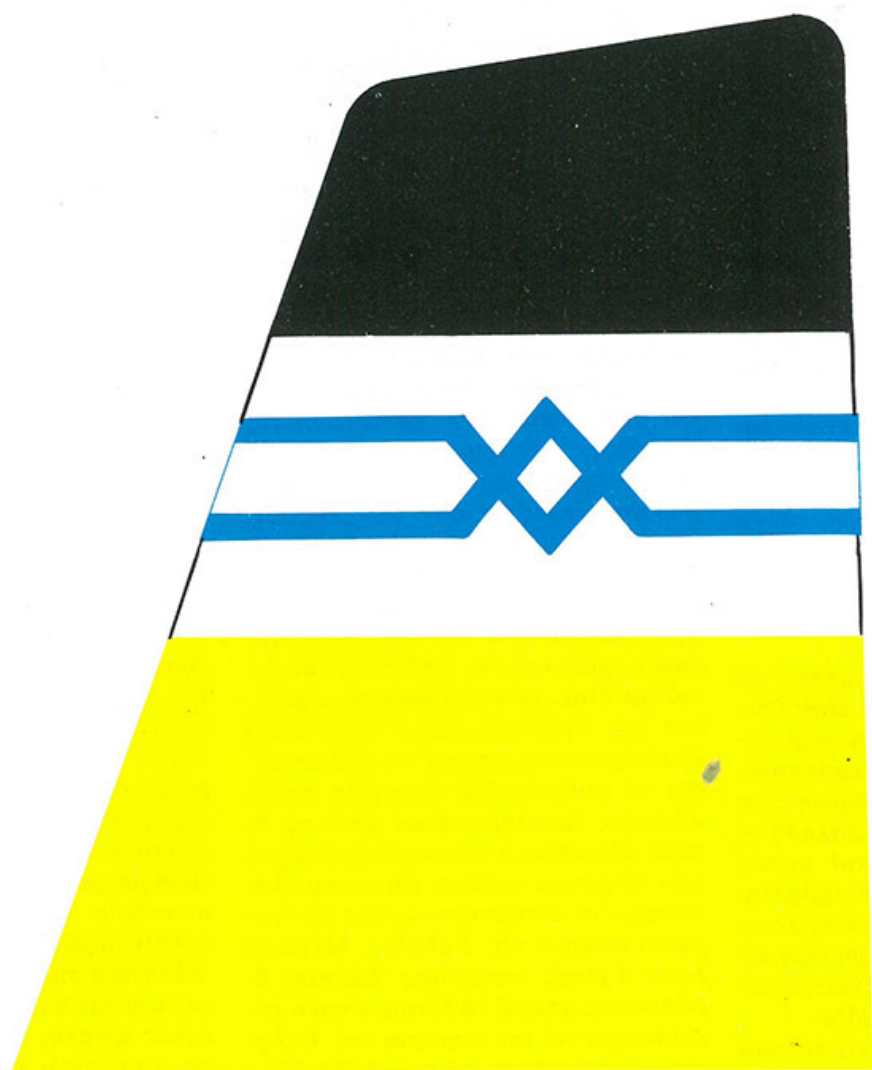
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE

LONDON EC4A 1 JJ

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



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

**Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

Ἡ Ναυτιλία σάν Ἐθνικό «πρόβλημα»

Τοῦ κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Κάθε χρόνο αὐτή τήν ἐποχή οἱ παρατηρητές τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας κάνουν τόν ἀπολογισμό τῶν πεπραγμένων ὅπως ἄλλωστε πρέπει νά κάνει κάθε εὐσυνείδητος κριτής. Καί κάθε χρόνο λέμε τά ἴδια. Ἡ ναυτιλία μας συρρικνώνεται.

Τό φαινόμενο ἰσχύει γιά ὁλόκληρη τήν ἐλληνόκτητη ναυτιλία καί ὄχι μόνο γιά τόν ἐλληνόκτητο σημαίας στόλο.

Τό 1989 ὁ ἐλληνόκτητος στόλος ἔχασε τά πρωτεῖα. Μᾶς ξεπέρασαν οἱ Ἰάπωνες σέ tonnage. Δηλαδή τό πρόβλημα δέν περιορίζεται μόνο στήν ανταγωνιστικότητα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀλλά «ἀγκαλιάζει» καί τή δραστηριότητα τοῦ Ἑλλήνα ἐφοπλιστή ἢ μᾶλλον τοῦ Ἑλλήνα ἐπιχειρηματία μέ ναυτιλιακά συμφέροντα.

Ὅλοι μας πού ἔχουμε σχέση μέ τή ναυτιλία θεωροῦμε τό γεγονός αὐτό «πρόβλημα» καί κάθε χρόνο ψάχνουμε γιά «λύσεις». Στό παρελθόν ἔχουν ληφθεῖ μέτρα καί ἔχουν καταβληθεῖ προσπάθειες ἐκ μέρους καί τοῦ κράτους καί τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως. Ἀλλά κάθε χρόνο παρατηροῦμε ὅτι συνεχίζεται ἡ μείωση τῆς σχετικῆς μας προτεραιότητος στό τίβρο τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας.

Ἀρχίζω νά διερωτῶμαι μήπως οἱ λόγοι πίσω ἀπό τή διαρροή εἶναι ὑπεράνω τοῦ ἐλέγχου μας. Διερωτῶμαι ἐπίσης ἐάν ἀξίζει τό κόπο νά προσπαθήσουμε ν' ἀνατρέψουμε τή διαρροή αὐτή μέ τεχνητούς χειρισμούς. Δηλαδή οἱ κρατικοί καί ἐπαγγελματικοί φορεῖς πρέπει νά ἐρωτηθοῦν ἐάν τό «πρόβλημα» εἶναι πραγματικό καί ἐάν τά ἐλληνικά συμφέροντα, μέ τήν εὐρύτερη ἐννοια τῆς λέξεως, ἐξυπηρετοῦνται μέ τήν ἐπιμονή στήν ἐμμονή αὐτή ἰδέα.

Πρὶν προχωρήσω ἄς ἐντοπίσουμε αὐτό πού ἐννοοῦμε ὅταν μιλάμε γιά τό ἐθνικό μας συμφέρον, γιά τήν ἐθνική μας εὐημερία. Τό ἐλληνικό ἔθνος, γιά τούς περισσότερους Ἑλληνες, συμπε-



ριλαμβάνει καί τούς Ἑλληνες τοῦ ἐξωτερικοῦ. Ὁ προσδιορισμός αὐτός εἶναι ὀρθός γιατί ὁ Ἑλληνας τῆς διασποράς συνεισφέρει στή προβολή τοῦ ἐλληνικοῦ πολιτισμοῦ ἀνά τόν κόσμο καθὼς καί στήν οἰκονομική κατάσταση τῆς Ἑλλάδος. Ἐάν συμφωνήσουμε σ' αὐτόν τόν προσδιορισμό ἐξυπακούεται ὅτι οἱ φιλοδοξίες μας σάν Ἑλληνες μέ ἐθνική συνείδηση δέν περιορίζονται σ' ἓνα στενό πλαίσιο δραστηριότητος. Μέ ἄλλα λόγια ἡ δόξα τοῦ ἔθνους μας δέν στηρίζεται πάνω σ' ἓνα καί μόνο τομέα δημιουργίας καί δέν πρέπει νά τήν ἐννοοῦμε ἔτσι. Τό νά περιορίζουμε μάλιστα τούς ὀρίζοντές μας σ' ἓναν τομέα δραστηριότητος μπορεῖ νά καθυστερήσει τή φυσιολογική ἀνάπτυξη πολὺ πλευρῶν δραστηριοτήτων ἀπό τίς ὁποῖες ἐξαρτᾶται ἡ οἰκονομική εὐημερία τῶν Ἑλλήνων καί κατ' ἐπέκταση, ἡ ἐπιτυχημένη ἀντιμετώπιση τῶν οἰκονομικῶν στόχων τῆς Ἑλλάδος. Μέ ἄλλα λόγια ὁ χωρίς παρωπίδες Ἑλληνας ἐφοπλιστής μπορεῖ νά ἐπιτύχει πολὺ περισσότερα γιά τήν εὐημερία τοῦ Ἑλληνισμοῦ καί γιά τήν οἰκονομία τῆς Ἑλλάδος.

Μιά τέτοια «αἰρετική» ἀποψη πιθανῶς νά προσβάλλει τήν παραδοσιακή

ἀντίληψη τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας στό πλαίσιο τῶν ἐθνικῶν μας συμφερόντων. Παρ' ὅλα αὐτά πρέπει νά εἴμαστε εἰλικρινεῖς. Πρέπει νά παραδεχθοῦμε μερικές ἀλήθειες. Πρῶτ' ἀπ' ὅλα τά κεφάλαιά μας ἔχουν πολλές φορές πιό ἀποδοτικές διεξόδους ἀπὸ τή ναυτιλία. Δεύτερον, οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί μέ τήν ἀπόδοτο τοῦ χρόνου ἔχουν πιό συμφέροντες προσφορές ἐργασίας στή στεριά. Δηλαδή ἡ διαφυγὴ τοῦ ἐργατικοῦ καί οἰκονομικοῦ στοιχείου εἶναι ἀπολύτως φυσιολογική.

Ἰδοῦ, θά βρεῖ κανεὶς τήν ὀρθή οἰκονομική πολιτική γιά τό ἔθνος μας καί πρό παντός καθ' ἣν στιγμὴν εἰσέρχомαστε σέ μιά εὐρύτερη οἰκονομική κοινότητα ὅπου δέν χωράει ἡ «διαστρέβλωση» τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας;

Βέβαια μιά ἀντικειμενική προσέγγιση τῆς οἰκονομικῆς μας πολιτικῆς γενικά, δέν ἀποκλείει μιά ἐντατική προσπάθεια γιά τή δημιουργία ἐνός σωστοῦ κλίματος γιά τήν ἐπιδίωξη καί ἐπίτευξη τῶν ναυτιλιακῶν μας στόχων. Ἐάν κατορθώσουμε νά ἐνισχύσουμε τά θεμέλια τῆς ναυτιλίας (Π.χ. ἐκπαίδευση, κοινωνικό ταμεῖο, σωστή φορολογική πολιτική κλπ.) αὐτό θά δώσει ὠθηση στήν ἐλεύθερη ἐκλογή τῆς ναυτιλίας σάν ἔδαφος ἐργασίας καί ἐπενδύσεων. Οἱ προσπάθειες πού καταβάλλονται ἐν προκειμένῳ ἀπὸ τούς διάφορους φορεῖς εἶναι εὐπρόσδεκτες ὅπως καί ἡ κατανόηση τοῦ κράτους. Μιά ζωντανή καί ἐπικερδὴς ἐλληνική ναυτιλία μπορεῖ νά προσφέρει πολλὰ στήν οἰκονομία τῆς Ἑλλάδος. Ἀλλά δέν πρέπει νά βλέπουμε τή μείωση τοῦ ὑποῦ Ἑλληνικῆς σημαίας ἢ τοῦ ἐλληνόκτητου στόλου σάν ἀποτυχία. Ἐφ' ὅσον ὁ Ἑλληνας ἐργάτης καί ὁ Ἑλληνας ἐπιχειρηματίας εἶναι καλά, τότε ἐξυπηρετεῖται ἡ ἐλληνική οἰκονομία καί ἐπιτυγχάνονται οἱ οἰκονομικοὶ στόχοι τοῦ ἔθνους μας.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

SHIPYARDS

*To repair your vessels
it is our business*

KEPPEL SHIPYARD
VEROLME BOTLEK B.V.
SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.
FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA
ARSENALE TRIESTINO - SAN MARCO SHIPYARD
ELGIN BROWN & HAMER (PTY) LTD.
ASTILLEROS CANARIOS S.A.
RENAVE EMPRESA BRASILEIRA DE REPAROS NAVAIS SA
KEPPEL PHILIPPINES SHIPYARD INC.
CEBU SHIPYARD & ENGINEERING WORKS INC.
WESTERN EAGLE (PRIVATE) LTD.

Singapore
Rotterdam, Holland
Sasebo - Japan
Palermo, Italy
Trieste, Italy
Durban, South Africa
Las Palmas, Canary Islands
Rio de Janeiro, Brasil
Manila, Philippines
Cebu, Philippines
Singapore

SHIPAGENTS

*Your home
in the far east*

JARDINE SHIPPING AGENCIES in

RONASONS INTERNATIONAL GROUP OF COMPANIES
TRANS-MARITIME FREIGHT AGENCIES B.V.
I.V. MELI
YUSUF BIN AHMED KANOO

Indonesia, China, Hawaii,
S. Korea, Singapore,
Taiwan, Thailand,
Hong Kong, Malaysia,
Philippines, Vietnam
Malta
Rotterdam, Holland
Palermo, Italy
Saudi Arabia

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus
TELEPHONES: 4516195, 4519266, 4180593, 4527360
TELEXES: 241150 GMS GR, 213025 SSK GR, 213207 GMS GR
TELEFAX: 4182432
A.O.H.: 8010542, 8084328

«'Ατενίζοντας την τελευταία δεκαετία του αιώνα μας»

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Η πολυτάραχη δεκαετία του 1980 έκλεισε με ανάμικτα αισθήματα αισιοδοξίας και άνησυχίας.

Ο Έλληνας έφοπλιστής έπειτα από την τελευταία μακρόχρονη και όδυνηρη κρίση, προσβλέπει τό μέλλον με περισσότερη έμπιστοσύνη και σχεδιάζει με μεγαλύτερη άνεση την ανασυγκρότηση των δυνάμεών του γιά νά βελτιώσει τίς θέσεις του στό διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Σ' αυτό, τόν βοήθησε ή έξισορρόπηση προσφοράς και ζητήσεως μέσα στά δύο τελευταία χρόνια, πού είχε σαν αποτέλεσμα την άνοδο των ναύλων και τή μεγάλη αύξηση των μεταχειρισμένων πλοίων. Έτσι, ή οικονομική θέση του Έλληνικού Έφοπλισμού ένισχύθηκε σημαντικά και τό καλό του όνομα και ή αξιοπιστία του διεσώθησαν διεθνώς. Αυτό είναι τό αισιόδοξο μήνυμα.

Τά δυσάρεστα γεγονότα όμως πού συνέβησαν στή δεκαετία πού πέρασε, άφησαν βαθιά «τραύματα». Ο υπό ελληνική σημαία έμπορικός μας στόλος μειώθηκε δραματικά μέσα στό χρονικό αυτό διάστημα (άρχές 1980: 3.902 πλοία — 1989: 1.999 πλοία), πράγμα πού είχε σοβαρές έπιπτώσεις στήν Έθνική μας Οικονομία.

Αξίζει νά σημειωθεί ότι ένώ τό 1980 τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα αντιπροσώπευσε τό 44% τής αξίας των ελληνικών εξαγωγών, σήμερα έχει πέσει στό 22% (Πηγή: Τράπεζας Ελλάδος).

Αν ή μείωση του άριθμού των υπό ελληνική σημαία πλοίων συνεχιστεί μέ τόν ίδιο ρυθμό, τότε θά αλλάξει ριζικά ή μορφή και ή δομή τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό, έκτός των άλλων δυσάρεστων έπιπτώσεων, ένδέχεται νά έχει και σοβαρές άρνητικές συνέπειες γιά τόν Πειραιά, πού είναι μέχρι σήμερα ένα σπουδαίο διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοδοτικό κέντρο, από τό όποιο τόσο ώφελείται ή χώρα μας.

Τό πλέον όμως άνησυχητικό στοι-



χείο, είναι ή δραματική μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού. Τό 1980 οι Έλληνες ναυτικοί πού ύπηρετούσαν σέ ελληνικά πλοία ήταν 52.518, ένώ τό 1988 μειώθηκαν στους 26.103, δηλαδή μείωση πάνω από 50% (Στοιχεία Έθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας).

Αν στό πρόβλημα τής άποδυναμώσεως του ναυτεργατικού δυναμικού προστεθούν και τά προβλήματα τής υποβαθμίσεως τής ναυτικής εκπαιδεύσεως και τής καταρρεύσεως του Ν.Α.Τ., είναι φανερό ότι τό μέλλον του υπό ελληνική σημαία έμπορικού στόλου διαγράφεται ζοφερό και δύσκολο. Αν δέν λυθούν τό συντομώτερο τά προβλήματα αυτά, καμιά αύξηση του Έθνικού μας Νηολογίου δέν πρέπει νά άναμένεται. Αντίθετα, θά συνεχιστεί ή συρρίκνωση.

Οι αίτίες πού δημιουργήσαν τά παραπάνω προβλήματα είναι γνωστές και έχουν έκτεθεί κατά κόρο. Μπορούμε όμως νά πούμε ότι κατά κύριο λόγο ευθύνεται γι' αυτό ή Πολιτεία.

Τίθενται λοιπόν τά έρωτήματα: Γιατί οι έκάστοτε Κυβερνήσεις δέν άσχολήθηκαν σοβαρά μέ τά ναυτιλιακά μας πράγματα; Γιατί υποβάθμισαν τό Υ.Ε.Ν.

σέ «τελευταίο τή τάξει» Υπουργείο, έτσι ώστε νά μή συμμετέχει καν στίς συζητήσεις γιά τά Κυβερνητικά Προγράμματα, πού έχουν σχέση μέ την Οικονομία του τόπου μας; Γιατί άλλαξαν μέ τόση εύκολία και χωρίς σωστά κριτήρια τους Υπουργούς Έμπορικής Ναυτιλίας, οι όποιοι «ήρχοντο και παρήρχοντο» πριν καν προλάβουν νά ενημερωθούν; Πώς ήταν δυνατόν νά μή δημιουργηθούν τεράστια προβλήματα και άδιέξοδα στό χώρο τής Ναυτιλίας όταν, μέσα στή δεκαετία πού πέρασε, άλλαξαν 10 (δέκα!) Υπουργοί Έμπορικής Ναυτιλίας;

Και κάτι ακόμη άπογοητευτικό: Ο έκάστοτε Πρωθυπουργός δέν έπισκέφθηκε ποτέ τό Υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας, ως ώφειλε, ούτε παρέστη σέ μια Γενική Συνέλευση τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών (πράγμα πού έχει γίνει γιά άλλες έπαγγελματικές Ένώσεις) γιά νά συλλάβει, έστω και γιά λίγο, τόν παλμό τής ελληνικής ναυτιλίας, τό μέγεθος των προβλημάτων και τίς άνησυχίες της, καθώς και τή σπουδαιότητα και τή μεγάλη συνεισφορά της στήν όλη Έθνική Οικονομία και γενικά στή χώρα μας.

Ποιές σκέψεις άραγε επικράτησαν όλα αυτά τά χρόνια στον πολιτικό κόσμος; Η αιώνια κατάρα του πολιτικού κόστους και τής ψηφοθηρίας; Οι κομματικές σκοπιμότητες και οι συνθηματολογίες πού άποπροσανατολίζουν την κοινή γνώμη; Έχουν όμως όλα αυτά τόσο μεγάλη σημασία και τόση προτεραιότητα άπέναντι στό μεγάλο Έθνικό θέμα πού λέγεται ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, τής όποιος ο άφανισμός θά έχει σοβαρές οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές έπιπτώσεις;

Ηδη μέ αυτή την τακτική πού ακολουθήθηκε από την Πολιτεία ως τώρα, δόθηκε στή Ναυτιλία μας ένα καίριο κτύπημα μέ την κατάρρευση του Ν.Α.Τ.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Ίδου ή θλιβερή εικόνα: Από 23.000 συνταξιούχους πού είχε τό 1975, έγιναν σήμερα 47.000 καί αυτό χωρίς νά προηγηθεί καμμία μελέτη γιά τήν οικονομική άντοχή του Ταμείου. Έτσι από τίς εκατοντάδες εκατομμυρίων δολλαρίων πιστωτικές καταθέσεις, πού είχε στίς αρχές τής περασμένης δεκαετίας, έφθασε στό τέλος του 1989 νά έχει σοβαρά έλλειμματα. Όπως δήλωσε πρόσφατα ό σημερινός πρόεδρος του Ν.Α.Τ. κύριος Τιμαγένης, τό έλλειμμα στό τέλος του 1989 ανήλθε σέ 108 δισεκατομμύρια δραχμές, ενώ τό 1990 αναμένεται νά φτάσει τά 152 δισεκατομμύρια δραχμές.

Συμπερασματικά: Η μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού, ή υποβάθμιση τής ναυτικής εκπαίδευσης καί ή κατάρρευση του ΝΑΤ είναι αιτίες ικανές νά απειλήσουν μέ καταστροφή τό ναυτιλιακό οικοδόμημα τής χώρας μας. Αυτό πού απομένει τώρα είναι νά αρχίσει σκληρός αγώνας γιά τήν επίλυση των προβλημάτων, μέ τήν άμεση λήψη σωστών μέτρων γιά τήν άποκατάσταση όσων κακών έχουν γίνει από παραλείψεις ή ενέρργειες τής Πολιτείας σέ βάρος τής Ναυτιλίας καί οι όποιες έχουν ήδη έντοπισθεί.

Γιά τήν επιτυχή αντιμετώπιση τής καταστάσεως πού έχει δημιουργηθεί θά πρέπει, νομίζω, νά ληφθούν ύπ' όψη καί τά εξής:

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Τό νέο σύστημα έναλλακτικής εκπαίδευσης των υποψηφίων αξιωματικών Έμπορικης Ναυτιλίας σέ ναυτικές σχολές καί σέ πλοία παράλληλα, μπήκε επί τέλους σέ καλό δρόμο, μετά από πρωτοβουλία καί πολλές προσπάθειες τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καί τήν αποφασιστική (πρός τιμήν του) στάση, του προηγούμενου Έπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Άριστοτέλη Παυλίδη. Η ύλοποίηση του προγράμματος αυτού αρχίζει από τίς 20/3/1990, όποτε θά αρχίσουν καί ή διακίνηση σπουδαστών Ναυτικών Σχολών στήν έλληνική έμπορικά πλοία γιά τή συμπλήρωση του πρώτου εξαμήνου πρακτικής τους εκπαίδευσης.

Άπαραίτητη προϋπόθεση γιά τήν επι-

τυχία του όλου προγράμματος είναι ή στενή παρακολούθηση από τόν ίδιο τόν Έπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας καί τούς Έλληνες Έφοπλιστές προσωπικά.

Πρέπει νά γίνει συνειδηση όλων ότι ή επάνδρωση των ελληνικών πλοίων μέ κατάλληλα εκπαιδευμένους αξιωματικούς, είναι βασική προϋπόθεση γιά νά μπορέσει ή ελληνική ναυτιλία νά παραμείνει ανταγωνιστική.

Γενικά, ή συμβολή του καλού Έλληνα Ναυτικού είναι κεφαλαίωδους σημασίας. Γι' αυτό πρέπει σύντομα νά καταρτισθεί πρόγραμμα εκπαίδευσεως καί γιά τό κατώτερο πλήρωμα των πλοίων.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Χρειάζεται μεθοδική καί συλλογική προσπάθεια τής Πολιτείας καί του Έφοπλισμού γιά τήν προσέλκυση νέων στό επάγγελμα του ναυτικού. Δύσκολο τό έργο. Όμως, αυτή ή προσπάθεια θά οδηγήσει τελικά στόν σχηματισμό μιάς ολοκληρωμένης εικόνας του τί μπορεί νά διαθέσει σήμερα ή Έλλάδα σέ κατάλληλο έμψυχο υλικό καί πόσα πλοία μπορεί νά επανδρώσει μέ αξιωματικούς κατ' αρχήν καί στή συνέχεια καί μέ πληρώματα των άλλων βαθμίδων. Έτσι, θά σταματήσει τουλάχιστον ή σύγχυση πού επικρατεί, νά μιλάμε γιά αύξηση του Έθνικού Νηολογίου, χωρίς νά έχουμε έπαρκή καί κατάλληλα πληρώματα.

N.A.T.

Τό Ν.Α.Τ. δέν πρέπει νά κλείσει άλλα νά βρεθεί τρόπος νά εξυγιανθεί καί νά διασωθεί.

Ο Πρόεδρος του, κ. Τιμαγένης, έχει κάνει θετικά βήματα προς τήν κατεύθυνση τής άπογραφής τής οικονομικής καταστάσεως καί έχει υποδείξει τρόπους διεξόδου από τόν λαβύρινθο, στόν όποιο βρίσκεται σήμερα τό Ν.Α.Τ. Όταν θά απομακρυνθεί ό βρόγχος των τεραστίων χρεών πού του δημιούργησε ή ίδια ή Πολιτεία καί διαπιστωθεί ποίος ακριβώς είναι ό αριθμός των συνταξιούχων πού «μπήκαν από τό παράθυρο», τότε θά ξεκαθαρίσει ή εικόνα. Γιά τό συμφέρον των ναυτικών κατά πρώτο λόγο καί τής Ναυτιλίας γενικότερα,

πρέπει νά καταβληθεί κάθε προσπάθεια γιά νά εξυγιανθεί καί νά διασωθεί τό Ν.Α.Τ. πού είναι δεδομένο μέ τόν Έλληνα Ναυτικό από τό 1861 (χρόνος ίδρύσεως).

Η δραστηριοποίηση τής Πολιτείας γιά τήν επίλυση των παραπάνω προβλημάτων είναι θέμα άπολύτου προτεραιότητος, προκειμένου νά επιβιώσει ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία. Διαφορετικά, θά είναι όλο καί πιό εύάλωτη από τούς ανταγωνιστές της. Πρέπει, πάση θυσία, μέ τήν πείρα πού άποκτήθηκε τά τελευταία χρόνια, νά άποφευχθεί ή επανάληψη των ιδίων σφαλμάτων καί νά δημιουργηθεί μιά **ύγιής καί μόνιμη** βάση, στήν όποία νά μπορέσει νά στηριχθεί επί τέλους ή Ναυτιλία μας. Είναι, πιστεύω, σκόπιμο ό Πρωθυπουργός νά ενδιαφερθεί προσωπικά γιά τή λήψη σωστών μέτρων τό ταχύτερο δυνατόν καί νά έποπτεύσει τήν εφαρμογή τους, φροντίζοντας παράλληλα νά ενημερωθεί ό Έλληνικός Λαός γιά τή μεγάλη σημασία πού έχει ή ναυτιλία γιά τόν τόπο μας.

Μέ τή νέα δεκαετία μπαίνουμε σέ μιά νέα εποχή. Οι εξελίξεις στίς χώρες τής Ανατολικής καί Κεντρικής Εύρώπης μέσα στό 1989 καί ή επερχόμενη οικονομική ένωση των χωρών τής Ε.Ο.Κ., προοιωνίζουν συνταρακτικές αλλαγές στήν παγκόσμια οικονομία. Δημοσιεύθηκε πρόσφατα στόν άγγλικό τύπο ότι στόν αιώνα μας 3 ήμερομηνίες ήταν οι πιό καθοριστικές γιά τήν τύχη τής διεθνούς οικονομίας: τό 1917 (Ρωσική Έπανάσταση), τό 1945 (παγκόσμια άνασυγκρότηση μετά τό τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου) καί τό 1989.

Διαφαίνεται ότι οι εξελίξεις πού άρχισαν τόν περασμένο χρόνο θά επηρεάσουν άσφαλώς καί τή διεθνή ναυτιλία.

Ατενίζοντας τή νέα δεκαετία του 1990 μέ τήν έμπειρία πού άποκτήσαμε μέχρι τώρα καί τήν ύπομονή, έπιμονή, τόλμη, διαχειριστική ικανότητα καί πρωτοβουλία πού διαθέτει ό Έλληνας έφοπλιστής, μπορεί νά δοθεί καί πάλι ή εύκαιρία στό έλληνικό ναυτικό «δαιμόνιο» νά δράσει καί νά μεγαλουργήσει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

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

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS - CONTRACTORS - CHARTERERS

S & P - MANAGEMENT - AGENTS - DEMOLITION

107-109 FILONOS STR. (7th floor)
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

PHONES: (1)4181761 (7 LINES)
TELEX: 211618 - 241043 -
241086 - 241087 WIDE GR
FAX: (1) 4137269



COMPLIANCE SYSTEMS, INC.

REGULATORY CONSULTANTS

Stunned By The Exxon Valdez Oil Spill

The Coast Guard is strictly enforcing vessel safety regulations.

REGULATION	NATURE OF VIOLATION	AUTHORITY	
33 CFR 164.53	Failure to report non-operating equipment	33USC 1231	\$ 25,000.00
33 CFR 155.750(a)	Incomplete oil transfer procedures	33 USC 1321	\$ 5,000.00
33 CFR 155.820(a)	No list of designated persons in charge on board	33 USC 1321	\$ 5,000.00

Keep The Coast Guard Off Your Back.

EZ Compliance Systems, Inc. offers compliance with U. S. Coast Guard regulations.

GUARANTEED

WE OFFER:

- Comprehensive Oil Transfer Procedures
- U. S. Compliance Kit
- Diagrams, Warnings and Plaquards
- Total Compliance Program
- Multi-Lingual Handbook
- Complete Regulatory Consulting Service:
 - 24 Hour Telephone, Telex and Fax
 - Coordination of Communist and Non Entrant Crew Arrivals
 - Dangerous Cargo Manifest Evaluation
 - Pollution Clean-up Supervision and Audit
 - Vessel Compliance Inspections
 - Defusion of Coast Guard Sanctions
 - Supervision of Explosive Loadings
 - Mitigation of Fines
 - Crew Training
 - On Scene Representation

Designed by an ex-Coast Guard Inspector for laymen and foreigners, our systems ensure compliance, reduce delays and increase safety. Why interpret the complex legal jargon contained in the Code of Federal Regulations; implement the **EZ Compliance System**.

AVAILABLE IN ALL MAJOR LANGUAGES

202 West Saint Julian Street
Post Office Box 2031 ■ Savannah, Georgia 31402
Telephone 912-233-3002 ■ Fax 912-232-8216 ■ Telex 822133

AGENTS IN GREECE: **MR. DENIS BERNARDOS**

GREEK MARITIME ASSOCIATION LTD.

Λαϊκή συμμετοχή στην πλοιοκτησία

Του κ. ΓΡΗΓ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Τό πρόβλημα του επαναπατρισμού των έλληνοκτητών πλοίων έχει ιστορικά αποκτήσει διαστάσεις δεινοσαύρου.

Γιά πολύ χρονικό διάστημα η ελληνική κυβέρνηση, λόγω της έγγενους αλλά και από πολιτικούς λόγους αδράνειας της, τήν οποία υπέβαλε η μυωπική πολιτική των ναυτεργατικών οργανώσεων, όχι μόνο δεν θέσπισε νέα και αναγκαία νομοθετικά μέτρα αλλά και ούτε ακολούθησε τον έκτακτο χρονισμό τόν οποίο υιοθέτησαν οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες σέ πολλούς τομείς της ναυτιλίας.

Μοιραία επομένως οι Έλληνες πλοιοκτήτες εγκατέλειψαν τήν εθνική σημαία, η οποία, όπως και άλλοτε μαζί μέ άλλους είχα υπογραμμίσει, συνεπάγεται υπερβολική φορολογία, δυσκίνητη γραφειοκρατία, πεπαλαιωμένους πιά περιορισμούς όπως π.χ. στην σύνθεση των πλοίων και ούτε ένα υλικό όφελος εις αντίλλαγμα. Ακόμη, όσοι από έμās αισθανθήκαμε ότι ήταν ζήτημα ήθικης ικανοποίησης νά ύψώσουμε τήν σημαία, γρήγορα διαπιστώσαμε ότι καί αυτή η αγαθή προαίρεση εξαφανιζόταν γρήγορα από τήν άναξιοπρεπή συμπεριφορά των κρατικών οργάνων τά οποία στίς περισσότερες των περιπτώσεων εφαρμόζαν και εφαρμόζουν έσφαλμένα τόν νόμο.

Έτσι γιά μία ακόμη φορά συνεχίζεται η έκλειψη τής ελληνικής σημαίας εκτός άν:

α) Καθιερωθεί δραστική αλλαγή τής φορολογίας ώστε, όπως ισχύει γιά τά διεθνή νηολόγια άλλων ευρωπαϊκών χωρών, νά μειωθεί η φορολογία.

β) Καθιερωθεί δραστική αλλαγή τής συνθέσεως των πλοίων τόσο, από πλευράς άριθμού όσο και από πλευράς εθνικότητας χωρίς αθέμιτους περιορισμούς όπως π.χ. στην πρόσληψη συνταξιούχων.

γ) Καθιερωθεί δραστική μεταβολή του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών μας, μέ πρωταρχικό στόχο τήν έξυγείανση των οικονομικών του ΝΑΤ και τήν εκκαθάριση του μητρώου των ασφαλισμένων από τούς άσχετους μέ τόν ναυτικό επάγγελμα, ένω παράλληλα θά πρέπει νά δοθεί αποκλειστικά στό Διοικητικό Συμβούλιο η ευχέρεια



τής καλλίτερης αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων του ιδρύματος, ιδίως των συναλλαγματικών διαθεσίμων του.

δ) Υιοθετηθούν δραστικά μέτρα άναπτύξης των εκπαιδευτικών και μετεκπαιδευτικών προγραμμάτων των ναυτικών μας.

ε) Μειωθούν δραστικά οι γραφειοκρατικές διαδικασίες έναντι του ελληνικού πλοίου. Επίσης πολύ σημαντικό θά ήταν νά μιμηθούμε αυτό πού έκαναν οι προπάτορές μας μέ τή χορήγηση ποσοστών πλοίων σέ συνεργάτες και συγγενείς αλλά βέβαια σέ ευρύτερο φάσμα προσώπων και αυτό πού κάνουν οι ανταγωνιστές μας στην Γερμανία, Δανία κυρίως στή Νορβηγία, οι οποίοι ανέπτυξαν συστήματα συμμετοχής στην ιδιοκτησία των πλοίων μέ δημόσια έγγραφη, όπως, τό Νορβηγικό Κ/Σ σύστημα, και νά ένθαρύνουμε τήν ανάπτυξη παρόμοιων χρηματοπιστωτικών συστημάτων στή χώρα μας. Αυτό βέβαια προϋποθέτει τήν ελεύθερη μετατροπή τής δραχμής σέ ξένα νομίσματα, αντίστοιχη φορολογική απαλλαγή και όρισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις στό θέμα των προσωπικών εταιριών (partnership).

Έπί δεκαετίες διατυπώνονται παράπονα ότι ό ελληνικός λαός αντιπαθεί

τόν Έλληνα έφοπλιστή. Γι' αυτό τό λόγο πολλές προσπάθειες έγιναν στόν τομέα των δημοσίων σχέσεων γιά νά αλλάξει αυτή η στάση. Μέ δεδομένο όμως τά έθνικά μας χαρακτηριστικά, ιδίως αυτό του φθόνου, δεν έχουμε ακόμη κατορθώσει νά επιτύχουμε τήν συμφιλίωση. Διότι οι Έλληνες πλούσιοι πλοιοκτήτες ήσαν λίγοι ένω σχετικά πτωχοί οι πολλοί ναυτικοί των πλοίων μας, δικηγόροι, γιατροί, πιλότοι, γεωργοί, εργάτες, βιοτέχνες κτλ. Έδώ ίσως θά έπρεπε νά αναφέρω τήν νεοπολιτική συμπεριφορά όρισμένων από έμās, η οποία άσφαλώς δεν βοήθησε σ' αυτό πού απέκάλεσα συμφιλίωση.

Έάν πραγματικά και ειλικρινά θέλουμε ό ελληνικός λαός νά αγαπήσει τήν ναυτιλία ύπάρχει ό εύκολος άν όχι ό μοναδικός τρόπος. Θά έχουμε τόν λαό στό πλευρό μας, άν μέ τήν μέθοδο τής παραχώρησης μικρών ποσοστών συμμετοχής στην έφοπλιστική έπιχείρηση ή στά πλοία, θά μπορέσουν νά γίνουν οι ίδιοι έφοπλιστές και νά ταυτισθούν μέ τό έπάγγελμα.

Όλα αυτά βέβαια προϋποθέτουν δυνατότητα νά σχεδιάζει κανείς γιά τό μέλλον, κάτι γιά τό οποίο έμείς οι Έλληνες και ιδιαίτερα οι πολιτικοί μας, δεν διακρίνονται. Είμαι πεπεισμένος ότι άν όλα αυτά, τά μέτρα, τά οποία, περιέγραψα σέ άδρές γραμμές, είχαν τεθεί σέ εφαρμογή, θά είχαν προκύψει σπουδαία ήθικά και υλικά ωφέλη γιά τήν χώρα μας.

Πιστεύω και έλπίζω ότι τά κρατικά ταμεία θά γεμίσουν, οι Έλληνες θά ξαναδούν χρήματα στίς τσέπες τους, θά ξεκινήσει η μεγάλη συμφιλίωση ανάμεσα στούς έχοντες και τούς μή έχοντες μέ τεράστια πολιτικά πλεονεκτήματα και η ελληνική σημαία θά κυματίζει πάλι σέ πολύ μεγαλύτερο άριθμό πλοίων από ότι τώρα.

Οι τελευταίες μέρες του χρόνου είναι ώρα όνειρων καθώς κανείς συνήθως καθέται κοντά στό άναμμένο τζάκι κутώντας τό χιονισμένο τοπίο έν ειρήνη και ήσυχία. Τά περισσότερα όμως από τά όνειρα αυτά πεθαίνουν μαζί μέ τό ξεψύχισμα τής φωτιάς του τζακιού και τό λυώσιμο του χιονιού.

Παρόλα αυτά έδώ ύπάρχει ένα όνειρο τό οποίο μπορεί νά γίνει πραγματικότητα έφόσον ύπάρχουν ίκανοί άνθρωποι οι οποίοι θά πιστέψουν, και η 15 Ιανουαρίου 1990, ήμερα, έβδομάδα, μήνας η χρόνος, δεν είναι νωρίς γιά νά αρχίσουμε νά πραγματώνουμε τό όνειρο, ένα 1990 γιά τό οποίο εύχομαι στούς άναγνώστες σας καθώς σέ όλους όσους έχουν σχέση μέ τό ελληνικό πλοίο ύγεία και εύτυχία.

Efploia Shipping Co.

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

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

ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΕΙΝΑΙ ΔΙΠΛΑ ΟΜΟΡΦΟ ΟΤΑΝ ΕΙΝΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟ

Η πρόκληση του 2000 και γενικά των καιρών μας, χρειάζεται ετοιμότητα και λειτουργική σύγχρονη υποδομή. Η ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ είναι, με σιγουριά, έτοιμη αφού:

- Αξιοποίησε δημιουργικά την εμπειρία ενός αιώνα (ιδρύθηκε το 1891)
- Δημιούργησε ένα υποδειγματικό και μοναδικό μοντέλο αποκεντρωμένης εταιρίας με δίκτυο 80 καταστημάτων σ' όλη την Ελλάδα που συνδέονται με σύστημα ON LINE.
- Κατέχει την πρώτη θέση με 25% μερίδιο της αγοράς.
- Έχει 6,6 δισεκατομμύρια δρχ. κεφάλαια - αποθεματικά.
- Πληρώνει 30,491,245 δρχ. σε αποζημιώσεις κάθε μέρα.
- Έχει δική της ΣΧΟΛΗ για τη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών της και μπορεί έτσι να προσφέρει υπεύθυνη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση.

Σήμερα η ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ, οι 1300 υπάλληλοί της, οι 3500 συνεργάτες της, οι 750.000 ασφαλισμένοι της αλλά και όσοι συναλλάσσονται μαζί της, αισθάνονται ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΔΙΠΛΑ ΟΜΟΡΦΟ, γιατί ΕΙΝΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟ και εξασφαλισμένο.

Οι ασφαλισμένοι στην ΕΘΝΙΚΗ είναι επιχειρηματίες, καταστηματάρχες, επαγγελματίες, οικογενειάρχες, εργαζόμενοι, αγρότες, ναυτικοί, συνταξιούχοι, είναι κάποιοι από εμάς. Με όνειρα, στόχους, ελπίδες, επιδιώξεις, με τη χαρά και τη ζωντάνια της ζωής, που χρειάζεται την σιγουριά και την εξασφάλιση της ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ.

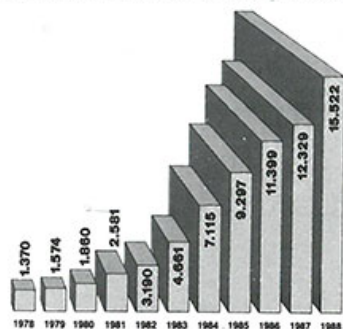
Γιατί και η ΕΘΝΙΚΗ έχει όνειρα, στόχους, επιδιώξεις. Είναι ζωντανή και δυναμική. Για τον άνθρωπο, σαν άνθρωπος..



Η ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ είναι συνδεδεμένη με δίκτυο ON-LINE σ' όλη την Ελλάδα.



Η ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ κατέχει την πρώτη θέση με 25% μερίδιο αγοράς ανάμεσα σε 180 ασφαλιστικές εταιρίες.



Αύξηση πρωτασφαλιστρών τη δεκαετία 1978-1988 (σε εκατ. δρχ.)

ΑΠΟ ΤΟ 1891

ΕΘΝΙΚΗ
Η ΠΡΩΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

ΟΥΔΑΤΡΚΗ ΤΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

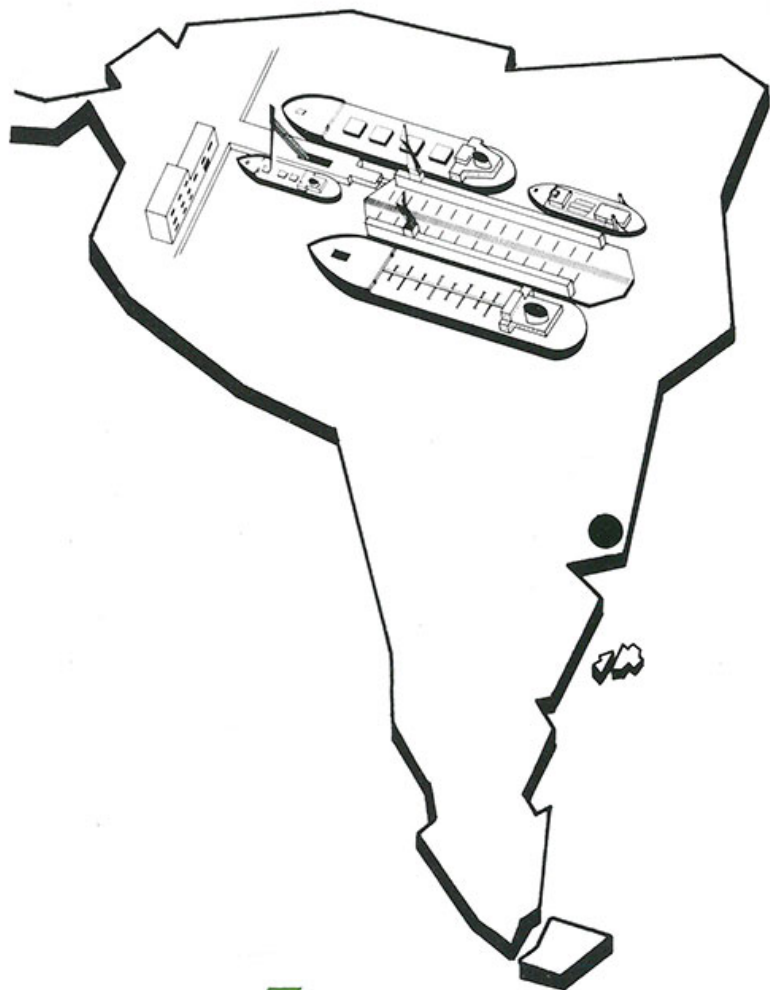
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

LIFTING CAPACITY	20000 TONS
LENGTH	200 MTRS
BREADTH (INT)	33 MTRS
TWO	15/10 TONS

NEW

FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS
CRANE 3 TONS
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY
BACK UP WORKSHOP
OFFICES
CREW FACILITIES



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY
TEL.: 02-233336/8
TLX.: 22251 STAR UY
FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:
Tsakos Shipping and Trading S.A.
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

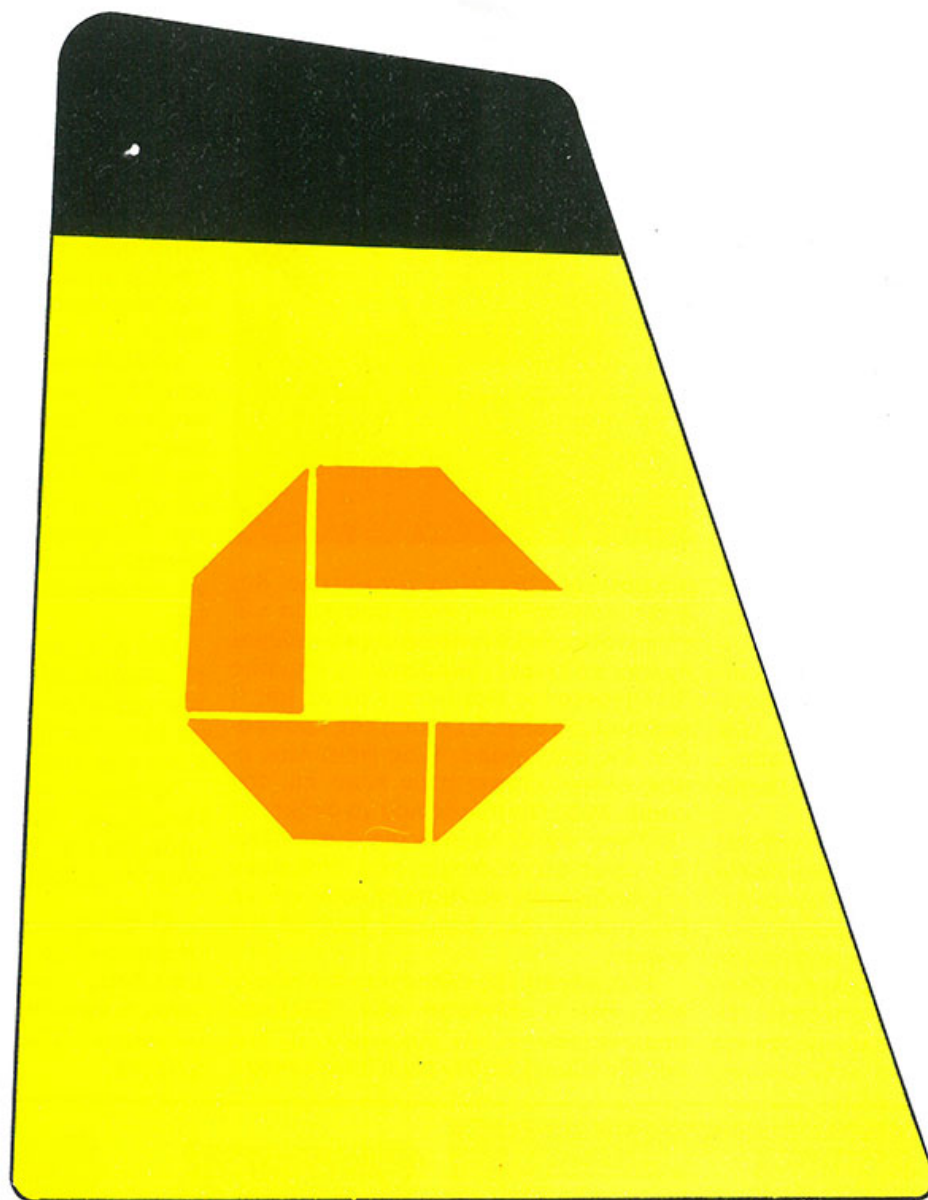
LONDON AGENTS:
A+P Appledore Intern., Ltd.,
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

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

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

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

**ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ, ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΚΑΙ ΦΙΛΟΥΣ ΜΑΣ
ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΙΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΜΑΣ
ΕΥΧΟΜΑΣΤΕ ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ**



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΤΟΥ Κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ Ν. ΤΣΑΚΟΥ

Είναι γνωστό εις τούς παροικούντας εις 'Ιερουσαλήμ ότι τὰ «Ναυτικά Χρονικά» βρέθηκαν πάντοτε, αλλά ιδιαίτερα τὰ τελευταία χρόνια, στην πρωτοπορία του αγώνα για την διάσωση του έθνικού μας Νηολογίου. Καί είναι κατ' ακολουθίαν ευεξήγητη ή απαγοήτευση καί ή απαισιοδοξία πού αποπνέει ή επιστολή σας σέ σχέση μέ τήν εξέλιξη του θέματος.

Σας συγχαίρω γιά τόν αγώνα, κατανοώ τήν απαισιοδοξία σας αλλά δέν τήν συμμερίζομαι. 'Αναμφίβολα λάθη του παρελθόντος αλλά καί γενικώτερες συγκυρίες οδήγησαν τό 'Εθνικό Νηολόγιο σέ πρωτοφανή συρρίκνωση. 'Αλλά καί τὰ λάθη διδάσκουν καί οί συγκυρίες μεταβάλλονται.

Δέν θά επιμείνω όμως στό θέμα γιά λόγους πού στην συνέχεια θά διαφανούν. Θά ήθελα μόνον νά σταθώ γιά λίγο σ' αυτό πού, άκούσια ίσως, ανακύπτει από τό ίδιο τό κείμενο τής επιστολής σας. «Δέν απέδωσαν τὰ **διάφορα μέτρα** πού ελήφθησαν κατά καιρούς...» άναφέρεται στην επιστολή σας. Μήπως οί λέξεις αυτές δίδουν τήν έρμηνεία; Μήπως οί φράσεις αυτές υποδηλώνουν τόν ευκαιριακό καί πρόσκαιρο χαρακτήρα τών μέτρων; Μήπως δέν έγινε ποτέ συντονισμένη προσπάθεια όλων τών φορέων γιά τήν διάγνωση καί θεραπεία τής νόσου; Δέν ξέρω. Τό θέτω απλά γιά προβληματισμό.

'Η έγνοια, ώστόσο γιά τήν έθνική μας Σημαία καί ή φιλολογία πού, αναπόφευκτα, αναπτύσσεται γύρω από τήν ανάγκη ένισχύσεως του 'Εθνικού μας Νηολογίου, δέν πρέπει σέ καμμία περίπτωση νά μäs οδήγησει στην έσφαλμένη άποψη ότι τοῦτο άποτελεί αυτοσκοπόν. 'Οχι δέν είναι αυτοσκοπός αλλά μέσον γιά τήν επιτυχία του σκοπού στην Οικονο-



μία μας καί στην χώρα γενικώτερα. Καί ή διευκρίνιση αυτή είναι αναγκαία γιά νά καταδειχθεί ότι πρωταρχικό μέλημα πρέπει νά είναι ή ύπαρξη μιäs ισχυρής 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, άφου ίση ή περίπου ίση είναι ή έκταση τής προσφοράς της στην χώρα. Μιäs Ναυτιλίας όμως έλληνόκτητης στον τύπο καί τήν ουσία. Μιäs Ναυτιλίας πού νά ανήκει σέ 'Ελληνες όχι απλά στην ιθαγένεια αλλά 'Ελληνες στό φρόνημα, πού επιθυμούν καί επιδιώκουν νά διατηρήσουν καί νά ένισχύσουν τούς δεσμούς τους μέ τήν χώρα.

'Η σύνδεση τής έλληνόκτητης Ναυτιλίας καί ή σύνδεση τών 'Ελλήνων πλοιοκτητών μέ τήν οικονομία, τό λαό καί τήν χώρα μας δέν είναι ίσως έννοιες

πού συμπίπτουν άπόλυτα, είναι ώστόσο άλληλένδετες.

Σάν καθοριστικό παράγοντα γιά τήν επιβίωση τής 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, μέ τήν παραπάνω έννοια, θεωρώ τήν δυνατότητα στελεχώσεως τών πλοίων μας μέ ίκανούς 'Ελληνες Ναυτικούς. 'Ατυχώς τέτοια προοπτική δέν διαφαίνεται. Καί δέν αναφέρομαι τόσο στις γνώσεις πού παρέχονται ή δέν παρέχονται στους μελλοντικούς μας αξιωματικούς από τις παραγωγικές σχολές. Αυτές μπορεί καί νά αποκτώνται δέν ξέρω. Αυτό όμως πού ξέρω είναι ότι ή συνέπεια, ή πειθαρχία, ή ύπευθυνότης καί ή ναυτική συνείδηση είναι έννοιες «άγνωστες».

Δέν θέλω νά είμαι προημεάς δεινών. Φοβούμαι όμως πώς άν ή Ναυτική εκπαίδευση δέν μπορέσει νά άρθεί στό ύψος τών περιστάσεων καί δέν έμφυσήσει ριζικά άλλην νοοτροπία στό επίδοξα στελέχη τών πλοίων μας, τό τέλος τής 'Ελληνόκτητης Ναυτιλίας — μέ τήν έννοια πού παραπάνω έδωσα — μπορεί νά τοποθετηθεί στό καθαρά όρατό μέλλον.

Μιά άλλη παράμετρος τής σύνδεσης τής Ναυτιλίας μας μέ τήν Οικονομία καί τήν χώρα μας πού, κατά περιεργό τρόπο έχει συστηματικά άγνοηθεί, είναι εκείνη τών επενδύσεων.

'Αναφέρομαι βέβαια στην επένδυση κεφαλαίων πού προέρχονται από τις ναυτικές μας δραστηριότητες σέ χερσαίες επιχειρήσεις τής χώρας.

'Ο παράγων αυτός αποκτά ιδιαίτερη σημασία κάτω από τις σημερινές συγκυρίες όπου ή οικονομική ανάπτυξη άποτελεί άναμφίβολα τήν μόνη διέξοδο στό οικονομικό άδιέξοδο πού αντιμετώπιζει ή χώρα.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

381-6480
PHONE: 382-0044
382-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31906

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1066 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 546
8000 BAHIA BLANCA

Ἡ ἀνάπτυξη βέβαια προϋποθέτει ἐπενδύσεις καὶ πιθανότητες ξένων ἐπενδύσεων φοβούμεαι πῶς ὅλο καὶ ἀραιώνουν ὑπὸ τὸ κράτος τῶν κοσμογονικῶν ἀλλαγῶν που συντελοῦνται ἤδη στὴν Ἀνατολικὴ Εὐρώπη, ὅπου οἱ ὑποψήφιοι ἐπενδυτές ἀνακαλύπτουν παρθένο καὶ γόνιμο ἔδαφος γιὰ τὴν ἐπένδυση τῶν κεφαλαίων τους.

Θὰ ἀντιτάξει ἴσως κανεὶς ὅτι καὶ οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές θὰ στραφοῦν πρὸς αὐτὰ τὰ παρθένα ἐδάφη. Δὲν τὸ θεωρῶ πιθανόν. Οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές προτιμοῦν τὴ θάλασσα πού τὴν γνωρίζουν καὶ τὴν ἐμπιστεύονται.

Ὡστόσο γιὰ χάρις τῆς διατήρησης καὶ ἐνδυνάμωσης τῶν δεσμῶν μέ τὴν πατρίδα φρονῶ πῶς θὰ ἦταν πρόθυμοι νὰ ἐπενδύσουν κεφάλαιά των στὴν χώρα μας ἐάν οἱ συνθήκες τὸ ἐπιτρέπουν καὶ τὸ οἰκονομικὸ, ἀλλὰ κυρίως τὸ κοινωνικὸ, κλίμα τίς εὐνοοῦν. Καὶ βέβαια σήμε-
ρα κάθε ἄλλο παρὰ τέτοιο ἐμφανίζεται τὸ κλίμα. Ἡ ἐντύπωση πού ἐντεχνα ἔχει καλλιεργηθεῖ — χωρὶς ἴχνος ἀντιλόγου — εἶναι πῶς τὸ Κεφάλαιο κάτω ἀπὸ ὁποιαδήποτε μορφήν ἀποτελεῖ γιὰ τὸ λαὸ καὶ τὴν χώρα ἀδυσώπητο ἐχθρό. Καὶ ἄλλοτε μὲν ἡ ἐχθρότητα κατὰ τοῦ κεφαλαίου ἐκδηλώνεται ξεκάθαρα καὶ ἀπόλυτα ἄλλοτε δὲ καλύπτεται κάτω ἀπὸ πονηρά προσχήματα. Τὸ πρόσχημα τοῦ συρμοῦ σήμε-
ρα εἶναι ἡ ποιότητα ζωῆς, τὸ περιβάλλον.

Πρέπει ἐδῶ ἀμέσως νὰ ξεκαθαρίσω

πῶς προσωπικὰ δὲν θεωρῶ τὴν κακοποίηση τοῦ περιβάλλοντος ἀπλὸ κίνδυνον τῆς ἀνθρώπινης ζωῆς, τὴν θεωρῶ διατάραξη τῆς ἀρμονίας τοῦ κόσμου καὶ προσβολὴ τῆς θεϊκῆς δημιουργίας. Γι' αὐτὸ ἐξ ἄλλου καὶ ἀπὸ τοὺς πρώτους στρατεῦντες στὴν ἐθελοντικὴ δέσμευση γιὰ τὴν προστασία τῆς θάλασσας, πού ἐκπροσωπεῖ ἡ Ἑλληνικὴ Ἑνωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος «HELMERPA». Ἀπεχθάνομαι ὅμως ὁσους ὑποκριτικὰ κόπτονται γιὰ τὴν προστασία τοῦ περιβάλλοντος καὶ χρησιμοποιοῦν τὴν δικαιολογημένη εὐαισθησία τῶν ἀπλῶν ἀνθρώπων γιὰ νὰ καλύψουν τοὺς ἀνομολόγητους σκοπούς τους.

Θὰ ἀναφέρω ἐδῶ δύο χαρακτηριστικὰ δείγματα ὑποκριτικῆς προβολῆς τοῦ προσχήματος τῆς προστασίας τοῦ περιβάλλοντος.

Ἐπένδυση μερικῶν ἐκατοντάδων ἐκατομμυρίων σὲ ἐγκαταστάσεις πού πληροῦσαν ὅλες τίς νόμιμες προϋποθέσεις, διέθεταν ἐγκρίσεις τῶν ἀρμοδίων Ἀρχῶν καὶ πού καθ' ὅλες τίς ἐπίσημες πιστοποιήσεις τῶν ἀρμοδίων φορέων, κατὰ κανένα τρόπο δὲν βλάπτει τὸ περιβάλλον, ματαιώθηκε μετὰ ἀπὸ ἐντεχνη διέγερση ἐλαχίστων κατοίκων τῆς περιοχῆς, οἱ ὅποιοι μέ ἀπειλές, ὕβρεις, ἀνύψωση μαύρων σημαιῶν καὶ ἄλλες θεατρικὲς ἐνέργειες, ἐπέτυχαν νὰ καταλύσουν τὴν ἐννοια τοῦ κράτους καὶ νὰ ματαιώσουν τὴν ἐπένδυση.

Ἄλλο περιστατικὸ πού μοῦ ἔχει μείνει στὴν μνήμη ἀνάγεται στὴν ἐποχὴ τῶν σεισμῶν στὴν Καλαμάτα. Ἑλληνικὴ πλοιοκτήτης πού θέλησε νὰ συμβάλει στὴν ἀνακούφιση τῶν σεισμοπαθῶν διέθεσε μεγάλο ἐπιβατηγὸ πλοῖο πού στάλθηκε στὴν Καλαμάτα καὶ ὅπου χιλιοὶ περίπου ἄστεγοι σεισμοπαθεῖς βρῆκαν στέγη, τροφή καὶ θέρμανση. Δὲν ἀνεκάλυψα τότε στὸν τύπο οὔτε ἓνα ἐπαινετικὸ σχόλιο, ἀνεκάλυψα ὅμως ἐπικρίσεις γιὰ τὸ πλοῖο, ἔλεγαν, ἐρύπαινε τὸ λιμάνι. Δὲν γνωρίζω ἂν αὐτὸ εἶναι ἀληθές, γνωρίζω ὅτι τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα διαθέτουν βιολογικὸ καθαρισμὸ ἢ δεξαμενὲς συγκρατήσεως τῶν λυμμάτων. Ἀλλὰ καὶ ἔτσι νὰ ἦταν δὲν σκέφτηκαν οἱ ἐπικριτὲς ὅτι ἡ «ποιότητα ζωῆς» προϋποθέτει «ὑπαρξη ζωῆς»;

Πιστεύω ἀκράδαντα ὅτι στίς δύσκολες μέρες πού περνοῦμε οἱ ἐπενδυτές τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, μποροῦν νὰ ἀποτελέσουν μιὰ πηγὴ ἀνακούφισης. Στὴν Πολιτεία ἐναπόκειται νὰ ἀντιμετωπίσει σθεναρὰ τίς ἀντιδράσεις καὶ νὰ διαφωτίσει τὸν λαὸ ὥστε νὰ μεταβληθῇ ἡ αἰρετικὴ του πίστη γιὰ τὸν χαρακτήρα τοῦ κεφαλαίου σὲ ὀρθόδοξη πίστη. Καὶ ἂς μὴν ξεχνοῦμε πῶς λαοὶ πού ἐπὶ γενεὲς ἐζησαν τὸν θρύλο μιᾶς τέτοιας πίστεως βιώνουν ἤδη σήμε-
ρα τὸν ἀγῶνα τῆς ἀναίρεσής της.

ΠΑΝΑΓ. Ν. ΤΣΑΚΟΣ

Seatrade Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-8595 SM.T.

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





M.V. "ANANGEL HONESTY"



ANANGEL-AMERICAN SHIPHOLDINGS LIMITED

Registered Office:

The Huntlaw Building
P.O. Box 1350
Grand Cayman
Cayman Islands

Principal Executive Office:

P.O. Box 80004
25 Akti Miaouli
Piraeus GR-185-10
Greece

NASDAQ Symbol:

ASIPY

Καιρός νά αφήσουμε τά λόγια

του κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Τά τελευταία χρόνια από όλες τις πλευρές (Πολιτεία — Έφοπλιστές — Έκπροσώπους Ναυτικών) ακούμε συνεχώς λόγια, μόνον λόγια: Πώς θά σώσουμε τό ΝΑΤ, πώς θά προσελκύσουμε νέους στό ναυτικό επάγγελμα, πώς θά πρέπει νά κάνουμε τις Σχολές του μέλλοντος γιά νά καλύπτουν τις ανάγκες της νέας εποχής της Ναυτιλίας, πώς θά φέρουμε περισσότερο συνάλλαγμα.

Πώς — πώς, χίλια πώς, πού δέν μπόρεσαν όμως νά αναστρέψουν την πορεία καί νά σταματήσουν τή συρρίκνωση του στόλου καί του ναυτεργατικού δυναμικού. Έτσι, τά χρόνια αυτά είδαμε τους πλοίαρχους μας καί τους αξιωματικούς μας νά στρέφονται σέ άλλα επαγγέλματα γιά νά επιβιώσουν — ουσιαστικά, μπορούμε νά πούμε, τους σπρώξαμε νά γίνουν ταξιτζήδες, υπάλληλοι, μαγαζάτορες κλπ., ενώ παράλληλα από τους αποφοίτους των Σχολών μόνον γύρω στό 1/10 έμειναν στό ναυτικό επάγγελμα καί γι' αυτό σήμερα είναι προβληματική ή επάνδρωση των πλοίων μέ Έλληνες αξιωματικούς.

Τήν πορεία δέν μπόρεσαν επίσης νά αναστρέψουν ούτε καί τά χρήσιμα μέν αλλά ανεπαρκή — όπως αποδείχθηκε τελικώς από τά πράγματα — μέτρα πού είχαν ληφθεί τά τελευταία χρόνια από τό ΥΕΝ, τά όποια όμως έν πάση περιπτώσει, κράτησαν στη ζωή τό εθνικό νηολόγιο, γιατί χωρίς τά μέτρα εκείνα δέν θά υπήρχε σήμερα ούτε σκουαδουλο.

Βεβαίως όλα αυτά ανήκουν στό παρελθόν καί εκείνο πού έχει σημασία είναι τί κάνουμε, τί πρέπει νά κάνουμε σήμερα. Η συγκυρία είναι ευοίωνη. Στο τιμόνι του ΥΕΝ υπάρχει ένας παλιός, πεπειραμένος καί αποφασιστικός καπετά-



νιος πού έχει διοικήσει μέ ανεγνωρισμένη από όλους επιτυχία τό Πολεμικό μας Ναυτικό μέ έναν συνεργάτη, τόν Γενικό Γραμματέα κ. Χρηματόπουλο, γνωστό στη Ναυτιλία από τήν προηγούμενη επιτυχημένη θητεία του στην ίδια θέση, πού μπορούν, σέ συνεργασία μέ όλους τους φορείς, νά βρουν τή χρυσή τομή γιά νά επανέλθουν στην Έλληνική σημαία όλα τά ελληνόκτητα πλοία πού σήμερα ταξιδεύουν στους ωκεανούς κάτω από σημαίες πού ούτε καν τις γνωρίζω εγώ ο χθεσινός ναυτικός καί νά συνεισφέρουν στη δοκιμαζόμενη πατρίδα αυτά πού προσφέρουν σήμερα σέ άλλες χώρες.

Κατά τή γνώμη μου — πού στηρίζεται στην πείρα πού έχουμε αποκτήσει στό μεταξύ από τά παθήματά μας αλλά καί στά διαδάγματα πού μάς δίνουν κάθε μέρα οι ανταγωνιστές μας, μέ τή συνεργασία καί τή βοήθεια μάλιστα των ναυτικών τους — δέν χρειάζεται φιλοσοφία

γιά νά βρεθεί αυτή ή χρυσή τομή. Τά πράγματα είναι απλά καί νομίζω ότι καί τά τομείς πρέπει νά γίνουν τά εξής:

Πρώτα καί κύρια ή Πολιτεία όφείλει:

1) Νά φτιάξει ένα θεσμικό πλαίσιο σάν αυτό του Διεθνούς Νορβηγικού Νηολογίου.

2) Νά εντάξει τους υπάρχοντες σήμερα συνταξιούχους ναυτικούς (καί όσους άλλους παίρνουν σήμερα σύνταξη από τό ΝΑΤ χωρίς νά έχουν πληρώσει ούτε δραχμή) στον κρατικό προϋπολογισμό από τόν όποιο νά καταβάλλονται οι συντάξεις τους καί νά τους εξασφαλίζεται ή ύγειονομική καί νοσοκομειακή προστασία πού χρειάζονται.

3) Νά δημιουργηθεί ένα καινούργιο ΝΑΤ πού θά λειτουργεί όμως όπως μία ασφαλιστική εταιρία (προτάσεις κ. Λάτση). Μέ τις εισφορές (ναυτικών καί έφοπλιστών) πού καταβάλλονται σήμερα, ένα καινούργιο ΝΑΤ σάν αυτό πού προτείνεται, στα είκοσι χρόνια θά εξασφαλίζει διπλάσιες καί ίσως τριπλάσιες συντάξεις από τις σημερινές, ύψηλου επιπέδου ιατροφαρμακευτική καί νοσοκομειακή περίθαλψη αλλά καί άλλες επί πλέον παροχές πού θά προσελκύουν τους νέους στό ναυτικό επάγγελμα — όλοι οι εργαζόμενοι θέλουν εξασφαλισμένη δουλειά καί τήν ευημερία πού προσφέρει ή αποδοτική δουλειά, φαί, λοιπόν, καί σπίτι σήμερα καί καλή σύνταξη αύριο, μετά έπονται οι «Μερσεντές» καί τά άλλα ακριβά αυτοκίνητα.

4) Νά προχωρήσει στην ίδρυση μιάς μόνον Σχολής διетуός φοιτήσεως γιά τους μέλλοντες αξιωματικούς οι όποιοι θά επιμορφώνονται συνεχώς κατά τήν προετοιμασία τους γιά τήν απόκτηση των προαγωγικών διπλωμάτων καί μέ

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS**



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1066, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : "NIVAFREIGHT"



Sole Agents for
MITSUI LINES K.K. KAISHA LTD. JAPAN

DELTA RUHR HOLLAND
INTERNATIONAL CO.

ειδικά ταχύρρυθμα υποχρεωτικά σεμινάρια — ή πρόταση αφορά μόνον τούς αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής λόγω των εξελίξεων που σημειώνονται στον τομέα των επικοινωνιών των πλοίων και οι υπάρχοντες ασυρματιστές να προσαρμοσθούν σε άλλα καθήκοντα, όπως λογιστού και αξιωματικού γέφυρας.

5) Να προχωρήσει επίσης στην απαλλαγή των αποφοίτων των Σχολών από τις στρατιωτικές υποχρεώσεις και μετά διετή πραγματική θαλάσσια υπηρεσία να παίρνουν τό δίπλωμα του άνθυποπλοιάρχου ή του Γ' Μηχανικού.

6) Να προχωρήσει τέλος στην ίδρυση του Ναυτικού Πανεπιστημίου οι απόφοιτοι του οποίου, πού πρέπει να προέρχονται απαραίτητως από τις Ναυτικές Σχολές, θα μπορούν να απασχολούνται είτε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, είτε να συνεχίζουν τη σταδιοδρομία τους στα πλοία.

Δεύτερη είναι η σειρά του έφοπλισμού ο οποίος μέσω των ενώσεων του όφειλει:

1) Να συνεισφέρει για την ίδρυση των Σχολών και του Ναυτικού Πανεπιστη-

μίου αλλά και για την εξασφάλιση ενός αξιοπρεπούς εισοδήματος σε όσους θα φοιτούν στο Ναυτικό Πανεπιστήμιο και για όλη τη διάρκεια της κανονικής φοίτησής τους.

2) Να προχωρήσει στην εκ βάθρων αναθεώρηση του σημερινού συστήματος των συλλογικών συμβάσεων και των αμοιβών των ναυτικών. Δηλαδή, αντί των ατέλειωτων κάθε φορά διαπραγματεύσεων για νέες συλλογικές συμβάσεις να γίνει σε μία συγκεκριμένη φάση — στη λήξη της ισχύος της τελευταίας συμβάσεως — ενσωμάτωση όλων όσων παρέχονται στους ναυτικούς (μισθών και παντός είδους επιδομάτων) και στο ποσόν πού θα προκύψει να δοθεί μία γενναία αύξηση ώστε να διαμορφωθεί ένας ικανοποιητικός μισθός και μετά κάθε χρόνο να καλύπτεται η υποτίμηση της δραστικής και ο πληθωρισμός και να δίνεται μία μίνιμουμ αύξηση 5%, λόγω χάρη, ώστε στους ναυτικούς μας να εξασφαλίζεται μία αξιοπρεπής και άνετη ζωή.

Τρίτοι έρχονται οι φίλοι μου οι αντιπρόσωποι των ναυτικών μας οι οποίοι όφείλουν να δούν επιτέλους κατάματα

τη σημερινή πραγματικότητα και να αφήσουν την Έλληνική Ναυτιλία να συνεχίσει την ανοδική της πορεία:

Πρώτο, με Έλληνες αξιωματικούς. Δεύτερο, με πληρώματα ελληνικά έφ' όσον υπάρχουν — πρέπει να σταματήσουν να γίνονται συνήγοροι των συμφερόντων των ξένων, άλλωστε ποιές χώρες πληρώνουν σήμερα τούς άλλοδαπούς ναυτικούς με την έθνική τους συλλογική σύμβαση;

Τρίτο, με διπλές και τριπλές συντάξεις — σε σχέση με τις σημερινές — αλλά και άλλες παροχές για τούς αύριανους συνταξιούχους.

Με εύχες πολλές προς τά «Ναυτικά Χρονικά» να συνεχίζουν πάντοτε με τό ίδιο σθένος την προσπάθεια των συμφερόντων της Έλληνικής Ναυτιλίας και των Έλλήνων ναυτικών και προς τούς συνεχιστές του έργου του αειμνήστου Δημητρίου Κωττάκη και επίσης με πολλές εύχες για ένα δημιουργικό και εύτυχισμένο 1990 σε όλους όσους εργάζονται στη θάλασσα.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΛ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ



Link Maritime Enterprises S.A.

• **chartering**

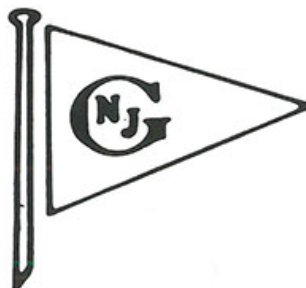
• **contracting**

• **sale & purchase**

91, Akti Miaouli — Piraeus

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

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Φιλελευθερισμός καί στήν Ναυτιλία

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥ

Τό 1989 συνετελέσθησαν κοσμογονικές αλλαγές στήν 'Ανατολή Εύρώπη. Κατέρρευσαν καθεστώτα καί μαζί τους διελύθησαν οί μύθοι τών δυνατοτήτων καί τών έπιτεύξεων του ύπαρκτου σοσιαλισμού.

Η δεκαετία του 1990 ξεκινάει μέ τήν ανάγκη στηρίξεως τής 'Ανατολικής Εύρώπης στήν προσπάθεια τής αναγεννήσεώς της μέ τό ζωηρό ενδιαφέρον καί τήν συμπαράσταση όλων τών δυτικών χωρών. Η Δύση φαίνεται νά θέλει νά βοηθήσει τούς τόσο ταλαιπωρημένους από τίς έωλες φιλοσοφίες του Μαρξισμού/Λενινισμού καί του άκρατου κρατικισμού ανατολικοευρωπαϊκών λαούς.

Σ' αυτή τήν εποχή τής καταργήσεως τών πανίσχυρων μανδρινών τής δημοσίας διοικήσεως, άπορρυθμιστών τής δημιουργικότητας τών ατόμων καί όπου καταξιώνεται πλέον ή ιδέα ότι μόνον ή φιλοσοφία τής αγοράς είναι ίκανή νά προσφέρει θεαματικά έπιτεύγματα, δυστυχώς στήν Ελλάδα παρατηρείται ή διαιώνις τής νοοτροπίας πού έχει φέρει οικονομική στασιμότητα καί οδηγεί μοιραίως στήν χρεωκοπία μέ πρωταγωνιστές τά ίδια όνόματα πού επί τριακονταετία τώρα κυριαρχούν στήν πολιτική ζωή του τόπου.

Στήν ναυτιλία, ενώ ό παγκόσμιος ώς καί ό υπό Κυπριακή καί άλλες σημαίες στόλος συνεχώς αύξάνονται καί φέτος συνεχίστηκε ή συρρίκνωση του 'Ελληνικού στόλου παρά τά διάφορα σπασμωδικά μέτρα καί ξόρκια τών κατά καιρούς 'Υπουργών 'Εμπορικής Ναυτιλίας καί παρ' όλη τήν βελτίωση τής ναυλαγοράς. Δέν θά χρειαζόταν νά είναι κανένας προφήτης γιά νά είχε προβλέψει τήν σημερινή κατάσταση τής 'Ελληνικής έμπορικής ναυτιλίας μέ τήν συνεχώς μειούμενη ανταγωνιστικότητα, πράγμα πού έχουν έπισημάνει από πολού ήδη χρόνου οί διάφορες ενώσεις.

Η συνεχής συρρίκνωση τής 'Ελληνικής ναυτιλίας είναι ένδειξις ότι δέν προσφέρει τό έπιθυμητό έργο σέ άντα-

γωνιστική τιμή. Γιά νά υπάρξει 'Ελληνική ναυτιλία πρέπει νά μπορεί νά συναγωνίζεται έπιτυχώς τόν φθηνότερο ανταγωνιστή. Πρέπει τό κόστος του 'Ελληνικού πλοίου νά συμπίεστεί πρός τά κάτω. Αυτό πού έγινε πιά συνείδηση στά άλλα Εύρωπαϊκά κράτη μέ αποτέλεσμα τήν ίδρυση δευτέρων ή παραλληλων νηολογίων, είναι καιρός νά τό επανεξετάσουμε καί ει δυνατόν νά τό προωθήσουμε καί στήν 'Ελληνική Ναυτιλία. Έάν δέν βοηθήσουμε τήν 'Ελληνική Ναυτιλία νά μειώσει τό κόστος της καί νά γίνει ανταγωνιστική θά σβύσει. Η περιστασιακή ανάκαμψις τής ναυλαγοράς άπλως θά έπιβραδύνει τό μοιραϊόν.

Σκοπός τής 'Ελληνικής Κυβερνήσεως θά πρέπει νά είναι ή συμβολή στήν προσπάθεια συμπίεσεως του κόστους λειτουργίας του 'Ελληνικού πλοίου, πράγμα πού έπιτυγχάνεται μέ τήν συνεχή παρακολούθηση καί προσαρμογή στίς νέες τεχνολογικές εξελίξεις βάσει τών όποιων αντικαθίστανται ακριβοπληρωμένα εργατικά χέρια μέ σύγχρονα μηχανήματα καί γενικώς στήν εξελικτική πορεία τής οργανώσεως εργασίας σύμφωνα μέ τά εύρωπαϊκά καί διεθνή πρότυπα στήν στεριά καί τή θάλασσα. Θά μπορούσαμε μέ κατάλληλη επάνδρωση, έπιμόρφωση καί αναβάθμιση τών ικανοτήτων τών ναυτικών μας, μέ νέο μηχανικό έξοπλισμό καί όργάνωση, νά συμπίεσουμε τό κόστος λειτουργίας του 'Ελληνικού πλοίου σέ ανταγωνιστικό επίπεδο.

Ας γίνει έπιτέλους σέ όλους συνείδηση ότι προσπαθώντας νά συντηρήσουμε έστω καί μία τεχνολογικώς έχρηστευμένη θέση εργασίας στά 'Ελληνικά πλοία, έπισπεύσουμε τήν κατάρρευση του έθνικού νηολογίου μέ συνέπεια τήν κατάργηση πολλαπλών θέσεων εργασίας γιά 'Ελληνες ναυτικούς. Είναι δε πιά αὐτονόητο ότι τό μεγαλύτερο μέρος τών κατωτέρων πληρωμάτων ώς καί μερικών αξιωματικών θά πρέπει κατ' ανάγκη νά είναι άλλοδαποι, πράγμα εξαλλου πού έθέσπισαν οί λοιποί Εύρω-

παίοι μέ τά παράλληλά τους νηολόγια.

«Τό κυβερνάει έστί προνοεΐν».

Πρέπει όλοι άνεξαιρέτως οί άρμόδιοι νά σκεφθούν πώς θά βοηθήσουν τήν υπό 'Ελληνική σημαία ναυτιλία νά συνεχίζει νά υπάρχει άρκούμενοι στόν αριθμό θέσεων εργασίας γιά 'Ελληνες ναυτικούς στά έλληνικά μισθολόγια πού είναι δυνατόν νά άντέξει τό λειτουργικό κόστος του ποντοπόρου πλοίου έν όψει συναγωνισμού τών υπό Κυπριακή, Λιβερϊάνικη κλπ. σημαία πλοίων.

Έάν δέν άντιμετωπισθεί μ' αυτόν τόν τρόπο ή σύνθεσις τών υπό 'Ελληνική σημαία πλοίων καί δέν άναθεωρηθεί πρός τό ευνοϊκότερο (θετικά μέτρα) διά τήν πλοιοκτησία τό ασφαλιστικό κόστος τών ναυτικών καί ή φορολογία τών πλοίων, ή 'Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία σύντομα θά αποτελέσει παρελθόν. Είναι δε σκόπιμον νά αναλογισθούν οί άρμόδιοι ότι από τήν στιγμή πού τά έλληνόκτητα πλοία υπό ξένες σημαίες θά είναι πλέον άμιγώς επανδρωμένα μέ 'Ινδούς καί άλλους, τότε καί τό μεγαλύτερο μέρος του σχετικού προσωπικού ύποστηρίξεως τών γραφείων θά είναι τής αυτής εθνικότητας. Συνεπώς μέ τήν συνεχή συρρίκνωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου υπάρχει πολύ μεγάλη πιθανότητα, άν όχι βεβαιότητα, νά υπάρξει καί μία μείωση στό έλληνικό προσωπικό τών γραφείων.

Λόγω τών συντελεσθεισών πολιτικών αλλαγών μέ τήν όριστική λήξη του ψυχρού πολέμου, πιστεύω ότι ή δεκαετία του 1990 θά είναι μία δεκαετία έπεκτάσεως του διά θαλάσσης διαμετακομιζόμενου έμπορίου καθότι ή μείωση τής έντάσεως θά βοηθήσει στήν άπελευθέρωση κεφαλαίων γιά τήν βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τών λαών μέ αποτέλεσμα νά αύξηθεί ή διακίνησης τών καταλωτικών κυρίως αγαθών.

Πιστεύω ότι αυτή ή δεκαετία ύπόσχε-ται πολλά γιά τήν ναυτιλία. Θά είναι δε κρίμα πλησιάζοντας τό 2000 νά μήν υπάρχει ουσιαστική υπό 'Ελληνική σημαία ποντοπόρος ναυτιλία.



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 7328



(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

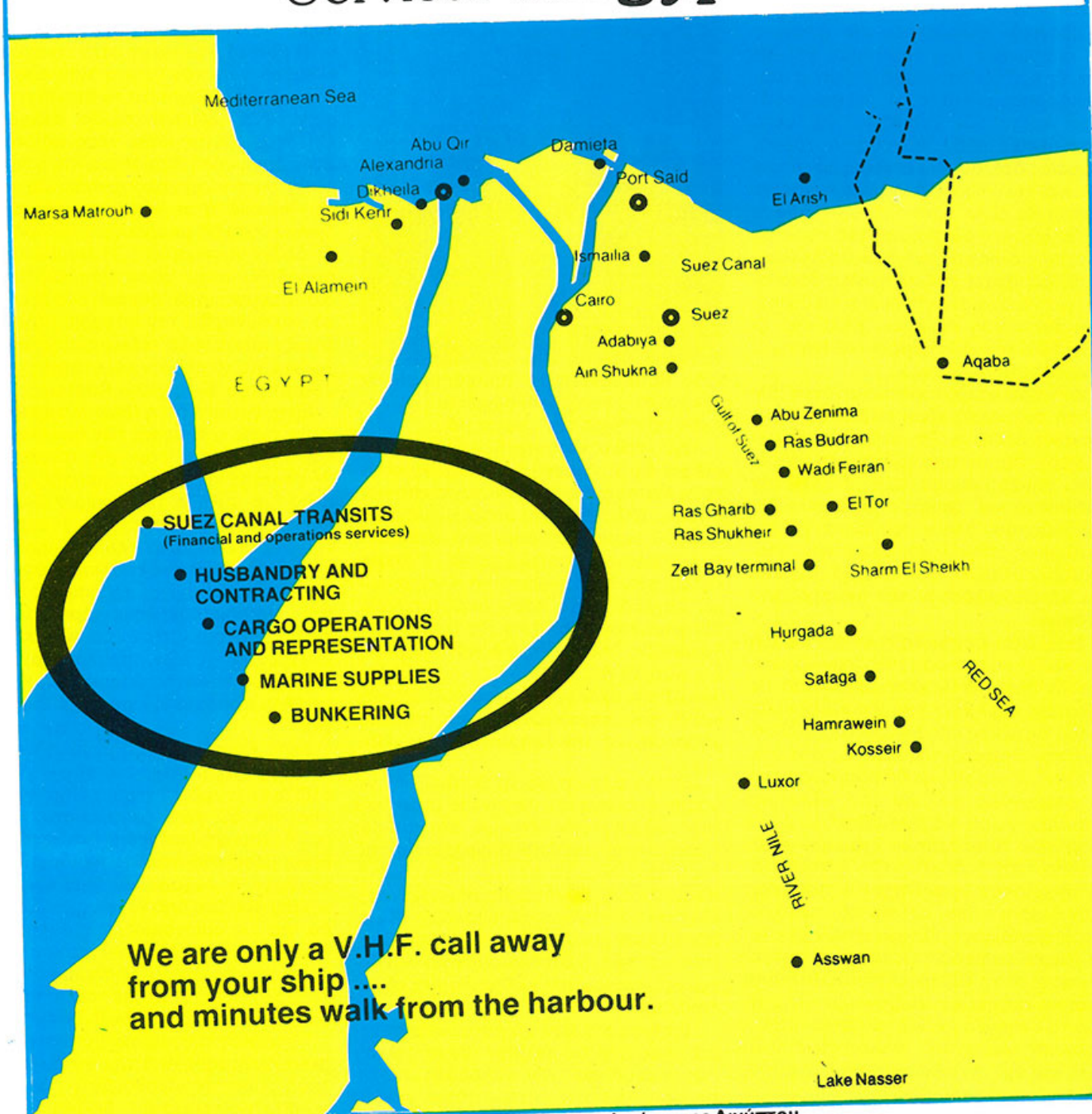
P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 370433 (24 HOURS SERVICE)

World Marine

Services in Egypt



We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΑΙΩΝΑ

Του κ. ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗ, 'Αντιπροέδρου Ναυτικού 'Επιμελητηρίου της 'Ελλάδος

Κάθε χρόνο, τέτοια εποχή, τα «Ναυτικά Χρονικά» φιλοξενούν τις απόψεις των ανθρώπων της Ναυτιλίας και δίδουν έτσι τη δυνατότητα σ' όλους μας να εκφράσουμε εύχες και σκέψεις, οι οποίες αποτελούν αφετηρία για νέες προσπάθειες στον καινούργιο χρόνο, που μόλις άρχισε. 'Η έφετεινή αφετηρία είναι και ξεκίνημα για μία νέα δεκαετία ή όποια θά είναι για πολλούς κλάδους της 'Ελληνικής οικονομίας μία προσπάθεια πολύ διαφορετική από τις άλλες.

Σήμερα αρκεί πλέον η λέξη οικονομία, για να δημιουργήσει την επιδιωκόμενη εντύπωση σε κάθε 'Ελληνικό άκροατήριο και να ξεπεράσει σε επιτυχία οποιοδήποτε πρόλογο.

Δέν χωρά καμμία αμφιβολία ότι η 'Ελληνική οικονομία είναι πλέον σε πολύ δύσκολη θέση, αν όχι στην τραγικότερη φάση της μεταπολεμικής περιόδου. Όλοι σήμερα συμφωνούν με αυτή την διατύπωση και, ακόμη συμφωνούν, ότι δεν υπάρχουν πλέον περιθώρια για καθυστέρηση στην λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων, τα οποία θά μπορούσαν να αποτελέσουν την άπαρχή βελτιώσεων.

'Ενώ, όλοι συμφωνούν σ' ότι αφορά την κακή κατάσταση της οικονομίας, σχεδόν όλοι έχουν επηρεασθεί από τις πολιτικές εξελίξεις και δέν κάνουν λόγο για τις αιτίες που έφεραν την οικονομία στην σημερινή της κακή κατάσταση.

"Όλα τα παραπάνω θά μπορούσαν να τα επαναλάβω και για την 'Ελληνική Ναυτιλία, χωρίς να αμφισβητήσω ότι η θέση των Ναυτιλιακών εταιριών είναι διαφορετική, δεδομένου ότι η Ναυτιλιακή επιχείρηση δραστηριοποιείται μέσα στον διεθνή στίβο, και δέν εξαρτάται από τις συνθήκες που επικρατούν σε στενό εθνικό επίπεδο. "Όταν όμως αναφερόμαστε στην 'Ελληνική Ναυτιλία αναγκαστικά πρέπει να λαμβάνουμε υπ' όψη μας τα στοιχεία εκείνα τα οποία αποτελούν την εικόνα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, και όχι την πλοιοκτησία ή όποια αποτελεεί μέρος του διεθνούς εμπορίου.

'Ενώ λοιπόν όλοι συμφωνούν για την οικονομική και την κρίση των ναυτιλιακών μας θεσμών και οργανισμών, κανείς δέν δείχνει τό ανάλογο ενδιαφέρον για την διερεύνηση των αιτιών της σημερινής δύσκολης κατάστασης. 'Η αποφυγή της πραγματικότητας και των αιτιών της σημερινής τραγικής κατάστασης, δέν έχει καμμία άλλη εξήγηση παρά την πικρία που δημιουργείται από την αναμόχλευση των λαθών και της δυσκολίας, ή όποια χαρακτήρισε όλους



τούς παράγοντες να προσαρμοσθούν εύκολα στις νέες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της χώρας μας.

Λίγο - πολύ, κανένας δέν θέλει να πιστέψει ότι η έμμονή σε θεσμούς οι οποίοι λειτούργησαν με επιτυχία στο παρελθόν, αλλά που δέν μπορούν να αποδώσουν μέσα στο σημερινό περιβάλλον, έφερε τα αποτελέσματα τα οποία καλούμεθα όλοι σήμερα να πληρώσουμε, άσχετα με τό πόσο υποστηρίξαμε την ναυτιλιακή πολιτική της τελευταίας δεκαετίας. "Αλλωστε, η ευθύνη βαρύνει και αυτούς ακόμη που δέν συμφωνούσαν με την ακολουθητέα ναυτιλιακή πολιτική του παρελθόντος, μία και δέν μπόρεσαν να την επηρεάσουν με επιτυχία.

Σπάνια βρίσκουμε τό θάρρος να γίνουμε δυσάρεστοι, λέγοντας αυτό που πιστεύουμε όταν ξέρουμε ότι κάποιοι παράγοντες νομίζουν διαφορετικά και, έτσι, επιδιόδεθα σε μία, άνευ αξίας, πολυλογία ή, άρκούμεθα σε «γκρίνιες» ιδιωτικών συζητήσεων, οι οποίες δέν άποσκοπούν πουθενά, και μάλλον βλάπτουν τελικά, διότι δημιουργούν λανθασμένες εντυπώσεις και άρνητικές παρεξηγήσεις.

'Επιτρέψατέ μου να καταθέσω σήμερα, μέσα από τις σελίδες του ιστορικού σας περιοδικού, την αίσιόδοξη μαρτυρία μου για ένα καλύτερο αύριο, για μία καλύτερη 'Ελληνική Ναυτιλία, ή όποια μπορεί να συμβάλει ακόμη και για την καλύτερη 'Ελληνική Οικονομία. 'Η επιτυχία του στόχου αυτού, δέν μπορεί να υλοποιηθεί με εύχολόγια αλλά με δραστικές λύσεις οι οποίες πρέπει να είναι ανάλογες της ιστορίας που διδάσκει ή Ναυτιλία μας με την πορεία της τα τελευταία διακόσια χρόνια.

"Όσο πιό γρήγορα ένεργήσουμε, τόσο τό καλύτερο. Κάθε μέρα που περνά, χάνεται και ένας μεγάλος αριθμός ευ-

καιριών, κυρίως για τούς νέους ανθρώπους.

'Η βαθειά μου πίστη, στην οικονομική έλευθερία και τόν θεμιτό ανταγωνισμό, αποτελούν με βεβαιότητα ακόμη και σήμερα, ένα φωτεινό σημείο αναφοράς και δημιουργίας κάθε νέας πολιτικής. Στην άρχή αυτή βασίσθηκε και ή Ναυτιλία μας για να μεγαλουργήσει και να είναι σήμερα ή μεγαλύτερη οικονομική δύναμη που θά μπορούσε ή 'Ελλάδα να επιδείξει παγκοσμίως. 'Η Ναυτιλία μας προσδίδει στην χώρα μας κύρος και διαπραγματευτική δύναμη στο έξωτερικό, και συνεχίζει τόν ιστορικό ρόλο που έπαιζε πάντοτε τα τελευταία τριακόσια χρόνια για τό μέλλον και στήριξη του ανεξάρτητου 'Ελληνικού Κράτους.

Είναι γνωστό ότι ή Ναυτιλία κατατάσσεται στην κατηγορία των οικονομικών δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών. 'Η σημασία του τομέα παροχής υπηρεσιών έχει αύξηθεί τελευταία σ' όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, και ή συμβολή του στο άκαθάριστο έγχωριο προϊόν είναι μεγάλη. Μετά τόν πόλεμο ή σημασία του τομέα παροχής υπηρεσιών στο διεθνές έμπόριο αύξήθηκε πάρα πολύ. Τό 1978, 55% του GDP των οικονομικά ανεπτυγμένων χωρών, προερχόταν από τόν τομέα παροχής υπηρεσιών, και μόνο 26% προερχόταν από την Βιομηχανία.

Αυτό άπετέλεσε μία μεγάλη άλλαγή στις δραστηριότητες των επιχειρήσεων στις ανεπτυγμένες χώρες. Παρ' ότι οι υπηρεσίες δέν είναι εμπορεύσιμες σήμερα, ή παροχή υπηρεσιών συνεχώς αύξάνει μέσα στο διεθνές έμπόριο. 'Η δέ εξαγωγή παρεχομένων υπηρεσιών, είναι σήμερα ένα από τα μεγαλύτερα έσοδα για τις οικονομίες των ανεπτυγμένων χωρών, γι' αυτό σήμερα, κάθε μελετητής του Διεθνούς 'Εμπορίου άσχολείται πολύ σοβαρά με τόν τομέα παροχής υπηρεσιών μέσα στο διεθνές έμπόριο.

'Ο τομέας της παροχής υπηρεσιών, έμεινε άνεπαφός από την σταδιακή άπελευθέρωση της οικονομίας ή όποια συντελείτο τις τελευταίες δεκαετίες μέσω της GATT, ενώ τελείως πρόσφατα, ή GATT αναγνωρίζουσα πλέον την μεγάλη σημασία του τομέα παροχής υπηρεσιών, άρχισε να άσχολείται με την άρση των διαφόρων δυσκολιών που αντιμετώπιζε ή τομέας αυτός του Διεθνούς 'Εμπορίου.

Στόν χρόνο και τόν χώρο που έχω στην διάθεσή μου δέν μπορώ να κάνω διαφορετικά από τό συμπυκνώσω, όσο είναι δυνατόν, τα θεωρητικά στοιχεία

καί νά δώσω έμφαση στά στοιχεία εκείνα πού περιγράφουν τίς σκέψεις μου στόν τομέα ανάπτυξης τής Έλληνικής Ναυτιλίας καί οί όποίες, μέ πάρα πέρα μελέτη θά μπορούσαν νά συμβάλουν στην άναστροφή του σημερινού άρνητικού κλίματος. Έτσι, δέν μπορώ νά επεκταθώ στην εξήγηση του τί σημαίνει παροχή ύπηρεσιών καί σέ τί διαφέρει από τό έμπόρευμα, θέλω όμως νά τονίσω, τηλεγραφικά, τά εξής σημεία τά όποία πρέπει νά περιληφθούν σ' ένα όρισμό:

1. 'Η παραγωγή καί ή κατανάλωση των ύπηρεσιών γίνεται ταυτόχρονα, κάτι πού δέν συμβαίνει μέ τά έμπορεύσιμα προϊόντα.

2. Οί ύπηρεσίες δέν μπορούν νά αποθηκευτούν.

3. Οί ύπηρεσίες είναι κάτι άδηλον ενώ τά έμπορεύματα είναι άπτά.

Ο δυναμισμός των επιχειρήσεων του τομέα παροχής ύπηρεσιών είναι μέ λίγη σκέψη κατανοητός από όλους μας. 'Η διοίκηση των επιχειρήσεων αυτών, άποτελεί τόν δυσκολότερο τομέα τής προσπάθειας ή όποία καταβάλλεται γιά τήν στήριξη καί τήν πρόοδό τους. Παράδειγμα, πρós άποφυγή, άποτελούν γιά τήν Έλληνική πραγματικότητα οί διοικήσεις των κρατικών εταιριών πού σκοπό έχουν τήν παροχή ύπηρεσιών, καί οί όποίες λόγω κακής διοικήσεως, έχουν άποτύχει καί είναι ένας από τούς σπουδαιότερους λόγους τής σημερινής κακής οικονομικής κατάστασης τής χώρας μας. Άκόμη καί σήμερα ή επιλογή των Managers των επιχειρήσεων αυτών γίνεται κατά τέτοιο τρόπο, πού δέν χρειάζεται πολύ μελέτη γιά νά διαπιστώσουμε ότι, άκόμη καί ένας καλός καθηγητής άνώτατης σχολής, δέν είναι βέβαιον ότι είναι καλός ή κατάλληλος γιά νά διοικήσει μία μεγάλη επιχείρηση. Έτσι πιστεύω ότι καί γιά τήν ναυτιλία, ή επιλογή κατάλληλων Managers θά άποτελεί γιά τό μέλλον τόν κυριώτερο παράγοντα επιτυχίας.

Η επιλογή του κατάλληλου προσώπου, γιά τήν θέση του Manager, δέν είναι μία εύκολη καί τυχαία προσπάθεια. Γιά τήν θέση αυτή ζητούμε πάντα τόν άνθρωπο πού θά κάνει πραγματικότητα τά όνειρα καί τίς ικανότητες πολλών ανθρώπων καί σέ άρκετές περιπτώσεις, από τό μέγεθος τής δικής του επιτυχίας, εξαρτάται τό μέλλον τής επιχείρησης

καί, μαζί μ' αυτήν, τό μέλλον πολλών δεκάδων οικογενειών οί όποιοι εργάζονται σ' αυτήν.

Αναζητούμε τόν έπιστήμονα πού είναι ξεκάθαρα προσανατολισμένος στην δημιουργία επιτευγμάτων.

Η βαθειά αναλυτική σκέψη είναι τό δεύτερον προσόν του Manager, θά έλεγαι ότι πρόκειται γιά τό άπαραίτητο δεύτερο σκαλοπάτι πρós τήν επιτυχία.

Αποφασιστικότητα καί πρωτοβουλία άποτελούν κανόνες επιβίωσης των επιχειρήσεων μέσα στον διεθνή στίβο των δραστηριοτήτων καί του ανταγωνισμού. Καμμία εταιρία πλέον δέν μπορεί νά επιβίωσει μέ πολύπλοκη καί γραφειοκρατική όργάνωση. Η ευελιξία καί ή λιτότητα στην όργάνωση, οδηγούν σέ άμεσες λύσεις πού στηρίζονται στις ικανότητες του Manager, μία καί αυτός έπωμίζεται τήν ευθύνη τής προόδου καί τής επιτυχίας.

Η σύνθεση των διαφόρων ιδεών, καί ή αξιοποίηση των ικανών συνεργάτων, μπορεί νά γίνει καθοριστική δύναμη γιά τήν επιχείρηση, αλλά χρειάζεται νά πάρει τήν μορφή αυτή μέσα από τήν δυνατότητα σύνθεσης πού έχει ο Manager.

Μέ τά έφόδια αυτά, δέν μπορεί νά επιτύχει κανείς, άν δέν διαθέτει τόν ανθρώπινο παρανομαστή στις σχέσεις του μέ όλους τούς συνεργάτες καί συναλλασσομένους μέ τήν εταιρία. Τέλος κάθε δυσκολία ξεπερνιέται μέ τήν μοναδική μέθοδο αντιμετώπισης δυσκολιών, καί αυτή είναι ή έπιμονή.

Στούς δημιουργούς σήμερα, δέν περιλαμβάνονται μόνον οί επιχειρηματίες, αλλά καί οί διοικούντες τίς επιχειρήσεις αυτές, καί είναι πλέον καιρός τό γνωστό τρίγωνο «Ναυτεργάτες, Έφοπλιστές», «ΥΕΝ» νά πρέπει νά συμπληρωθί μέ τά στελέχη των επιχειρήσεων, τά όποία άν καί έδωσαν τήν ίδια μάχη γιά τήν επιτυχία τής Έλληνικής Ναυτιλίας άκόμη καί σήμερα στην εποχή πού τό Management άποτελεί διακεκριμένο κλάδο τής οικονομικής επιστήμης παραμένουν χωρίς άναγνώριση γιά τόν ρόλο καί τίς προσπάθειές τους.

Μέσα σ' ένα έλεύθερο περιβάλλον, ή συμβολή του Manager ήγέτη, είναι καθοριστική, δέν άναπαράγει τό παρελθόν αλλά σχεδιάζει καί πραγματοποιεί τήν πρόοδο πού εξασφαλίζει τό μέλλον. Καιροφυλακτεί γιά νέες ιδέες. Άξιοποιεί κάθε νέα μορφή δυναμισμού στις

ανθρώπινες σχέσεις, μέσα από μία άπελευθέρωση δυνάμεων των συνεργατών του. Η άισιοδοξία του βασίζεται στην πίστη του γιά τόν άνθρωπο, καί όχι γιά τίς μηχανές καί τά άψυχα μέσα παραγωγής.

Η δυσκολία νά βρεθούν τά κατάλληλα πρόσωπα, όφείλεται στην πολύ μικρή προσπάθεια ή όποία έγινε γιά τήν αναζήτησή τους στις άνώτατες σχολές όπου φοιτούν καί προετοιμάζονται. Έπίσης πρέπει νά άναγνωρίσουμε ότι τό ποσοστό των έξόδων πού έχουν επενδυθί γιά τήν μετεκπαίδευση των αξιωματικών ΕΝ πού έχουν στελεχωθεί τίς Ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι από μηδαμνόν έως άνύπαρκτο. Η ναυτική εκπαίδευση, θά μπορούσαμε νά πούμε, ότι βρίσκεται σήμερα σέ μηδενική βάση καί ενώ όλοι διατυμπανίζουν τό ενδιαφέρον τους γι' αυτή, παρατηρούμε ότι τά ποσά πού διατίθενται είναι μικρότερα από εκείνα πού καταβάλλονταν τό 1974, καί δίδονται όλόκληρες μάχες γιά κάποιες ρυθμίσεις πού άνακοινώθηκαν τό 1978, ενώ, κανένας δέν υπελόγισε ότι, σήμερα πλέον, δέν άποτελούν τόν καλύτερο τρόπο καί μέσον γιά τήν επίλυση των μεγάλων προβλημάτων του τομέα αυτού.

Ο δυναμισμός του κλάδου είναι δεδομένος μέσα από τήν ανάπτυξη του τομέα παροχής ύπηρεσιών στον χώρο του διεθνούς έμπορίου.

Ιστορικά ή Έλλάδα καί οί Έλληνες, είμαστε άνθρωποι τής θάλασσας καί έχουμε μεγαλουργήσει σέ κάθε έλεύθερο καί ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Η σημερινή Εύρώπη προσφέρει μία ξεχωριστή πρόκληση γιά δημιουργία καί προσκαλεί γιά επιτυχία κάθε νέο πού θά βρεί τό θάρρος καί τήν τόλμη πού ζητά ή θάλασσα.

Σ' έμάς άπομένει ή προσαρμογή στις νέες συνθήκες καί ή αντιμετώπιση των προβλημάτων μέ βαθειά περίσκεψη καί δημιουργική δράση. Οί θεομοί άποτελούν τόν μοχλό τής προόδου, καί τότε είναι έφαλτήριο επιτυχιών. Όταν όμως δρούν σάν τροχοπέδη τότε σημαίνει ότι ήλθε ή ώρα νά αλλάξουν, καί στην αλλαγή αυτή, δέν μπορεί νά άντισταθεί κανείς, όποιαδήποτε θέση καί άν κατέχει. Εύχομαι καί έλπίζω ότι ο Νέος Χρόνος, καί ή δεκαετία πού ξεκίνησε, νά είναι μία νέα άφετηρία γιά μεγάλες Ναυτιλιακές επιτυχίες.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ ΤΩΡΑ: 'Η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία μπροστά στη δεκαετία του '90

Του Δρ. ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Μπροστά σ' αυτές τις εξελίξεις, ο ελληνικός Έφοπλισμός ως συλλογικό όργανο αντέδρασε εγκαίρως, πολέμησε και πολεμά δυναμικά, προωθώντας στην αρχική φάση και υπεραμυνόμενος στη συνέχεια τους τέσσερις κοινοτικούς Κανονισμούς για τη Ναυτιλία του 1986, που ακριβώς για ελεύθερο ανταγωνισμό όμιλούν αλλά πού — τί περίεργο! — συνεχώς παραβιάζονται από τους άλλους εταίρους της ΕΟΚ. Παράλληλα ετοιμάζει ισχυρό όπλοστάσιο επιχειρημάτων και πιέσεων, προκειμένου να διαφυλαχθούν θεσμικές ιδιαιτερότητες της ελληνικής εμπορικής Ναυτιλίας, όπως π.χ. το καθεστώς των ναυτιλιακών εταιριών και το ελληνικό φορολογικό σύστημα, όταν κάποια στιγμή θεσπισθούν από την ΕΟΚ τα περίφημα θετικά μέτρα (positive measures) για την κοινοτική Ναυτιλία.

Συλλογικά λοιπόν η Ναυτιλία μας εύρεται επί ποδός πολέμου εν όψει του 1992. Σέ προσωπικό όμως επίπεδο η ζωή φαίνεται να συνεχίζεται χωρίς έντονους προβληματισμούς και δυστυχώς με μεγάλη δόση μακαριότητος και ήμιαθειας. Όρισμένοι φαντάζονται ότι οι Έλληνες ναυτικοί καριέρας θα διαρρεύσουν προς πάσαν κατεύθυνση ανά την Ευρώπη, αναζητώντας στους στόλους των Δυτικών και των Βορείων τις ιδανικές συνθήκες εργασίας, μακριά από το ελληνικό θαλάσσιο περιβάλλον όπου ζυμώθηκαν επί τόσες γενές. Αυτό όμως θα το δούμε... Θα δούμε πόσοι Έλληνες καπεταναίοι ή αξιωματικοί θα συνεχίσουν την καριέρα τους κάτω από ξένα αφεντικά, μέσα σε ξένα περιβάλλοντα εργασίας, κάτω από συνθήκες διαβίωσης έντελως διαφορετικές από εκείνες του ελληνόκτητου πλοίου. Για τα κατώτερα πληρώματα βέβαια ούτε λόγος να γίνεται, αφού όπως δείχνουν τα πράγματα σε λίγο θ' αποτελούν παρελθόν για το ελληνόκτητο πλοίο...

Άλλοι πάλι φοβούνται ότι ο Πειραιάς θα πλημμυρίσει από ξένα ναυτιλιακά γραφεία που θα πνίξουν άργα ή γρήγορα τον ελληνικό Έφοπλισμό μέσα στην έδρα του. Ας έλθουν λοιπόν να μετρηθούμε και για να βγεί επιτέλους μέσα στη μάχη του ύγειους ανταγωνισμού με τους ξένους νικητής ο Πειραιάς, ως το πρώτο ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου!

Υπάρχουν και οι άλλοι, οι πλοιοκτήτες της άκτοπλοΐας και των κρουαζιεροπλοίων που φωνάζουν και υπεραμύνονται της διατήρησης του προνομίου



της άκτοπλοΐας (cabotage) ακόμη και μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση του 1992, επικαλούμενοι, μεταξύ άλλων, και στρατηγικούς λόγους. Πώς θα τους φαινόταν άραγε η ιδέα της εισδοχής της Τουρκίας στη ΕΟΚ, μία εξέλιξη που μέχρι σήμερα δεν προχωρεί αφού παίζεται σαν το μεγάλο πολιτικό χαρτί στη διαπραγμάτευση των εθνικών μας θεμάτων με τη γείτονα; Ο οικονομικός κόσμος μας και μαζί και ο ελληνικός Έφοπλισμός περιμένουν την ώρα της εντάξεως της Τουρκίας σαν το σάλπισμα για ολομέτωπη ειρηνική επίθεση σ' ένα γεωγραφικό χώρο οικόειο και γόνιμο... κι όχι τόσο έχθρικό αν η διπλωματία μας συνεπικουρήσει έξυπνα και ρεαλιστικά. Κάπως έτσι οραματίζονται το μέλλον οι «ποντοπόροι» μας με τους εύρεις όρίζοντες και το φιλελεύθερο και έντονα ανταγωνιστικό πνεύμα τους. Ας τό αντιμετωπίσουν ανάλογα και οι «ποσταλήσιοι», για να μη βρεθούν στο περιθώριο της ελεύθερης ευρωπαϊκής άκτοπλοΐας του 1992...

Η κρίση παρήλθε. Ο κύκλος της ναυλαγοράς συμπληρώθηκε. Η Ναυτιλία μας εύρεται ακόμη, τώρα που τυπώνονται αυτές οι γραμμές, στην πιά καλή της ώρα. Γύρω μας διάχυτη η ικανοποίηση και η αισιοδοξία του Έφοπλισμού για το μέλλον τό ίδιο και των ναυτικών μας που έχουν κυριολεκτικά εξαφανισθεί από τα στέκια του Πειραιώς και τους «πλατάνους» των πλατειών των νησιών μας.

Και τώρα ενώπιόν μας η συνέχεια, το άδηλο μέλλον, η πρόκληση της νέας δεκαετίας που εύρεται επί θύραις. Ο-

σοι ζούν μέσα στο περιβάλλον του κλάδου και αισθάνονται τό σφυγμό του έχουν ιδιαίτερους λόγους να πιστεύουν ότι η δεκαετία αυτή θα είναι δεκαετία 'Αποκαλύψεως για τη Ναυτιλία. Αυτό προμηνύει τό γεγονός - σταθμός της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης του 1992.

Αυτό προδικάζουν οι τάσεις γιγαντισμού και πολυεθνισμού που ολοένα κερδίζουν έδαφος στον τομέα της διαχείρισης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Σ' αυτό συνηγορεί τέλος η παγίωση της νέας τεχνολογίας στη ναυπηγική βιομηχανία που μοιραία οδηγεί τον κόσμο μας από τό συμβατικό στο αυτοματοποιημένο πλοίο, όπως κάποτε, σέ άλλες εποχές, είχε οδηγήσει τον ίδιο κόσμο από τό ιστίο στον ατμό με τις γνωστές σέ όλους συνέπειες.

Τό «ναυτικό» είναι ζήτημα τέχνης και εμπειρίας και δεν είναι δυνατόν να ασχολείται κανείς με αυτό σαν πάρεργο και όταν τύχει (Θουκυδίδου 'Ιστοριών Α' 142). Κάτι ήξεραν οι αρχαίοι μας, όπως τό μαρτυρεί έξ άλλου και τό πνεύμα του Θουκυδίδη, για τις δυσκολίες και τό άπρόοπτα των θαλασσίων έργων. Και συνεχίζει ο μεγάλος Ιστορικός: Τό αντίθετο μάλιστα, πρέπει να ασχολείται κανείς συνεχώς με αυτό και να μην προσέχει τίποτε άλλο. Έάν υπάρχει στιγμή που η μεστή νοημάτων διδασκαλία του Θουκυδίδη πρέπει να εισακουσθεί, η στιγμή αυτή είναι τώρα. Τώρα που η ελληνική Ναυτιλία έχει επιτέλους αποτινάξει τό ζυγό των Τραπεζών — και έννοούμε βέβαια τις Τράπεζες εκείνες που δεν του συμπαράσταναν στά δύσκολα χρόνια — και μπορεί να έλίσσεται ελεύθερα μέσα στον διεθνή ύγρο στίβο. Τώρα που οι άθρόες πωλήσεις σκαφών, συμβατικής τεχνολογίας κυρίως, έχουν απαλλάξει την εμπορική άρμάδα μας από μονάδες εύάλωτες στις κρίσεις, που θά «έδεναν» με την πρώτη άπνοια της ναυλαγοράς.

Ήρθε η στιγμή λοιπόν όσοι άσχολούνται με τό «ναυτικό» και έννοούμε πραγματική και όχι περιστασιακή άσχολία — να άνασυγκροτήσουν τά γραφεία και τους στόλους τους, επιστατούντας όλη την τέχνη και όλες τις εμπειρίες του παρελθόντος.

Πρώτος σταθμός, πρώτη δοκιμασία, ή ένοποίηση της ΕΟΚ. Βρισκόμαστε έδω μπροστά σ' ένα προξενιό, μέ δεδομένη άσυμφωνία χαρακτήρων άνάμεσα στην ελληνική εμπορική Ναυτιλία και τις Ναυτιλίες των άλλων χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Από τη μία πλευρά οι Έλληνες, υπέρ-

SALVAGE SUCCESS & TOUGH TUGS

SALVAGE SUCCESS TIME AFTER TIME

Our worldwide reputation for successful ship salvage, wreck and hazardous cargo removal has been earned because we know that in any salvage operation, success is the only thing that counts.

TOUGH TUGS FOR TOUGH JOBS OFFSHORE

From anchor handling to the biggest offshore tow-outs in the world, we provide both the tugs and the people with know-how to get the tough jobs done. Whether you need the 120 ton bollard pull of our Tempest/Typhoon class of anchor handling tug, or the expertise of a seasoned towmaster and crew for a special ocean towage assignment, calling Wijsmuller is always a wise move.



WIJSMULLER

SALVAGE B.V.

HOLLAND: P.O. BOX 510, 1970 AM IJMUUDEN
TEL. 2550 - 62666, TLX 41110, FAX 2550 - 18695



A WISE MOVE

GREECE:
SHIPCARE TECHNICAL SERVICE INC.
65, AKTI MIAOULI 18536 PYRAEUS
TEL. 418 2321
TLX. 213 051 OR 211822

μαχοι του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού και του *laissez faire* και από την άλλη, με ελάχιστες επί μέρους εξαιρέσεις, οι αιώνιοι λάτρεις του προστατευτισμού, που φαντάζονται την ένωση Ευρώπης σαν τό υστατο χαράκιμα που θα προστατεύσει από τον άφανισμό τα άπομεινάρια των πάλοι ποτέ κραταιών εθνικών στόλων τους. Στη μέση, ανάδοχος ή ίδια ή προϊούσα Αρχή των Βρυξελλών, παραμονεύει για να φορέσει στους μελλοντικούς τό ακάνθινο στεφάνι της γραφειοκρατίας και του οικονομικού αυταρχισμού.

Ο μεγάλος κίνδυνος λοιπόν δεν είναι ούτε η διαρροή των πληρωμάτων, ούτε η «απόβαση» ξένων στην Ακτή Μιαούλη και τα νησιά μας. Ο μεγάλος κίνδυνος είναι, τό ξαναείπαμε, από τη μία πλευρά ο διεθνής προστατευτισμός κι από την άλλη ο παρεμβατισμός της ΕΟΚ στα ναυτιλιακά μας πράγματα.

Ο πρώτος κίνδυνος απειλεί να εξαφανίσει από την ελεύθερη αγορά φορτία που υπό άλλες συνθήκες θα μπορούσε να κτυπήσει ο Έλληνας επιχειρηματίας. Ο δεύτερος κίνδυνος απειλεί να επιβραδύνει ή και να άχρηστεύσει ακόμη τούς ευέλικτους εκείνους μηχανισμούς της ναυτιλιακής πρακτικής, με ταυτόχρονη ίσπεδωση της κάθε εθνικής ναυτικής ταυτότητας κάτω από τό βάρος του υπερκράτους των Βρυξελλών.

Ως εδώ βέβαια όμιλούμε για θεωρίες και υποθέσεις. Τό τί θα γίνει στην πράξη κατά τη νέα δεκαετία όχι μόνον στον ευρωπαϊκό αλλά και στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο παραμένει έν πολλοίς άγνωστο. Ό,τι και να συμβεί όμως, ο ελληνικός Έφοπλισμός οφείλει να γνωρίζει ότι βασική προϋπόθεση για την αντιμετώπιση κάθε νέας τάξεως πραγμάτων στη Ναυτιλία είναι ή οικονομική του ανεξαρτησία και αυτότέλεια. Καί ή στιγμή για να τό πεί κανείς αυτό είναι ή πλέον κατάλληλη, άφου τό κεφάλαια εύρίσκονται αυτή τη στιγμή στα χέρια μας, τό ίδιο και τό καλύτερά μας πλοία. Οί επενδύσεις σε μονάδες σύγχρονες, ή κανείς να παλεύουν και να νικούν κατά την διάρκεια των κρίσεων είναι ανάγκη διαρκής και επιτακτική. Η

συνεργασία με ευρωπαίους και ξένους εταίρους γενικότερα είναι κι αυτή μέσα στο κλίμα της εποχής, άρκει να γίνεται από θέσεως ισχύος για τόν Έλληνα πλοιοκτήτη, ώστε να διατηρείται ή ελληνικότητα των συμφερόντων της επιχειρήσεως και να μεταφέρεται ή σπίθα του ναυτικού μας δαιμονίου πάλι σε Έλληνες.

Μέ δεδομένη τη σημερινή οικονομική εύρωστί, που άποτελεί και την καλύτερη κάλυψη έν όψει άγνωστων μελλοντικών εξέλιξεων, είναι στο χέρι του καθενός πλέον να άντισταθεί στους «πειρασμούς» της υπερβολικής επέκτασεως του στόλου του από δελεαστικά καλέσματα Τραπεζών. Αντιστεκόμενος διαφυλάσσει τελικά τό πιο πολύτιμο συστατικό της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως που είναι ο προσωπικός έλεγχος της από τόν ίδιο τόν επιχειρηματία.

Μέ σκέψεις σαν κι αυτές καταλήγουμε για μία ακόμη φορά στην τόσο σαφή αλλά συχνά τόσο παρεξηγημένη από πολλούς ρήση των παραδοσιακών έφοπλιστών ότι ή ελληνική Ναυτιλία πρέπει να στηρίζεται στα «λίγα και καλά πλοία». Καί συμπληρώνουμε έμεις εδώ: τόσο λίγα ώστε να εξασφαλίζεται ή νοικοκυρωσύνη και ο έλεγχος μέσα στην επιχείρηση και τόσο καλά ώστε να προάγεται ή ανταγωνιστικότητα προς τό έξω, στη ναυλαγορά. Πάνω σε τέτοιες ύγιεις βάσεις, ο ελληνικός Έφοπλισμός δεν έχει να φοβηθεί ούτε τούς ξένους ανταγωνιστές του στην ελεύθερη αγορά, αλλά ούτε και τούς θιασώτες του ναυτιλιακού προστατευτισμού, είτε κρατικοί είναι αυτοί είτε ιδιώτες. Τούς πρώτους τούς αντιμετώπιζε πάντα μέ επιτυχία ο ίδιος, ως ίσος προς ίσους, μέσα στη δίνη του ναυλοτιμαρίθμου. Τούς δεύτερους θα τούς τιμωρήσει άργά ή γρήγορα ή ίδια ή θάλασσα, διότι μέ τεχνητές κι επιδοτούμενες επινοήσεις παραβιάζουν τελικά τη βασικότερη αρχή του διά θαλάσσης έμπορίου, που είναι ή διακίνηση των αγαθών στο χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Ξεκινώντας τη νέα δεκαετία μέ έφοδια την τέχνη και την έμπειρία του, ο ελληνικός Έφοπλισμός θα πρέπει να

ζυγίσει και τη συνεργασία του μέ τούς άλλους δύο πυλώνες που συγκροτούν τό δυναμικό τρίγωνο της Ναυτιλίας: την Πολιτεία και τη Ναυτεργασία.

Οί σχέσεις Έφοπλισμού και Κράτους είναι άλήθεια ότι διαταράχθηκαν σοβαρά κατά τη δεκαετία που πέρασε. Στο βωμό της ψηφοθηρίας και των ιδεολογικών ανταγωνισμών θυσιάστηκε ή έμπιστοσύνη του Έφοπλισμού προς τό Κράτος. Ένέργειες, άλλοτε άτολμες άλλοτε άστοχες, των πολυαριθμών και ως επί τό πλείστον εκτός τόπου και χρόνου ύπουργών που πέρασαν από τό μέγαρο του ΥΕΝ δηλητηρίασαν την ελληνική ναυτοσύνη και μάλιστα μέσα σε περίοδο μεγάλης ναυτιλιακής κρίσεως. Αποτέλεσμα: ή άτακτος φυγή των πλοίων από τό ελληνικά νηολόγια. Καί σαν να μην έφθανε αυτό, ύπονομεύτηκαν άρχικά και έν συνέχεια εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους δύο θεσμοί που άποτελούν τό θεμέλιο του ελληνικού ναυτιλιακού οικοδομήματος: Η κοινωνική ασφάλιση και ή εκπαίδευση των ναυτικών μας. Τό Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) κατέρρευσε πίσω από τό κενό που άφησαν μέ τη φυγή τους τό άνασφάλιστα πλέον πλοία των Έλλήνων, που έχουν ήδη βρεί τη γαλήνη στα ξένα νηολόγια. Όσο για τη ναυτική εκπαίδευση, αυτή έγινε τό πειραματόζωο άσχετων και συχνά κακόβουλων «είδικών», που την κατατεμάχισαν μέ τό νυστέρι της ιδιοτελείας και του ταπεινού πολιτικού όφέλους.

Μέ τό δσα είπαμε, φαίνεται πως ή Αποκάλυψη στίς σχέσεις του Έφοπλισμού μέ τό Κράτος ούτε λίγο ούτε πολύ έχει ήδη συντελεσθεί. Βρισκόμαστε σήμερα στο στάδιο της έπουλώσεως των πληγών, μιάς μακρόχρονης, άλοιόμονο, διαδικασίας που προϋποθέσει σταθερή πολιτική κατάσταση στη χώρα, σταθερή ναυτιλιακή πολιτική από τούς κυβερνώντες και προπαντός όχι άρνητικές παρεμβάσεις στα ναυτιλιακά μας πράγματα. Μόνο έτσι θα έπιστρέψουν κάποτε τό πλοία στα πάτρια νηολόγια μέ άμεσο εύεργετικό έπακόλουθο και την έξυγίανση του ΝΑΤ.

Όσο για την ναυτική εκπαίδευση, ένα θαρραλέο βήμα μόλις έγινε προς τό

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις και είς έτέρους λιμένας "Απω Ανατολής.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

σύστημα πού χρόνια τώρα μάταια υπεδείκνυε ο ελληνικός Έφοπλισμός και πού επί δεκαετίες έχει εφαρμοσθεί με επιτυχία σε άλλες ναυτιλιακές παραδοσιακές χώρες: τό σύστημα της έναλ-λασσομένης εκπαίδευσεως (sandwich courses). 'Η προσδοκόμενη παγίωση του συστήματος αυτού και στον ελληνικό χώρο θα βοηθήσει να δοθούν επιτέ-λους οι σωστές βάσεις παιδείας στους μελλοντικούς αξιωματικούς μας. Ταυ-τόχρονα θα ξεχωρίσει από τό πρώτο η-δη στάδιο της εκπαίδευσεως τούς πραγματικούς ναυτικούς καριέρας ά-πό τούς καιροσκόπους συνταξιούχους φοιτητές, άφου οι έμβόλιμες θαλάσ-σιες ύπηρεσίες κατά τή διάρκεια των σπουδών δέν θ' αφήνουν πλέον κανένα περιθώριο φυγοπονίας γιά τούς κηφή-νες.

Και ή Ναυτεργασία; Τί σημαίνει γι' αυτήν ή νέα δεκαετία; Είναι γεγονός ότι ο γνήσιος επαγγελματίας ναυτικός αϊ-σθάνεται τίς ίδιες άνησυχίες μέ τόν έρ-γοδότη του, άφου ή συνεργασία τους ά-ποτελεί ένα από τά μυστικά της επιτυ-χίας και της συνεχείας της ναυτικής μας παραδόσεως. 'Η εκτίμηση μεταξύ

του Έλληνα έφοπλιστή και ναυτεργά-τη είναι άμοιβαία και θά εξακολουθη-σει νά είναι, άρκει νά στηρίζεται στήν άρχή ότι ο δεύτερος είναι συνεργάτης και όχι συνεταίρος του πρώτου. Κοινοί και οι στόχοι τους, άφου ή εύρωστία της ναυτιλιακής επιχειρήσεως έγγυά-ται και τή μόνιμη άπασχόληση των έρ-γαζομένων σ' αυτήν. Κοινά πολλές φο-ρές και τά πεπρωμένα τους, άφου μέσα από τό ελληνικό πλοίο ξεπετιούνται κατ' έξοχήν οι μελλοντικοί Έλληνες πλοιοκτήτες.

Όσο υπάρχουν Έλληνες αξιωματι-κοί καριέρας και όσο υπάρχουν έλλη-νικοί παραδοσιακοί ναυτότοποι, πρέπει οι πληθυσμοί τους νά συνειδητοποιή-σουν άφ' ενός ότι ο καλός ναυτικός πάντα θά βρίσκει δουλειά στο ελληνικό πλοίο, άφ' έτέρου ότι τό ναυτικό επάγ-γελμα είναι τό επάγγελμα των τολμη-ρών και των γενναίων, είναι ή συνέχεια της ναυτικής παραδόσεως της φυλής, είναι τίτλος τιμής. "Ας σκληρύνουν λοι-πόν τίς καρδιές τους οι σύγχρονοι θα-λασσομάχοι μας. "Ας παραμερίσουν τίς άναμνήσεις από δύσκολες και συ-χνά δυσάρεστες προσωπικές έμπειρίες της θαλασσινης τους καριέρας — οι

συνθήκες έξ άλλου τώρα είναι πολύ κα-λύτερες — και άς οδηγήσουν τ' αγόρια τους προς τή θάλασσα. Έκεί βρίσκεται τό μέλλον τους και τό μέλλον και των δικών τους παιδιών. Και νά τό πράξουν σύντομα, προτού άφελληνισθεί ή Ναυ-τιλία μας και προτού τά παιδιά τους κα-ταντήσουν νά τροφοδοτούν τίς στρα-τιές των μονίμων ύποψηφίων σε άνώτε-ρες και άνώτατες Σχολές στήν Έλλάδα και στο έξωτερικό ή, άργότερα, των ά-νέργων πτυχιούχων της στεριάς.

Αποκάλυψη λοιπόν προμηνύεται μέ-σα στήν έρχόμενη δεκαετία. "Ισως σε λίγο, ίσως σε μερικούς μήνες ή χρόνια, ίσως όμως και τώρα. 'Η ελληνική έμπο-ρική Ναυτιλία συμπληρώνει άλλη μιά δεκαετία άκμης μέ τή ματιά της άπλωμέ-νη στον Όκεανό του μέλλοντος και μέ στόχο νά φανεί άντάξια της βαριάς κληρονομιάς πού της άφησε τό παρελ-θόν. Τέχνη, έμπειρία και προσήλωση στο «ναυτικό» είναι τά έφόδια των Έλ-λήνων άειναυτών και μ' αυτά θά διεκδι-κούν και θά κατακτούν πάντα τόν τίτλο των θαλασσοκρατόρων πού δικαιωματι-κά τούς άνήκει.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ



CHRIS MARINE SA

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

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

24 HOUR WORLDWIDE REPAIR SERVICE

AGENTS FOR GREECE:

ASIA

Sanyo Marine Industry
Shanghai Shiprepairing Centre
Guangzhou Shiprepairing Centre
Tianjin Shiprepairing Centre
Dallan Shiprepairing Centre
Samsorn Engineering Ltd. Part.
Maritime Engineering & Shiprep.

AFLOAT REPAIRS
10 DRYDOCKS UP TO 60.000 DWT
6 DRYDOCKS UP TO 25.000 DWT
7 DRYDOCKS UP TO 60.000 DWT
2 DRYDOCKS UP TO 10.000 DWT
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS

Japan
China
China
China
China
Thailand
Hong Kong

AUSTRALIA

Cockatoo Dockyard Pty. Ltd.

DRYDOCKS UP TO 20.000 DWT

Australia

AFRICA

Dusty Miller (Pty) Ltd.

DRYDOCKS UP TO 70.000 DWT

South Africa

AMERICA

Phillyship of Philadelphia
Phillyship of New York
Phillyship of New Jersey
Phillyship of Norfolk
Phillyship of Charleston

AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS

America
America
America
America
America

EUROPE

Barthels & Luders
D.v.D. Wettering B.V.
Navitec Marine Services Ltd.
Sud Marine
Lisrep, Lisboa

AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS
AFLOAT REPAIRS

Germany
Holland
Belgium
France
Portugal



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Εκεί που όλα έρχονται και φεύγουν αυτά
τα καθίσματα μένουν πάντα αναλοίωτα, λειτουργικά,
επίκαιρα γιατί έχουν την υπογραφή και την γραπτή
εγγύηση της PRODUCTION.



ΚΡΗΤΗ



ΜΥΚΟΝΟΣ

ΚΟΡΦΟΥ

ΡΟΔΟΣ

ΠΡΟΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ 196,
ΤΗΛ.: (031) 269335, FAX: (031) 284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ.: (01) 7244948, 7232575
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ.: (0341) 71729-30,
FAX: (0341) 71586, TLX: 410313 PROD GR



ΘΑΣΟΣ

ΠΑΡΟΣ

Τό Κράτος νά δεσμεύεται μέ τό λόγο του

Του κ. Μιχάλη Περαιτικού

Ἡ ἀνάγκη κάνει τόν πλοιοκτήτη, στήν διεθνή ἀγορά πού ἀγωνίζεται, νά ἔχει σάν κυριότερο κεφάλαιό του, τό ὄνομά του, καθαρό, τίμιο, σωστό. Δέν εἶναι μόνο οἱ ἀρχές του, ἀλλά οὔτε καί ἡ παράδοση τοῦ τόπου μας ἡ ἀνύπαρκτη σ' αὐτόν τόν τομέα.

Στήν μεγάλη πλειοψηφία τους οἱ Ἕλληνες ἐπιχειρηματίες τῆς θάλασσας ἔχουν ἀνώτερο ἠθικό ἐπίπεδο.

Ἄς μοῦ ἐπιτραπεῖ αὐτή ἡ καθαρή δήλωση γιά τόν κλάδο πού ἀνήκω, μέ τήν διαβεβαίωση ὅτι γίνεται μέ τήν δέουσα ταπεινότητα καί μόνο γιά χάρη τῆς ἀλήθειας.

Ναυλώνουμε ἢ πωλοῦμε ἢ ἀγοράζουμε πλοῖα μέ τόν λόγο καί μόνο καί ὑπογράφουμε τό συμβόλαιο



μέρες ἀργότερα. Ἡ δική μας εἶναι ἡ δουλειά τοῦ «λόγου πού δεσμεύει». Ὑπάρχουν βέβαια καί ἐξαιρέσεις ἀλλ' αὐτές εὐτυχῶς εἶναι λίγες καί πού.

Τήν ἴδια θέση, τό ἴδιο ἐπίπεδο, ζητοῦμε ἀπό τό κράτος. Νά «δεσμεύεται μέ τό λόγο του». Ὁ ἐφοπλισμός δέν ζητᾷ ἀπ' τήν πατρίδα οὔτε δάνειο, οὔτε ἐπιχορηγήσεις, ζητᾷ ὅμως νά φτιάξει τό «γερό ταμεῖο τῶν ναυτικῶν μας» πού ἐγκληματικά κατέστρεψε. Αὐτό εἶναι τό μόνο αἶτημα, πού δέν δέχεται συζήτηση.

Ὅταν δοῦμε νά γίνονται αὐτά ἢ νά μπαίνουν σέ καλό δρόμο, τότε θά γίνει εὐτυχῆς ἀνάγκη γιά ὅλους μας νά ξαναγυρίσουμε.

Χρόνια πολλά καί καλά σ' ὅλη τήν Ναυτική οἰκογένεια γιά τόν καινούργιο χρόνο.

Στά Ναυτικά Χρονικά» κάθε ἐπιτυχία.

Συρρίκνωση καί σέ ἄλλους τομεῖς

Του κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΠΟΘΗΤΟΥ

Ἀναμφισβήτητα ἡ μεγάλη Ἑλληνική ναυτιλία συνεχῶς ἀπομακρύνεται ἀπό τήν κοιτίδα τῆς γεννήσεώς της.

Καί ὀρθῶς τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» πού τόσους ἀγῶνες ἔχουν κάνει γιά τήν ναυτιλία ἀνησυχοῦν καί ἐρωτοῦν τό τί φταίει καί γιατί δέν ἀπέδωσαν τά διάφορα μέτρα, τά ὁποῖα ἐλήφθησαν κατά καιρούς γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα τοῦ ὑπό Ἑλληνικήν σημαία πλοίου ὥστε νά ἐπιτευχθεῖ ὁ ἐπιδιωκόμενος ἐπαναπατισμός.

Εἶναι σαφές ὅτι ὁ κυριότερος λόγος διά τόν ὁποῖον τά Ἑλληνικά πλοῖα ἀπομακρύνονται τῆς Ἑλληνικῆς Σημαίας εἶναι ἡ ἐπ' ἀνδρωσις αὐτῶν γιά τήν ὁποία οὐδεὶς ἔχει οὐσιαστικά ἀσχοληθεῖ παρόλον πού ὅλοι κόπτονται διά τήν καλὴν ἐκπαίδευσιν τῶν πληρωμάτων κ.λ.π.

Πλὴν ὅμως ὅμως οὐδεὶς ἐτόλμησε ἐκ τῶν ὑπευθύνων νά ὁμολογήσει σαφῶς ὅτι δέν ἔχουμε τήν δυνατότητα νά ἐπανδρώσουμε μέ Ἑλληνικά πληρώματα μία μεγάλη Ἑλληνική ναυτιλία καί νά φροντίσουμε νά ἐφαρμόσουμε τήν ὑποδεχθεῖσα πολλάκις λύσιν τῆς χρησιμοποίησεως Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν, καλῶς ἀμειβομένων, καί ξένων κατωτέρων πληρωμάτων ἐλευθέρως τοῦ πλοιοκτήτου ἐπιλογῆς. (Ἐπ' αὐτοῦ ἔχουν ὑποδειχθεῖ κατά τό παρελθόν πάρα πολλά).

Εἶναι γνωστόν ὅτι οἱ ἀρμόδιοι τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως εἶναι πρὸς τοῦτο ἐνημερωμένοι καί καλῶς γνωρίζουν ἀπό δεκαετίες καί πλέον τήν λύσιν αὐ-



τήν. Καθὼς ἐπίσης, ἀπό δεκαετίας τους ἔχει γίνει γνωστή ἡ χρεωκοπία τοῦ Ν.Α.Τ. καί ὅτι θά φθάναμε στό σημεῖο τό ὁποῖον ἐφθάσαμε, μέ ἀποτέλεσμα οἱ συνταξιούχοι μας ναυτικοί, οἱ βετεράνοι τοῦ κύματος οἱ ὁποῖοι δημιούργησαν τήν μεγάλη μας ναυτιλία, ν' ἀντιμετωπίζουν τό πρόβλημα τοῦ νά μὴν μποροῦν νά λάβουν τήν σύνταξή των.

Ἄς μὴν προσπαθοῦν νά κρυφτοῦν πίσω ἀπὸ τό δάχτυλό τους οἱ ὑπεύθυνοι. Ἡ συρρίκνωση τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἶναι καί τό αἶτιο τῆς χρεωκοπίας

τοῦ Ν.Α.Τ.

Γνωστόν εἰς ὅλους ὅτι τὰ ἔσοδα τοῦ Ν.Α.Τ. σήμερον εἶναι 19 δῖς δρχ., αἱ δέ ὑποχρεώσεις αὐτοῦ εἰς τοκοχρεωλυσίον καί μόνον εἶναι 35 δῖς δρχ.

Καί ἂς ἀναλογιστοῦν τίς εὐθύνες τους κράτος καί συνδικαλιστὲς διὰ τήν ἐπερχομένη μεγαλυτέραν συμφοράν.

Διερωτᾷστε γιά τὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Κυπριακοῦ, νηολογίου. Δέν εἶναι δύσκολο ὅμως σέ κάθε μέ κοινόν νοῦ ἀνθρώπων μετὰ ἀπὸ ὅσα ἔχουν γραφεῖ καί εἰπωθεῖ εἰς τό παρελθόν, νά καταλάβει γιὰ τὸ Κυπριακόν νηολόγιον διογκοῦται συνεχῶς.

Εἰς προσωπικόν μου ἄρθρο σέ ναυτιλιακὸ περιοδικὸ τὸν Ἰανουάριο τοῦ 1988, εἶχα ἀναφερθεῖ σχετικά μέ τό Κυπριακόν νηολόγιον. Καί εἶχα προειδοποιήσει ὅτι θά ἔπρεπε καί ἐμεῖς νά ἀκολουθήσουμε τόν ἴδιον δρόμο καί νά πάρουμε τὰ ἀνάλογα μέτρα μέ τίς σχετικές ἀλλαγές καί προσαρμογές στὶς Ἑλληνικὲς ἀπαιτήσεις.

Δυστυχῶς, ὅπως πάντα τό Ἑλληνικὸ κράτος καί οἱ Ἑλληνικὲς ναυτεργατικὲς ὀργανώσεις διὰ μίαν ἀκόμη φορά ἐκώφευσαν. Διότι εἶναι πλέον φαινότερον παντός ἄλλου, ὅτι στήν Ἑλλάδα ἀρκετοὶ «ἀρμόδιοι» ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ προβλήματα αὐτοῦ τοῦ τόπου μόνον ὅταν διαπιστώσουν ὅτι ἀπὸ τό «ἐνδιαφέρον» αὐτὸ θά προκύψει πολιτικὸ ἢ ψηφοθηρικὸ ὄφελος.

Ἡ Κύπρος, μὴ ἔχουσα μεγάλη ναυτι-

λιακήν υποδομήν, ανέπτυξε τό νηολόγιόν της καί τώρα σκέφτεται πώς θά γίνε καί έπισκευαστική βάσις άκολουθώντας αυτά τά όποία έμείς από δεκαετίας υποδεικνύαμε είς τούς "Ελληνες άρμοδίους. Καί άσφαλώς θά πρέπει νά κατανοούμε τόν αντίκτυπον πού θά έχει είς τίς δικές μας μικρές έπισκευαστικές βάσεις του Περάματος.

Προσωπικώς πιστεύω ότι ή Κύπρος θά έπιτύχει καί τήν ανάπτυξιν του έπισκευαστικού τομέως της.

Έπομένως μέχρι σήμεραν σκεπτόμε-

θα τήν φυγήν των πλοίων από τήν Έλληνικήν σημαίαν. Είς τό έξής θά πρέπει νά άνησυχούμε καί γιά τήν συρρίκνωσιν των μικρών αλλά πολλών έπισκευαστικών βάσεων του Περάματος.

Διότι είμαι βέβαιος ότι όταν οί Κύπριοι θά χρειαστούν φθηνά εργατικά χέρια, λόγω καί της μη ύπάρξεως άρκτου έγχωρίου προσωπικού, δέν θά διαστάσουν στήν πρόσληψη φθηνού εργατικού δυναμικού από τήν "Απω Άνατολή.

Καί άς μή κρυβόμεθα, υπάρχουν καί εκεί άρκετά ίκανοί τεχνίτες.

"Ας τό λάβουν υπόψιν τους καί αυτό σοβαρώς, πρίν είναι καί πάλι άργά.

Τά άνωτέρω πιστεύω ότι θά συμβούν, διότι οί Κύπριοι σκέπτονται έμπορικά-τερα καί οί κρατικοί παράγοντες καί τά εργατικά σωματεία ένδιαφέρονται γιά τήν χώρα τους.

Τελειώνοντας, εύχομαι είς όλους υγείαν, σύνεσιν καί προκοπήν διά τό 1990.

The role of the European Tanker Owners in the 1990's

It is customary for people to discuss the future at the dawn of every new calendar period, such as a decade, and I have chosen this subject which is becoming increasingly topical given that the EEC has set certain targets by the year 1992. So, applying a lot of wishful thinking, I will draw the picture of a «rosy» Europe in the 90's.

As far as the tanker market is concerned, I feel lucky that a decade is a long enough period for my predictions to come true. The fundamentals are on the right path, namely, oil demand is growing at a healthy 2.5% per year, the ton-



mileage is increasing given that marginal oil demand is met by Middle Eastern production, and the supply of the tanker

By Mr. STELIOS HAJI-IOANNOU

fleet is still under control. However I have a nasty feeling that few people in our industry have learned from the mistakes of the 70's and therefore as soon as the freight rates pick up substantially, as they are bound to do sometime in the 90's, ignorant shipowners in a gambling mood will glut the market with newbuildings, yet once again spoiling the fun for the rest of us. Personally, this does not depress me because I am convinced that this is the nature of our business and the real art of shipowning is how to steer safely through the good and the bad times.

«ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΧΑΡΟΥΜΕΝΟ ΤΟ 1990»



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

825 BEACON STREET, NEWTON, MA 02159 (U.S.A.)

PHONE: (617) 527-5880
FAX: (617) 527-8249
TELEX: 940656
CABLE: PARALIA BSN

Ships' Agency is our business.

These port of U.S.A. are our domain since 1975.

TRY US! We can assure you that in PARALIA you will find the most prompt, accurate, and timely responses in all matters pertaining to vessel's attendance:

in Boston, Mass.
in Portsmouth, N.H.
in Portland, ME.
in Providence, R.I.
in Sandwich, Mass.
in Brayton Point, Mass
in Salem, Mass.
in Newport, R.I.

Tankers, Salt, Scrap, Cement, Passengers
Scrap, Tankers, Coal, Salt
Tankers, Scrap, Cement
Cement, Scrap, Tankers
Tankers only
Coal, Tankers
Tankers, Coal
Tankers, Passengers

and prove, that your vessels' PORT EXPENSES will be much LESS than those charged by our competitors.

Coming to the role that the people of Europe can play, I do not think that their interests are best served by an attempt to impose direct tax on income from ships. This because shipping is by definition an international business, since the main assets on the balance sheet are floating around the world, and the offices can relocate to many alternative jurisdictions at relatively short notice. Hence you would agree with me that any tax on income from ships is, to say the least, shortsighted.

The next thing that the Europeans must ensure is that there is at least one, if not twelve flags within the community that allow the ship to be competitive on the international scene. This necessarily implies freedom to use crew of any nationality. In this way, shipowners based in Europe will fly a «European» flag and thus will pay their annual dues to a European country. As far as job protection is concerned, we have to face reali-

ty after all and accept that the future of the people of Europe is not to become A/B's and Messmen with a salary that can easily be obtained at a shore based job.

The future of Europeans is to become highly trained officers with dual purpose certificates, deck and engine, obtained at naval academies which offer education to the highest university standard. Such seamen can be paid very attractive salaries and would have excellent career prospects within the shore management structure of their company.

The appropriate tax environment and a modern flag will ensure that headquarters of the shipowning and ship management companies will stay in Europe. This will support a whole host of other service industries ancillary to shipping, and thus will create jobs for highly paid professionals such as lawyers, adjusters, insurers etc.

Finally, a very good way of finding jobs for the labour force of Europe, is to revive the shipbuilding industry.

However romantic this may sound, the hard facts are today that the cost of a man-hour in Europe is no higher than that in Japan. Presumably the reason that the Japanese can build better ships, at a cheaper price is that they are better organised and more disciplined.

If we want to create jobs for the European labourers we have to modernise our shipyards.

On a similar note, the ship repair industry has a lot to offer Europe, but also there is a lot to be desired from the attitude of the workforce.

In summing up, we can say that Europe must ensure that unification will not drive out the shipping industry with shortsighted tax rules and outdated flags, because shipping can offer European jobs in one way or another, for both the professionals and the labour force.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευήν ούουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

Η ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Τού κ. ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ

Τό πρόβλημα αυτό απασχολεί χρόνια τώρα όλους τους ασχολούμενους μέ την ναυτιλία. Κάποτε, στό όχι μακρινό παρελθόν, ή προσπάθεια νά έχει ή σημαία μας τήν πρωτιά σέ μέγεθος, ήταν περισσότερο μιά υπόθεση εθνικής υπερηφάνειας παρά μιά ανάγκη επιβίωσης.

Σήμερα ή προσπάθεια δέν γίνεται γιά τήν πρωτιά, αλλά γιά τήν διάσωση του εθνικού νηολογίου, του ΝΑΤ, καί τήν απασχόληση των ναυτικών, ό αριθμός των όποιων συνεχώς συρρικνούνται γιά λόγους πολλούς καί διάφορους.

Τό τί έχει προσφέρει ή ναυτιλία στήν Έλληνική οικονομία έχει ειπωθεί καί γραφτεί πολλές φορές.

Νομίζω ότι καί οι πλέον άνίδεοι των πολιτών αυτής της χώρας γνωρίζουν τήν συμβολή της ναυτιλίας, άσχετα αν γιά λόγους άλλων σκοπιμοτήτων υπάρχουν ελάχιστοι ευτυχώς, πού χρησιμοποιούν τό σλόγκαν του έφοπλιστή - ληστή!! γιά δημιουργία έντυπώσεων, ή πολιτικών κερδών.

Μιά μεγάλη Έλληνική ναυτιλία, έκτός από τά καθήκοντα του πρεσβευτή της χώρας στά πιά άπομακρυσμένα σημεία του κόσμου, θά προσέφερε πολλά στήν άδύνατη Έλληνική οικονομία.

Η πρόσκτησις νεωτέρας ηλικίας πλοίων, οι παραγγελίες νέων, ή άνύψωσις του μορφωτικού επιπέδου εκείνων πού διευθύνουν τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά πάνω απ' όλα ή εργατικότητα των Έλλήνων ναυτικών, τό κλίμα έμπιστοσύνης στίς σχέσεις εργοδοσίας καί εργαζομένων είχε δημιουργήσει τό θαύμα της Έλληνικής έμπορικης ναυτιλίας.

Καί μετά κάτι άλλαξε.

Μέ σχετική επιτυχία ό έφοπλισμός αντιμετώπισε τίς δύο πετρελαϊκές κρίσεις. Κατόρθωσε νά επιζήσει του σοσιαλιστικού ανταγωνισμού μέ τά πλοία του ανατολικού μπλόκ.

Τήν κρίση πού άκολούθησε όμως τήν μικρής διάρκειας ευφορία του '81 δυστυχώς δέν κατόρθωσε νά αντιμετωπίσει.

Ο ανταγωνισμός των σημαιών ευκολίας μαζί μέ τήν πτώση της ναυλα-



γοράς καί σέ συνάρτηση των μεγάλων οικονομικών υποχρεώσεων πού είχαν αναληφθεί, ανάγκασε τους Έλληνες νά φύγουν από τό Έλληνικό νηολόγιο καί νά στραφούν σ' άλλες σημαίες πού θά τους έδιναν τήν δυνατότητα νά επιζήσουν.

Συνέβη δηλαδή σέ μās κάτι πού είχε προηγηθεί σέ άλλες ναυτιλίες προηγμένων κρατών όπως τήν Αγγλία, Γαλλία, Ολλανδία, Η.Π.Α., κτλ.

Τά κράτη αυτά προσπάθησαν μέ μέτρα πού έλαβαν νά συγκρατήσουν τήν φυγή των πλοίων από τό εθνικό τους νηολόγιο μέ τά γνωστά αποτελέσματα.

Όταν τά μέτρα δέν απέδωσαν, οι πλοιοκτήτες των κρατών αυτών έστράφησαν πός τίς σημαίες ευκολίας, έδημιούργησαν τά παράλληλα νηολόγια, μετέφεραν τίς έδρες των εταιριών τους εκτός επικράτειας, καί άλλα πολλά, πού ή άπαρρίθμησή τους δέν κρίνεται άπαραίτητη.

Αλλά όταν τόσο πλούσια κράτη δέν κατάφεραν νά συγκρατήσουν τήν φυγή των πλοίων τους από τό εθνικό νηολόγιο, διερωτώται κανείς τί θά μπορούσε νά επιτύχει ή χώρα μας.

Τί θά μπορούσε νά προσφέρει ή Ελλάδα στους Έλληνες πλοιοκτήτες γιά νά επιστρέψουν, ή νά μήν φύγουν από τό νηολόγιό μας;

Εκτιμώντας τήν κατάσταση μέ ρεαλισμό, ή άπάντηση δέν είναι καθόλου αισιόδοξη. Τό πρόβλημά μας απασχολεί τρία μέρη: Τό κράτος, τόν έφοπλισμό, καί τους ναυτεργάτες.

Πιστεύω ότι ή λύσις, εάν ύπάρχει,

βρίσκεται στά χέρια των δύο τελευταίων.

Στό παρελθόν γίνανε προσπάθειες επιστροφής των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, άκούστηκαν ευχολόγια, πάρθηκαν αποφάσεις από πλευράς πολιτείας, αλλά αποτέλεσμα μηδέν.

Τό εθνικό νηολόγιο συρρικνώνεται μέ τίς γνωστές συνέπειες, καί τό εύλογο έρώτημα γεννάται:

«Μήπως είναι ουτοπία νά περιμένουμε τήν επιστροφή των πλοίων;»

Γιά νά δώσει κανείς μιά ρεαλιστική άπάντηση, θά πρέπει νά εξετάσει τους λόγους πού έστρεψαν τά πλοία πός άλλα νηολόγια.

Δέν θά πρέπει νά σταθούμε στά άστοχα μέτρα πού κατά καιρούς πήρε ή πολιτεία καί πού ύπηρεξαν οι άφορμές καί όχι οι αιτίες της φυγής.

Καί στήν ναυτιλία, όπως σέ κάθε επαγγελματική δραστηριότητα, γιά νά επιζήσει κανείς, πρέπει νά είναι σέ θέση νά προσφέρει τίς καλύτερες δυνατός υπηρεσίες μέ τό μικρότερο δυνατό κόστος, δηλαδή νά μπορεί νά συναγωνισθεί. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες μετά από συνεχείς άγώνες καί προσπάθειες καταξιώθηκαν στον διεθνή στίβο των θαλασσιών μεταφορών σάν τίμιοι, συνεπείς καί φερέγγυοι συμβαλλόμενοι.

Έτσι καλύφθηκε τό πρώτο σκέλος, αλλά τό δεύτερο, δηλαδή τό κόστος, παραμένει ή Αχίλλειος πτέρνα της ναυτιλίας μας.

Τό πώς διαμορφώνονται τά έξοδα ενός πλοίου είναι γνωστό. Ποιά από τά έξοδα αυτά είναι δυνατόν νά διαφέρουν σέ πλοία διαφορετικών νηολογίων είναι εύκολο νά βρεθεί.

Η εκτίμησης του πώς αντιμετωπίζεται τό πρόβλημα είναι δύσκολη, γιατί ή μελέτη γίνεται από διαφορετικές σκοπιές καί μέ γνώμονα όχι πάντοτε τό γενικό συμφέρον.

Πιο πάνω έσημείωσα ότι ή λύσις του προβλήματος κατά τήν γνώμη μου βρίσκεται στά χέρια των εργοδοτών καί των εργαζομένων. Ας τήν ζητήσουμε έκει.

'Αρκετές διαπιστώσεις καί... μία μόνο...! πρόταση

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ, μέλους της ομάδας Διοικήσεως της Thenamaris Shipmanagement Inc.

Για τό κατά πόσο ἄρθρα καί μάλιστα στὸν ἐξειδικευμένο κλαδικό τύπο εἶναι ἱκανά νά δημιουργήσουν τὴν ἀφύπνιση καί νά ἐνεργοποιήσουν κάποια δράση, ἔχω πολλές ἀμφιβολίες!! Ἀκόμη καί ἂν αὐτὰ δημοσιεύονται στὰ «Ναυτικά Χρονικά» μέ τὴν ἀνασκόπηση τῆς ὅλης χρονιάς πού πέρασε.

Ἐδῶ, ἀκόμα καί ἓνας ὁλόκληρο Ἑθνικός τυπος πού ξεσπάθωνε βομβαρδίζοντας συστηματικά ὅλους μας, δέν κατάφερε νά κάνει τίποτα περισσότερο ἀπὸ τὸ νά ἐξάψει ἀκόμα πιό πολύ τὴν ἐνδημική καί προϋπάρχουσα διάθεσή μας γιὰ στείρα κριτική, κουτοσμπολιό καί σκαδαλομανία. Τὴν μόνιμη καί ἀγόνη ἀναζήτηση τοῦ φταίχτη μιά καί σέ αὐτὴν συστηματικά μόνο περιοριζόμαστε.

Σέ αὐτὸ βέβαια, σέ μεγάλο βαθμό ἴσως νά φταῖνε καί οἱ ἴδιες ἐφημερίδες μέ τὸ ὅλο ὕφος, γλώσσα καί ἐπιλογές τους, μιά πού οἱ περισσότερες, σάν κλασικές Νέο-ἐλληνίδες ἐπιδίδονται, σχεδὸν μέ εὐχαρίστηση σ' αὐτὴ τὴν σκανδαλοθηρία, ἀφήνοντας τὸν χώρο τῶν ἐπικοδομητικῶν, οὐσιαστικῶν καί ἐφαρμοστικῶν προτάσεων ἀκαλλιέργητο.

Λυπᾶμαι πού ξεκινῶ θεωρώντας τὴν ἀσχημη κατάσταση δεδομένη, ἀλλὰ πιστεύω πὼς εὐκόλα θά συμφωνήσουμε ὅτι γύρω μας, στὸν τόπο μας, δέν συμβαίνει ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΤΙΠΟΤΑ!! Στὴν Ἑλλάδα δηλαδή... Γιατί λίγο πιό ἔξω, σέ λιγώτερο ἀπὸ μία ὥρα μέ τὸ ἀεροπλάνο, καί σέ χρονικά μηδενική — μέ τὰ μέσα ἐπικοινωνίας — ἀπόσταση, συμβαίνει ἡ μεγαλύτερη ἴσως ἐπανάσταση στὴν ἱστορία τοῦ πολιτισμοῦ.

Καί δυστυχῶς, δέν εἶναι μόνο ὁ Τύπος πού ἀποτυχαίνει νά ἐνεργοποιήσει τοὺς ἐμπλεκόμενους, νά δημιουργήσει τίς τάσεις καί νά προωθήσει τίς λύσεις. Χρόνος, συζητήσεις, μελέτες, διαπραγματεύσεις ἀνθρώπων ἄξιων, πού συστηματικά δουλεύουν μέ στόχο τὴν ἐπίλυση προβλημάτων, τὴν βελτίωση συνθηκῶν καί τὴν ἀνάπτυξη, μένουν ἀκαρπες.

Οὐσιαστική πρόοδος μηδενική!!!

Φοβᾶμαι ὅτι ἡ ἀσθένεια εἶναι βαθειά καί ἐνδογενής. Δέν ἀφορᾶ μικρές ομάδες καί τάξεις. Ἐχει μολύνει τὸ μεγαλύτερο ποσοστὸ μας, σάν κοινωνία. Τὸ σύνδρομο τοῦ ἀπομονωμένου ἐπαρχιώτη πού ποικιλότροπα παρακολουθεῖ χωρίς νά ἀντιλαμβάνεται, ἢ νά ἐνεργοποιεῖται, καί πού ἀπλῶς κρίνει, παίζοντας μοιρολατρικά τὸ κομπολόι του στὸν καφενέ, μᾶς ἔχει κατακτήσει συλλογικά.

Φαίνεται νά ἔχουμε φθάσει στὸ ἀξιοπερίεργο σημεῖο, ὅπου ἀντὶ νά ἀναζητοῦμε τὸν δρόμο πού θά μᾶς βγάλει ἀπὸ



τὴν κρίση, ἡδονιζόμαστε — ναί, τολμῶ νά χρησιμοποιήσω τὴν λέξη — ἀνακαλύπτοντας γιὰ ἄλλη μιά φορά τὰ χάλια μας, ψάχνοντας ἀκόμα τὸν φταίχτη. Λές καί δέν τὸν γνωρίζουμε! Σάν νά ἦταν αὐτός πού θά ἔδινε τὴν ἐλπίδα τῆς ἀναβίωσης.

Καί βέβαια, πάντα περιμένουμε ἓνα Ὑπεράνθρωπο Ὑπουργό νά φέρει τὴν λύση, πού ὅμως ἀργεῖ νά ἔρθει καί εἶναι πάντα μετριοτέρας καί ἀπὸ τίς προσδοκίες μας ἀλλὰ καί τὴν κλίμακα τῶν προβλημάτων πού καλεῖται νά ἀντιμετωπίσει.

Ἀλλωστε, οὔτε κἀν ἐκείνους πού θά μᾶς διοικήσουν δέν καταφέραμε αὐτὴ τὴν φορά νά ἀναδείξουμε!!

Μὰ βέβαια στὸ ὅλο στάσιμο αὐτὸ περιβάλλον καί ζώντας στὸν off-shore κόσμο τῶν ἐλεύθερων θαλασσῶν, στὴν Ναυτιλία, κάθε τόσο κάτι συμβαίνει!

Εἶναι καί ἡ καλή συγκυρία πού δημιουργεῖ τὴν θερμὴ ἀγορά καί ἐνισχύει τὴν ζωτικότητα τοῦ κλάδου. Ἰδιαίτερα στὸ περιβάλλον πού βρίσκεται ἔξω ἀπὸ τὴν Μητροπολιτική Ἑλλάδα, ἡ ἀτομικὴ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότητα, ἀλλὰ καί οἱ πρωτοβουλίες μας στὸν χώρο τῶν κοινῶν, συλλογικῶν φορέων, Διεθνῶν Ὄργανισμῶν, κ.λ.π., εἶναι ἀξιοσημείωτες.

Στὸ ἐσωτερικὸ μας ὅμως κομμάτι καί στὰ σοβαρά θέματα πού σχετίζονται μέ τὸν καθαρά Ἑλληνικὸ χώρο, φαίνεται νά ἔχουμε καί ἐμεῖς συλλογικά, φορεῖς, διοίκηση, συνδικαλισμός, ἐπιχειρήσεις καί ἐργαζόμενοι, μολυνθεῖ ἀπὸ τὴν κολητική ἀρρώστια μιᾶς κοινωνίας πού γκρινιάζει συνεχῶς, ψάχνει μόνιμα τὸν φταίχτη, καί ὅταν δέν τὸν ἐντοπίζει, τὰ ρίχνει ὅλα στὸ σύστημα καί τὴν ὑποβαθμισμένη παιδεία. Μιᾶς κοινωνίας πού δέν ἀγαπᾷ, δέν πασχίζει, δέν δημιουργεῖ, καί δέν γεννᾷ.

Καί γιὰ νά εἴμαστε πιό συγκεκριμένοι, πόσα χρόνια τώρα δέν παραμένουμε οὐσιαστικά ἀμέτοχοι παρατηρητές καί ἀπλὰ παρακολουθοῦμε:

— Τὴν συρρίκνωση τῆς σημαίας, ἐ-

φαρμόζοντας μέτρα μέ μετρήσιμη ἀναποτελεσματικότητα καί ἀνεπαρκή. Μέτρα, γιὰ τὰ ὁποῖα ἀπ' ἀρχῆς εἶχαμε σοβαρές ἀμφιβολίες!

— Τὴν ραγδαία καταβύθιση τοῦ ΝΑΤ, ἀρκούμενοι στὸ νά προσθέτουμε δανειακά βάρη πού μόνο ἐπιταχύνουν τὴν βαρβαρὴσσή του, ἐγκαταλείποντας ἀ priori καί ἀξιωματικά, τὴν ὁποία προσπάθεια ἐξυγίανσης.

— Καί πόσα χρόνια τώρα δέν βιώνουμε τὴν ὀπισθοχώρηση καί ἀκόμα καί συστηματικὴ μείωση τοῦ ἀνθρώπινου δυναμικοῦ, τὴν συρρίκνωση τοῦ εἰσαγομένου συναλλάγματος, ἢ ἀκόμα καί τὴν κάμψη τῆς δυναμικότητας τοῦ ὅλου ἐπιχειρηματικοῦ κλάδου, χωρίς νά κάνουμε ΤΙΠΟΤΑ ΤΟ «ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ».

Ἀκόμα καί τὰ — σίγουρα θετικά — μέτρα τοῦ βεβιασμένου «ΣΑΝΤΟΥ'ΙΤΣ» στὴν ἐκπαίδευση, θά φέρουν τὰ καλὰ του ἀποτελέσματα μόνο σέ ἀρκετά ἀπὸ σήμερα χρόνια.

Ξεκινήσαμε ἔτσι τὸ φυτώριο, πού ἂν μέ ζέστη φροντίσουμε, θά τὸ κάνουμε νά βλαστήσει. Ὁ σκοπὸς τῆς μακροπρόθεσμης ἐπένδρωσης τῆς Ναυτιλίας μας μέ μιά καινούργια, σύγχρονη γενιά ναυτικῶν, φαίνεται νά ἐξυπηρετῆται.

Ἀφήνουμε ὅμως τὸ σημερινὸ οὐσιαστικὸ πρόβλημα τῆς ἐπιμόρφωσης καί ἀναβάθμισης τοῦ ὑπάρχοντος δυναμικοῦ, ὅχι ἀπλὰ ἄλτο, ἀλλὰ ἀνέγγιχτο, παραμένοντας ἔτσι μέ τὰ ἄμεσα προβλήματα τῆς ἐπένδρωσης καί τὴν σταδιακὴ ὑποβάθμιση τῆς ποιότητας, νά μᾶς ὁδηγοῦν σέ συμβιβαστικές λύσεις.

ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΚΑΤΩΦΛΙΟΥ

Καί τὸ κακὸ εἶναι ὅτι ὅλοι μας ἀπὸ πρὶν τὸ ξέραμε. Τὸ ξέραμε ὅτι ἡ πρόοδος στὰ πάρα πάνω ΔΕΝ θά ἦταν οὐσιαστική. Γιατί χωρίς νά πρέπει νά παρασυρθοῦμε σέ ἐπιστημολογία, ὅλοι γνωρίζουμε πὼς τὰ ρεβύθια δέν θά κυλίσουν ἔξω ἀπὸ τὸ βαθὺ τὸ πιάτο, παρά μόνον ὅταν τὸ γείρουμε πραγματικά πολὺ πρὸς κάποια πλευρά. Καί ἔχουμε δεῖ, πὼς τὸ ἱπτάμενο δελφίνι ἢ τὸ ἀεροπλάνο δέν θά ξεφύγει ἀπὸ τὰ δεσμά πού τὸ κρατοῦν κολημένο στὰ κύματα καί τὸν ἀεροδιάδρομο, ἂν δέν βάλλει ὅλη τὴν δύναμη πού μαζί καί ταυτόχρονα μποροῦν νά γεννήσουν οἱ κινητήρες του.

Ἄν τὸ πιάτο δέν γείρει τουλάχιστον ὅσο ἀπαιτεῖται καί ἂν δέν δοθεῖ ὅλη ἡ δύναμη συντονισμένα στοὺς κινητήρες, τὰ ρεβύθια πάντα θά γυρίζουν στὸν πάτο, τὸ δελφίνι θά συνεχίζει νά παραμένει κολημένο στὴν θάλασσα καί τὸ ἀεροσκάφος θά συντριβεῖ στὸ τέλος τοῦ ἀεροδιαδρόμου.

Κάπως έτσι γίνεται και μέ τὰ μέτρα πού κατά καιρούς παίρνουμε γιά τήν σημαία, τό ΝΑΤ, τήν επάνδρωση, τήν εκπαίδευση, τό συνάλλαγμα, και μάλιστα τὰ παίρνουμε μέ ἀδικαιολόγητους πανηγυρισμούς και παράφωνα μεγάλα λόγια.

Ποτέ δέν είναι οὔτε τόσο ισχυρά, οὔτε τόσο συντονισμένα, τόσο πλήρη ολοκληρωμένα και ταυτόχρονα, γιά νά δοθεῖ ἡ μεγάλη ὠθηση πού χρειάζεται γιά νά ξεπεραστεῖ τό δύσβατο κατώφλι πού χωρίζει τήν επιταχυνόμενη φθορά, ἀπό τήν πορεία τῆς ἀνάπτυξης.

Ἀλλά ἐνδεικτικά και μόνο, ἄς ψηλαφίσουμε μερικούς τομείς ξεχωριστά:

Η ΕΠΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΣΗΜΑΙΑ:

Ἄς μὴν ἀμφιβάλλουμε ὅτι δέν ὑπάρχει Ἑλληνική πλοιοκτητής, ἐφοπλιστής και ναυτικός πού νά μὴν καμαρώνει βλέποντας τήν κυανόλευκη νά κυματίζει πάνω ἀπό τό κύμα τῆς πρύμης.

Ὅλοι τήν καμαρώνουν και ὅλοι τήν θέλουν!

Ἀπό αὐτήν ὅμως τήν ἐπιθυμία και συναισθηματικό πατριωτικό ὄραμα, μέχρι τήν ἐπιχειρηματική ἀπόφαση και ἐπιλογή πού θά ἐξασφαλίζει τήν ἀπρόσκοπτη και δημιουργική διαβίωση μιᾶς ἐπιχείρησης στούς βίαιους κύκλους τῆς ναυτιλίας, ὑπάρχει κάποια ἀπόσταση. Ἐνα χάσμα πού μετρίεται στό περίπου δολ. 400/ἡμέρα και πού καθρεφτίζει τό συγκριτικά ὑπερβάλλον κόστος ἐνός μέσου ἐμπορικού πλοίου μέ Ἑλληνική σημαία, σέ σχέση μέ τό ἄλλο πού ἐπέλεξε τὰ ἐλεύθερα νηολόγια. (Φορολόγηση, ὑποχρεωτική σύνθεση, κλπ.). Ἐνα ποσό τῶν δολ. 150.000/χρόνο, τό ὅποιο δύσκολα θά μπορούσε νά σχετισθεῖ μέ κάποια ἀντίστοιχη και συγκριτικά αὐξημένη παραγωγικότητα ἢ ποιότητα, καλύτερες ὑπηρεσίες, κ.λ.π., πού ἐπηρεάζουν τό τελικό προϊόν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου και νά δικαιολογοῦν τήν παρουσία τους.

Τό νούμερο αὐτό μπορεῖ νά φαίνεται σχετικά μικρό και ἀφομοίωσιμο στήν κλίμακα τοῦ ἐνός πλοίου και τῆς καλῆς ἀγοράς. Σίγουρα ὅμως τό βάρος του εἶναι σημαντικό στήν περίπτωση τοῦ μεγαλύτερου στόλου (τῶν 10 - 20 - 30 - 50 κ.λ.π. πλοίων) και ἰδιαίτερα σέ περιοδούς ὀριακῶν, ἢ ζημιολογῶν ναυλώσεων. Γίνεται δέ ἀκόμη βαρύτερο και μοιραῖο γιά τήν ἀνταγωνιστικότητα και ἐπιβίωση τοῦ ἐπιβατηγοῦ, ἢ κρουαζιερόπλοιου, ὅπου τό πλήρωμα τῶν ναυτικῶν και ξενοδοχειακῶν τμημάτων μαζί, ξεπερνοῦν τὰ 200 ἢ ἀκόμη και 300 ἄτομα και ὅπου πιά τό ἀνθρώπινο κόστος ἀποτελεῖ τήν βαρύτερη ὁμάδα δαπανῶν λειτουργίας. Ἐκεῖνη, πού μαζί μέ τήν ποιότητα και ἀπόδοση στό ξενοδοχειακό κύριως τμήμα, θά καθορίσει τήν ἐπιβίωση ἢ ὄχι τοῦ πλοίου.

Μέ αὐτά τὰ δεδομένα θά ἦταν παράλογο νά ἀποροῦμε γιά τήν ραγδαία συρ-

ρίκνωση τῆς σημαίας. Δέν φαίνεται νά ὑπῆρχε ἄλλος δρόμος και γιά τό Ἑθνικό νηολόγιο ἀπό ἐκεῖνον πού ἀκολουθήσαν και οἱ ἐξαγωγές στό Ἑλληνικό παπούτσι και τὰ μανταρίνια ἢ ὁ τουρισμός μας, παρ' ὅλες τίς ἀκρογιαλίες, τὰ νησιά, τήν μπλέ μας ὁμορφὴ θάλασσα και τόν μεγάλο ἥλιο πού λάμπει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ χρόνου.

Ἀπορία και θαυμασμό θά ἀξίζει νά δημιουργήσει μάλλον ἡ ἀντοχή και ἐπιμονή τῶν ἐπιχειρήσεων πού διατήρησαν τήν σημαία, ἰδιαίτερα στίς δύσκολες μέρες τῆς μεγάλης κρίσης.

Και νά, πού τήν ἴδια ὥρα ἡ Κύπρος μέ

τήν ξεκάθαρη πολιτική ἀπόφαση και τίς δημόσιες σχέσεις τοῦ Προέδρου Βασιλείου, ξεπερνᾷ τόν βαρύτατο ἀποκλεισμό πού τῆς ἐπιβάλλει ἡ Τουρκία και ὄχι μόνον καταφέρει συστηματικά νά αὐξάνει τό νηολόγιό της, ἀλλά και πετυχαίνει νά προσελκύσει τό μεγάλο κύμα, πού διαρρέει ἀπό τόν Παναμᾶ, ἀρπάζοντας ἐτσι ἔγκαιρα, τό τυχαῖο Διεθνές γεγονός και μετατρέποντάς το σέ δικιά της εὐκαιρία!

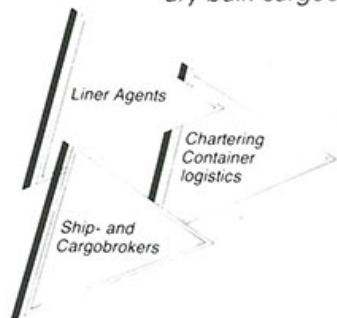
Τό ἴδιο και ἡ Μάλτα μέ τήν ἀσήμαντη ὑποδομή και ἀνύπαρκτη παράδοση, μέ γοργούς ρυθμούς αὐξάνει τὰ πλοία της σέ μία ταυτόχρονη προσπάθεια γιά νά

TRAMP SERVICES?

Trans-maritime has these services! Its Marine Department is a 24-hour-7-days-a-week operation which services include:

Ship's agency services

- ▶ Customs clearance and all other formalities;
- ▶ Coordinate the loading and discharging of tankers and tramp vessels with liquid or dry-bulk cargoes;



- ▶ Bunkering, delivery, redelivery, crewing, repairs and dry-docking supervision.

Offshore services

- ▶ Handling vessels and other craft, including supply vessels, pontoons, drilling rigs and vessels, lay barges, etc.

Chartering

- ▶ Competitive chartering is one of **Trans-maritime's** specializations. Owners' and cargo interests, both dry and liquid, either full or part cargoes, are linked to each other.

Trans-maritime
Freight Agencies b.v.

P. O. Box 29131, 3001 GC Rotterdam - Weena 695, 3013 AM Rotterdam - Telephone 010 - 433 44 11
Telefax 010 - 411 82 00 - Telex 25535 traf nl - Cable: Transagent

Branches: Amsterdam - Terneuzen - Vlissingen

Greek representative: T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.
14, Skouze Str., 185 36 Piraeus - Phones: 4516195 - 4519266 - 4180593 - 4527360
Telexes: 241150 GMS GR - 213025 SSK GR - 213207 GMS GR - Telefax: 4182432

δημιουργήσει τό κατάλληλο κλίμα και να βελτιώσει τις υπηρεσίες της πού προσελκύουν τις off-shore δραστηριότητες.

Αντίθετα, στην Μητροπολιτική Έλλάδα, και ενώ τα άνοιχτά νηολόγια των απελευθερωμένων πιά σημαίων παραδοσιακών ναυτικών χωρών, κερδίζουν συνέχεια έδαφος στην επιχειρηματική και ήθική τους αποδοχή, έδω μέ πεισματικό πατριωτικό προστατευτισμό (!) υποστηρίζουμε ξεπερασμένες απόψεις για την γνησιότητα του δεσμού, επιβάλλουμε αστυνομικούς περιορισμούς στην διαχείριση και τις επιχειρηματικές αποφάσεις, και μοιραία, μελαγχολικά, παρακολουθούμε την καθημερινή συρρίκνωση της σημαίας.

ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ:

Μήπως όλοι δέν ξέρουμε ότι:

— Δίπλα στην κατοικία, στην έφαρμογή μέ ξένα χρήματα μεγάλης κοινωνικής πολιτικής από την προηγούμενη Κυβέρνηση.

— Την παράνομη ένταξη στο ΝΑΤ άνατολικών προσφύγων και άλλων υποαφασισμένων κοινωνικών ομάδων,

— Τίς λανθασμένες δραχμοποιήσεις, κ.λ.π.

πού όλα βέβαια συνεισφέρουν και επιταχύνουν τό κατρακύλισμα του ταμείου...

δέν ξέρουμε ότι:

— ή βασική δομική, γενεσιουργός και κύρια αίτια της κρίσης, είναι ή σημερινή σχέση ένεργών και παθητικών ασφαλισμένων στην όποία έχουμε καταλήξει;

Και μήπως δέν ξέρουμε ότι οί άρκετές χιλιάδες νέοι Έλληνες αξιωματικοί πού υπηρετούν σέ άνασφάλιστα πλοία, δέν έχουν κανένα κίνητρο νά εξαγοράσουν την υπηρεσία τους μέ τίς υπερκοστολογημένες ποινές πού επιβάλλονται, αλλά και την άδυναμία νά την καταστήσουν αναγνωρίσιμη, ώστε νά προχωρήσουν στά διπλωμάτα τους και επαγγελματική τους εξέλιξη;

Η μήπως δέν ξέρουμε τίς κάποιες έ-

κατοντάδες, ίσως και χιλιάδες περίπου, των άρχιμηχανικών, άρχιπλοιάρχων και ναυτικών πού εργάζονται στην ξηρά και ασφαλίζονται σήμερα στο ΙΚΑ, τό ΤΕΒΕ, κλπ. εισφέροντας στά ταμεία αυτά άσκοπα κάποια δισεκατομμύρια, για νά επανέλθουν λίγο πριν την άποχωρησή τους από τό ένεργό έπάγγελμα στο ΝΑΤ, και νά συνταξιοδοτηθούν τελικά έφ' όρου ζωής, από τό κύριο και φυσικό τους ταμείο.

Η μήπως μάς διαφεύγει ότι μερικές χιλιάδες συνταξιούχοι του ΝΑΤ στην σχετικά νεαρή και ένεργό περίοδο των 45-60 τους χρόνων εργάζονται και πληρώνονται, παίρνοντας ταυτόχρονα την σύνταξη τους από τό ΝΑΤ. Παράλληλα δέ, εισφέρουν και αυτοί άσκοπα σέ άλλα ταμεία, μιά και δέν έχουν ούτε τό κίνητρο ούτε την ύποχρέωση νά εισφέρουν στο ΝΑΤ, τό ταμείο, από όπου και θά συνεχίσουν νά συνταξιοδοτούνται.

Δέν χρειάζεται παρά λίγος χρόνος και άπλοι πολλαπλασιασμοί για νά αντιληφθούμε ότι μερικά δισεκατομμύρια εισφορών αυτών των ομάδων (περίπου 20 δισ.) χάνονται κάθε χρόνο από τό ένεργητικό του ΝΑΤ, για νά έρθουν σέ λίγα χρόνια και νά προστεθούν στην άριστερή μεριά του παθητικού και νά εκρέουν κάθε χρόνο. Αυτό, έφ' όσον βέβαια τό ταμείο συνεχίσει νά ύφίσταται!

Και αν ή αίτια για τόν άποκλεισμό αυτών των ομάδων από τό ταμείο των Ναυτικών είναι ή έλπίδα ότι οί τάξεις αυτές θά γίνουν μοχλός πίεσης προς τούς εργοδότες τους για νά επαναφέρουν τά πλοία στην σημαία, ή έλπίδα αυτή άποδείχθηκε σίγουρα άβάσιμη στα χρόνια πού πέρασαν. Και λογικό ήταν γιατί καμμία πίεση δέν θά μπορούσε νά επιβάλει στά 2000 περίπου πλοία πού δέν διέρρευσαν από την σημαία, νά πληρώνουν τά δολ. 300.000.000 /χρόνο πού αναλογούν χωρίς τό παραμικρό ποιοτικό ή παραγωγικό αντίσταθμισμα. (2000 πλοία Χ U.S. \$ 400 Χ 365 μέρες = 292.000.000).

Τό ΝΑΤ δίπλα στην όποιαδήποτε

μείωση των παράνομα ένταγμένων προς άσφάλιση, τό ξεκαθάρισμα και όρθολογισμό της διοίκησής του και την αύξηση της άποτελεσματικότητας των υπηρεσιών, σίγουρα έχει την ζωτική άνάγκη από τόν πολλαπλασιασμό και μεγιστοποίηση των ένεργών μελών του και κυρίως των νέων μέ την μεγαλύτερη δυνατή πρόβλεψη ένεργού εργασιακής διάρκειας.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΘΗΛΩΣΗ ΤΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

Και δέν είναι μόνο τά χρήματα πού χάνονται από τό ταμείο. Σοβαρότατη συνέπεια της στενής αυτής αντίληψης είναι ότι αυτά τά παιδιά πού υπηρετούν στά άνασφάλιστα, σάν Τρίτοι, «άδίπλωτοι» Δεύτεροι και Πρώτοι, μοιραία, γρήγορα θά βγούν από τό έπάγγελμα μιά και χωρίς τά προαγωγικά τους διπλώματα, δέν θά μπορούν νά προσληφθούν στίς άνώτερες θέσεις στίς όποιες όχι μόνον προσβλέπουν, αλλά και έχουν άποκτήσει την πείρα νά καλύψουν άποτελεσματικά.

Έτσι από την μιά άνησυχούμε για την συνειδητή συρρίκνωση της ναυτικής τάξης, και από την άλλη, συνειδητά άποδιώχνουμε νέους έμπειρους και άξιους ναυτικούς, τιμωρώντας τους έπειδή δέν έτυχε νά βρουν θέση σέ πλοίο Έλληνικής σημαίας, ή τουλάχιστον άσφαλισμένου στο ΝΑΤ.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:

Είναι γεγονός ότι όσο βεβαιωμένα και νά προχώρησε τελικά τό σχήμα των Sandwich Courses, σίγουρα φέρνει μιά μεγάλο πρόοδο, μιά και δίνει στά παιδιά πού διάλεξαν τόν κλάδο, την εύκαιρία έγκαιρα νά σιγουρευτούν πώς ή ζωή στο πλοίο τούς ταιριάζει. Δέν θά χαθούν έτσι τά πολύτιμα νειάτα, δέν θά πάνε χαμένα χρόνος και πόροι από τό εκπαιδευτικό σύστημα και την οικονομία.

Ο έκσυγχρονισμός της ύλης, τά βιβλία, ή ύποστήριξη, άναπροσαρμογή και αναβάθμιση των δασκάλων για νά ανταποκριθούν στίς νέες απαιτήσεις, ό όρθολογισμός των σχολών, κ.λπ., όλα αυτά φαίνεται πώς μπαίνουν στον δρόμο τους, μιά και όσοι άσχολούνται μέ τό θέμα, είναι άνθρωποι έμπειροι, άξιοι και κυρίως φαίνεται νά έχουν άγαπήσει και δοθεί στον στόχο για την ύψηλης ποιότητας βασική ναυτική εκπαίδευση.

ΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ:

Στην χώρα μας όμως πού όλοι τά ξέρουμε όλα, και αν μάλιστα πήραμε και ένα δίπλωμα, τότε έχουμε φτάσει κι ό-λας, ή επαγγελματική επιμόρφωση, άναβάθμιση και έκσυγχρονισμός του ανθρώπινου δυναμικού είναι τομέας ουσιαστικά άνέγγιχτος!! Όχι μόνον εκείνων πού επανδρώνουν τά πλοία, αλλά

DIMITRIS TAX FREE CARS

**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΟΛΛΑΝΔΙΚΩΝ — ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΑΣ ΣΕ ΜΑΣ
Η ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΧΡΟΝΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΓΙΑ ΣΑΣ**

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ

D. LAGOGIANNIS
Mijnsherenplein 1A
3081 CN Rotterdam
Phone: (010) - 423 17 17
Fax: (010) - 423 11 90
Telex: 28600 COSMO NL

Bankers:
National Bank of Greece
Rotterdam
Accountnr: 521528 - 510244
N.M.B. Ridderkerk
Accountnr: 68.24.23.963

καί τών άλλων πού στελεχώνουν τήν ὀλη ναυτιλιακή ὑποδομή, τίς ἐπιχειρήσεις, τούς συλλογικούς φορεῖς, τόν συνδικαλισμό, τήν διοίκηση, τά σχολεῖα, κ.λ.π.

“Ὁλων ἐκείνων, πού καθημερινά ἐκτίθενται στά ραγδαῖα ἐξελισσόμενα προβλήματα, πού δέν ἀφοροῦν μόνο τήν ταχύρρυθμη ἀλλαγὴ τεχνολογιῶν, ἀλλά καί τίς συνθηκὲς ἀγορᾶς, σχέσεις συνεργασίας καί πάνω ἀπὸ ὅλα, τούς νέους τρόπους τοῦ management.

“Ἄν ἐξαίρεσει κανεὶς τήν συστηματικὴ προσπάθεια στὶς ἐλάχιστες, πιὸ προχωρημένες καί μεγάλες συνήθως ἐπιχειρήσεις πού ὀργανώνουν μόνιμα ἐσωτερικά ἐκπαιδευτικά προγράμματα, τήν σοβαρὴ δουλειὰ τῆς HELMEPA, καί κάποιες προσπάθειες στὴν ΑΣΟΕΕ καί τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριον, ἡ ἀναβάθμιση τῆς στελεχιακῆς ὑποδομῆς τῆς ναυτιλίας μας, δέν φαίνεται νὰ μᾶς ἔχει ἀπασχολήσει σοβαρὰ καὶ οὐσιαστικά.

Καὶ τοῦτο, τὴν στιγμὴ πού τὰ κεφάλαια πού θὰ μπορούσαν νὰ ἀπορροφηθοῦν ἀπὸ Κοινοτικά Ταμεῖα γιὰ τὴν ἀναβάθμιση τοῦ ὅλου στελεχιακοῦ καί ἐργασιακοῦ δυναμικοῦ, εἶναι πρακτικὰ ἀπείρα! Τόσα, πού εὐκόλα θὰ ἀρκοῦσαν νὰ χρηματοδοτήσουν, ὄχι μόνο τὸν ἀνθρώπινον χρόνο καί κόπο πού ἀπαιτεῖ ἡ ἐκπαίδευση αὐτῆ καθ' αὐτὴ, ἀπὸ διδάσκοντες καί διδασκόμενους, ἀλλὰ καί νὰ ἐπιδότησουν τὴν ὅλη ἐκπαιδευτικὴ ὑποδομὴ σὲ χώρους, μέσα διδασκαλίας, ἐποπτικὲς διατάξεις, βιβλία, computers, κλπ.

Δέν θὰ εἶχαμε παρὰ νὰ μιμηθοῦμε, ὄχι τὴν ὑπερ-ἀνεπτυγμένη Ἰταλία, ἀλλὰ τὴν Ἰρλανδία, ἢ τὴν Ἰσπανία, ἀκόμη καί τὴν ὁμοίωσή της μὲ μὲς Πορτογαλία ἢ ὅποια ἔχει ἀπορροφήσει ἀποτελεσματικὰ τεράστια κεφάλαια γιὰ τὴν ὑποδομὴ καί ἀνάπτυξη τοῦ ὅλου τῆς ἐπαγγελματικοῦ δυναμικοῦ καί ἀπόδοσης.

Ἐδῶ, ἀξίζει νὰ θυμῇ κανεὶς, κύρια γιὰ τὴν ἡγεσία τῶν συνδικαλιστικῶν φορέων, πού τόσο μάχονται γιὰ τὴν αὐξηση τῶν ἀποδοχῶν καὶ τὴν ἐδραίωση τῶν «κυριαρχῶν ἀγωνιστικῶν διεκδικήσεων τῶν ἐργαζομένων...» ὅτι πέρα ἀπὸ τίς διεκδικήσεις γιὰ τίς αὐξήσεις τῶν ἐσόδων στὶς ὁποῖες περιοριστικὰ ἀναλίσκονται, ὑπάρχει καί τὸ ἄλλο σκέλος τῆς ἐπαύξεως καί ἀναβάθμισης, ὄχι μόνο τῆς παραγωγικότητας, ἀλλὰ καί κύρια τῆς ποιότητος τῆς δουλειᾶς τῶν ἐργαζομένων πού ἐκπροσωποῦν.

Οἱ ἄνθρωποι, ὅπως δυστυχῶς καί τὰ προϊόντα πού παραμένουν ποιοτικά στάσιμα, αὐξάνοντας μόνο τὸ κόστος τους μοιραῖα αὐτο-εξωστρακίζονται ἀπὸ τὴν ἀγορὰ καί παύουν νὰ χρησιμοποιοῦνται.

Εἶναι πιστεύω πρῶτιστα τῶν ἐργαζομένων καί τῶν συλλογικῶν ἐκπροσώπων τους, ἀλλὰ καί ὅλων ἐμᾶς πού συμμετέχουμε, μεγάλη ἡ εὐθύνη του νὰ ἀφήνουμε τους ἀξιωματικούς μας καί κυρίως τίς νέες γενιές, νὰ μένουν μὲ τίς

μπαγιάτικες γνώσεις τῶν μετρίων σχολῶν τῆς τελευταίας δεκαετίας. Γνώσεις πού ὅσο δέν ἀνανεώνονται καί διευρύνονται, λογικὸ εἶναι γρήγορα νὰ φθίνουν καί νὰ συρρικνώνονται.

Ἀξίζει λοιπόν, δίπλα στὴν ἀγωνιστικὴ διεκδίκηση γιὰ «ὄλο καὶ περισσότερα», χωρὶς τὴν ἀγωνιστικὴ αὐτὴν τὴν φορά καί τὴν «θεατρικὴ ἀντιπαράθεση», νὰ ἐπενδυθεῖ ἡ συλλογικὴ προσπάθεια πού θὰ δημιουργήσει τὸ ὑπόστρωμα καί θὰ δώσει τὴν δυνατότητα γιὰ τὸ τεχνικὸ, ἐξειδικευμένο, ἀλλὰ καί πλατύτερο φρεσκάρισμα, ἐμπλουτισμὸ καί ἀνανέωση τῶν γνώσεων τῶν ἀξιωματικῶν μας. Τὴν εὐρύτερη ἐκείνη ἐκπαίδευση, πού ὄχι μόνο θὰ βελτιώσει τὰ στελέχη τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καί θὰ τὰ προετοιμάσει γιὰ τίς ἐναλλακτικὲς δραστηριότητες στὴν ξηρὰ καί τὸ γραφεῖο, στὰ ὁποῖα ἄλλωστε καί στοχεύουν σάν τελικὸ τους ὄνειρο. Μιὰ διεύρυνση πού ἄμεσα θὰ αὐξήσει τίς δυνατότητες, πεδίο, αὐτοπεποίθηση καί κυρίως τὴν ἐπαγγελματικὴ σιγουριά τῶν ναυτικῶν μας ἐνισχύοντας ἔτσι τὸ ἐνδιαφέρον τῶν νέων παιδιῶν γιὰ τὴν ναυτιλία.

Ἡ βελτίωση τῆς παραγωγικότητας, ποιότητας καί κρίσης τῶν κεντρικῶν ἀνθρώπων πού διευθύνουν, ἔχει ἄμεσα καί σοβαρὸ ἀντίκτυπο στὴν ἀσφάλεια, καλὴ λειτουργία, διατήρηση καί ἀπόδοση τοῦ πλοίου. Θὰ δημιουργήσει ἔτσι τὴν τεκμηριωμένη βάση γιὰ δικαιολογημένες πιὰ μεγαλύτερες ἀποδοχές.

Καί ὄχι μόνον αὐτό. Ἡ ἀπορρόφηση καί εἰσροή τῶν σημαντικῶν πόρων πού διατίθενται ἀπὸ τὴν κοινότητα γιὰ τὸν σκοπὸ αὐτό, καί κινητικότητα θὰ δημιουργήσουν στὸν χώρο, καί θέσεις ἐργασίας ἄμεσα, δίπλα σὸ μεσοπρόθεσμο στόχο τῆς ὅλης ἀναβάθμισης τοῦ ἐργασιακοῦ δυναμικοῦ.

Ἐκτιμᾶται ὅτι ἀπὸ 10 ἕως 20 δισεκατομμύρια δρχ., θὰ μπορούσαν νὰ εἰσρέουν ἐτήσια στὸν κλάδο ἀπὸ τὸ 1991, ἂν στὴν χρονιά πού ἔρχεται, οἱ ἐπιχειρήσεις ἀτομικά, ἀλλὰ καί οἱ συλλογικοὶ φορεῖς, ἐνεργοποιηθοῦν πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνση. Ἀντίστοιχα ποσὰ βέβαια ἔχουν χαθεῖ ἀπὸ τὴν μέχρι τώρα ἀδράνειά μας γιὰ ἀρκετὰ ἀπὸ τὰ τελευταῖα χρόνια!!

Ἀποτελεῖ ἄλλωστε καί φαινόμενο Ἑθνικῆς ὀκνηρίας, τὸ νὰ χρηματοδοτοῦμε οἱ Ἕλληνες φορολογούμενοι μέσῶν ὑποχρεωτικῶν εἰσφορῶν μας στὰ

Κοινοτικά Ταμεῖα, τὴν ἀνάπτυξη τῶν Πορτογάλων συναδέλφων μας, χωρὶς νὰ παίρνουμε τὸ δικὸ μας κομμάτι ἀπὸ τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς πόρους. Κομμάτι πού περιμένει ἀπλὰ νὰ τὸ ζητήσουμε μὲ συνεπεῖς βέβαια παρουσιάσεις, τεκμηρίωση καί μὲ τὴν δέσμευση γιὰ τὴν σοβαρὴ δουλειὰ πού χρειάζεται γιὰ τὴ δημιουργικὴ καί ἐγκυρὴ ἀξιοποίησή του.

TO SABOTAGE ΚΑΙ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ προσπάθεια γιὰ τὴν διατήρηση τοῦ προνομίου τῆς ἀποκλειστικῆς Τουριστικῆς ἀξιοποίησης τοῦ Ἑθνικοῦ μας θαλάσσιου χώρου ἀπὸ Ἑλληνικά πλοῖα μὲ τὴν κυανόλευκη, εἶναι ἀξίολογη καί μὲ οὐσιαστικὰ ἀποτελέσματα, μιὰ καί ἡ παράταση δεῖχνει νὰ ἐπεκτείνεται.

Ἀλλωστε, τὰ Ἑλληνικά ἐπιχειρήματα πού ξεπερνᾶν τὰ στενά ἐπαγγελματικά συμφέροντα καί ἀγγίζουν τὰ ὅρια τῆς Ἑθνικῆς Ἀσφάλειας καί Ἑθνικῆς Στρατηγικῆς Ἀμυνας εἶναι περισσότερα ἀπὸ βάσιμα, καθὼς στηρίζονται στὴν ἰδιομορφία τοῦ νησιωτικοῦ μας πλέγματος σὲ Αἰγαῖο, ἀλλὰ καί τὴν ἰδιοσυγκρασία τῶν σχέσεων μας μὲ τίς γειτονικὲς παραθαλάσσιες χώρες. Ἐτσι, ἀντικειμενικὴ φαίνεται ἡ πρόβλεψη ἀλλὰ καί ἐφικτὴ ἡ εὐχή τῆς διατήρησής του γιὰ πολλὰ ἀκόμα χρόνια.

Τὸ ἐρώτημα ὅμως μὲ οὐσιαστικὸ ἐνδιαφέρον πού προκύπτει, εἶναι τὸ τί θὰ κάνουμε γιὰ τὴν προετοιμασία μας στὴν δυσάρεστη, ἀλλὰ δυστυχῶς, ὁρατὴ πιθανότητα τῆς καταργήσεώς του.

Πῶς θὰ προετοιμάσουμε τὴν ἀντίστασή μας σὲ τὸ κύμα τῶν ὀργανωμένων τουριστικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς θαλάσσης, μὲ τίς μεγάλες νεότευκτες μονάδες, τὰ ἐξειδικευμένα τουριστικὰ προϊόντα καί τὴν δυνατότητα τῶν multi-modal συνδέσεων. Τὴν ἱκανότητα γιὰ προϊόντα ὑψηλότερης ποιότητας καί μικρότερου κόστους πού τοὺς δίνουν οἱ οἰκονομίες τῆς κλίμακας, ἡ σύγχρονη ὀργάνωση, ἀλλὰ καί εὐελιξία καί ἐλεύθερες ἐπιλογές τῆς στὴν ἐπὶ ἀνδρῶν τῶν πλοίων. Τί θὰ συμβεῖ, ὅταν μεγάλα, μεσαῖα, ἀλλὰ καί μικρὰ κρουαζιερόπλοια, κότεράκια καί φλοτίλες μὲ Ἰταλικὴ σημαία θὰ βιάζονται νὰ προλάβουν τὴν θέση μας στοὺς κόλπους τῆς Κεφαλονίδας, τῆς

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

Δήλου και τα άγκυροβόλια της Σαντορίνης.

Τί θα κάνουμε για την:

1. Αναβάθμιση των δικών μας μονάδων σε κρουαζιερόπλοια και άκτοπλοϊκά, αλλά και μικρών τουριστικών σκαφών.

2. την ευρύτερη έδραϊωση της Ελλάδας σαν κέντρο προσέλκυσης Διεθνούς Τουρισμού και προώθησης των συνολικών Έθνικών μας πωλήσεων.

3. Την βελτίωση της όλης υποδομής αλλά και κυρίως την αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού που καθοριστικά αποφασίζει για την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών.

4. Την ανάπτυξη νέων καινοτομικών, ανταγωνιστικών προϊόντων για τις γενικευμένες αλλά και εξειδικευμένες αγορές.

5. Την τόσο κρίσιμη συμπίεση του κόστους και βελτίωση της όλης ποιότητας που θα δημιουργήσει το ανταγωνιστικό εκείνο συνολικό προϊόν και θα εδραιώσει το χρήσιμο για την οικονομία μας ύψηλο τουριστικό ρεύμα.

Και όσο και αν η απόκτηση μεγάλων μονάδων μοιάζει από ανέφικτη ως και άσκοπη για την αξιοποίηση του ιδιόμορφου Μεσογειακού χώρου, οι επενδύσεις στις μεσαίες και μικρές μονάδες μέσης ηλικίας, ή προωθημένη συντήρηση, αναβάθμιση και έκσυγχρονισμός των υπάρχουσών, φαίνεται και έφικτη και σκοπιμή. Ιδιαίτερα με την αξιοποίηση των κοινοτικών και πάλι πόρων που προβλέπονται για την Τουριστική ανάπτυξη και υποδομή.

Τό ίδιο και για το ανθρώπινο δυναμικό. Οί ίδιοι Κοινοτικοί πόροι που μένουν ανεκμετάλλευτοι, θα μπορούσαν με συστηματική βομβαρδιστική επιμόρφωση να ξαναθυμίσουν στο ξενοδοχειακό μας προσωπικό το χαμόγελο, την προθυμία και το κέφι που θα πείθουν για την όμορφη του Έλληνικού τοπίου, την σταθερότητα στην χώρα μας και θα επηρεάζουν την τόσο ευαίσθητη και δυναμική αγορά των «ανθρώπινων προτιμήσεων για άναψυχή».

Και μετά την ποιότητα βέβαια, τί θα μπορούσαμε να κάνουμε για το κόστος που σχετίζεται με την όλη οργάνωση, αλλά κύρια με τις ασφυκτικές κρατικές ρυθμίσεις για την ηλικία και προδιαγραφή των πλοίων. Και πιά πολύ, την σύνθεση και εργασιακούς όρους του ναυτικού, αλλά κυρίως του ξεναδοχειακού προσωπικού.

Η ΠΡΟΤΑΣΗ ... ΜΙΑ ΜΟΝΟ!

Ήλλά μία τέτοια περιήγηση και επιδερμική ψηλάφηση ποικιλίας θεμάτων μπορεί να έχει ενδιαφέρον και κάποια χρησιμότητα, μιά και συμπληρώνει την περιγραφή της εικόνας και ανοίγει τόν δρόμο για τις εναλλακτικές λύσεις.

Δέν αντέχουμε όμως να φθάνουμε μέχρι εκεί μόνο. Ή ανάκαμψη έχει ά-

νάγκη από λύσεις έφικτές, πρακτικές, άμεσα εφαρμόσιμες. Λύσεις που έξυπν-ρετούν ταυτόχρονα τό μεγαλύτερο δυνατό φάσμα των έμπλεκόμενων και πού προστατεύουν από την αντίσταση και τούς κινδύνους των παρενεργειών. Λύσεις όσο γίνεται πιά ξεκάθαρες, κατανοητές άμεσες και άπλες.

Και είναι ή πολύ μεγάλη αυτή όμορφιά της απλότητας που κάνει την πάρα κάτω πρόταση τόσο προφανή, αταπόδεκτη και τετριμένη, πού να μην μοιάζει καν σαν πρόταση, ούτε σαν εναλλακτική λύση.

Όσο και αν αυτό να θυμίζει μαγικό ραβδί, είναι αυτή ή απλότητα που κάνει τόν κορμό των πάρα κάτω σκέψεων έναν.

Και είναι ταυτόχρονα και εκείνη ή μοναδική και ουσιώδης αιτία που δημιούργησε όλα τα κακά και πού οδηγεί την ύπαρξη της μιάς και μόνης λύσης. Έκείνης που, αφαιρώντας τό γενεσιουργό αίτιο, θα παρασύρει την μπερδεμένη αλυσίδα πού συνδέει τά προβλήματα και θα μάς τραβήξει πρός την συνολική ταυτόχρονη επίλυση και ανάκαμψη.

Και την αιτία την γνωρίζουμε όλοι καλά. Γιατί με τις δικές μας τις παρεμβάσεις στα χρόνια πού πέρασαν, τις κρατικές, τις συνδικαλιστικές, αλλά και τις άτομικές καμιά φορά. Τίς επεμβάσεις όλων εκείνων, των πολλών νομικιστών πού δεσποζούν της ουσίας, καταφέραμε να ύφάνουμε τό πολύπλοκο πλέγμα των ρυθμίσεων πού άστυνομικά και αυθαίρετα επεμβαίνουν και περιχαράκωνουν τίς επιχειρηματικές αποφάσεις. Καθορίζουν έτσι τό κόστος και επηρεάζουν την ποιότητα έξαφανίζοντας την δυνατότητα της εύελιξίας και προσαρμοστικότητας πού απαιτείται στόν άνοικτό στίβο του άμιγούς ανταγωνισμού πού ισχύει στην Διεθνή Ναυτιλία των Έλεύθερων Θαλασσών.

Είναι σίγουρος ό συνδυασμός εκείνος του κόστους, ποιότητας και διαχειριστικής εύελιξίας πού κάνει τό Έλληνικό βαπόρι σαν συνολικό προϊόν μεταφορικού έργου, **μη έλκυστικό**.

Είναι αυτός ό συνδυασμός πού φτιάχνει την μαγική λέξη της ανταγωνιστικότητας που, ή τοποθετεί, ή βγάζει τό προϊόν από την αγορά, δημιουργώντας σαν συνέπεια τίς παρενέργειες της συρρίκνωσης, της μείωσης των θέσεων εργασίας, της έξαφάνισης των ασφαλιστικών εισφορών, τόν περιορισμό στό συνάλλαγμα, την στενότητα και την κακοδαιμονία...

Κάτι δέν πάει καλά! Κάπου ύπάρχει ή άκατανόητη γνωστή αντίφαση πού ιστορικά, σε όλους τούς χώρους, αυτοκαταστρέφει τόν τόπο μας.

Οί Έλληνες ναυτικοί, πλοιοκτήτες και τεχνοκράτες της θάλασσας είναι ήσως οί πιά έμπειροι, πετυχημένοι και ιστορικά καταξιωμένοι στό επικίνδυνο και σύνθετο περιβάλλον των Διεθνών Μεταφορών. Γιατί αυτοί οί Μεγάλοι

Έλληνες, να μην έχουν τούς δικούς τους όρους σημαίας πού να είναι έξυπνα εύελικτοι και σύγχρονα σχεδιασμένοι, ώστε να τούς επιτρέπουν να μένουν πάντα πρώτοι στόν κερδοφόρο γιά ΟΛΟΥΣ μας χώρο των μεταφορών;

Δέν μπορεί να είναι γραφτό στην μοίρα της Ελλάδας, να διώξει και τή ναυτιλία της, όπως έχει κάνει και με τά καλύτερα νειάτα της, τούς καλλιτέχνες της, τούς έπιστήμονες, τούς άξιους εκείνους όλους, πού πικραμένοι από τόν τόπο τούς προσφέρουν τό πολύτιμό τους μισθό και χρόνο στην διασπορά. Τίς έξυπνες δημιουργικές χώρες πούς τούς άπορροφούν και τούς ανταμοιβούν!

Και έτσι, δέν έχουμε παρά να κάνουμε μία μόνο άπλη, αλλά ριζική κίνηση:

Νά διαγράψουμε όλες τίς ρυθμίσεις και περιορισμούς πού ιστορικά συσσωρεύτηκαν. Νά άπελευθερώσουμε τό Έλληνικό βαπόρι. Νά τό κάνουμε τόσο έλεύθερο όσο τουλάχιστον είναι, όχι μόνο τό Κυπριακό και τό Μαλτέζικο, αλλά τό παραδοσιακό Νορβηγικό, τό Γερμανικό, τό Γαλλικό, τό Έγγλέζικο, με τά παράλληλα Ευρωπαϊκά Νηολόγια. Νά τό προσαρμόσουμε έτσι όχι μόνο στό ανταγωνιστικό του περιβάλλον, αλλά και σε αυτές καθ' αυτές τίς απαιτήσεις των χρηστών και της αγοράς, στην όποια άπευθύνεται.

Άς μην άφήνουμε τίς ιστορικές καταβολές να στρεβλώσουν την πραγματικότητα. Τά Substandard πλοία της μεταπολεμικής περιόδου με τά πεινασμένα, ανεπαρκή και κακοπληρωμένα πληρώματα, έχουν έξαφανιστεί. Είναι πιά οί Διεθνείς Όργανισμοί και οί Συνθήκες, οί διακρατικές συμφωνίες, οί νηογνώμονες, οί ασφαλιστικές οργανώσεις, ό συνδικαλισμός και ή γενικά παγκόσμια αύξηση του βιωτικού επιπέδου και της ζήτησης πού δημιουργούν τίς προϋποθέσεις του ίκανού πλοίου, και του έπαρκώς και δίκαια άμοιβόμενου πληρώματος. Είναι πλέον ή δομή του Διεθνούς Έμπορίου και Ναυτιλιακής αγοράς πού μπορεί να απαιτεί και να έξασφαλίζει την καλή κατάσταση του σκάφους, του έξοπλισμού, την επάρκεια και ικανότητα του πληρώματος, την ποιότητα του management και του τελικού προϊόντος.

Όυτε κανείς περιμένει, αλλά ούτε χρειάζονται οί ειδικές ρυθμίσεις ενός κράτους, να υπερέβουν αυτών, πού ή Διεθνής κοινότητα, οί έλεγκτικοί όργανισμοί, οί συναλλασσόμενοι, ό συνδικαλισμός κ.λ.π., άποδέχονται και θεωρούν ίκανοποιητικά.

Μέ ένα άπλό μολύβι και χαρτί άς αφαιρέσουμε όλα εκείνα, ή τουλάχιστον όσα περισσότερα μπορούμε από τά δολ. 400/ήμέρα πού καθορίζουν τό κόστος λειτουργίας και όλες τίς ρυθμίσεις πού άπαγορεύουν την εύελιξία και προσαρμοστικότητα.

Και άς έκφράσουμε δυνατά και ξεκάθαρα την πρότασή μας στόν έλεύθερο

επιχειρηματία της θάλασσας που άγανακτισμένος έχει σταδιακά απομακρύνει τα πλοία από την σημαία, να ανταποκριθεί και να επανεντάξει τα πλοία στο Έθνικό Νηολόγιο. "Ας μὴν ἀπευθυνθούμε στο φιλότιμο καὶ τὴν φιλοπατρία του. Αὐτὰ σίγουρα τὰ ἔχει, γιατί ἂν δὲν τὰ ἔχει, δὲν θὰ μπορούσε νὰ βιώνει καθημερινὰ τὸ Ἑλληνικὸ μας τέλμα οὔτε νὰ χτίζει Ἑκκλησία στο χωριό του.

"Ας ἀπευθυνθούμε μὲ ἐπιχειρηματικὴ τεκμηρίωση καὶ δίπλα στὴν βούληση πού προϋπάρχει, ἄς τὸν πείσουμε πῶς τὸν συμφέρει καὶ πῶς μακροπρόθεσμα ἐξασφαλίζει τὸ σταθερὸ πλαίσιο ἀνταγωνιστικῆς λειτουργίας.

"Ὅσο καὶ ἂν αὐτὸ θὰ πονέση τὴν φίλη μας τὴν Κύπρο, τὴν Μάλτα καὶ τίς Βερμούδες, ἡ δημιουργία τῶν συνθηκῶν, μαζί μὲ τὴν ὑψηλὴ ὑποδομὴ τοῦ Πειραιᾶ σὺν κέντρο ναυτικῆς τεχνολογίας καὶ τὴν μανία τοῦ "Ἑλληνα γιὰ τὸν τόπο του, θὰ μπορεῖ νὰ φτιάξῃ τὸ μεγάλο ξαφνικὸ κύμα τῶν 1000 ἢ 2000 πλοίων πού γρήγορα θὰ ἐπανενταχθοῦν.

Καὶ ἐπειδὴ τὸ συμφέρον εἶναι τόσο εὐρύ καὶ συλλογικὸ, δὲν ἔχουμε νὰ φοβηθοῦμε τίποτα γιὰ κάποια ἀντίθεση ἢ κοινωνικὲς ἀντιδράσεις καὶ ἀναταραχές.

Γιατί πρῶτα οἱ ἐργαζόμενοι καὶ οἱ συλλογικοὶ τοὺς φορεῖς γνωρίζουν, ἢ μποροῦν εὐκολὰ νὰ καταλάβουν, ὅτι τὸ συμφέρον τοὺς δὲν ἐξασφαλίζεται μὲ ἀστυνομικούς κανονισμούς καὶ ἀντιπαράθεση, ἀλλὰ μὲ τὴν ραγδαία αὐξηση τῆς ζήτησης πού θὰ φέρουν τὰ νέα πλοία. Καὶ δὲν πειράζει πού οἱ "Ἕλληνες ναυτικοὶ σίγουρα δὲν θὰ ἐπαρκοῦν ἀριθμητικά. Στὰ πλαίσια τῆς τήρησης τῶν ὅρων ἀσφαλείας, οἱ ρυθμίσεις τῆς σημαίας θὰ ἐπιτρέπουν τὴν πρόσληψη ἀλλοδαπῶν μὲ τίς δικές τοὺς χαμηλότερες συμβάσεις, σὲ ἀριθμούς πού θὰ καθορίζονται ἀπὸ τίς ἀνάγκες καὶ ὄχι προδιαγραφμένο ποσοστὸ.

Καὶ τὸ NAT γνωρίζει πῶς ἀνοίγοντας τίς πόρτες τοῦ σὲ ὅλους τοὺς "Ἕλληνες ἐνεργούς Ναυτικούς ἀλλὰ καὶ ἀκόμα σὲ εἰσφορές ἀπὸ ξένους, θὰ λύσει τὸ δομικὸ πρόβλημα τῆς σχέσης τῶν ἐργαζομένων μὲ τοὺς συνταξιούχους.

Καὶ ὁ "Ἕλληνας πλοιοκτήτης θὰ ξέρει πῶς ἔχοντας τὸ πλαίσιο καὶ προστασία τῆς καταξιωμένης σημαίας ἀλλὰ καὶ τῆς συνδικαλιστικῆς κάλυψης ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ σωματεῖα τῶν ἐργαζομένων, δὲν θὰ ἀνησυχεῖ πιά γιὰ τίς ἐπεμβάσεις τῶν ἐργαζομένων, δὲν θὰ ἀνησυχεῖ πιά γιὰ τίς ἐπεμβάσεις τῆς ITF καὶ τῶν φίλων της. Γιατί ἡ ΠΝΟ δὲν θὰ ἔχει λόγο νὰ μὴν δώσει τὴν συνδικαλιστικὴ τῆς κάλυψη ἀκόμα καὶ στοὺς ἀλλοδαπούς ἐργαζομένους, οἱ ὅποιοι πρόθυμα θὰ εἰσφέρουν γιὰ νὰ μποροῦν νὰ δέχονται τὴν σωματειακὴ προστασία της.

Καὶ τὰ καινοτομικὰ ἐπιχειρηματικὰ σχήματα εὐρείας συμμετοχῆς πού ἀρχισαν νὰ δημιουργοῦνται στὰ μεγάλα χρηματιστήρια, σὺν μηχανισμός ἀντα-

πόκρισης στὴν «δεκαετία τῶν ἀκριβῶν πλοίων» πού ἔρχεται, θὰ μποροῦν μὲ τὸ Ἑλληνικὸ τοὺς management νὰ προτιμήσουν τὴν σημαία, μιά καὶ τὸ κριτήριο τῆς Ἑλληνικότητας πιά θὰ μετατοπιστεῖ ἀπὸ τὸν χῶρο, τοῦ ἔτσι καὶ ἀλλιῶς, ἀνωνύμου κομιστῆ τῆς μετοχῆς, στὸν οὐσιαστικὸ ρόλο τοῦ manager - operator καὶ διαχειριστῆ decision - maker, πού θὰ ἔχει τὴν Ἑλληνικὴ ταυτότητα.

Καὶ ἔτσι θὰ ἀποκτήσει καὶ τὸ οὐσιαστικὸ πιά ἔρεισμα ὁ Πειραιᾶς σὺν κέντρο νὰ διεκδικήσει καὶ νὰ ἀνταγωνιστεῖ γιὰ τὴν προσέλκυση τῆς off-shore ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητας τῆς ναυτιλίας, ἔχοντας νὰ προσφέρει ὄχι μόνον τὸ κατάλληλο πλέγμα ρυθμίσεων γιὰ τὴν τήρηση τῶν Διεθνῶν κανονισμῶν πού προσφέρει τὸ κράτος καὶ ἡ σημαία, ἀλλὰ καὶ τὸ καθαρὸ ἀνταγωνιστικὸ του προτέρημα, τῆς σπάνιας ναυτιλιακῆς του ὑποδομῆς, τεχνολογίας καὶ μεγάλης παράδοσης.

Καὶ βέβαια πῶς εὐχαριστημένο ἀπὸ ὅλους θὰ εἶναι τὸ μαῦρο καὶ ταλαιπωρημένο Ἑθνικὸ μας Ἰσοζύγιο πού θὰ ἀποκτήσει τὸν νέο σημαντικώτατο κρουὸ συναλλαγματικῶν εἰσροῶν.

Ἀπὸ τίς νέες θέσεις τῶν ἐργαζομένων, τίς ἀσφαλιστικὲς εἰσφορές, τὴν κατὰ μόνάδα μικρότερη, ἀλλὰ συνολικὰ πολλαπλάσια φορολόγηση, τὸ management, τίς ἐπισκευές, τὴν γενικὴ κινητικότητα καὶ ἀναθέρμανση τοῦ off-shore καὶ συναλλαγματοφόρο τομέα τῆς ναυτιλίας!

Καὶ ὅσον ἀφορᾷ ἐκείνους πού τρομάζουν ἀπὸ τὰ νομικὰ ἐμπόδια πού θὰ προκύψουν, μποροῦν νὰ καθιστοῦν. Ἐφ' ὅσον δημιουργήσουμε τὴν συνολικὴ συλλογικὴ βούληση, οἱ νομικοὶ καὶ νομικιστὲς μας, ἐκεῖνοι πού δημιούργησαν τὸ πλέγμα τῶν ὑπερρυθμίσεων, σίγουρα θὰ βροῦν καὶ τὸν τρόπο νὰ κόψουν τὸν γόρδιο δεσμὸ πού ἐπικίνδυνα πνίγει τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ τᾶξη καὶ Βιομηχανία.

Μόνον στὴν προσαρμογὴ πρὸς τίς Εὐρωπαϊκὲς κατευθύνσεις χρειάζεται προσοχή καὶ δημιουργικὴ ὀξυδερκεία, ὥστε οἱ ρυθμίσεις μας νὰ ἐκμεταλλεῖνται τὸ μέγιστο δυνατό χῶρο ἐλιγμών, χωρὶς νὰ δημιουργοῦν μελλοντικὲς ἀντιφάσεις.

Καὶ σίγουρα ἡ Ἑλλάδα δὲν κινδυνεύει νὰ σχετισθεῖ μὲ τὸ Vanuatu, τὸ Barbados, καὶ τὰ Cayman Islands. Κανείς δὲν μπορεῖ νὰ ἀμφισβητήσει τὴν γνώση, τὴν πείρα, τὴν ἐξειδίκευση καὶ φερεγγυότητα τῆς βαρεῖας Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς παράδοσης πού ἐξασφαλίζει τὴν πῶς οὐσιαστικὴ γνησιότητα τοῦ δεσμοῦ τοῦ πλοίου μὲ τὴν κυανόλευκη καὶ τὸ Ἑλλη-

νικὸ Management.

Ἡ λύση πού προτείνεται εἶναι ἀπλή, κατανοητὴ, ἀμέσως ἐφαρμόσιμη καὶ ὀλοκληρωμένη, μιά καὶ ριζικὰ ὀδηγεῖ στὴν ἐξυγίανση ὅλων τῶν τμημάτων τοῦ χώρου συνολικά. Ἡ μόνη καινοτομία της καὶ ριζοσπαστισμὸς εἶναι ὅτι ζητᾷ ἀπὸ ὅλους μαζί νὰ ἀκουμπήσουμε στὸ τραπέζι τοὺς παραμορφωτικούς φακούς τῶν ἱστορικῶν καταβολῶν, τῶν ταξικῶν ἀντιπαραθέσεων καὶ τῶν ξεπερασμένων κομματικῶν προκαταλήψεων πού στρεβλώνουν τὴν ἀλήθεια καὶ δὲν ἐπιτρέπουν νὰ ἀναγνωρίσουμε τὸ προφανές, τὸ ἐφικτό, καὶ κοινὸ μας συμφέρον.

Ζητᾷ νὰ ἀφήσουμε πίσω τὸν κλασσικὸ ἐγωκεντρισμὸ μας, τὸν ἐγωϊσμὸ, τὴν ἡρωϊκὴ ἀγωνιστικότητα, τὴν ἀκαμψία, καὶ μὲ ὅποια ΓΛΩΣΣΑ μᾶς ἔχει ἀπομείνει (!) ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΟΥΜΕ. Νὰ βοηθήσουμε ὁ ἕνας τὸν ἄλλον νὰ καταλάβει, νὰ συμμεριστοῦμε ὀλοκληρωμένα τὰ προβλήματα, νὰ βροῦμε λύσεις, νὰ πείσουμε. Νὰ δεσμευτοῦμε στὴν ΠΟΛΗ καὶ ΚΑΛΗ δουλειὰ πού χρειάζεται ἡ ἀνάκαμψη.

Καὶ βέβαια,

— "Ὅταν Δύση καὶ Ἀνατολή, ἀντιδρώντας στὴν τεχνολογικὴ ἐπανάσταση πού ἀλλάζει τίς σχέσεις ἀτόμου καὶ παραγωγῆς καὶ διασκορπίζει τὴν πληροφόρηση καὶ τὴν δύναμη, γεννοῦν τὴν μεγάλη κοινωνικὴ ἐπανάσταση πού ξαναθυμᾶται τὸν ἄνθρωπο, τὸ ἄτομο καὶ τὴν προσωπικότητα του, καὶ δίνουν τὰ χέρια στὸ ὄνομα τῆς ἐλευθερίας, καὶ τῆς ἀτομικῆς καὶ κοινωνικῆς ἀπελευθέρωσης,

— "Ὅταν ἡ καινοτομία καὶ ἡ ὑψηλὴ ἐπικοινωνία ὀδηγοῦν στὴν μεγάλη συμφωνία γιὰ τὸν περιορισμὸ τῶν πυραύλων, καὶ ἀκόμα γκρεμίζουν τὸ σιδερένιο μεγάλο τοῖχος,

Τότε,

Τὸ θάρρος, ἡ καινούργια σκέψη καὶ ὁ ριζοσπαστισμὸς πού χρειάζονται γιὰ νὰ ἀποβάλλουμε τοὺς ἀποπνικτικούς δεσμούς πού θανατηφόρα σφίγγουν τὴν ναυτιλία, μοιάζουν ἐλάχιστα.

Στὴν καινούργια χρονιά, ΕΙΘΕ νὰ ἀγαπήσουμε λίγο περισσότερο τοὺς ἑαυτούς μας, τὸν τόπο μας καὶ τὰ δικά μας δημιουργήματα. Ἀς μὴν τὰ ἀφήσουμε νὰ πεθάνουν καὶ ἄς πάρουμε τὴν ζωὴ μας στὰ χέρια μας.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΒΟΡΔΩΝΗΣ

Σ.Σ.: Οἱ ἀπόψεις πού ἐκφράζονται στὸ παραπάνω ἄρθρο εἶναι προσωπικὲς καὶ δὲν ἐκφράζουν τὴν Ἑταιρία καὶ τοὺς συλλογικοὺς φορεῖς στοὺς ὁποίους συμμετέχει ὁ κ. Βορδώνης.

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

'Ανταγωνιστική Ναυτιλία τῶν 'Ελλήνων

τοῦ κ. ΜΑΡΙΟΥ ΗΛΙΑΔΗ, προέδρου Κυπριακοῦ Νηογνώμονα

Εὐχαριστῶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» γιὰ τὴν πρόσκλησή τους νὰ μετέσχω στὸν ἐτήσιο προβληματισμό γύρω ἀπὸ τὰ θέματα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς ἐπετειακῆς τους ἐκδόσεως τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1990.

Μέ τιμὰ ἰδιαίτερα ἡ πρόσκληση ἀν ληφθεῖ ὑπ' ὄψη πὼς σ' αὐτὴ τὴν καθιερωμένη πιά ἐκδοσὴ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συνεισφέρουν διακεκριμένες προσωπικότητες τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου. Ἐρμηνεύω τὴν πρόσκληση ὡς ἀπευθυνόμενη σὲ Ἑλληνα τοῦ ἐκτός τοῦ μητροπολιτικοῦ χώρου Ἑλληνισμοῦ — εἴτε τοῦτο εἶναι Λονδίνο εἴτε Λευκωσία — πού προβληματίζεται, ὅπως ὅλοι οἱ ναυτιλιακοὶ παράγοντες τοῦ ἔθνους, γιὰ τὴν πορεία καὶ τύχη τῆς ναυτιλίας τοῦ μείζονος Ἑλληνισμοῦ.

Ὅπως εἶναι γνωστό, ἡ δεκαετία τοῦ 80 ὑπῆρξε γιὰ τὴν ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία Ναυτιλία περίοδος σταθερῆς πτώσεως μὲ ἀποτέλεσμα ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ἑλλάδας νὰ μειωθεῖ, στὴν ὑπὸ ἐξέταση περίοδο, κατὰ 50% σὲ σχέση μὲ τὸ στόλο στὸ τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ 70. Τὸ φαινόμενο, παρ' ὅλο πού παρουσιάστηκε μὲ ἰδιαίτερη οξύτητα στὴν Ἑλλάδα, ἐν τούτοις ὑπῆρξε γενικότερο καὶ ἐπλήξε τὴ ναυτιλιακὴ βιομηχανία ὅλων τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν (Ἀγγλία, Γερμανία, Ἰταλία κ.α.).

Τὸ ἐνισχυτικὰ μέτρα πού πάρθηκαν γιὰ στήριξη τῆς ναυτιλίας τόσο στὴν Ἑλλάδα ὅσο καὶ στὶς ἄλλες Εὐρωπαϊκές χώρες (ἐπιδοτήσεις, προνομιακὴ φορολογικὴ μεταχείριση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, καί, σὲ μερικές χώρες, θυγατρικά νηολόγια) ὑπῆρξαν τολμηρά καὶ θὰ περιμένε κανεὶς πὼς θὰ ἀπέδιδαν, σὲ κάποιο σημαντικὸ βαθμό, τὸ ἐπιδιωκόμενο ἀποτέλεσμα. Δυστυχῶς οἱ προσδοκίες διαψεύσθηκαν καὶ τὸ πρόβλημα τοῦ σταθερὰ φθίνοντος καὶ συρρικνούμενου ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Ἑλλάδας καὶ τῶν ἄλλων χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος παραμένει καὶ διευρύνεται μ' ὅλες τὶς ἀλυσιδωτὲς ἀρνητικὲς ἐπιπτώσεις του. Καὶ φυσιολογικὰ γεννιέται τὸ ἐρώτημα:

Τί ἄραγε δὲν πῆγε καλά; Γιατί δὲν ἀπέδωσαν τὰ μέτρα πού πάρθηκαν; Γιατί ἐπὶ τέλους δὲν ἔχει ἀναστραφεῖ ἡ πορεία;

Πιστεύω πὼς τὸ πρόβλημα τῆς Ἑλληνικῆς ὅπως καὶ τῆς λοιπῆς Κοινοτικῆς Ναυτιλίας εἶναι κατ' ἐξοχὴν πρόβλημα οἰκονομικὸ πού σχετίζεται μὲ τοὺς ὁρους λειτουργίας καὶ ἐκμετάλλευσης τοῦ πλοίου. Συνεπῶς, μόνο μὲ μεθόδους καὶ τρόπους πού θάταν δυνατό νὰ συμβάλουν στὴν ἐπίλυση ἐνός τέτοιου προβλήματος θὰ μπορούσε νὰ ἐπιχειρηθεῖ ἡ ἀντιμετώπισή του.



Δυὸ εἶναι οἱ βασικοὶ παράγοντες πού ἐπηρεάζουν ἀρνητικὰ τὴν οἰκονομικὰ ἐπιτυχή λειτουργία τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοίου στὴ διεθνή ἀγορά. Ὁ ἓνας εἶναι τὸ συγκριτικὰ ὑψηλὸ κόστος τῆς ἑλληνικῆς ναυτεργασίας καὶ οἱ συναφεῖς κοινωνικὲς εἰσφορές ὁ δεύτερος εἶναι ἡ συγκριτικὰ ἐπαχθέστερη φορολογικὴ ἐπιβάρυνση τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως σὲ σύγκριση μὲ ἄλλα φορολογικὰ καθεστῶτα στὴ διεθνή ἀγορά.

Εἶναι γεγονὸς πὼς ἡ φορολογικὴ ἐπιβάρυνση τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως στὴν Ἑλλάδα εἶναι, τὰ τελευταῖα χρόνια, προνομιακὴ σὲ σύγκριση μὲ ἄλλους τομεῖς οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

Τοῦτο ἔδωσε, πράγματι, κάποια ὠθηση στὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖο καὶ τὸ βοήθησε νὰ ἀντιμετωπίσει σὲ κάποιο βαθμὸ τὸ διεθνὴ ἀνταγωνισμό. Ὡστόσο, θάθελα νὰ τονίσω συναφῶς πὼς ἡ «ἐνίσχυση» αὐτὴ τῆς Πολιτείας πρὸς τὴν ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση δυ-

νατόν νὰ μὴ μπορεῖ νὰ συνεχιστεῖ ἐν ὄψει τῆς ἀμεσῆ διαγραφόμενης προοπτικῆς ἐναρμόνισης τῆς φορολογικῆς νομοθεσίας στὸ Κοινοτικὸ πλαίσιο. Καὶ τοῦτο γιατί ἡ διατήρηση «ἐθνικῶν» φορολογικῶν ρυθμίσεων/ καθεστώτων θὰ ὀδηγοῦσε ἀναπόφευκτα σὲ στρεβλώσεις τῆς ἐνιαίας ἀγορᾶς ὅπως ἐπιχειρεῖται ἡ οἰκοδόμησή της μέχρι τὸ 1992 ἢ ἀμέσως μετὰ. Συνεπῶς θὰ ἔλεγα πὼς τὸ θέμα τῆς ἐπαχθοῦς φορολογικῆς ἐπιβάρυνσης τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀναπόφευκτα θὰ ἐπανεμφανισθεῖ καὶ μάλιστα σὲ οἰκονομικὴ μορφή.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτεργασίας, πού εἶναι καὶ ὁ κύριος παράγοντας πού ἐπηρεάζει ἀρνητικὰ τὴν ἀνταγωνιστικότητά τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, προσωπικὰ φρονῶ πὼς δὲν ὑπάρχουν μαγικοὶ τρόποι ἀντιμετώπισής του. Ἡ Ἑλληνικὴ Πολιτεία θὰ πρέπει νὰ ἀποφασίσει, ἀν τοῦτο εἶναι κατορθωτὸ στὸ Κοινοτικὸ πλαίσιο καὶ ἐφικτὸ καὶ ἐνδεδειγμένο σὲ ἐθνικὸ ἐπίπεδο, εἴτε νὰ ἐπιδοτεῖ τὴν ἑλληνικὴ ναυτεργασία ἔτσι πού ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση νὰ καθίσταται ἀνταγωνιστικὴ στὴ διεθνή ἀγορά, εἴτε νὰ ἐπιτρέψει ἢ νὰ «ἀνεχθεῖ» τὴν ἀπασχόληση στὸ Ἑλληνικὸ πλοῖο ναυτεργασιῶν μὲ χαμηλότερο κόστος ἐργασίας, προερχομένων κυρίως ἀπὸ ἀναπτυσσόμενες χώρες τοῦ τρίτου κόσμου ἢ, μὲ βάση τίς πιὸ πρόσφατες ἐξελίξεις, ἀπὸ χώρες τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης.

Ἐχω τὴ γνώμη πὼς μέσα στὸ Κοινοτικὸ πλαίσιο θάναί ἐξαιρετικὰ δυσκόλο, ἀν ὄχι ἀδύνατο, γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ Πολιτεία νὰ διατηρήσει τὸ προνομιακὸ φορολογικὸ καθεστῶς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἢ νὰ εἰσαγάγει καὶ συντηρήσει καθεστῶς ἐπιδοτήσεων τῆς ἑλληνικῆς ναυτεργασίας. Ἴσως νὰ προβληθεῖ ὁ ἰσχυρισμὸς πὼς ἡ λύση ἐνός θυγατρικοῦ νηολογίου κατὰ τὸ πρότυπο τοῦ Γερμανικοῦ ἢ τοῦ Δανικοῦ, πού νὰ ἐπιτρέψει τὴν ἀπασχόληση

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ καὶ ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**

άλλαδαπών πληρωμάτων θάταν, υπό τις συνθήκες, ή απάντηση στο πρόβλημα. Φοβούμαι πώς ή λύση αυτή όχι μόνο είναι άμφιβολής αποτελεσματικότητας σέ έθνικό επίπεδο αλλά και αντίθετη στην ιδέα της Εύρωπαϊκής ένοποίησης και σύγκλισης των οικονομιών.

Παρακολουθώντας την πορεία της προσπάθειας γιά αντιμετώπιση των προβλημάτων της Έλληνικής ναυτιλίας τά τελευταία 10 χρόνια, έχω σχηματίσει τή γνώμη πώς οι διάφοροι φορείς της ναυτιλίας δέν συνειδητοποίησαν σ' όλη την έκταση τό νέο θεσμικό πλαίσιο μέσα στο όποιο θά πρέπει νά αναζητηθεί και νά εξευρεθεί ή καλύτερη δυνατή υπό τις περιστάσεις λύση του προβλήματος. Καί τό θεσμικό αυτό πλαίσιο υπαγορεύεται από την προοπτική της Εύρωπαϊκής ολοκλήρωσης και τις πραγματικές της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς μέσα στην οποία λειτουργεί ή έλληνική ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η κατάσταση της έλληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι πράγματι σοβαρά και άνησυχητική και υπαγορεύει

τήν άμεση αντιμετώπιση του συνολικού προβλήματος μέ αίσθημα πανελληνίας ευθύνης. Προσωπικά άνήκω σ' αυτούς πού πιστεύουν πώς υπάρχουν λύσεις, άρκει νά υπάρξει ή πολιτική βούληση και τό όραμα μιας νέας έποχής πού νά στοχεύει όχι στη διάσωση της Έλληνικής Ναυτιλίας όπως τή γνωρίσαμε, αλλά στη δημιουργία και ανάπτυξη μιας δυναμικής, ανταγωνιστικής Ναυτιλίας των Έλλήνων στον σύγχρονο κόσμο.

Τά πιό σημαντικά κέντρα της Ναυτιλίας των Έλλήνων είναι σήμερα ό Πειραιάς, τό Λονδίνο, και ή Λευκωσία. Τά κέντρα αυτά, ένα ένα στο χωριστό και όλα μαζί και ιδιαίτερα ό Πειραιάς, βαρύνονται μέ την ευθύνη άνάληψης πρωτοβουλιών γιά μία σέ βάθος εκτίμηση της κατάστασης και άνταλλαγή απόψεων σέ μία προσεκτικά όργανωμένη σύσκεψη στο κέντρο του Έλληνισμού μέ σκοπό την εξεύρεση μιας ευρύτερα αποδεκτής και ωφέλιμης λύσης. Τό YEN, τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος, ή Ε.Ε.Ε. και πιθανόν τά «Ναυτικά Χρονικά» θά μπορούσαν νά λειτουργήσουν καταλυτικά πρós την πιό πάνω κατεύθυνση.

Παράμετροι και σημεία άναφοράς μιας τέτοιας σύσκεψης θά μπορούσαν νά είναι άνάμεσα σ' άλλα:

α) Τό θεσμικό Κοινοτικό πλαίσιο και ή διαγραφόμενη προοπτική της Εύρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

β) Η ιδιότητα της Έλλάδας ως πλήρους μέλους της Κοινότητας και οι υποχρεώσεις πού άπορρέουν από αυτή.

γ) Τό καθεστώς της Τελωνειακής Ένωσης Κύπρου — ΕΟΚ και ή μη άμεση ύποχρέωση της Κύπρου γιά πλήρη έναρμόνιση μέ τά Κοινοτικά θέματα.

δ) Τό παγκόσμιο επιτυχημένο Κυπριακό Νηολόγιο.

Ας θεωρηθεί πώς ή πιό πάνω ιδέα προέρχεται από την Κύπρο και άποτελεί την πρώτη μικρή συμβολή της στην συνολική θεώρηση ενός μεγάλου προβλήματος των Έλλήνων. Θάταν μήπως υπερβολικό νά άναμένει κανείς από τους άρμόδιους φορείς των άλλων δύο κέντρων νά την ένστερνιστούν και νά χωρήσουν πρακτική στην ύλοποίησή της;

ΜΑΡΙΟΣ ΗΛΙΑΔΗΣ



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

Η ΕΤΑΙΡΙΑ

GUISE SHIPPING ENTERPRISES Co.

14, SKOUZE STREET, PIRAEUS

ΕΥΧΕΤΑΙ

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

**ΚΑΛΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ
ΚΑΙ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece — Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4527360
 Tlx: 241150 · 213207 GMS GR, 213025 SSK GR — A.O.H.: 8010542, 8084328. Telefax: 4182432

ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ

Σ' αυτό τό τεύχος λείπει, μετά από συνεχή παρουσία πολλών ετών, τό φλογερό άρθρο του Λέοντα Λεμοῦ. Ἀφιερώνω στή μνήμη του τό δικό μου.

Διάλεξα τά τελευταῖα χρόνια σάν θέμα τῆς συνεργασίας μου γιά τό πανηγυρικό τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τήν ἀνασκόπηση τῆς χρονιάς πού πέρασε. Ἦθελα καί τούτη τή χρονιά νά κάνω τό ἴδιο, ὅμως τό ἀφήνω γιά λίγο ἀργότερα μιά καί ἐπιθυμῶ νά συμβάλλω μέ τίς σκέψεις μου στόν βασικό προβληματισμό τῆς ἐκδόσεως, τό μέλλον δηλαδή τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου.

Πρὶν ὅμως μιλήσουμε γιά μέλλον, πρέπει νομίζω νά μιλήσουμε γιά τό παρόν, ἀλλά καί τό παρελθόν. Ὅχι ἐπειδὴ πιστεύω στήν παρελθοντολογία, ἀλλά διότι, γιά νά ὑπάρξει ὑγιές μέλλον, πρέπει ἀπαραίτητα κανεῖς νά γνωρίζει πού βρίσκεται σήμερα καί γιατί.

Παράλληλα, πρέπει πιστεύω, νά ἀναφερθεῖ στήν γενική εἰκόνα τοῦ τόπου, καί τοῦτο γιατί, τά περισσότερα ἀπό αὐτά πού θά ἔπρεπε νά γίνουν, ἔχουν ἀμεση σχέση μέ τήν βούληση ἀλλά καί οὐσιαστική ικανότητα τῆς πολιτείας νά τά ὑλοποιήσει.

Ἐδῶ καί ἀρκετοῦς μῆνες, ἡ χώρα κυβερνᾶται ἀπό διάφορες κυβερνήσεις, συμμαχικές, ὑπηρεσιακές ἢ οἰκουμενικές. Καμμία ὅμως δέν μπόρεσε νά ἐφαρμόσει ἓνα συγκεκριμένο πρόγραμμα, μιά συγκεκριμένα πολιτική, τουλάχιστον ὅσον ἀφορᾷ τῇ ναυτιλίᾳ. Ἐπομένως, εἶναι πολύ δύσκολο — νά περιμένει κανεῖς νά γίνουν πράξη αὐτά πού θά κριθοῦν ἀναγκαῖα γιά νά εὐδοκιμήσει ἡ προσπάθεια ἐπαναπατριسمοῦ τῶν πλοίων στό μέλλον.

Θά ἐρωτήσει εὐλόγα κανεῖς, μά πῶς, τώρα ὑπάρχει οἰκουμενική κυβέρνηση, ἐσεῖς δέν θέλατε τήν ὑπερκομματική ἀντιμετώπιση τοῦ ἐθνικοῦ θέματος τῆς ναυτιλίας; Ναι, καί πολύ μάλιστα. Ὅμως αὐτή ἡ οἰκουμενική κυβέρνηση δέν φαίνεται νά ἔχει χρόνο νά ἀσχοληθεῖ σέ βάθος μέ τά θέματα τῆς ναυτιλίας. Τό μέγα πρόβλημά της εἶναι ἄλλο. Τό οικονομικό. Καί βέβαια εἶναι. Πρὶν ἓνα αἰῶνα περίπου, ὁ Χαρίλαος Τρικούπης τό εἶχε πεῖ ξεκάθαρα: «Δυστυχῶς ἐπτωχεύσαμεν».

Δέν θά ὑποδυθῶ τόν αὐτόκλητο οἰκονομολόγο, ὁ ὁποῖος θά ἐπιχειρήσει νά προβεῖ σέ ἀναλύσεις καί πιθανόν νά ἀποφανθεῖ γιά τό «τίς πταίει». Ὅμως, ἀξίζει πιστεύω νά ἀναφέρω λίγα φαινόμενα πού ἀσφαλῶς συνετέλεσαν στήν οικονομική παρακμή τοῦ τόπου μας. Καί τοῦτο, γιατί τά φαινόμενα αὐτά συνιστοῦν δυσάρεστες μέν ἀλλά πολύτιμες ἐμπειρίες, γιά τόν καθένα καί γιά ὅλους πού δέν θά ἔπρεπε νά περάσουν ἀναξιοποίητες. Παράλληλα, ἔχουμε καί τά



τεράστιας σημασίας μηνύματα πού μᾶς ἔρχονται ἀπό τόν ἔξω κόσμο, ἀποτελέσματα κοσμογονικῶν ἀλλαγῶν πού συντελοῦνται ἀκατάπαυστα τούς τελευταίους μῆνες, καί πού θά ἔπρεπε νά μᾶς προβληματίσουν. Καί κυρίως, νά μᾶς ἀφυπνίσουν. Γιατί δέν ὑπάρχουν περιθώρια. Χρειάζεται κόπος, σκληρή δουλειά, ἐπίπονες προσπάθειες πρὸς κάθε κατεύθυνση, σοβαρός καί ὑπεύθυνος προγραμματισμός καί, σίγουρα, πολλές θυσίες. Ναι, θυσίες, γιατί εἴτε τό θέλουμε, εἴτε ὄχι βρισκόμαστε σέ πόλεμο. Καί μάλιστα, πόλεμος χωρίς συμμάχους. Καί δυστυχῶς, αὐτόν τόν πόλεμο τῆς προόδου καί τῆς ἀνάπτυξης εἶναι εὐκολο νά τόν χάσουμε. Ὅχι γιατί ἔλλειψαν οἱ ἀρετές ἀπό τόν λαό μας, ἀλλά γιατί τό δόγμα μέ τό ὁποῖο διεξάγεται — κυρίως — αὐτός ὁ ἰδιόμορφος πόλεμος, ἡ ἀνταγωνιστικότητα — εἶναι ὅπλο ἀγνωστο στοὺς περισσότερους «Ἕλληνες».

Καί δέν εἶναι περίεργο. Μήπως δέν βλέπουμε τόσοσους καί τόσοσους νά συμπεριφέρονται σάν μά μὴν ὑπάρχουν ἄλλοι γύρω τους, ἀκόμα περισσότερο σάν νά μὴ κατοικεῖ κανεῖς ἔξω ἀπὸ τά σύνορα τῆς χώρας μας. Συντήρησε τό μικρό μας κράτος γιγάντιες «προβληματικές» ἐπιχειρήσεις πού ἀπὸ τά φαινόμενα θά προβληματίσουν ἀκόμα καί τίς γενιές πού δέν γεννήθηκαν. Ἐπανδρώθηκε ἡ δημόσια μηχανή μέ ἀνθρώπινο δυναμικό πού ἐπαρκεῖ γιά κράτος 50 ἐκατομμυρίων κατοίκων. Καί ἡ ἰδιωτική πρωτοβουλία; Ὅσοι ἀντεξάν τήν ἀπερίγραπτη καί σαδιστική γιά τόν ἐπιχειρηματία γραφειοκρατία, ὅσοι ὑπέμειναν καρτερικά τίς λοιδορίες καί δέν ἐκάμφθησαν ἀπὸ τόν φθόνο πού καλλιιεργήθηκε ἐναντίον τους, διερρωτῶνται εὐλόγα σήμερα ἀπὸ πού θά ἀντλήσουν τόν ἀπα-

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ

ραίτητο δανεισμό γιά νά προωθήσουν τίς ἐπιχειρηματικές τῶν δραστηριότητες. Αὐτά τά φαινόμενα εἶναι μαζί μέ ἄλλα ὑπεύθυνα γιά τήν οικονομική παρακμή πού προανέφερα. Καί ἡ ναυτιλία μας;

Ἡ ναυτιλία πού πέρασε τά τελευταῖα χρόνια μιά ἐπταετία συνεχούς καί δραματικῆς διεθνούς κρίσης, χωρίς κανένα ἀπολύτως στήριγμα, χωρίς κρατικά δάνεια, ἐπιδότησεις, χωρίς ἐθνικά φορτία, ἡ ναυτιλία πού στηρίζεται οικονομικά μόνο στά ἀποθεματικά τῶν ἐφοπλιστῶν καί τήν ἐκπληκτική πράγματι δανειοληπτική τους ικανότητα ἀπὸ ξένους πιστωτικούς ὁργανισμούς, τραυματίστηκε βαριά, εἶχε πολλές ἀπώλειες, ἀλλά τελικά ἐπεβίωσε, προόδευσε καί ἐπρωτεύσε παγκοσμίως. Καί ὄχι μόνο, ἀναβαθμίστηκε ποιοτικά σέ σημαντικό βαθμό, γεγονός πού ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς σπουδαῖα ἐπένδυση γιά τό μέλλον της.

Μέ λαβάρο τῆς τήν ἀπόλυτη ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν, τόν ὑγιή καί θεμιτό ἀνταγωνισμό, κέρδισε τόν δικό της «ναυτιλιακό πόλεμο». Κέρδισε γιατί ἐπέτυχε νά ὑπερβάλλει σέ **ἀνταγωνιστικότητα** τούς δύσκολους καί σκληροὺς διεθνεῖς ἀνταγωνιστές της, παρά τό γεγονός ὅτι πολλοὶ ἀπὸ αὐτοὺς ἀπολαμβάνουν καί κρατική, ποικιλότροπη προστασία, ἀλλά καί ἀρκετές φορές χρησιμοποιοῦν ἀθέμιτα μέσα ἀνταγωνισμού.

Βέβαια, λέγοντας «ναυτιλία μας» ἀναφέρομαι στό σύνολό της, στήν ἐλληνόκτητη ναυτιλία. Ἄν περιοριστεῖ κανεῖς στό ἐθνικό νηολόγιο, αὐτό ὑπέστη ἀνάλογη παρακμή μέ αὐτή τῆς οἰκονομίας μας. Δυστυχῶς, δέν εἶναι περίεργο. Χρόνια τώρα, μαζί μέ τήν κρίση, ἔβλεπε κανεῖς τό νηολόγιό μας — ὅπως καί ἀσφαλῶς ἄλλα ξένα νηολόγια — νά συρρικνώνεται. Χρόνια τώρα, εἰδήμονες καί μὴ ὁμιλοῦσαν, ἐγραφαν, πρότειναν. Τί πρέπει νά κάνουμε, τί πρέπει νά προσέξουμε, τί πρέπει νά ἀποφύγουμε. Πάρα πολλά καί χρήσιμα, πού χάθηκαν ὅμως ἀνάμεσα σέ κομματικές ἀντιπαράθεσεις στίς ἐντυπωσιακές σέ ἀριθμό συζητήσεις γιά τῇ ναυτιλίᾳ στή Βουλή, τά τελευταῖα χρόνια. Ἐληφθησαν μέτρα, ἀλλά τί μέτρο μπορεῖ νά ἀποδώσει ὅταν λαμβάνεται κατόπιν ἐορτῆς, ὅταν ἔχει ἀναλωθεῖ πολὺτιμος χρόνος γιά νά ὑπολογισθεῖ ἐπακριβῶς τό περίφημο «πολιτικό κόστος»; Καί τέλος, ἀλλά πόσο σημαντικό, πῶς νά ἐπιπλεῦσει τό ἐλληνικό πλοῖο ὅταν ἡ παραδοσιακὰ καλὴ συνεργασία ἐφοπλισμοῦ καί ναυτεργασίας (πού εἶχε τεράστια συμβολή στήν ἀνά-

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ Η ΑΝΟΙΞΗ ΠΟΥ ΔΕΝ ΗΛΘΕ...

ΑΠΟΥΣΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΕΔΙΟ

Του κ. ΘΕΟΔ. Β. ΣΙΟΥΦΑ, δικηγόρου

Πολλοί ήταν αυτοί που ήλπιζαν ότι με την περιπόνητη ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλίας θα ήρχετο και η «άνοιξη» για το Έλληνικό Νηολόγιο. Άτυχως, τα πράγματα διέψευσαν κατά τρόπο καταλυτικό όλους αυτούς που νόμισαν ότι η συρρίκνωση του υπό Έλληνική σημαία εμπορικού στόλου ήταν αποτέλεσμα μιας μεταβλητής: της ναυλαγοράς.

Η παρακμή της Έλληνικής σημαίας στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας είχε (και έχει) πολλές αιτίες. Και πρέπει να πω πως, κατά τη γνώμη μου, η σημαντικότερη δεν είναι το λειτουργικό κόστος του Έλληνικού πλοίου σε σύγκριση λ.χ. με το Κυπριακό ή το Παναμαϊκό.

Η βασική αιτία από την οποία υποφέρουμε είναι ότι εξ αιτίας του αφόρητου λαϊκισμού και της απουσίας παιδείας δεν έχει γίνει ακόμα κατανοητό στον τόπο μας ότι, για να λειτουργήσει ικανοποιητικά ένας ευαίσθητος τομέας οικονομικής δραστηριότητας που συνδέεται έντονα με τον διεθνή χώρο (όπως είναι η ναυτιλία ή ο τουρισμός) χρειάζονται να ικανοποιηθούν μερικές στοιχειώδεις προϋποθέσεις.

Θά μπορούσε εδώ να γίνη έκτεταμένη αναφορά σε πολλά επί μέρους θέματα, διαλέγω, όμως, μερικά ως παραδείγματα για να καταδείξω την προχειρότητα και έπιπολαιότητα, τον αφόρητο ε-παρχιωτισμό και την ασύνγνωστη βλακεία που επιδεικνύονται από το Έλληνικό Κράτος στην ευγενή προσπάθειά του να ελκύσει περισσότερα πλοία στο Έλληνικό Νηολόγιο.

Α. Είναι γνωστό ότι η άκμή της Έλληνικής ναυτιλίας υπήρξε προϊόν σοβαρής προσπάθειας της Πολιτείας, που με τη δημιουργία του καταλλήλου νομοθετικού πλαισίου (λ.χ. ΝΔ 2687/53, ΑΝ 89/67 και 378/68 καθώς και άλλα νομοθετήματα και αποφάσεις της Νομισματικής Επιτροπής) έπεισε τους Έλληνες έφοπλιστές να επαναπατριστούν και τίς ξένες (κυρίως) Τράπεζες να διαθέσουν κεφάλαια για την χρηματοδότηση πλοίων υπό Έλληνική σημαία. Την περίοδο αυτή (μέχρι το 1982) το ελληνικό πλοίο ήταν ανταγωνιστικό από την άποψη κόστους λειτουργίας, αλλά τα πλοία υπό σημαίας ευκαιρίας ήταν και τότε φθηνότερα. Στην περίοδο αυτή, όμως, οι ξένες Τράπεζες προτιμούσαν την ελληνική σημαία γιατί η Έλληνική προτιμωμένη υποθήκη έθεωρείτο στον κύκλο

των διεθνών Τραπεζών και των νομικών τους συμβούλων καλλίτερη και άσφα-λέστερη από κάθε άποψη σε σύγκριση με την Κυπριακή ή την Μαλτέζικη ή, ακόμα, και την Παναμαϊκή υποθήκη. Το κύρος αυτό της ελληνικής προτιμωμένης υποθήκης έστηριζετο στην Έγκριτική Πράξη του ΝΔ 2687/53 που είχε ηξημένη τυπική ισχύ σε σύγκριση με τους λοιπούς νόμους του Κράτους, είχε δε ενισχυθή έντονα με την σταθερή νομολογία όλων των Δικαστηρίων μας που έδιναν προτεραιότητα στην προστασία των ένυποθών δανειστών.

Βάσκανος μοίρα, όμως, έφερε στο πηδάλιο της Δικαιοσύνης ανθρώπους που ένεπνέοντο από αφόρητο λαϊκισμό. Ο ιός αυτός, όπως ήταν φυσικό, έμόλυνε και τα Δικαστήρια αρχίζοντας μάλιστα από τον Άρειο Πάγο, όπου τοποθετήθηκε ως Πρόεδρος ο κ. Κώνστας. Στην περίοδο της προεδρίας του έτεδόθη η θλιβερή απόφαση (Α. /82) που έθεσε τέρμα στην αξιοπιστία της ελληνικής προτιμωμένης υποθήκης του ΝΔ 2687/53. Η άμεση αντίδραση της Πολιτείας που έπεχείρησε την διόρθωση του όλθθρίου λάθους του ΑΠ δεν έφερε κανένα αποτέλεσμα. Η δημιουργηθείσα ανασφάλεια στους κύκλους του διεθνούς Τραπεζικού συστήματος αλλά και του διεθνούς νομικού κόσμου υπήρξε καταλυτική. Έφεξη η ελληνική υποθήκη ακόμα και αυτή του ΝΔ 2687/53 δεν ήταν πιά ασφαλής διασφάλιση για τους τραπεζίτες και πιθανόν έκρίνετο κατώτερη από τις υποθήκες ανταγωνιστικών σημαίων. Η εικόνα κατέστη πιά άρνητική γιατί συνοδεύτηκε πρώτον από αποφάσεις κατωτέρων δικαστηρίων που ένηρμονίζοντο με το γενικώτερο πνεύμα του λαϊκισμού, το οποίο κατέφε-ρετο εναντίον του ξένου κεφαλαίου που εκπροσωπούσαν οι ξένοι ένυπόθηκοι δανειστές και δεύτερον από αξιόλογα νομοθετικά και άλλα μέτρα που κυβερνήσεις άλλων ανταγωνιστριών σημαίων έλαβαν (όπως λ.χ. ο Παναμάς, η Μάλτα και η Κύπρος). Έτσι οι ξένοι Τραπεζίτες αν δεν συνηγορούσαν υπέρ των σημαίων ανταγωνιστριών χωρών, δεν υπέδεικνυαν καν πιά την ελληνική σημαία. Αυτό, σε συνδυασμό με τα γελοία μέτρα της σοσιαλιστικής Κυβερνήσεως, που ήταν πάντοτε κατόπιν έορτης και πολυδιστακτικά και ανεπαρκή, στάθηκε η άρχή του τέλους για την Έλληνική σημαία.

Β. Ός να μήν έφθαναν αυτά, η σοσια-

λιστική Κυβέρνηση επί ύπουργίας Γ Κατσιφάρα, έδωσε ένα ακόμα απόφασι-στικό χτύπημα στην άρχή της νομιμότη-τος που ύποτίθεται ότι διέπει ένα εύνο-μούμενο και σύγχρονο Εύρωπαϊκό Κρά-τος με αποτέλεσμα την καταρράκωσ-κάθε έννοιας ασφαλείας που ύποτίθε-ται ότι τό δικαϊκό σύστημα διασφαλί-ζει.

Σέ πλειστηριασμό του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου «ΙΟΝΙΣ» που ήταν ύποθηκευμένο σε άλλοδαπή Τράπεζα, πλειοδότης κατέστη άλλοδαπός (κινεζικός) Οίκος. Άσκών-τας τά εκ του νόμου δικαιώματά του, ο πλειοδότης έπεχείρησε να αναλάβη την κατοχήν του πλοίου (ή νομή ηδη του ά-νήκε από της κατακυρώσεως) και ο Δι-καστικός Έπιμελητής έπεχείρησε, φο-ρώντας τό «περιβραχιόνιον» της δικα-στικής έξουσίας, να ανέλθι επί του πλοίου και να αναλάβη την κατοχήν. Έμποδίσθηκε, όμως, από την ... Λιμενι-κήν Άστυνομία, η οποία, κατά τόν νό-μον, έπρεπε να ύπακούη στον... Δικαστι-κό Έπιμελητή. Καί τούτο διότι ο υπέρ-νω του νόμου ύπουργός, είχε δώσει έν-τολήν να μή παραλάβη την κατοχήν του πλοίου ο Πλειοδότης, διότι θά άντι-δρούσαν οι Κεφαλωνίτες και άλλοι έ-πτανησιοι όπαδοί του Κυβερνώντος (τό-τε) κόμματος.

Τό γεγονός προεκάλεσε άλγεινή έν-τύπωση και φόβο. Η κυβερνητική έξου-σία ήτο τόσο άπροσχημάτιστα αύθαίρε-τη ώστε έφτασε στο άνευ προηγουμέ-νου κατάντημα να καταλύη ακόμη και τά άστικά δικαιώματα των όποιών άπο-λαύουν ίσομερώς και ίσαξίως ήμεδαποί και άλλοδαποί ... κατά τό Σύνταγμα και τους νόμους. Όπως ήταν φυσικό στά πλαίσια της λειτουργίας του λαϊκιστι-κού Κράτους μας, που ένέπνεε φόβο ά-κόμη και στά άρμόδια κατά τόν νόμο όρ-γανα της δικαστικής άρχής κανένας εί-σαγγελέας δεν κινήθηκε για την έπιβο-λή των νομίμων κυρώσεων κατά παντός ύπευθύνου περιλαμβανομένου και του άδίστακτου ύπουργού. Ο περί την ναυ-τιλίαν άσχολούμενος ήμεδαπός και άλ-λοδαπός νομικός κόσμος έμεινε κατά-πληκτος. Καί τό κατά της Έλληνικής σημαίας και της έννόμου τάξεως της Πολιτείας μας πλήγμα υπήρξε μόνιμο και μοιραίο.

Γ. Τά όσα αναφέρθησαν παραπάνω ένδεικτικά και παραδειγματικά για την θλιβερή κατάστασή μας δεν είναι άσχε-τα (τουναντίον, συνδέονται στενά, θά έ-λεγε κανείς) με την θλιβερή έπαρχιωτι-

πτυξη της ελληνικής ναυτιλίας), τραυματίζεται από καιρού εις καιρόν από «δυναμικές» και «αγωνιστικές» παρεμβάσεις ενθέρμων συνδικαλιστών που πιστεύουν ότι με αυτό τον τρόπο, και μάλιστα σε εποχή έντονωτατης κρίσης, εξυπηρετούν αποτελεσματικότερα τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα των συναδέλφων τους;

«Ας είναι. Είναι τουλάχιστον παρήγορο ότι παρά τη συρρίκνωση του εθνικού νηολογίου, η διαχείριση της συντριπτικής πλειοψηφίας του ελληνόκτητου στόλου παρέμεινε στον έλλαδικό χώρο και ότι πολλά πλοία ανήκουν σε Έλληνες άσχετα αν δεν έχουν την ελληνική σημαία. Έτσι, το πολύτιμο για την οικονομία μας ναυτιλιακό συνάλλαγμα, μετά από διαδοχικές πτωτικές τάσεις τα χρόνια της κρίσης, καθίσταται και πάλι σοβαρός αίμοδότης της εθνικής οικονομίας χωρίς τό παραμικρό κόστος για τη χώρα.

Και σίγουρα, θα είχε μεγαλύτερη απόδοση αν η υποδομή για τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης ήταν διαφορετική. Αλλά για ποιά υποδομή μπορεί κανείς να μιλήσει; Θα αναφερθώ σε ένα και μόνο παράδειγμα. Τι πρωτόγονες — κυριολεκτικά — τηλεπικοινωνίες. Πώς μπορεί να λειτουργήσει μια επιχείρηση σήμερα όταν υπάρχει αδυναμία να καλέσης στο τηλέφωνο το απέναντί σου εύρισκόμενο γραφείο; Όταν υπάρχουν στιγμές που υπάρχει πλήρης αδυναμία επικοινωνίας με το εξωτερικό; Πώς φανταζόμαστε την μετεξέλιξη του Πειραιά σε σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο, πώς μπορούμε να επιζητήσουμε την ίδρυση ναυτιλιακού χρηματιστηρίου, την εγκατάσταση τραπεζών, άλλων ναυτιλιακών οργανισμών και επιχειρήσεων όταν αδυνατούμε να τους εφοδιάσουμε σε μικρό χρονικό διάστημα με γραμμές τηλεφώνων, telex, και fax;

Πώς θα βελτιωθεί άραγε αυτή η κατάσταση, πώς θα φτιάξουμε αυτό το μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο που τόσα μπορεί να προσφέρει στη χώρα; Έλπίζω όχι όπως ακριβώς καλύφθηκε σε χρόνο μηδέν ο σκελετός του αποκρουστικού ουρανοξύστη του Πειραιά με ύαλοπίνακες και αλουμίνια που πρόσφατα άρχισαν να αποκολλούνται.

Κάπου θα πρέπει να σταθούμε και να δοούμε κατάματα την πραγματικότητα.

Την πραγματικότητα που μας κρούει τον κώδωνα του κινδύνου. Του κινδύνου να μη μπορούν στο εγγύς μέλλον να λειτουργήσουν σωστά τα διαχειριστικά γραφεία και να εξαναγκαστούν σε αλλαγή έδρας, γεγονός που θα έχει σαν αποτέλεσμα τον υποβιβασμό της συναλλαγματικής προσφοράς της ναυτιλίας σε χαμηλά επίπεδα.

Με τα ανωτέρω δεδομένα, θεωρώ ότι αυτό που πρωτεύει σήμερα είναι ή όσο το δυνατόν βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής και όχι ο επαναπατρισμός, για τον οποίο δεν είμαστε άλλωστε έτοιμοι. Δεν είμαστε έτοιμοι γιατί δεν έχουμε αρκετό ναυτεργατικό δυναμικό. Αν υποθέσουμε ότι υπάρχουν κοντά στα 2000 ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες αναλογιστήκαμε άραγε ότι χρειαζόμαστε ακριβώς τους διπλάσιους ναυτικούς από αυτούς που διαθέτουμε; Και θεωρητικά όμως αν υποθέσει κανείς ότι αυτοί υπήρχαν, πώς θα αντιμετωπίσουμε την πραγματικότητα που λέει ότι κάθε χρόνο μεγάλος αριθμός ναυτεργατών μας σπεύδει να υποβάλλει τα χαρτιά του στο NAT μόλις συμπληρώσει τις ελάχιστες προϋποθέσεις συνταξιοδότησεως και την ίδια στιγμή ο αριθμός των νέων που εισάγονται στις ναυτικές σχολές μειώνεται. Για να μην αναφερθώ στον αριθμό που τελικά αποφοιτούν από αυτές...

Θα πει κανείς, σταθείτε, πριν λίγους μήνες υιοθετήθηκε — επί τέλους — από την πολιτεία ο θεσμός της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης που τόσο έντονα πρότεινε για χρόνια ο εφοπλισμός. Ναι, πράγματι, αλλά σκεφτήκαμε πόσα χρόνια χρειάζονται για να αρχίσουν, κάπως, να καλύπτονται τα κενά και τοῦτο υπό την προϋπόθεση ότι και η πολιτεία θα στηρίξει αποφασιστικά την προσπάθεια, όσο και οι ναυτεργάτες και οι ίδιοι οι σπουδαστές, όσοι εν πάσει περιπτώσει πολέμησαν στην αρχή την υιοθέτηση της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης. Έπειτα είναι το τεράστιο θέμα του NAT, για το οποίο μάλιστα οι Έλληνες ναυτεργάτες έχουν εξαγγείλει αγωνιστικές κινητοποιήσεις, απεργίες και άλλα. Το άθεράπευτο NAT για το οποίο εφημερίδα των Αθηνών, η ΝΕΑ ΕΣΠΕΡΙΝΗ γράφει το 1900, ναί το 1900 ότι «κατακλύπτεται από ψευδείς συντάξεις»!!!

Τό NAT που από εύρωστο, υγιές τα-

μείο, εξελίσσεται μέσα σε λίγα χρόνια στον μεγαλύτερο οικονομικό πονοκέφαλο της χώρας. Της χώρας που διέθεσε τα τεράστια αποθεματικά του στην άσκηση κοινωνικής πολιτικής. Τι θα κάνει άραγε αυτό το ταμείο των πολλών συνταξιούχων και των ολίγων — και συνεχώς ολιγωτέρων — εργαζομένων; Υπάρχουν και άλλα ασφαλώς, μά δεν έχει αξία να μνημονευτούν αυτή την ώρα. Γεγονός είναι ότι είμαστε ανέτοιμοι για να υποδεχτούμε στο νηολόγιο το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η ναυτιλία μας έχει σήμερα μπει σταθερά στον δρόμο της ανάκαμψης και θα είναι ολέθριο λάθος να την οδηγήσουμε με ταχείς ρυθμούς στο νηολόγιο χωρίς την απαραίτητη προετοιμασία. Ας αφήσουμε σιγά σιγά τον κάθε επιχειρηματία που κρίνει καλύτερα από όλους «τά του οίκου του», να διαλέξει τη ώρα της επιστροφής. Άργα και σταθερά, υπάρχουν ελπίδες να γίνει και γι' αυτό συνηγορούν και πρόσφατες έγγραφες.

Μή μας κυριεύει τό άγχος του επαναπατρισμού. Η άνησυχία και τό άμεσο ενδιαφέρον πρέπει, πιστεύω, να εστιάζονται — κυρίως — σ' αυτό που ανέφερα και πριν: Κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να μη δημιουργηθούν επιπρόσθετα προβλήματα στην λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, κάθε δυνατή προσπάθεια για την καλύτερευση της ναυτιλιακής υποδομής, έτσι ώστε να δοθεί ή δυνατότητα στη ναυτιλία να συνδράμη πιά αποτελεσματικά την προσπάθεια για οικονομική ανάκαμψη, της χώρας.

Στην αντίθετη περίπτωση, ή χώρα μπορεί να κινδυνέψει να στερηθεί την ζωντανή και πολύτιμη παρουσία του πλέον, ίσως, υγιούς κλάδου της οικονομίας.

Αυτό νομίζω πρέπει να είναι και τό μήνυμά που είναι εθνική ανάγκη να γίνει κατανοητό απ' όλους. Γιατί, «Τούτο πρωτίστως σήμερα επείγει. Πάσα ημέρα παρερχόμενη άνευ Ναυτικής παρασκευής, είναι μεγάλη καταστροφή διά την Χώραν».

Λόγια, και αυτά, του περασμένου αιώνα. Λόγια, και αυτά, του Χαρίλαου Τρικούπη που προσλαμβάνουν σήμερα, δραματική επικαιρότητα.

Γ. Μ. ΦΟΥΣΤΑΝΟΣ

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Του κ. ΑΧΙΛΛΕΑ ΒΑΡΔΑΚΗ

Είναι γεγονός ότι οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές έχουν προκαλέσει μία επανάσταση στην εξέλιξη του πολιτισμού μας. Μία επανάσταση τό μέγεθος της οποίας ίσως είναι νωρίς και για τους τεχνοκράτες ακόμη να μπορέσουν να καταλάβουν την επίδραση που θα έχει στην δομή, την λειτουργία ακόμη και στους θεσμούς της κοινωνίας του εγγύς μέλλοντος.

Η εξέλιξη στον τομέα αυτό είναι τόσο ραγδαία που δεν πρέπει κανείς να επαναπαύεται στο «να δούμε τι θα φέρει το μέλλον», αλλά θα είναι κανείς άσφαλής μόνο με τό σκεπτικό «τι δεν έκανα μέχρι τώρα και πως μπορώ ν' ανακτήσω τον χαμένο χρόνο».

Όμως πλέον είναι συνείδηση σε όλους μας ότι οι τηλεπικοινωνίες και τα δορυφορικά κανάλια παίζουν σημαντικότατο ρόλο στις κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις σε παγκόσμια κλίμακα, έτσι σε λίγα χρόνια ή ταχεία και ορθολογιστική παρουσίαση και διαχείριση των πληροφοριών από τον επιχειρηματία θα είναι άκρως απαραίτητη για την ανταγωνιστικότητα και κατά συνέπεια την επιβίωση μιάς επιχείρησης.

Ας δούμε όμως πως ή Τεχνολογία αυτή επηρεάζει την Ναυτιλία. Είναι γεγονός ότι ή 'Ελληνική Ναυτιλία τηρεί όρισμένες παραδόσεις και είναι σε μεγάλο βαθμό συγκεντρωτική ως προς την λήψη των σημαντικών αποφάσεων. Αυτός ό συγκεντρωτισμός στο άτομο ή τά λίγα άτομα που παίρνουν τις αποφάσεις και τό επιχειρηματικό δαιμόνιο αυτών των ανθρώπων είναι ένα σημαντικό μέρος της μαγικής συνταγής που έκανε την 'Ελληνική Ναυτιλία να μεγαλουργήσει και να είναι ή πρώτη στον κόσμο. Η ευελιξία αυτή πρέπει να διατηρηθεί στον 'Ελληνα Έφοπλιστή και είναι λάθος όταν δεί κανείς την Τεχνολογία σαν υποκατάστατο της επιχειρηματικής σκέψης και διαίσθησης. Επίσης είναι λάθος ή σκέψη ότι ή Τεχνολογία άφαι-



Ο κ. Αχιλλέας Ν. Βαρδάκης B.Sc., M.Sc. σπούδασε με υποτροφία Fulbright στο Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνιας στο Berkeley. Διαρκούντων των σπουδών του όπως και μετά, δίδαξε Computer Science στο Πανεπιστήμιο και άσχολήθηκε στο U.C. Berkeley με πρωτοποριακές εργασίες σε θέματα Γλωσσών προγραμματισμού για Computers ως επίσης και στο Πανεπιστήμιο Stanford, Palo Alto Καλιφόρνιας στο πρώτο project σε Τεχνητή Νοημοσύνη (Artificial Intelligence). Με την επάνοδό του στην Ελλάδα εργάστηκε από τό 1973 μέχρι τό 1987 στην Thenamaris Shipmanagement όπου ήταν υπεύθυνος οργάνωσης και μηχανογραφείσεως ως επίσης και Διοικητικός Διευθυντής. Από τά τέλη του 1987 ίδρυσε την Computer Expert Systems Ltd. a Software House που άσχολείται άποκλειστικά με εξειδικευμένα software για την Ναυτιλία.

ρεί ή μετατοπίζει τον έλεγχο από τον επιχειρηματία σε άλλους ή σε άψυχες μηχανές με αποτέλεσμα την άπώλεια των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Οι συνέπειες είναι μάλιστα αντίθετες άπ' ότι κλασικά πιστεύει κανείς αν δεί τον 'Ηλεκτρονικό υπολογιστή από λάθος σκοπιά.

Αν άπογοιμνώνσουμε τον Computer από την αϊγλη με την όποία τον περιβάλλει ή ανθρώπινη φαντασία και αυτό που θέλουν να μās τό παρουσιάζουν σαν κάτι τό πολύ σπουδαίο και υπεράνω κάθε κατανόησης και τον δούμε καθαρά επαγγελματικά και στην πραγματική του βάση θα διαπιστώσουμε ότι εί-

ναι ένα μηχανήμα που τό μόνο που κάνει είναι προσθέσεις και συγκρίσεις και τίποτε άλλο!

Αυτό όμως τό τόσο «πεζό» στή βάση του μηχανήμα διαθέτει δύο πολύ σημαντικές για τον άνθρωπο ιδιότητες: την δυνατότητα έναποθήκευσης τεραστίων όγκων πληροφοριών και δεύτερον την ικανότητα ταχύτατης εξεύρεσης και παρουσίασης των πληροφοριών αυτών με τον τρόπο που θέλουμε. Ιδιότητες με τις όποιες δυστυχώς ό άνθρωπος νους δεν είναι ιδιαίτερα προικισμένος, όχι τουλάχιστον στον βαθμό που άπαιτούν οι σημερινές συνθήκες κάτω από τις όποιες λειτουργούν οι Διεθνείς Έπιχειρήσεις.

Είναι γνωστό σε όλους μας ότι ή λειτουργία μιάς Ναυτιλιακής επιχείρησης χαρακτηρίζεται από μία πληθώρα πληροφοριών ως επίσης ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο σε μιά τέτοια επιχείρηση είναι ή ταχύτητα με την όποία πρέπει πολλές φορές να παίρνονται οι αποφάσεις. Έξ άλλου ό συγκεντρωτισμός που άναφέραμε νωρίτερα, έξυπηρετεί αυτήν άκριβώς την ανάγκη λήψης γρήγορων αποφάσεων. Βλέπουμε λοιπόν πως οι δύο βασικές ιδιότητες των Computers όχι μόνο δεν έρχονται σε άντιπαράθεση με την βάση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά είναι ότι άκριβώς χρειάζεται ή ναυτιλία. Ο computer δεν είναι ποτέ δυνατό να άντικαταστήσει ούτε να υποκαταστήσει την ανθρώπινη σκέψη, πόσο μάλλον τό επιχειρηματικό δαιμόνιο και διαίσθηση. Άντίθετα έρχεται επικουρικά να βοηθήσει τον επιχειρηματία να πάρει τις αποφάσεις του έχοντας όσο τό δυνατόν περισσότερα στοιχεία στην διάθεση του τότε που τά θέλει, όπως τά θέλει. Και αυτό είναι σημαντικότατο γιατί ή διαφορά μεταξύ ορθών αποφάσεων και άποφάσεων στα τυφλά είναι ή σωστή πληροφόρηση.

Αναφέρουμε παραπάνω ότι είναι λάθος ή έντύπωση ότι με την Τεχνολογία

International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B ROTHANTHI

F/B DIMITRA

**A.N.
CA
FERRIES**

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΥΤΑ**

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

των computers αφαιρείται ή μετατοπίζεται ο έλεγχος από τον επιχειρηματία. Καί εδώ συμβαίνει ακριβώς τό αντίθετο διότι όλα τά στοιχεία της επιχείρησης βρίσκονται στην άμεση διάθεση του επιχειρηματία όπου μπορεί νά έξασκήσει πολύ πιδ εύκολα όποιονδήποτε έλεγχο άπ' εύθείας χωρίς την χρονοβόρο παρεμβολή άλλων ατόμων. Τά δέ στοιχεία μπορούν νά είναι διαθέσιμα μόνο σέ όσους έχουν δικαίωμα προσβάσεως σ' αυτά. "Ετσι μπορεί ή ανώτερη διοίκηση της επιχείρησης μέσω του computer νά επιτρέπει ή νά απαγορεύσει κατά βούληση ως πρός τό ποίοι θά έχουν την πληροφόρηση πού τούς είναι αναγκαία.

Ποιός υπεύθυνος Shipmanager θά άμφισβητούσε την αξία της πληροφόρησης, π.χ. τό νά γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τά τρέχοντα έξοδα (Running Expenses) του πλοίου του. Αυτό πού δίνει την δυνατότητα του έγκαιρου έλέγχου καί καταστολής τυχών δαπανών άπο λαθεμένο management των υπεύθυνων στους διάφορους τομείς έξόδων όπως έπισκευές, πληρώματα, stores, spares κλπ. "Επίσης έχοντας μία έγκαιρη γνώση των έξόδων του πλοίου πού μπορεί νά γνωρίζει πιδ νωρίς τ' αποτελέσματα των ταξιδίων του καί νά παίρνει τίς άποφάσεις του σχετικά μέ την διατήρηση ή πώληση του πλοίου πιδ τεκμηριωμένα.

"Η πλήρης καί λεπτομερής γνώση των οικονομικών απαιτήσεων καί των ύποχρεώσεων μιας Ναυτιλιακής "Εταιρίας, πού από την φύση της δρ ά σέ παγκόσμια κλίμακα, είναι άκρως άπαραίτητη για τό τόσο ζωτικό Cash Flow της έ-

πιχείρησης, αλλά καί για τον έλεγχο καί παρακολούθηση των κυριολεκτικά χιλιάδων λογαριασμών πού δημιουργούνται από τίς συναλλαγές της ανά τον κόσμο. Μία παρακολούθηση πού συνήθως άπαιτεί τεράστιο ανθρώπινο δυναμικό για νά γίνει σωστά. "Ιδιαίτερα στη Ναυτιλία πού συναλλάσσεται σέ διάφορα νομίσματα μπορεί κανείς νά κερδίσει σημαντικά ποσά έκμεταλλευόμενος την διακύμανση των ίσοτιμιών στίς διεθνείς χρηματαγορές εάν γνωρίζει μέ λεπτομέρεια τίς ύποχρεώσεις του. Ποιός μπορεί νά άμφισβητήσει την άναγκη λήψης προσφορών για την άγορά ανταλλακτικών καί stores καί της άναλυτικής συγκρίσεως αυτών λαμβάνοντας ύπ' όψιν τά διάφορα νομίσματα, μονάδες μετρήσεως καί έκπτώσεις, έτσι ώστε νά γίνει ή πλέον συμφέρουσα άγορά. Κάτι τέτοιο είναι χρονοβόρο καί επίπονο νά γίνει μέ τό χέρι. Δέν είναι καθόλου δύσκολο νά φαντασθεί κανείς την αξία παρακολούθησης των έκκρεμούντων εργασιών σ' ένα πλοίο, είτε αυτές είναι για την συντήρηση του πλοίου είτε για έπισκευές. "Η σωστή καί οργανωμένη παρακολούθηση μαζί καί μέ παρακολούθηση του performance του πλοίου έχουν νά κερδίσουν τεράστια ποσά στον "Εφοπλιστή καί από τίς έπισκευές αλλά καί από την maximum έκμετάλλευση του πλοίου χωρίς καθυστερήσεις ιδιαίτερα σέ μία καλή άγορά. Είναι άδύνατο ό "Επιχειρηματίας ν' άμφισβητήσει την αξία της πλήρους καί έγκαιρης ένημέρωσης των βιβλίων των εταιριών του καί την έκδοση των ισολογισμών του όσο πιδ γρήγορα γίνεται ώστε νά έχει όχι μόνο πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της επιχειρηματι-

κής του δραστηριότητας, αλλά καί νά τά χρησιμοποιήσει για την άντληση κεφαλαίων από την διεθνή χρηματαγορά.

Τά παραπάνω αποτελούν μία έλάχιστη άναφορά στό πώς μπορεί ή Τεχνολογία νά βοηθήσει μία τόσο πολύπλοκη καί ιδιαίτερη άπαιτητική επιχειρηματική δραστηριότητα όπως ή Ναυτιλία. Παρ' όλα αυτά ύπάρχει μία έλλειψη έμπιστοσύνης στην Τεχνολογία από μέρος του επιχειρηματία, εν μέρει δικαιολογημένη γιατί πολλές φορές είναι προτιμότερη ή έλλειψη πληροφόρησης από την λάθος πληροφόρηση.

"Η Πληροφορική είναι μία έπιστήμη καί σάν έπιστήμη χρειάζεται βαθιές γνώσεις καί πείρα για την έπωφελή έκμετάλλευσή της. Ταυτόχρονα έρχεται νά οργανώσει καί νά προσφέρει τίς ύπηρεσίες της σέ όλους τούς τομείς δραστηριότητας του ανθρώπου. "Η πληροφορική οργανώνει καί θέτει μία βάση στην λειτουργία μιας επιχείρησης. Για νά έχει κανείς την καλύτερη έκμετάλλευση των δυνατοτήτων καί ύπηρεσιών της έπιστήμης αυτής πρέπει νά ύπάρχει ό δусεύρετος συνδυασμός δύο ιδιοτήτων. Πρώτον γνώση της έπιστήμης καί δεύτερον βαθιά καί πλήρη σέ όλους τούς τομείς πείρα στον τρόπο λειτουργίας καί διοικήσεως μιας "Ελληνικής Ναυτιλιακής "Εταιρίας.

Είναι σίγουρο πώς τά παραπάνω σημεία πού θίξαμε είναι ιδιαίτερα ένδιαφέροντα καί δημιουργούν πολλαπλά έρεθίσματα για συζήτηση καί περαιτέρω άνάλυση. Σέ προσεχή άρθρα θά δοθεί ή εύκαιρία νά έξεταστούν όρισμένα άπ' αυτά τά θέματα πιδ άναλυτικά.

ΑΧ. ΒΑΡΔΑΚΗΣ



OCEAN

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

SPECIALISING,

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

LOYAL SHIPPING B.V., ROTTERDAM

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

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

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

‘Η ‘Ελληνική Ναυτιλία στην αρχή της δεκαετίας του 1990

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

Είναι γεγονός άναμφισβήτητο, ότι τα όποια μέτρα έχουν κατά καιρούς ληφθεί μέχρι σήμερα, για την διάσωση της ελληνικής ναυτιλίας και για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, δυστυχώς όχι μόνον δεν απέδωσαν, αφού κάθε μέρα το έθνικό μας νηολόγιο γίνεται όλο και φτωχότερο, αλλά συνετέλεσαν στην συσσώρευση και στην δημιουργία και πολλών άλλων προβλημάτων.

“Όπως δέ επανειλημμένα έχουμε τονίσει, το πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία μας δεν λύνεται, ούτε με εύχολογία, ούτε και με αφορισμούς, ούτε βέβαια και με ήμίμετρα.

Πρέπει να γίνει σέ όλους μας κατανοητό, ότι τα προβλήματα αυτά δεν είναι απλά προβλήματα μιας εργατικής ή εργοδοτικής τάξης, αλλά αφορούν άμεσα ολόκληρο το ελληνικό έθνος και έπηρεάζουν άμεσα την εθνική μας οικονομία.

Είχαμε και έχουμε το προνόμιο να είμαστε η πρώτη ναυτιλιακή χώρα μεταξύ των εταίρων μας της Ε.Ο.Κ. και δυστυχώς καμμία ουσιαστική προσπάθεια δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα για την αξιοποίηση και εκμετάλλευση αυτού του προνομίου.

Ψάχνουν οί οικονομικοί παράγοντες της Πολιτείας να βρουν λύσεις για να ξεπεράσει η χώρα μας τα αδιέξοδα της οικονομίας που αντιμετωπίζει και προσπαθούν να βρουν τρόπους προσέλευσης των ξένων επενδυτών και δυστυχώς κανείς δεν ενδιαφέρεται τό πώς θα επιστρέψουν πρώτα τά δικά μας κεφάλαια.

Γιατί, κακά τά ψέματα, τό ελληνικό πλοίο, όπως εξάλλου και κάθε πλοίο, είναι και ένα ξεχωριστό κεφάλαιο για κάθε χώρα που τό έχει. Και μάλιστα ένα κεφάλαιο που η διατήρησή του, σέ σχέση με τίς άλλες πηγές οικονομίας, είναι σχεδόν ανέξοδη.

Κάθε χρόνο σχεδιάζονται και γίνονται από την Πολιτεία πριμοδοτήσεις δεκάδων δισεκατομμυρίων για την προστασία του τουρισμού και της γεωργίας. Καμμία απολύτως όμως πριμοδότηση δεν γίνεται για την ‘Ελληνική μας ναυτιλία.

Ξεχάσαμε ότι η Χώρα μας από τη γέννησή της είναι χώρα κατ’ εξοχή



ναυτιλιακή και ότι ακριβώς χάρις σ’ αυτή της την ιδιότητα μεσουράνησε στην ‘Ιστορία και έπαιξε κατά καιρούς πρωτεύοντα ρόλο σέ όλο τό κόσμο.

Οί εποχές όμως πέρασαν και στίς σημερινές παγκόσμιες συγκυρίες και εξελίξεις δεν άρκει μόνον τό ελληνικό δαιμόνιο και η εθνική μας υπερηφάνεια.

Οί σημερινές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες απαιτούν πάνω από όλα μακρόχρονους προγραμματισμούς και θαρραλέα μέτρα.

Και όπως είπαμε στην αρχή, πρέπει όλοι μας να κατανοήσουμε ότι τό πρόβλημα δεν αντιμετωπίζεται και δεν άφορά μία συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα, αλλά είναι πρόβλημα κοινό όλων μας.

Πρέπει οί εμπλεκόμενοι παράγοντες, Πολιτεία — Έφοπλιστές — Ναυτεργάτες, να καταλάβουμε ότι είμαστε όλοι μας μία αλυσίδα στην όποια συμμετέχουν όλοι οί κρίκοι μέ την ίδια σημασία και αξία. Έτσι και σπάσει ό ένας κρίκος, η αλυσίδα είναι άχρηστη.

Τί πρέπει λοιπόν να γίνει;

Πλέον από την άμεση και έπιτακτική ανάγκη επανεξέτασης, αναθεώρησης και αναπροσαρμογής της Έθνικής μας ναυτιλιακής πολιτικής και μάλιστα κατά τρόπο που να διαδραματίζει και πάλι πρωτεύοντα ρόλο μέσα στό Εύρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο θαλάσσιο στίβο, εκείνο τό όποιο και πρώτο επιβάλλεται να γίνει είναι η ένδυνάμωση των κρίκων της ναυτιλίας μας.

Και για να γίνει αυτό είναι απαραίτητο, πάνω από όλα, να αλλάξει τό μοντέλο σχέσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων παραγόντων. Χρειάζεται ένα άλλο μοντέλο σχέσεων που να στηρίζεται στίς αρχές της πλήρους ισοτιμίας και να διακρίνεται για την ειλικρίνειά του.

Πρέπει πάνω από όλα να μάθουμε να συζητάμε.

Και οί έφοπλιστές και οί ναυτεργάτες είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι σέ ένα σύνολο.

‘Ο άφανισμός του ενός θα φέρει και τόν άφανισμό του άλλου. Και πιστεύω άκράδαντα ότι έφ’ όσον επιτύχουμε αυτό τό νέο μοντέλο σχέσεων, έχουμε κάνει και τό πρώτο βήμα για την έξοδο από τό πρόβλημα.

Δυστυχώς μέχρι σήμερα οί δύο αυτές δυνάμεις είναι σέ συνεχή αντιπαράθεση, η όποία μάλιστα και περιορίζεται στό θέμα της ύπογραφης Συλλογικών Συμβάσεων Έργασίας.

Τά προβλήματα του ελληνικού πλοίου δεν λύνονται μεταξύ του εκάστοτε άρμοδιού παράγοντα της Πολιτείας και των έφοπλιστών. Πρέπει ρεαλιστικά και ειλικρινά να καθήσουν οί δύο πλευρές στό τραπέζι των συζητήσεων και ισότιμα να εξετάσουν τό πρόβλημα και να βρουν την κατάλληλη διέξοδο.

Πρέπει να υπάρξει η ειλικρινής συνύπαρξη. ‘Υπάρχουν βέβαια και παραμένουν τά προβλήματα των δύο πλευρών για την προώθηση των θέσεων και συμφερόντων τους. ‘Ο άγώνας μεταξύ τους δεν εγκαταλείπεται. ‘Απαιτείται όμως να ένωθούν για την αντιμετώπιση του άγώνα και του κινδύνου εκ των έξω.

‘Αλλά και η Πολιτεία πρέπει να αλλάξει τίς θέσεις της έναντι των δύο πιο πάνω παραγόντων.

‘Ας μήν ξεχνάμε ότι και αυτή είναι ό τρίτος κρίκος της αλυσίδας που λέγεται ελληνική ναυτιλία και πρέπει έπιτέλους να μάθει να δίνει και όχι μόνο να ζητάει.

‘Ο μέχρι σήμερα κρατικός παρεμβατισμός, και πολλές φορές μάλιστα για δημαγωγικούς λόγους έχει άποτύχει.

‘Η Πολιτεία επιβάλλεται και είναι ύποχρεωμένη να προβεί σέ θαρραλέες

δημόσιες επενδύσεις για την επίλυση του προβλήματος. Το τραπεζιτικό μας σύστημα είναι αδύναμο να χρηματοδοτήσει ένα μεγάλο εμπορικό στόλο.

Η Πολιτεία όμως μπορεί και οφείλει να το κάνει.

Και όταν λέμε χρηματοδότηση δεν την εννοούμε μόνο με την στενή της έννοια.

Η ναυτική εκπαίδευση για παράδειγμα και η κοινωνική πρόνοια για τους ναυτεργάτες είναι πάνω ά' όλα υποχρεώσεις της ίδιας της Πολιτείας.

Αλλά και περαιτέρω: Η ρυθμιστική παρουσία της Πολιτείας είναι απαραίτητη ώστε να διατηρούνται οι σχέσεις των εμψύχων δυνάμεων της ναυτιλίας μας (έργοδοσίας και ναυτεργατών), στα πλαίσια της αμοιβαίας εμπιστοσύνης και ειλικρίνειας ώστε να αποφεύγονται οι μεταξύ τους ρήξεις και οι δυναμικές αναμετρήσεις. Πρέπει ο καθένας μας να μάθει επιτέλους τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά του.

Οι σημερινές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες δεν μας επιτρέπουν άλλους

πειραματισμούς. Ο κίνδυνος έλλοχεύει όχι μόνο από Ανατολάς, αλλά και από τό Βορρά και μάλιστα προσετέθη και ο κίνδυνος από τις σοσιαλιστικές Χώρες.

Πρέπει όλοι μας να αντιδράσουμε προτού είναι αργά.

Λύσεις υπάρχουν.

Στό χέρι μας είναι να τις εφαρμόσουμε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ

Η ΜΑΥΡΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΦΕΥΓΕΙ

Του κ. ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ, πλοιάρχου Ε.Ν. μέλους του Γεν. Συμβουλίου της ΓΣΕΕ

Η δεκαετία του '80, που έφυγε πριν λίγες μέρες, ήταν η χειρότερη που γνώρισε ο ναυτεργατικός κόσμος στην ιστορία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ποτέ στο παρελθόν δεν είχαν συσσωρευθεί τόσα πολλά προβλήματα, με εξαίρεση την δεκαετία του 40, που συγκλόνισε την προηγούμενη γενιά. Όμως, η ίδια γενιά συγκλονίζεται και πάλι σήμερα από την αγωνία. Οι απόμαχοι του κύματος — οι ήρωες μας στα τέλη του χρόνου δεν γνώριζαν αν θα πάρουν έγκαιρα την σύνταξή τους και τό Δώρο Χριστουγέννων.

Στην δεκαετία που μας πέρασε, οι ναυτεργάτες έχασαν 60.000 θέσεις δουλειάς και 2.500 πλοία, ενώ ταυτόχρονα η Ελληνική Οικονομία έχασε 10 δισ. δολάρια περίπου.

Στους 2.800 είχαν φθάσει οι άνεργοι πλοίαρχοι του 1983-84, ενώ τό σύνολο των ανέργων ήταν πάνω από 25.000 την ίδια περίοδο.

Τό δουλεμπόριο και ή μεσιτεία, που ακόμα δρᾶ στην Ακτή Μιαούλη, κατέστρεψε τό κύρος και την προσωπικότητα του Έλληνα Αξιωματικού Ε.Ν.

Διαλύθηκε τό Ν.Α.Τ. Ποιός τό περίμενε; Όταν στίς αρχές της δεκαετίας είχε αποθεματικά που υπερέβαιναν τά 320 εκατομ. δολάρια; Και όμως τό Ν.Α.Τ. έχει μπει στην μαύρη λίστα των Τραπεζών με όφειλές πάνω από 150 δισ. δραχμές!



Κανείς δεν μπορεί να πει στους ναυτικούς, που συνεχίζουν να πληρώνουν εισφορές, αν θα πάρουν επικουρική σύνταξη και πότε.

Η κύρια σύνταξη και τό έφάπαξ καταβάλλεται τουλάχιστον σέ δέκα μήνες από την ήμερομηνία αίτησης συνταξιοδότησεως στό Ν.Α.Τ.

Οι Πλοίαρχοι πληρώνουν απομαχικά 160.000 δρχ. και εισπράττουν σύνταξη στην καλύτερη περίπτωση 120.000 δρχ. περίπου και παρ' όλα αυτά τους αρνούνται τό 80% του μισθού στην σύνταξη, «διότι τό Ν.Α.Τ. δέν άντέχει αυτή την οικονομική επιβάρυνση».

Όμως την ίδια ώρα ο Νόμος 1711/87 κατασκευάζει 6.000 νέους συνταξιούχους με συνολική ύπηρεσία πέντε χρόνια.

Αυτό τό νόμο ψηφοθηρίας και του παραλόγου πληρώνουν οι Πλοίαρχοι και οι Μηχανικοί.

Η Ιατροφαρμακευτική περίθαλψη έχει φθάσει σέ όριακά επίπεδα, ενώ για μία δεκαετία έμεινε κλειστό και τό νοσοκομείο μας στό Μελίσσια (NIEN).

Η ναυτική Εκπαίδευση κατά γενική όμολογία βρίσκεται εκεί που άρχισε τό 1946.

Η Πολιτεία άρνεϊται να κατωχυρώσει νομοθετικά τό βαρύ και άνθυγιεινό παρότι έχει συμφωνηθεί στίς Συλλογικές Συμβάσεις.

Η άποψη του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας είναι ότι οι ναυτεργάτες πρέπει να πληρώνουν ειδική εισφορά για τό βαρύ και άνθυγιεινό!

Στά νέα άκτοπλοϊκά όχηματαγωγά πλοία, που μετασκευάζονται στην Ελλάδα, οι καμπίνες του πληρώματος τοποθετούνται σύμφωνα με την νομοθεσία κάτω από τό γκαράζ των αυτοκινήτων και κάτω από την ίσαλο γραμμή. Ο Νόμος της Γαλέρας ξαναγύρισε!

Γιά να ολοκληρωθεί ή καταστροφή όλες οι κυβερνήσεις της τελευταίας δεκατίας μας άρνούνται τό δικαίωμα της ψήφου. Οι Ναυτεργάτες λοιπόν, στην γωνιά και στην απομόνωση.

Έτσι άρχίζει ή δεκαετία του 1990. Όμως μπορούν να ανατραπούν όλα. Μπορεί ή Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία να άναζωογονηθεί.

Χρειάζεται σωστή καθοδήγηση του ναυτεργατικού κόσμου και άγωνιστική αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Ο ναυτεργάτης που είναι ή ψυχή του Έλληνικού πλοίου μπορεί να πάρει την υπόθεση στα χέρια του.

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS
MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

Phone: 3174313 - 3172112
Telex: 93422 ATLM
Fax: 301 00 55
After Office: 3349279

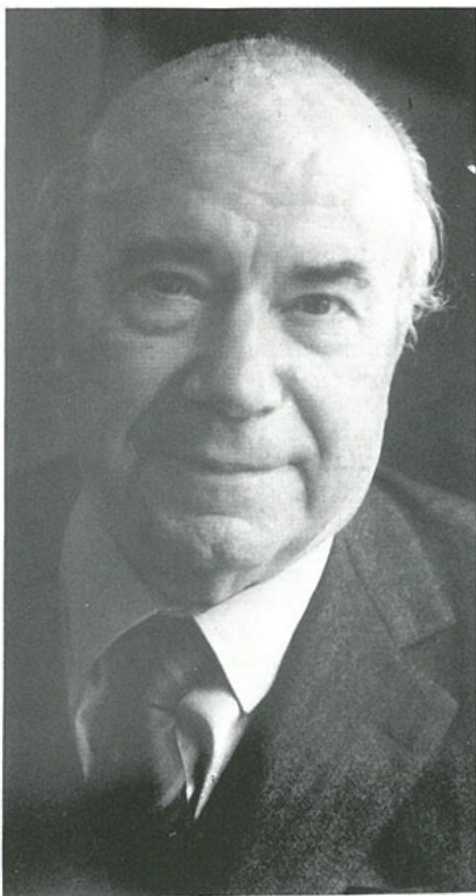
ΜΝΗΜΗ ΕΚΛΕΚΤΩΝ ΦΙΛΩΝ

Οι γραμμές που ακολουθούν αφιερώνονται σάν ελάχιστος φόρος τιμής στους εκλεκτούς "Ελληνες έφοπλιστές που έφυγαν κατά τη διάρκεια του 1989 και οι όποιοι μέ τά γραπτά τους κοσμούσαν επί δεκαετίες τις ετήσιες ειδικές εκδόσεις των «Ναυτικών Χρονικών».

Στενοί φίλοι, οι περισσότεροι, άπύ τά πρώτα βήματα της εκδόσεως αυτής χρησιμοποίησαν πάντοτε την ευκαιρία της συνεργασίας τους μέ τά «Ν.Χ.» γιά νά εκφράσουν πολύτιμες σκέψεις, νά κατακρίνουν άστοχες ενέργειες που έβλαπταν τό γενικότερο έθνικό ναυτιλιακό συμφέρον και νά προτείνουν λύσεις που θά συντελούσαν στην περαι-

τέρω ανάπτυξη και πρόοδο της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Μέ αυτές τις σκέψεις, σταχυολογήσαμε άπό τά προηγούμενα άρθρα τους όρισμένα σημεία που κατά τη γνώμη μας είναι και σήμερα επίκαιρα, αλλά και μαρτυρούν τόν βαθύ προβληματισμό τους γιά τη πορεία των ναυτιλιακών μας θεμάτων.



**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

Στό περυσινό του άρθρο ό σεβαστός φίλος αείμνηστος Καθηγητής Στρατής 'Ανδρεάδης, μέ τίτλο «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Τό δύσκολο παρόν και τό προβληματικό μέλλον» σημείωνε μεταξύ άλλων και τά έξης:

«Είναι πάνω άπό τράντα χρόνια που ύποστηρίζω ότι τό 'Ελληνικό Κράτος, έφ' όσον γιά λόγους που συνήθως εγγίζουν τήν δημοκοπία, δέν έχει τό θάρρος νά βοηθήσει τήν ναυτιλία, θά έπρεπε τουλάχιστον νά μήν της παρεμβάλλει έμπόδια. Τόσο ως πηγή 'Εθνικού πλούτου, όσο και ως δραστηριότης που δίδει μιά σημαντική διεθνή φωνή στην 'Ελλάδα, ή ναυτιλία θά έπρεπε νά θεωρείται χώρος άπαραβίαστος άπό πολιτικές και μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Όμως, ή

πραγματικότης είναι πολύ διαφορετική. Όταν ή Πολιτεία, τά τελευταία ιδίως χρόνια και μέσα στά πλαίσια της χειρότερης μεταπολεμικής ναυτιλιακής κρίσεως, δείχνει «δυσμενή άδιαφορία» και μέ τήν μεγαλύτερη εύκολία άπεργάζεται μέτρα βραχυπρόθεσμης λαϊκιστικής άποδόσεως αλλά μακροπρόθεσμα δολοφονεί τήν χρυσότοκο όρνιθα, τό καλύτερο που μπορεί κανείς νά έλπίζει είναι ή μή ανάμειξη.

Πολύ πρόσφατα είχαμε ένα παράδειγμα της άδυναμίας του κράτους, της κυβερνήσεως, νά άντιληφθεί τήν ιεράρχηση των προτεραιοτήτων, όταν τεράστια ποσά του Κεφαλαίου ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως άπεκαλύφθη ότι θά διοχετευθούν τήν κατασκευή του κτιρίου που θά στεγάσει μελλοντικά τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Δηλαδή, τά χρήματα που προορίζονται γιά τή δημιουργία των στελεχών, του έμψυχου δυναμικού του 'Ελληνικού έμπορικού στόλου, θεωρήθηκε ότι θά αποτελέσουν πιό παραγωγική επένδυση άν γίνουν τοίχοι και έπιπλα! 'Ο παραλογισμός στην άποθέωσή του...

Λησμονείται, γιά άλλη μιά φορά, άπό τούς κυβερνωόντες, ότι τό σύγχρονο πλοίο είναι ένα πολύπλοκο σύστημα που άπαιτεί ιδιαίτερα εκπαιδευμένα στελέχη. Όταν μάλιστα ό διεθνής ανταγωνισμός όδηγεί πολλούς 'Ελληνες έφοπλιστές σέ άλλες σημαίες, μέ πληρώματα άπό χώρες του τρίτου συνήθως, κόσμου, ό μοναδικός όμφάλιος λώρος που θά μπορούσε νά διατηρηθεί μέ τήν πατρίδα θά ήσαν οι άριστα εκπαιδευμένοι 'Ελληνες πλοίαρχοι και αξιωματικοί. Γιά τόν λόγο αυτό, ό 'Ελληνικός 'Εφοπλισμός έστήριξε πάντοτε τήν ναυτική εκπαίδευση, είτε μέ άτομικές δωρεές — και είμαι υπερήφανος διότι υπήρξα άπό τούς πρώτους στόν τομέα αυτό, έδώ και 25 χρόνια — είτε μέσω της άφειδούς χρηματοδοτήσεως του Κεφαλαίου Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως.

'Αλλά ή σημαντικότερη εξέλιξη, που διαφαίνεται στόν όρίζοντα, είναι ή νέα κατάσταση που τείνει νά δημιουργηθεί στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Κοινότητος γιά τις έθνικές ναυτιλίες των δώδεκα κρατών - μελών. 'Η προεξάρχουσα

τάση είναι νά ύπάρξουν Ευρωπαϊκές σημαίες κάτω άπό τήν όμπρέλλα μιάς «κοινοτικής σημαίας» και παράλληλα, άν έπαληθευθούν οι χειρότεροι φόβοι, νά επεκταθεί ή έννοια του προστατευτισμού, ή Fortress Europe, και στά μεταφερόμενα άπό και πρός τήν Κοινότητα φορτία.

Χάθηκε πολύτιμος χρόνος, όταν στίς ευρωπαϊκές διεργασίες ή ελληνική συμμετοχή ήταν χαλαρή και πλημμελής. Τώρα πολύ λίγα μπορούν νά γίνουν γιά τήν άποτροπή της διαμορφώσεως μιάς κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής που θά έχει και άμεσο άποτέλεσμα τήν αύξηση του κόστους λειτουργίας του 'Ελληνικού πλοίου. 'Εκεί που ύπάρχουν άκόμη δυνατότητες, είναι στην καταβολή κάθε δυνατής προσπάθειας γιά τήν άποτροπή μέτρων προστατευτισμού που θά μπορούσαν νά αποκλείσουν de facto τά υπό μή κοινοτική σημαία έλληνόκτητα πλοία άπό τις μεταφορές φορτίων της μεγαλύτερης έμπορικής δυνάμεως στόν κόσμο, που είναι ή Εύρώπη των 12».



ΙΩ. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

'Ο άγαπητός παλαιός φίλος, αείμνηστος Γιάννης Θεοδωρακόπουλος, σημείωνε πριν δύο χρόνια άπό τις ίδιες

στήλες στο άρθρο του «Χωρίς Έλληνες Ναυτικούς δεν θα υπάρξει Ναυτιλία», μεταξύ άλλων και τα εξής πολύ επίκαιρα:

«Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Μέ τι καρδιά και τί κουράγιο να σας γράψω εφέτος; Πώς μπορώ να αγνοήσω το μεγαλύτερο έγκλημα των τελευταίων 15 ετών; Το φάγωμα του αρχαιότερου Ταμείου Συντάξεως της Ελλάδος του ΝΑΤ. Ποιό μέλλον μπορεί να έχει η Ναυτιλία μας πλέον, χωρίς ικανούς Ναυτικούς; Και ποιός ικανός άνθρωπος θα μπη στη θάλασσα έστω και με μεγάλες άμοιβές όταν γνωρίζω ότι δεν μπορεί να βασίζεται σε σύνταξη; Γνωστόν ότι τα 80% των μισθών των ναυτικών μας πηγαίνουν στις οικογένειές τους. Από τους περισσότερους πηγαίνει το 100%. Μέχρι το 1975 τα εισοδήματα του ΝΑΤ ήταν αρκετά να συμπληρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των συντάξεων εκτός των εισφορών των εργαζομένων. Υπεύθυνοι που χάθηκαν τα κεφάλαια είναι οι διαχειριστές του Ν.Α.Τ. Συμμέτοχοι ή αδιαφορία και των εφοπλιστών και των ιδίων των Ναυτικών. Δεν θα έπρεπε το Κράτος να έχει στην διαχείρισή του ούτε γνώμη ούτε δύναμη. Αυτό συμβαίνει σε όλα τα Ταμεία συντάξεως εργαζομένων σε όλη τη γη, πλην Ελλάδος. Ποιά δύναμις θα μπορούσε να ξαναφτιάξει το ΝΑΤ; Ποιοι μετέφεραν τα ώραία δολάρια και Άγγλικές λίρες και τα έκαναν δραχμές;

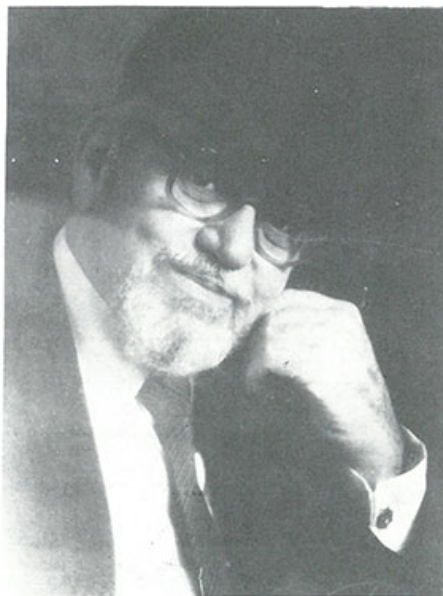
«Ας καταλάβουν καλά όσοι θα κυβερνούν αυτόν τον τόπον ότι Έμπορική Ναυτιλία με πληρώματα εκ της Ασίας δεν γίνεται. Κατά συνέπειαν Έλληνική Ναυτιλία χωρίς Έλληνες Ναυτικούς δεν θα υπάρξει».

Πάντα είχα δυσκολίες από το 1946 με τους πολιτικούς προσπαθώντας να τους δώσω να καταλάβουν τί είναι η Έμπορική Ναυτιλία διά το Έθνος μας. Τώρα βλέπω ότι αν δεν φτιαχτεί το Ν.Α.Τ. με εισοδήματα (δχι έλεημοσύνη εκ του προϋπολογισμού) με κεφάλαια ικανά εκ των εισοδημάτων και μόνον να πληρωθούν τας συντάξεις εις τους πραγματικούς ναυτικούς και όχι στους άσχετους που έβαλαν μέσα, δεν θα υπάρξει Έλληνική Ναυτιλία.

Υπάρχει τρόπος να αποκτήσει το Ν.Α.Τ. μέρος των κεφαλαίων του σε ξένο συνάλλαγμα. Άρκει να ακολουθησώμεν το παράδειγμα της Τουρκίας, ΝΑΙ της Τουρκίας. Έχει παραχωρήσει στο Ταμείο συντάξεως των Δημοσίων υπαλλήλων της εκτάσεις γης στα όποια το Ταμείο αξιοποιεί άνευ έλέγχου της πολιτείας. Έμεις έχουμε εκατοντάδες ακατοικήτων νήσων τα όποια δυνάμεθα τουριστικώς να αξιοποιήσωμεν. Πολλοί ξένοι θα επιθυμούσαν να χτίσουν τις βίλες των και να έχουν την ήσυχία και την ασφάλεια που ζητούν. Προχείρως αναφέρω Φλέβες, Άγιος Γεώργιος, Γιού-

ρα, Κυρά, Άγκιστα, Μακρόνησος, Πάτροκλος κλπ. Όλα τα νησιά αυτά βάσει πολεοδομικού σχεδίου και αναδασώσεως πωλούμενα σε ξένους ή και ντόπιους μπορούν να πληρώσουν και το Δημόσιον χρέος.

Παρόμοια σχέδια έγιναν και την Ίσπανία κι έτσι έφτασε ο Τουρισμός της τα 40.000.000 επισκέπτες. Βεβαίως σε ένα τέτοιο σχέδιο ως μήν αρχίσουν την γκρίνια ότι πωλούμε την Ελλάδα. Από την ώρα που είμεθα στην Κοινή Άγορά της Ευρώπης, όλη την Ελλάδα μπορεί να αγοράσει κάθε μέλος της κοινότητας. Τα περί στρατιωτικών ζωνών και ασφαλείας είναι πλέον για μικρά παιδιά».



ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ ΧΡ. ΛΕΜΟΣ

Ο αείμνηστος Καπτάν Λέων Λεμός, με το γνωστό του ύφος, έγραφε πέρυσι με τίτλο «ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΩ» μεταξύ άλλων τα εξής:

«Σε κάποια φιλική συγκέντρωση, ένας φιλόλογος είπε και το σημείωσα, διότι το έθωρσα χρήσιμο, ότι ο Ξενοφών στα απομνημονεύματά του θυμάται, πού ο Σωκράτης επέμεινε «τους έπιστάμενους άρχειν», δηλαδή να διοικούν το ότιδήποτε, όσοι το γνωρίζουν. Κι ο πλάτων στο έργο πού έγραφε τα γεράματά του, στους «Νόμους» καθορίζει ότι «έπεσθαι μέν τόν άνεπιστήμονα κελεύον τόν δέ φρονούντα ήγεισθαι τε και άρχειν» δηλαδή: όποιος άγνοεί υποχρεούται να ακολουθεί, ο δέ γνωρίζων να ήγείται και να άρχη».

Περιττό να υπενθυμίσω ότι στην ναυτιλία έξουσιάζουν αυτοί πού δεν ξέρουν. Έπομένως το κράτος από την πρώτη τοποθέτησή του δένμπορεί να ώφελησει την ναυτιλία, διότι την αναθέτει σε ανθρώπους πού την άγνοούν.

Ίδου ή αιτία του κακού, από το όποιο προέρχονται όλα τα άλλα. Το κακό όφείλεται σε παραβίαση λογικής άρχης.

Όταν ή πολιτεία δέν είναι διατεθειμένη να ώφελησει την ναυτιλία πρέπει όπωσδήποτε να το άποκαλύπτουμε και

να το καταγγέλλουμε, όπως έκανα τότε με την ανακύκλωση, πού παρακάλεσα τον κ. Σαραντίτη να προσπαθήσει να μην έφαρμοληθεί το μέτρο γιατί θα φύγουν όλα τα καράβια και θα στραφούν σε άλλες σημαίες. Αυτό όμως πού έκανα δέν ήτο άρκετόν. Δεν είναι δηλαδή άρκετόν να συστήνωμεν. Δεν άρκει να κατηγορούμαι, χρειάζεται να επεμβαίνουμε και σε όσα αδιαφορεί το κράτος, να το φροντίζουμε έμεις.

Πού όφείλεται ή υποχωρητικότητα; Αυτή ή διάθεση άποφυγής κάθε προσπάθειας;

Κατά την γνώμη μου νομίζω πώς όφείλεται στην επαγγελματική μας υπεραπασχόληση.

Έχομε τον αδιάκοπο επιχειρηματικό άγώνα. Μας έξαντλεί χρόνος και άντοχη. Έτσι δέν μας μένει καιρός ούτε δύναμη για σθεναρή διεκδίκηση των δικαιωμάτων της ναυτιλίας. Και είναι φυσικό, άφοι υπεραπασχολούμεθα να φέρνουμε διόμιση και τρία δισεκατομμύρια δολάρια έτησίως στην χώρα μας λίγοι έφοπλιστές και λίγες χιλιάδες ναυτεργάτες.

Χάνομε, λοιπόν, άμαχητί. Με άποτέλεσμα ενώ είμεθα ή κεφαλή και ή ουσία της ναυτιλίας να φαίνόμεθα ούραγοί και όχι σπάνια άπλοί θεατές της ρυθμίσεως, πού οι άσχετοι άποφασίζουν τα ναυτιλιακά ζητήματα. Για την άπαράδεκτη αυτή κατάσταση, δέν έξαιρώ τον έαυτό μου.

Ευθύνομαι όσο ο καθένας μας, με την διαφορά όμως ότι έγώ τα λέω και μάλιστα προς όλες τις κατευθύνσεις. Βέβαια κατά την λαϊκή παροιμία «ένας κούκος δέν φέρνει την άνοιξη». Όστόσο δέν ματαιοπονώ, διότι πιστεύω ότι ή φωνή μου δέν είναι; φωνή βοώντος εν τη έρήμω, αλλά εν τη θαλάσση όπου κάποτε κάποιος θα την ακούσουν και ίσως έκεινοι να έχουν την δύναμη να διορθώσουν τα πράγματα».

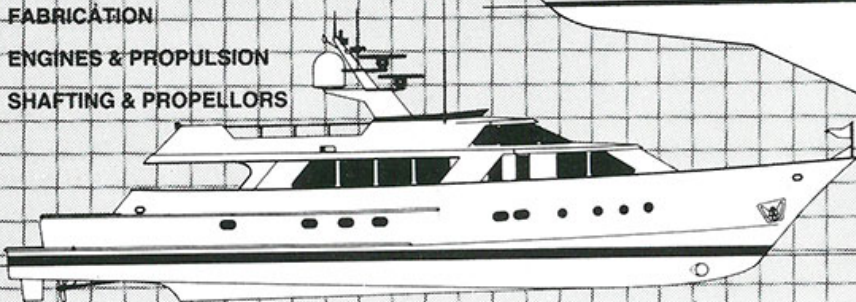
Μέσα στον προηγούμενο χρόνο, ή Έλληνική Ναυτιλία έχασε επίσης δύο άλλους έξέχοντες ανθρώπους της, δύο από τα πλέον καταξιωμένα στελέχη της, τόν Άντώνη Ί. Άγγελικούση και τόν Γιάννη Κ. Καρρά.

Και οι δύο διέπρεψαν στον δύσκολο διεθνή ναυτιλιακό στίβο τόσο σαν εφοπλιστές όσο και σαν επιχειρηματίες, ενώ παράλληλα σαν γνήσιοι πατριώτες δραστηριοποιήθηκαν έντονα στην ιδιαίτερή τους πατρίδα.

Τέλος, κατά το 1989, ή ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια άποστερήθηκε από την παρουσία του επί 26 συνεχή χρόνια Γενικού Προξένου στην Σιγκαπούρη φίλτατου Μιχάλη Μαυρολέοντος, της σημαίνουσας προσωπικότητας του διαμένοντος στην Νέα Υόρκη Φαίδωνα Τζών Άλεξάκη και του παλαίμαχου πλοιάρχου Ε.Ν. Γεωργίου Διαμαντή Σκηνίτη.

This plaque certifies your boat was designed, surveyed and built to ABS standards

HULL STRUCTURE
KEEL ATTACHMENT
RUDDERS & STEERING GEAR
DECKS
DECKHOUSES
TANKS
WATERTIGHT BULKHEADS
BULWARKS, RAILS & PORTS
HATCHES, WINDOWS
& PORTLIGHTS
MATERIALS
FABRICATION
ENGINES & PROPULSION
SHAFTING & PROPELLORS



PUMPS & PIPING SYSTEMS
ELECTRICAL INSTALLATION
VENTILATORS
FIRE EXTINGUISHERS

When you see this plaque on a boat, you know the builder followed ABS-reviewed plans, ABS-developed rules and standards for yachts, and was certified by an exclusive ABS surveyor. Look for the ABS plaque which signifies quality construction of sailing and motor yachts. It means that ABS acted as an independent third party to assure quality construction from design to trials and that your boat is classed ABS ★ A1.

ABS GROUP

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 164 Major Ports

World Headquarters: 45 Eisenhower Drive, Paramus, NJ 07653-0910 USA

Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099

Telex: MCI 620353 FAX: 201-368-0255

MEDITERRANEAN REGIONAL OFFICE, PIRAEUS

Akti Miaouli and Filellinon St., No. 1-3 P.O. Box 80139 GR185 10 Piraeus, Greece

Tel: (30-1) 452-7611 / 12 / 13 / 15-452-5997 Cable: Record Telex: 212494 Fax: (30-1) 452-7614

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΔΙΑΤΗΡΕΙ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

2.433 ποντοπόρα πλοία
47.835.588 τον. γκρός

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΟ 40,2%
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η Έλληνική Ναυτιλία εξακολουθεί να διατηρεί τα πρωτεία στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο καθώς στα τέλη Δεκεμβρίου 1989 αριθμούσε 2.433 ποντοπόρα πλοία ξηρού και ύγρου φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρός, συνολικής χωρητικότητας 47.835.588 τον. γκρός, ενώ οι άλλες Ναυτιλίες που την ακολουθούν (ή 'Ιαπωνική κατ' αρχήν και η Νορβηγική) περιλαμβάνουν στη δύναμή τους και τα πλοία άνω των 100 τόννων γκρός, ο αριθμός των οποίων και στις δύο αυτές χώρες είναι σημαντικός, όπως άλλωστε διαφαίνεται και από τους σχετικούς αριθμούς.

Η 'Ιαπωνική Ναυτιλία, η οποία εμφανίζεται ως ο κυριότερος ανταγωνιστής της Έλληνικής στην κορυφαία θέση της παγκόσμιας κλίμακας, κατείχε, σύμφωνα με στοιχεία του Λόυδς Ρέτζιστερ, 9.830 πλοία κάθε κατηγορίας, περιλαμβανομένων δηλαδή και των μεγάλων επιβατηγών, αλιευτικών, ρυμουλκών, ναυαγοσωστικών, πλωτών γερανών, βυθοκόρων, εξεδρών πετρελαίου, θαλαμηγών, επιβατηγών - όχημα-ταγωγών μικρών αποστάσεων, εφοδιαστικών κλπ., συνολικής χωρητικότητας 28.030.425 τον. γκρός υπό το έθνικό της νηολόγιο, καθώς και έναν μεγάλο αλλά μη δυνάμενο να προσδιορισθεί επακριβώς από τα «Ναυτικά Χρονικά» αριθμό πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας.

Στους διεκδικητές των πρώτων θέσεων του παγκοσμίου στόλου προστίθεται εφέτος και η Νορβηγική Ναυτιλία, η οποία με τις άθροες αγορές που πραγματοποίησαν οι Νορβηγοί στη διάρκεια του χρόνου που μόλις έληξε, διαθέτει στο έθνικό νηολόγιο 2.304 πλοία όλων των κατηγοριών συνολικής χωρητικότητας 15.596.900 τον. γκρός, στα οποία περιλαμβάνεται και τα έγγεγραμμένα στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο (NIS), ενώ ένας μεγάλος αριθμός παραμένει υπό σημαίες ευκαιρίας.

Με τα δεδομένα αυτά καθίσταται αυτόνομο το ότι η Έλληνόκτητος Ναυτιλία διατηρεί την πρώτη θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο και στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο — έμεις στην Έλληνική Ναυτιλία συνυπολογίζουμε μόνον τα άνω των 1.000 τον. γκρός ποντοπόρα πλοία ξηρού και ύγρου φορτίου, ενώ και στη δύναμη του 'Ιαπωνικού αλλά και του Νορβηγικού στόλου περιλαμβάνονται, όπως προαναφέρθηκε, τα άνω των 100 τόννων γκρός πλοία όλων ανεξαιρέτως των κατηγοριών.

Η Έλληνική Ναυτιλία με καταγεγραμμένη από τα «Ναυτικά Χρονικά» χωρητικότητα 47.835.588 τον. γκρός και 2.433 πλοία εξακολουθεί να διατηρεί τα πρωτεία στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, ή πορεία όμως του έθνικού νηολογίου υπήρξε και κατά το έτος που πέρασε καθοδική και ο υπό Έλληνική σημαία στόλος αντιπροσωπεύει τώρα το 40,2% της ελληνόκτητης χωρητικότητας.

Ειδικότερα, στο σύνολο της ή Έλληνόκτητη Ναυτιλία ύπεστη κατά το 1989 μείωση στη δύναμη των πλοίων της κατά 101 μονάδες και στην χωρητικότητα κατά 210.600 τον. γκρός ενώ ο υπό Έλληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων μειώθηκε κατά 53 μονάδες και η χωρητικότητά του κατά 535.344 τον. γκρός. Η μείωση δηλαδή υπήρξε και αυτή τη φορά σε χαμηλότερα επίπεδα αυτής του 1988, όταν το Έλληνικό νηολόγιο είχε μειωθεί κατά 75 μονάδες και 1.247.698 τον. γκρός. Για πρώτη φορά από το 1985 παρουσιάζεται μικρή μείωση στη συνολική χωρητικότητα του Έλληνόκτητου στόλου και είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ μεταξύ τέλος του 1985 και τέλους του 1989, ο υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 666 σκάφη, το σύνολο της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας μειώθηκε μόνο κατά 367 πλοία, ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα η συνολική χωρητικότητα του Έλληνόκτητου στόλου αύξηθηκε κατά 3.926.713 τον. γκρός και έλκετο ως περισσότερο δεδομένου ότι δεν κατέστη, όπως εξηγείται κατωτέρω, δυνατή η καταγραφή όλων των ελληνόκτητων πλοίων με ξένες σημαίες.

Υπενθυμίζουμε ότι από το 1985 καθιερώθηκε μία καινοτομία στη στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας: Υπολογίζονται μόνο τα πλοία ξηρού και ύγρου φορτίου (φορτηγά, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρός και παραλείπονται τα πλοία των ιδίων κατηγοριών 100 - 1.000 τον. γκρός καθώς και τα επιβατηγά και τα λοιπά (ρυμουλκά, αλιευτικά) ανεξαρτήτως χωρητικότητας. Καί επαναλαμβάνουμε ότι η καινοτομία αυτή κρίθηκε αναγκαία, αφ' ενός για να αποφεύγονται οι συγχύσεις που αναπόφευκτα προκαλεί ο συνυπολογισμός στη δύναμη της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας και των μικρών πλοίων καθώς και των πλοίων ειδικών κατηγοριών όπως είναι τα επιβατηγά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά κλπ., και αφετέρου για να γνωρίζουμε κάθε στιγμή την

TAX FREE CARS

Αγοράστε σωστά. Στην Ευρώπη. Στην EXPOCAR.

Σκεφθείτε EXPOCAR στο Βέλγιο... για καινούργια και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, στις χαμηλότερες τιμές της αγοράς και παράδοση σε 24 ώρες.

ΔΩΡΕΑΝ
ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΣΤΑ
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ
ΓΙΑ ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ

EXPOCAR

RUE VANDEWEYER 63 65 1030 BRUSSELS Tel. 00322 2424820 - 2424862
Fax 2 65957 Tel. 26647 EXPOB

πορεία της ποντοπόρου Ναυτιλίας.

Καί κατά την έφετεινή στατιστική διακρίβωση των μεγεθών της Έλληνικής Ναυτιλίας και των μεταβολών που επήλθαν κατά τη διάρκεια του 1989 κατεβλήθη, όπως πάντα ή ίδια επίμονη προσπάθεια. Δεν αποκρύπτομε όμως ότι λόγω της μυστικότητας που επικράτησε σε όρισμένες περιπτώσεις αγορών πλοίων τα οποία διατηρήθηκαν υπό τις ξένες σημαίες τις οποίες έφεραν και ακόμη και υπό το αυτό όνομα, ένας αριθμός πλοίων πιθανώς να μας διαφεύγει.

Ειδικότερα κατά το 1989 προστέθηκαν στον Έλληνόκτητο στόλο μόνο έννέα νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 262.041 τον. γκρός και αγοράσθηκαν από άλλοδαπούς 172 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 3.324.101 τον. γκρός.

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα πουλήθηκαν σε άλλοδαπούς 261 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.417.852 τον. γκρός, ενώ μόνον έννέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 223.648 τον. γκρός οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια και τέλος χαρακτηρίστηκαν όλικές απώλειες 18 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 273.260 τον. γκρός.

Από το σύνολο των 172 πλοίων που αγοράσθηκαν από άλλοδαπούς το 1989, μόνον τα 51 (ποσοστό 29,65%) γράφηκαν στο ελληνικό νηολόγιο, το 1988 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 26,6% και το 1987 ήταν 22%. Το 1986 το ποσοστό των εγγεγραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο ήταν 28,7%, το 1985 ήταν 32,5% και το 1984 είχε φθάσει το 50%.

Από τα υπόλοιπα, 48 πλοία 1.029.813 τον. γκρός νηολογήθηκαν στο κυπριακό νηολόγιο, 35 πλοία 415.645 τον. γκρός νηολογήθηκαν στο Παναμαϊκό νηολόγιο, έννέα πλοία 345.098 τον. γκρός στη Λιβερία, 15 πλοία 112.982 τον. γκρός στο νηολόγιο της Μάλτας και έννέα πλοία 402.773 τον. γκρός στο νηολόγιο των Μπαχάμας. Τέλος στο Άγγλικό νηολόγιο εγγράφηκαν δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 15.170 τον. γκρός και από ένα πλοίο στα νηολόγια του Αγίου Βικεντίου της Ονδούρας και της Κεϋλάνης.

Από τις μεταβολές που σημειώθηκαν στη δύναμη των άλλων σημαιών που καλύπτουν τα ελληνικά συμφέροντα αξίζει να σημειωθεί η συνεχιζόμενη μείωση που παρατηρείται στη δύναμη των παραδοσιακών σημαιών ευκαιρίας που χρη-

σιμοποιούνται από την Έλληνική Ναυτιλία. Έτσι η Λιβερία έχασε 17 πλοία και η χωρητικότητά της μειώθηκε κατά 410.121 τον. γκρός και ο Παναμάς σημείωσε μικρή μόνο αύξηση κατά 4 πλοία και 11.478 τον. γκρός. Αντίθετα παρουσιάστηκε σταθερή είσοδο στις «μικρές» σημαίες καθώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτίμησαν το νηολόγιο της Μάλτας (αύξηση κατά 16 πλοία), των Μπαχάμας (αύξηση στη χωρητικότητα κατά 193.175 τον. γκρός) και του Αγίου Βικεντίου (έγγραφή οκτώ πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 32.071 τον. γκρός).

Συγχρόνως συνεχίζεται η δυναμική παρουσία του Κυπριακού νηολογίου που αυξάνει συνεχώς τη συμμετοχή του στην Έλληνική Ναυτιλία. Παρά τη σημαντική μείωση σε αριθμό πλοίων που υπέστη κατά το 1989 (42 πλοία) αύξησε την εγγεγραμμένη ελληνόκτητη χωρητικότητα κατά 611.362 τον. γκρός και μέ ποσοστό 28,99% της συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας (13.870.743 τον. γκρός) αναδεικνύεται σε σοβαρό ανταγωνιστή των άλλων σημαιών ευκαιρίας και σε επιτυχημένο διεκδικητή των πλοίων που εγκαταλείπουν το Έλληνικό νηολόγιο.

Η δύναμη του υπό την κυανόλευκο στόλου μειώθηκε το δωδεκάμηνο που πέρασε κατά 53 πλοία και 525.344 τον. γκρός, οι απώλειες δηλαδή ήταν και έφέτος σχετικά μικρότερες από αυτές των περασμένων ετών — ο υπό Έλληνική σημαία στόλος είχε μειωθεί κατά 75 πλοία, 1.247.698 τον. γκρός το 1988, κατά 199 πλοία, 3.176.630 τον. γκρός το 1987, κατά 339 πλοία, 3.582.040 τον. γκρός το 1986 και 369 πλοία, 4.846.075 τον. γκρός το 1985.

Ο υπό Έλληνική σημαία στόλος (πλοία άνω των 1.000 τον. γκρός) περιελάμβανε στα τέλη Δεκεμβρίου 882 σκάφη, φορτηγά, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 19.233.709 τον. γκρός.

Μετά τις μεταβολές που επήλθαν στην διάρκεια του 1989 ή δύναμη της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας (υπολογιζομένων μόνον των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρός) ανέρχεται σε 2.433 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 47.835.588 τον. γκρός.

Ακολουθεί η λεπτομερέστερη ανάλυση των μεταβολών που επήλθαν κατά τη διάρκεια του έτους που πέρασε:

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σε έννέα μόλις σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 262.041 τον. γκρός, ανήλθαν τα νεότευκτα σκάφη (που παραδόθηκαν στους πλοιοκτήτες κατά το 1989) έναντι οκτώ πλοίων, 121.294 τον. γκρός του 1988, 15 σκαφών 330.305 τον. γκρός, του 1987, 15 σκαφών, 319.375 τον. γκρός το 1986, 34 σκαφών, 781.354 τον. γκρός το 1985, 43 σκαφών 942.672 τον. γκρός το 1984, 54 σκαφών 1.320.671 το 1983, 43 σκαφών 977.815 τον. γκρός το 1982, 48 σκαφών, 955.325 τον. γκρός το 1981 και 28 σκαφών, 524.214 τον. γκρός το 1980.

Συνεχίζονται δηλαδή τα χαμηλά επίπεδα στον αριθμό των παραγωγικών νέων σκαφών, καθώς οι πλοιοκτήτες στρέφονται προς την αγορά των μεταχειρισμένων και σε επέκταση της χρήσιμης ζωής των πλοίων τους.

Από τα σκάφη που ναυπηγήθηκαν το 1989, 4 πλοία, 180.362 τον. γκρός ήταν μπάλκ κάρριερς, 2 πλοία, 9.998 τον. γκρός ήταν φορτηγά και τρία πλοία, 71.681 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια.

Τα περισσότερα από τα σκάφη αυτά εγγράφηκαν στο Έλληνικό νηολόγιο, συγκεκριμένα ποσοστό 66,66%.

Οι αντίστοιχοι αριθμοί για τα έτη 1988 έως 1980 ήταν 75%, 40%, 86,87%, 100%, 95% 83,3%, 79,8%, 84,7% και 94,6%.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία τ.γκρός	Φορτηγά πλοία τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοία τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4 180.362	—	2 55.000
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	2 9.998	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1 16.681
ΣΥΝΟΛΟ	4 180.362	2 9.998	3 71.681

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τα αγορασθέντα από την άλλοδαπή μεταχειρισμένα πλοία, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά και δεξαμενόπλοια, ανήλθαν σε 172, συνολικής χωρητικότητας 3.324.101 τον. γκρός.

Παρατηρήθηκε δηλαδή νέα μείωση κατά το 1989, στον αριθμό των σκαφών που αγοράσθηκαν από Έλληνες καθώς το 1988 είχαν αγορασθεί από άλλοδαπούς 251 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 5.655.510 τον. γκρός και το 1987 290 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 6.932.173 τον. γκρός.

Αναλυτικά παρατηρήθηκε μείωση στις αγορές των μπάλκ κάρριερς (105, 2.820.008 τον. γκρός το 1988 και 137, 3.731.974 τον. γκρός το 1987), των φορτηγών (88 πλοία, 772.305 τον. γκρός το 1988 και 106 πλοία, 814.845 τον. γκρός το 1987) και των δεξαμενοπλοίων (58 μονάδες, 2.063.197 τον. γκρός το 1988 και 47 μονάδες, 2.385.354 τον. γκρός το 1987).

Η αναλυτική κατανομή των αγορασθέντων πλοίων κατ' είδος και σημαίες έχει ως ακολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία τ.γκρός	Φορτηγά πλοία τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοία τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	21 533.772	16 102.896	14 356.811
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	19 391.358	23 178.389	6 460.066
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	7 153.532	9 65.471	19 196.642
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	2 45.195	2 14.098	5 285.805
ΜΑΛΤΑΣ	1 15.472	8 45.475	6 53.035
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	3 113.264	4 33.601	2 255.908
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	—	1 4.638	—
ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ	—	1 3.251	—

ΑΓΓΛΙΚΗ	1	10.688	1	4.482	—	—
ΚΕΥΛΑΝΗΣ	—	—	1	1.252	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	54	1.263.281	66	453.553	52	1.607.267

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Τά πωληθέντα σε άλλοδαπούς, ελληνικής πλοιοκτησίας σκάφη ανήλθαν σε 261, συνολικής χωρητικότητας 4.417.852 τον. γκρός. Συνεχίστηκε δηλαδή η τάση αύξησης του αριθμού των πωληθέντων πλοίων (221, 4.133.059 τον. γκρός τό 1988, 178, 3.009.668 τον. γκρός τό 1987, 287, 4.584.104 τον. γκρός τό 1986, και 276, 4.570.356 τον. γκρός τό 1985).

Καί κατά τό 1989 συνεχίστηκε τό φαινόμενο της κατάληξης πολλών πωληθέντων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας σε Σκανδιναυικά συμφέροντα.

Αναλυτικά τά πωληθέντα πλοία καταχωρούνται κατ' είδος καί σημαίες προέλευσης ως εξής:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	38	787.022	46	429.394	19	686.692
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	48	958.202	29	230.974	3	14.108
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	8	165.224	14	87.980	10	93.300
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	11	232.045	—	—	7	364.930
ΜΑΛΤΑΣ	2	45.589	6	27.612	1	40.553
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	4	64.230	3	29.159	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	1	10.399	4	18.187	—	—
ΑΓΓΛΙΚΗ	2	43.643	2	13.050	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	1	9.844	—	—	—	—
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	2	65.715	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	117	2.381.913	104	836.356	40	1.199.583

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Ελάχιστα είναι πλέον τά πλοία πού πωλούνται πρὸς διάλυση. Κατά τό 1989 μόνο έννέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 223.648 τον. γκρός έπωλήθησαν σε διαλυτήρια έναντι 59, 1.075.010 τον. γκρός τό 1988, 131, συνολικής χωρητικότητας 2.295.814 τον. γκρός τό 1987 καί 264 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 5.239.074 τον. γκρός τό 1986. Ας σημειωθεί όμως ότι πολλά σκάφη πού έπωλήθησαν αρχικά σε άλλοδαπούς κατέληξαν αργότερα σε διαλυτήρια.

Τά σκάφη αυτά περιλαμβάνονται στά μεγέθη των πωλήσεων σε άλλοδαπούς.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	τ.γκρός	Δεξαμενόπλοια πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	2	10.974	2	6.984
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	2	22.282	2	167.600
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	—	—	—	—
ΛΙΒΑΝΟΥ	1	15.808	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	1	15.808	4	33.256	4	174.584

Η πορεία των διαλύσεων από τό 1970 καί έντεϋθεν εμφανίζεται σιόν κατωτέρω πίνακα:

Ετος	1970....	διελύθησαν	33	σκάφη	543.499	τ.γκρός
»	1971....	»	105	»	688.406	»
»	1972....	»	125	»	923.768	»
»	1973....	»	112	»	734.820	»
»	1974....	»	112	»	845.532	»
»	1975....	»	107	»	1.515.179	»
»	1976....	»	114	»	2.042.554	»
»	1977....	»	136	»	2.047.458	»
»	1978....	»	212	»	3.196.860	»
»	1979....	»	215	»	2.187.353	»
»	1980....	»	154	»	1.922.029	»
»	1981....	»	126	»	2.247.009	»
»	1982....	»	185	»	3.878.658	»
»	1983....	»	149	»	3.544.406	»
»	1984....	»	199	»	4.208.429	»
»	1985....	»	286	»	6.133.358	»
»	1986....	»	264	»	5.239.074	»
»	1987....	»	131	»	2.239.074	»
»	1988....	»	59	»	1.075.010	»
»	1989....	»	9	»	223.648	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά τό υπό εξέταση διάστημα τά σκάφη πού διεγράφησαν από τη δύναμη της ελληνόκτητης ναυτιλίας λόγω βύθισης ή όλικής απώλειας ανήλθαν σε 18, συνολικής χωρητικότητας 273.260 τον. γκρός. Παρουσιάζεται δηλαδή αύξηση στον αριθμό των πλοίων αλλά μείωση στη συνολική απωλεσθείσα χωρητικότητα (15 πλοία, 357.845 τον. γκρός τό 1988, 15 πλοία, 288.359 τον. γκρός τό 1987).

Η κατανομή των απωλεσθέντων πλοίων κατ' είδος καί σημαία ακολουθεί στον κατωτέρω πίνακα:

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια	
	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός	πλοία	τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	3	21.964	1	1.507
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	3	41.608	2	15.909	1	48.058
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	2	10.809	—	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1	4.940	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	2	17.815	1	8.064	1	79.969
ΑΓΓΛΙΚΗ	1	22.617	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	6	82.040	9	61.686	3	129.534

Ἡ πορεία τῶν ἀπολεσθέντων ἀπὸ διάφορα αὐτυχήματα σκαφῶν, ἀπὸ τὸ 1970 καὶ ἐντεῦθεν ἐμφανίζεται στὸν κατωτέρω πίνακα:

Ἔτος	1970....	σκάφη	33	τον. γκρός	181.990
»	1971....	»	40	»	234.228
»	1972....	»	35	»	316.512
»	1973....	»	32	»	230.440
»	1974....	»	28	»	160.661
»	1975....	»	23	»	236.473
»	1976....	»	35	»	417.039
»	1977....	»	32	»	242.584
»	1978....	»	80	»	729.322
»	1979....	»	56	»	713.533
»	1980....	»	33	»	339.744
»	1981....	»	52	»	417.472
»	1982....	»	59	»	449.153
»	1983....	»	39	»	424.472
»	1984....	»	20	»	228.833
»	1985....	»	21	»	311.336
»	1986....	»	26	»	808.134
»	1987....	»	15	»	288.359
»	1988....	»	15	»	357.845
»	1989....	»	18	»	273.360

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οἱ αὐξομειώσεις ἐξάλλου κατὰ σημαίες κατὰ τὸ λήξαν ἔτος ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1988, στὴν ἐλληνόκτητη δύναμη ἐμφανίζονται στὸν κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1989 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1988 Τ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	- 53	- 525.344
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	- 42	+ 611.362
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	+ 4	+ 11.478
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 17	- 410.121
ΜΑΛΤΑΣ	+ 16	+ 193.175
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	+ 1	+ 139.336
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	- 4	- 33.261
ΑΓΓΛΙΚΗ	- 8	- 83.017
ΛΙΒΑΝΟΥ	- 1	- 15.455
ΚΕ΄Υ΄ΛΑΝΗΣ	- 1	- 740
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	- 4	- 130.084
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	+ 8	+ 32.071
ΣΥΝΟΛΟ	- 101	- 210.600

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Ἡ χωρητικότητα καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τῶν 15 σημαιῶν στὸ τέλος τοῦ 1989:

ΣΗΜΑΙΑ	Ἀρ. πλοίων	Τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	882	19.233.709

ΚΥΠΡΙΑΚΗ	787	13.870.743
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	400	4.314.418
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	166	7.425.137
ΜΑΛΤΑΣ	102	1.154.381
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	36	1.236.914
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	17	87.257
ΑΓΓΛΙΚΗ	6	111.261
ΛΙΒΑΝΟΥ	13	190.537
ΚΕ΄Υ΄ΛΑΝΗΣ	5	27.555
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ	5	94.991
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	8	32.071
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ	1	1.354
ΝΕΑΣ ΖΗΛΑΝΔΙΑΣ	2	32.440
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	3	22.820
ΣΥΝΟΛΟ	2.433	47.835.588

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Τὸ 40,20% τῆς χωρητικότητας τῆς Ἑλληνόκτητης Ναυτιλίας, ὑπὸ τίς σημαίες τίς ὁποῖες ἀνασκοποῦμε καλύπτει ἡ κυανόλευκος. Ἡ συμμετοχὴ τῶν ὑπολοίπων σημαιῶν εἶναι 28,99% γιὰ τὴν Κυπριακὴν, 15,52% γιὰ τὴν Λιβεριανὴν, 9,01% γιὰ τὴν Παναμαϊκὴν, τῶν Μπαχάμας 2,58%, τῆς Μάλτας 2,41%, τοῦ Λιβάνου 0,39% καὶ τῆς Ἀγγλίας 0,23% ἐνῶ τῶν ὑπολοίπων κυμαίνεται σὲ ἀκόμη χαμηλότερα ἐπίπεδα.

Μὲ βάση τὸν ἀριθμὸ τῶν πλοίων ἡ Ἑλληνικὴ σημαία καλύπτει τὸ 36,25%, ἡ Κυπριακὴ τὸ 32,34%, ἡ Παναμαϊκὴ τὸ 16,44%, ἡ Λιβεριανὴ τὸ 6,82%, ἡ Μάλτα τὸ 4,19% καὶ τῶν Μπαχάμας τὸ 1,47% ἐνῶ οἱ ὑπόλοιποι ποσοστὰ χαμηλότερα τοῦ 1%.

Τὰ ποσοστὰ αὐτὰ ἀναφέρονται σὲ ποντοπόρα πλοία, ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου ἄνω τῶν 1.000 τόν. γκρός.

Ἀναλυτικότερα οἱ μεταβολές στὴν κυανόλευκο ἔχουν ὡς κατωτέρω:

Ἐνεγράφησαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπηση ἔτος 118 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 2.359.325 τόν. γκρός μὲ τὴν κατωτέρω κατὰ κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	4τ.γκρός	180.362
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	14	410.473
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	31	636.070
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1966	2	14.733
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	14	157.991
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	24	207.380
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1966.....	5	23.523
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	2	55.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1978-88..	9	292.133
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77	12	343.950
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1966.	1	37.710
Σύνολο σκάφη.....	118	2.359.325

Διεγράφησαν ἐξάλλου κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸ διάστημα 171 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 2.884.669 τόν. γκρός μὲ τὴν κατωτέρω σύνθεση κατὰ κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	22τ.γκρός	464.287
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77...	42	859.544
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	30	334.727
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	41	299.445
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1966.....	9	42.238
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1978-88..	10	236.627
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77...	13	627.927
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως ἕως 1966.	4	19.874
Σύνολο σκάφη.....	171	2.884.669

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικὸς κατάλογος τῶν μεταβολῶν στὸ ἐλληνικὸ νηολόγιο:

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναγγελ Πρόγκρες.....	36.781	πρ. «Channel Express»
Αναγγελ Βέντσιουρ.....	36.781	πρ. «Channel Enterprise»
Ελ Φλαμένκο.....	36.800	ναυπ. Νουμακούμα
Αντ. Ι. Αγγελικούσης...	70.000	
Σκάφη 4.....	180.362	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θάλεια.....	33.374	πρ. «Maritime Baron»
Ιωάννης Ζαφειράκης.....	35.626	πρ. «Pacific Pioneer»
Ασπιδόφορος.....	20.537	πρ. «Charity»
Μαρίνος II.....	14.398	πρ. «Τροπικάνα»
Νόρθ Έμπερορ.....	36.543	πρ. «Interbulk Valiant»
Ατλάντικ Σέβιουρ.....	37.452	πρ. «Silver Victory»
Έλλην.....	19.370	πρ. «Kin Ip»
Πέτρα.....	35.921	πρ. «Αντώνης Σ. Λεμός»
Κοίμησις.....	34.188	πρ. «Esperanza Mariana»
Πατέρας.....	31.006	πρ. «Philippine Sampaguita»
Δώρικ Άρμουρ.....	34.620	ύπ. σημ. Μπαχάμας
Γουίμια.....	34.253	πρ. «Γουαίμια»
Νόρθ Κάουντες.....	36.600	πρ. «Louisiana Rainbow»
Φλάγκ Ρολάκο.....	6.585	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 14.....	410.473	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μποέμ.....	17.728	πρ. «Marina di Alimuri»
Πάτμος.....	16.406	πρ. «Arko»
Ταυγέτος.....	14.607	πρ. «Nora»
Φλάγκ Μαρία.....	14.786	υπέστειλε παναμαϊκή
Γκολόμπαλ Στάρ.....	59.995	πρ. «Elisabeth»
Όλυμπος.....	14.318	πρ. «Anitra»
Μοριάς.....	13.357	πρ. «Μύκον Γουαϊβ»
Άλμπα II.....	9.709	πρ. «Όσσαν Νάιτ»
Εριμάνθια.....	12.557	πρ. «Βυσάνθη»
Κραταίος.....	6.547	πρ. «Κρατίλας»
Μάνα.....	30.263	πρ. «Γιούνικον»
Ναγούσαϊνα.....	35.233	πρ. «Dara»
Σή Τάϊγκερ.....	13.630	υπέστειλε κυπριακή
Άνδρέας.....	15.592	νέα έγγραφη
Γουέστερν Γεώργιος.....	19.960	πρ. «Belstar»
Νίκη.....	65.459	πρ. «Σπίριτ όφ Φοίνιξ»
Νίκος Καβαδίας.....	19.162	πρ. «Νικόλαος Σ. Έμπερικός»
Πλάτων.....	9.674	υπέστειλε λιβεριανή
Γκούντ Λήντερ.....	32.624	πρ. «Λένα Π.»
Ευροτζού.....	16.374	πρ. «Sturia»
Σινσέριτυ.....	9.123	πρ. «Pasific Arrow»
Ευροστάρ.....	16.379	πρ. «Άτρωπος»
Έφροσος.....	18.958	πρ. «Όράϊον»
Ίντεάλ Πρόγκρες.....	38.278	πρ. «Αϊντήαλ Πρόγ»
Ουάιτ Όπαλ.....	13.864	υπέστειλε κυπριακή
Παρασκευή Μ.Υ.....	20.797	πρ. Σίλβερ Σαξές»

Φλάγκ Δέσποινα.....	15.621	υπέστειλε παναμαϊκή
Φλάγκ Εύα.....	14.885	πρ. «Northern Explorer»
Φλάγκ Μαρίνα.....	14.885	πρ. «Northern Pioneer»
Φλάγκ Τόμ.....	20.513	υπέστειλε παναμαϊκή
Φλάγκ Χίος.....	14.786	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 31.....	636.070	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κότυ I.....	2.635	υπέστειλε παναμαϊκή
Φλάγκ Μέρτσαντ.....	12.098	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 2.....	14.733	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έναρξιν.....	10.985	πρ. «River Jimini»
Ζίμ Βενέζια.....	13.941	πρ. «JSS Λός Άντζελες»
Κόμετ.....	14.374	πρ. «Ανίου»
Ρίκερς Τσανζίν.....	13.100	πρ. «Κρήτη Σίλβερ»
Πελτσέσερ.....	2.815	πρ. «Lady Lienke»
Ίντιαν Έξπρες.....	11.849	πρ. «Κρήτη Τζέιντ»
Ίτάλιαν Έξπρες.....	11.500	πρ. «Κρήτη Πέριντοντ»
Πάλ Μπάι.....	8.911	πρ. «Ατλάντικ IV»
Ίμπεριαν Έξπρες.....	11.849	πρ. «Κρήτη Κοράλ»
Ίόνιαν Έξπρες.....	11.849	πρ. «Κρήτη Άμέθυστ»
Ίστριαν Έξπρες.....	11.849	πρ. «Κρήτη Γκάρνερ»
Μαίρη.....	14.103	πρ. «Χόεγκχ Μαίρη»
Πασίφικ Προσπέρτυ.....	6.298	υπέστειλε παναμαϊκή
Τάκνα III.....	14.568	πρ. Καματερή
Σκάφη 14.....	157.991	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιούαλ Μόντρεαλ.....	12.836	πρ. «Φάρο»
Σή Κάστλ.....	4.839	πρ. «Hokaido Maru»
Σκιάθος Ρήφερ.....	6.702	πρ. «Νήσος Σκιάθος»
Φιλία.....	7.201	υπέστειλε λιβεριανή
Μπλου Σκάυ.....	4.077	πρ. «Azonstal»
Χόλκαν Ρέιν.....	12.840	πρ. «Εστορίλ»
Μπλού Στόουν.....	5.580	πρ. «Μαρίκα»
Σάντβικ.....	1.598	πρ. «Raamgracht»
Κοπακαμπάνα Ρήφερ.....	8.201	υπέσ. σημ. Μάλτας
Μαντελέν.....	9.169	πρ. «Amethust»
Νέπτον Σκάυ.....	1.598	πρ. «Jolly Verde»
Ουάιτ Στόουν.....	5.438	πρ. «Μαντελέν»
Πάλ Ντράγκον.....	8.784	πρ. «Ατλάντικ I»
Φάγκ Θεοφανώ.....	2.818	πρ. «Βικτώρια»
Δαϊδαλος.....	7.323	πρ. «View of Nagasaki»
Ζίμ Πουσάν.....	32.465	υπέστειλε κυπριακή
Γεώργιος Χατζηκυριάκος.....	3.321	πρ. «Arqitecto Herrera»
Έλπις.....	9.885	παραμένει στο νηολόγιο
Ζίμ Λιβόρνο.....	32.465	υπέστειλε κυπριακή
Ναυαρίνο.....	8.915	πρ. «Τρέιντ Γουίντς»
Νίνα.....	9.213	πρ. «Inna Wakili»
Άθηνς Έξπρες.....	6.326	υπέστειλε κυπριακή
Δήλος Βίκτορυ.....	4.787	πρ. «Βίκτορυ Ρήφερ»

Όσσαν Βίκτορ.....	999	πρ. «Raffaele de Ferrari»
Σκάφη 24.....	207.380	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λάζαρος.....	7.062	πρ. «Gold Stream»
Μπάλτικγουντ.....	3.881	πρ. «Ουάιτ Γούντ»
Πρόδρομος.....	7.075	πρ. «Gold Mountain»
Σκάνγουντ.....	998	υπέστειλε όνδουριανή
Νόκονγουντ.....	4.507	πρ. «Vaigracht»
Σκάφη 5.....	23.523	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ψαρά.....	27.500	υπό ναυπήγηση
Χάλη.....	27.500	υπό ναυπήγηση
Σκάφη 2.....	55.000	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριάννα II.....	41.390	πρ. «Άναγγελ Γκρέτ- νες»
Νήσος Σέριφος.....	38.240	πρ. «Morelia»
Άρκαδία.....	30.042	πρ. «Ίωάννης Κούλου- θρος»
Άργοναύτης.....	75.588	πρ. «Don Humberto»
Κάρετζβεντσουρ Λ.....	19.982	πρ. «Fort Rouge»
Κλίππερβεντσουρ Λ.....	19.989	πρ. «Front Toronto»
Κόνκεστβεντσουρ Λ.....	19.982	πρ. «Fort Assiniboine»
Κρύσταλβεντσουρ Λ.....	19.982	πρ. «Fort Garry»
Μαριέττα Χ.....	26.938	πρ. «St. Petri»
Σκάφη 9.....	292.133	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ένάλιος Αϊθρα.....	1.596	πρ. «Φοϊνίξ»
Κεμικόραλ.....	1.507	πρ. «Padenna»
Πρεστίζ.....	40.632	υπέστειλε λιβερριανή
Κασσάνδρα.....	1.597	πρ. «Capo Ovest»
Ατένι.....	28.059	πρ. «Great Marine»
Άννα.....	46.389	πρ. «Θαρραλέος»
Κλήαρβεντσουρ Λ.....	18.744	πρ. «R.A. Emerson»
Κρέστβεντσουρ Λ.....	18.744	πρ. «Fort Steele»
Όρφεύς.....	29.749	πρ. «Laurotank Friuli»
Άραμις.....	75.124	υπέστειλε λιβερριανή
Ίόνιαν Τσάλλεντζερ.....	16.861	υπέστειλε παναμαϊκή
Μαρικριστίνια.....	64.948	πρ. «Μαρικριστίνια»
Σκάφη 12.....	343.950	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιάννης Π.Β.....	37.710	πρ. «Ras Tanura»
Σκάφος 1.....	37.710	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζών Κ.....	15.364	μετ. «Νάνι» (κ.)
Τζών Μ.....	16.685	έπωλήθη Νορβηγούς
Δώρικ Τζάβελιν.....	16.326	έπωλήθη
Κώστας Ν. Πατέρας.....	24.253	έπωλήθη Σοβιετικούς
Οίνουσιαν Γιούντιν.....	24.253	έπωλήθη Σοβιετικούς
Οίνουσιαν Πράιντ.....	24.253	έπωλήθη Σοβιετικούς
Οίνουσιαν Προύντεν.....	24.253	έπωλήθη Σοβιετικούς
Οίνουσιαν Φάιτερ.....	24.253	έπωλήθη Σοβιετικούς
Γεωργής Γέροντας.....	15.269	έπωλήθη Νορβηγούς
Ποντοπόρος.....	15.880	ύψωσε κυπριακή
Λιμπεξτρέιντ.....	20.200	έπωλήθη Μπαγκόγκ
Φρή Σπίριτ.....	19.550	έπωλήθη Κινέζους
Έλλεσποντ Μέρτσαντ.....	36.237	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ρίκι.....	25.250	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άσπιδοφόρος.....	20.537	σημαία Μάλτας
Άστερίξ.....	34.447	μετ. «Θέμης Πετρά- κης» (κ.)
Θηρασία.....	28.100	έπωλήθη άλλοδαπούς
Χοέγκχ Μαίρη.....	14.403	μετ. «Μαίρη» (ε.)
Άμαρυλλίς.....	13.600	ύψωσε σημ. Μπαχά- μας
Βιντσένσια.....	14.568	μετ. «MC Jade» (Μπχ.)
Έντερπράϊζ.....	22.208	έπωλήθη άλλοδαπούς
Μαρίνος II.....	14.398	σημαία Παναμά
Σκάφη 22.....	464.287	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντελίνα.....	16.356	μετ. «Άλεξάντερς Πά- ουερ» (π.)
Γιάννης Νικολός.....	19.284	μετ. «Σουάν» (κ.)
Λέων.....	11.049	μετ. «Γιάννης» (μ.)
Μαρίνος Κ.....	14.684	έπωλήθη Νορβηγούς
Ματούμπα II.....	18.642	έπωλήθη Νορβηγούς
Μύκον Γουαϊθ.....	13.382	μετ. «Μοριάς» (ε.)
Φάδερ.....	17.323	έπωλήθη
Άντρία.....	19.276	μετ. «Σταβέντο» (κ.)
Κρατίλαος.....	6.598	μετ. «Κραταϊός» (ε.)
Κρόνος.....	11.170	ύψωσε σημ. Μπαχά- μας
Μάουντ Άθως.....	72.343	ύψωσε κυπριακή
Νιού Χόουπ.....	13.920	ύψωσε παναμαϊκή
Πολυδεύκης.....	11.826	ύψωσε παναμαϊκή
Γαλάτεια Φ.....	11.269	έπωλήθη Ίνδους
Σκούντ Στάρ.....	34.890	μετ. «Feng Shiang» (π.)
Κωστής.....	20.823	έπωλήθη Νορβηγούς
Φλάγκ Μαρίνα.....	20.513	έπωλήθη Νορβηγούς
Κάπταιν Τζών Δ. Πατέρας.....	21.194	έπωλήθη Ίνδους
Μπέττυ.....	10.495	έπωλήθη Κινέζους
Νικόλαος Σ. Έμπειρίκος.....	19.162	μετ. «Νίκος Καρβα- δίας» (ε.)
Νικόλαος Α.....	16.387	διαγράφεται
Νίκυ.....	14.667	μετ. «Shimone» (λ.)
Πέτρα.....	23.149	έπωλήθη Κινέζους

Αϊλαντ Μαρίνερ.....	16.006
Γκόλντεν Κοίμησις.....	16.439
Δέσποινα.....	64.784
Ερμής.....	15.951
Λένα Π.....	36.330
Γιουρογιούντιν.....	14.275
Γιουροσή.....	14.274
Κραταιός.....	6.547
Πολυχρόνης.....	16.014
Φωτεινή Λ.....	33.107
Άγιος Φανούριος.....	14.029
Άπεξ.....	16.397
Γκόλντεν Νάγος.....	16.439
Ίόνιαν Κίγκ.....	16.227
Μακστόρμ.....	11.700
Νίκη.....	65.459
Μακσπίντ.....	11.700
Νίκος Καβαδίας.....	19.162
Σάππορο Όλύμπικς.....	16.402
Σκάφη 42.....	859.544

μετ. «Norman Sirina»
 έπωλήθη Παναμά
 έπωλήθη Νορβηγούς
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 μετ. «Γκούντ Λήντερ»
 (ε.)
 μετ. «Σημιούζικ II» (μ.)
 μετ. «Ελλάνα III» (μ.)
 μετ. «Aquario» (μ.)
 έπωλ. «Απώ Άνατ.
 έπωλήθη Τούρκους
 έπωλήθη Νορβηγούς
 μετ. «Ketu»
 μετ. «Nips» (Μπχ.)
 ύψωσε σημ. Μάλτας
 ύψωσε κυπριακή
 μετ. «Νικκι» (κ.)
 έπωλήθη Κινέζους
 μετ. «Λέων» (Μπχ.)
 μετ. «Palma» (κ.)

Άλμπα.....	4.796
Κάβο Ματαπάς.....	12.772
Μαράκι.....	11.282
Μονακό.....	2.602
Νήσος Σκιάθος.....	6.702
Πελντέινερ.....	1.586
Άριάνη I.....	5.230
Έλπίς.....	9.885
Κάπταιν Τζώρτζ.....	9.116
Κρίτωνα.....	6.598
Μαρακάμπο Ρήφερ.....	9.504
Όσεαν Ντόουβ.....	8.734
Σουπερνόβα.....	9.498
Άγια Σκεπή.....	9.031
Άγιος Άνδρέας.....	10.815
Άθηνς Έξπρές.....	6.326
Άρκ Αίολος.....	10.801
Άρκ Όδυσσεύς.....	10.494
Γιούντιν.....	9.508
Έλλη.....	12.315
Μακεδονία.....	1.506
Μαρίκα.....	5.580

έπωλήθη Αίγυπτο
 μετ. «Ίωάννης Ρ.» (κ.)
 όλική άπώλεια
 διαγράφεται
 μετ. «Σκιάθος Ρήφερ»
 μετ. «Trade Sky» (κ.)
 διαγράφεται
 έπωλήθη Δανία
 όλική άπώλεια
 έπωλήθη Γιουγκοσ-
 λαύους
 μετ. «Μπολερό Ρή-
 φερ» (π.)
 μετ. «Σαίντ Σπυρίδων»
 (κ.)
 έπωλήθη
 ύψωσε παναμαϊκή
 μετ. «Mostween 5»
 ύψωσε κυπριακή
 έπωλήθη Νορβηγούς
 έπωλήθη Νορβηγούς
 έπωλήθη Κινέζους
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 διαγράφεται
 μετ. «Μπλού Στόουν»
 (ε.)
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 βυθίστηκε Τζαμάικα
 έπωλήθη Νορβηγούς
 μετ. «Καλιώ» (κ.)
 μετ. «Ουάϊτ Στόουν»
 (ε.)
 μετ. «Φλάγκ Θεοφα-
 νώ» (ε.)
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 έπωλήθη
 μετ. «Όρκα» (Αγ.Β.)
 έπωλήθη Κινέζους
 έπωλήθη Κινέζους
 έπωλήθη Νορβηγούς
 ύψωσε παναμαϊκή
 μετ. «Lisse» (μ.)
 μετ. «Eva G.»
 έπωλήθη Νορβηγούς
 μετ. «Δήλος Βίκτορ»

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
JSS Λός Άντζελες.....	13.941	μετ. «Ζίμ Βενέζια» (ε.)
Κρήτη Σίλβερ.....	13.100	μετ. «Ρίκμερς Τσανζίν» (ε.)
Άθλον.....	10.428	έπωλήθη Άπώ Άνατ.
Άράν.....	10.428	έπωλήθη Άπώ Άνατ.
Άτλάντικ Τζόυ.....	5.868	μετ. «Τζόυ» (Όνδ.)
Άμφιτρίτη.....	10.995	έπωλήθη Χόγκ Κόγκ
Άνθος.....	11.000	ύψωσε σημ. Μπαχά- μας
Άντιόπη.....	10.996	έπωλήθη Χόγκ Κόγκ
Πασίφικ Προσπέριτυ.....	5.777	ύψωσε παναμαϊκή
Άτλάντικ Πρίνσες.....	9.636	έπωλήθη Αίγυπτο
Ανδρος Άϊλαντ.....	10.520	μετ. «Κλίππερ Μάτζικ» (κ.)
Λάκυ Γουαϊνβ.....	9.485	μετ. «Άνεμος» (Μπχ.)
Άλς Στρένγκθ.....	12.963	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άτλάντικ Κουήν.....	10.350	έπωλήθη Αίγυπτο
Θουριγκία.....	12.963	μετ. «Waterdam» (π.)
Καματερή.....	14.568	έπωλήθη Νότιο Άμε- ρική
Κρήτη Άμεθυστ.....	11.500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρήτη Γκάρνερ.....	11.500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρήτη Έμεραλντ.....	10.832	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρήτη Κόραλ.....	11.500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρήτη Πέριντοντ.....	11.500	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρήτη Ρούμπι.....	10.832	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κρήτη Τζέϊντ.....	11.500	μετ. «Ίντιαν Έξπρές» (ε.)
Σίλβερ Γκάφ.....	13.750	έπωλήθη Νορβηγούς
Ρίκμερς Τσανζίν.....	13.100	έπωλήθη
Σίλβερ Άρροου.....	11.272	έπωλήθη
Σίφνος Άϊλαντ.....	10.511	μετ. «Clipper Manda- rin» (κ.)
Βαυαρία.....	12.963	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίμπεριαν Έξπρές.....	11.849	σημαία Βανουάτου
Λεονόρ.....	9.100	έπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 30.....	334.727	

Νήσος Πάρος.....	6.737
Μίνι Λάντερν.....	1.566
Σίλβερ Ήγκλ.....	11.272
Μαρσεόλ.....	9.623
Μαντελέν.....	5.590
Βικτώρια.....	2.818
Κρήτη Ντάϊαμοντ.....	10.832
Μίνι Λέϊν.....	1.582
Νικίτι.....	1.999
Ντάϊμοντ Μούντ.....	4.800
Ντάϊμοντ Σάν.....	4.797
Παρασκευή.....	8.960
Σαρωνικός.....	8.915
Γιωργής.....	9.290
Ση Τρίμιουτ.....	3.018
Χόλκαν Μάας.....	6.900
Βίκτορ Ρήφερ.....	4.787
Σκάφη 41.....	299.445

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊκατερίνη.....	5.931	έπωλήθη
Έμα.....	4.986	διαγράφεται
Λάρα.....	1.924	διαγράφεται
Νικήτας Φ.....	6.163	διαγράφεται
Πρόδρομος.....	7.075	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάπλεϊκ.....	3.899	διάλυση Έλλάδα
Τόνυ.....	6.246	μετ. «Μπίγκ Μπέν» (Br.)
Μάρκ Κάρριερ.....	1.506	μετ. «Mercs Maho» (κ.)
Έρμιόνη.....	4.508	μετ. «Fair Runner»
Σκάφη 9.....	42.238	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σίλβερ Γουίντ.....	11.272	έπωλήθη Νορβηγούς
Άγάπη.....	10.006	έπωλήθη Κινέζους

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πήγασος.....	24.021	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ίωάννης Κούλουθρος.....	30.041	μετ. «Άρκαδία» (ε.)
Άξιός.....	19.463	έπωλήθη Γάλλους
Μαντίνεια.....	32.300	έπωλήθη Άμερικα- νούς

Άλκυονίδες.....	17.612	έπωλήθη Σοβιετικούς
Αντίπαρος.....	18.000	έπωλήθη Σοβιετικούς
Βελοπούλα.....	18.000	έπωλήθη Σοβιετικούς
Μαριάννα II.....	41.390	έπωλήθη Νορβηγούς
Παράπολα.....	17.800	έπωλήθη Σοβιετικούς
Σποράδες.....	18.000	έπωλήθη Σοβιετικούς

Σκάφη 10..... 236.627

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αργοναύτης.....	18.309	έπωλήθη άλλοδαπους
Όβελιξ.....	31.715	έπωλήθη Νορβηγούς
Βυτίνα.....	60.930	έπωλήθη
Κάπταιν Γρέγος.....	58.185	έπωλήθη Νορβηγούς
Κουήν Εύη.....	54.761	ύψωσε κυπριακή
Θαρραλέος.....	51.732	μετ. «Αννα» (ε.)
Ουάντρες.....	17.485	μετ. «Purpy P.»
Βιολάντα.....	72.614	έπωλήθη ΗΠΑ
Θεόνυμφος.....	44.863	έπωλήθη Σουηδούς
Πρεστίτζ.....	40.632	ύψωσε λιβεριανή
Θησέας.....	51.546	μετ. «Melina Two»
Κεμικόραλ.....	1.507	ολική απώλεια
Κάπταιν Τζών Γ. Π. Λιβα- νός.....	123.648	έπωλήθη Ιάπωνες

Σκάφη 13..... 627927

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαριάντ.....	12.079	μετ. «Ενάλιος Πρω- τεύς» (ε.)
Ρούλα.....	811	μετ. «Gin» (μ)
Γκάζ Άτλάντικ.....	2.986	διάλυση Ελλάδα
Γκάζ Μέντ.....	3.998	διάλυση Ελλάδα

Σκάφη 4..... 19.874

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση κατά 53 πλοία και συνολική απωλεσθείσα χωρητικότητα 525.344 τον. γκρός, ή οποία μάς δίνει τη σημερινή δύναμη υπό την ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σέ φορτηγά, μπάλκ κάρριερς και δεξαμενόπλοια άνω των 1.000 τον. γκρός, από:

882 σκάφη, 19.233.709 τον. γκρός

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τά έγγραφα στο κυπριακό νηολόγιο, πλοία ελληνικών συμφε-
ρόντων ανήλθαν τό 1989 σέ 101, συνολικής χωρητικότητας
1.993.271 τον. γκρός και τά διαγραφέντα τήν ίδια περίοδο ήταν 143
σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.381.909 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	12τ.γκρός	223.660
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	39 »	902.430
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	5 »	55.388
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	36 »	296.411
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	1 »	1.588
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77	8 »	513.794
Σύνολο σκάφη.....	101 »	1.993.271

Τά διαγραφέντα τήν ίδια περίοδο ήταν:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	11τ.γκρός	189.350
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	68 »	387.611
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1966	1 »	5.911

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	7 »	60.033
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	42 »	359.500
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	4 »	6.354
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77...	10 »	373.150
Σύνολο σκάφη.....	143 »	1.381.909

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άτλαντίς Τού.....	14.644	πρ. «Άκακία Ι.»
Άτλας.....	14.644	πρ. «Άδελφά»
Νάνη.....	14.651	πρ. «Τζών Κ.»
Κριστίν Τ.....	12.876	πρ. «Silver Pine»
Λάπις.....	8.980	πρ. «Λαμπούσα Λάπι- θος»
Ποντοπόρος.....	16.912	υπέστειλε ελληνική
Έπτά.....	15.699	πρ. «Kalapati»
Ίολκός Χίστορυ.....	20.436	πρ. «Yohkoh Maru»
Τρέιντ Γκρής.....	30.502	πρ. «Santa Rita»
Θέμης Πετράκης.....	34.447	πρ. «Αστερίξ»
Σίλβερ Τάρκετ.....	24.917	πρ. «Merak Eighty»
Έρικούσα Γουέιβ.....	15.952	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 12.....	223.660	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νίκας.....	20.328	υπέστειλε όνδουριανή
Σίλβερ Μέριτ.....	30.743	πρ. «New Apollo»
Άης Μάμας.....	9.325	πρ. «Bright Star»
Άλεξάντερ.....	9.964	πρ. «Άλεξ ΠΑ»
Βιτάλλι.....	9.767	πρ. «Jubilee»
Γκλάιντερ.....	20.654	πρ. «Νάντια»
Νόρθ Σήλντς.....	7.266	πρ. «Νόρθ Σαίηλορ»
Σίλβερ Λήντερ.....	32.688	υπέστ. σημ. Μπαχά- μας
Σουάν.....	19.284	πρ. «Γιάννης Νικολός»
Τόξον II.....	16.822	πρ. «Ελπιδοφόρος»
Ίλιον.....	8.016	πρ. «Prometheus»
Πρίamos.....	30.890	υπέστειλε λιβεριανή
Σάρλα.....	17.772	πρ. «Perlas»
Σταβέντο.....	19.276	πρ. «Αντρία»
Χούρον.....	9.440	πρ. «Έσπερος»
Άσπίς.....	16.378	πρ. «Βέλος Ι.»
Κάπταιν Γ. Γιαννέλος.....	9.941	πρ. «Πέργαμος»
Μάουιντ Άθως.....	72.343	υπέστειλε ελληνική
Ναυτίλος Α.Σ.....	30.340	πρ. «Σόνια»
Φιλία.....	13.690	πρ. «Τάλισμαν»
Γκόλντεν Χόουπ.....	9.130	πρ. «Taiyang»
Σπίριτ όφ Φοίνιξ.....	65.459	πρ. «Βάκης Τσακίρο- γλου»
Βέρμα.....	9.632	πρ. «Jindalle»
Βητατζόυ.....	16.917	πρ. «Άγιος Αίμιλια- νός»
Ευρύαλος.....	30.930	αγορά από Κύπρο
Καλλίσπη Τ.....	35.827	πρ. «Πλάνετ»
Σάρα Μπέτσετ.....	14.095	πρ. «Oleander Sky»
Σή Κίγκ.....	16.018	πρ. «Κυριάκος Μ.»
Γουόρλντ Θέμις.....	20.604	πρ. «Muskiz»
Κάση.....	76.873	πρ. «Liberty Star»
Μάρυλι.....	15.412	πρ. «Άντζελ Ν.»
Ναβιγκλόρυ.....	9.646	πρ. «Ρίβερ Τάυν»
Νίκκι.....	65.459	πρ. «Σπίριτ όφ Φοίνιξ»
Σουπερίτας.....	20.538	πρ. «Stream Busuan- ga»
Φόρουμ Πρίνς.....	18.745	πρ. «Dubhe»
Ράφοντυ.....	11.758	πρ. «Puffy»
Μακτόρμ.....	11.700	υπέστειλε ελληνική

Μπράιτ Στάρ.....	13.193	πρ. «Λέικ Στάρ»
Νικήτας Ρούσσος.....	35.567	υπέστειλε λιβεριανή
Σκάφη 39.....	902.430	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κλίππερ Μάτζικ.....	10.520	πρ. «Άνδρος Άϊλαντ»
Ρενουάρ.....	8.352	πρ. «Άννου Πατέρα»
Πατραϊκός II.....	13.251	πρ. «E.R. Brussel»
Κλίππερ Μανδάριν.....	10.511	πρ. «Σίφνος Άϊλαντ»
Σίλβερ Έξπρές.....	12.754	πρ. «Dock Express Virginia»

Σκάφη 5..... 55.388

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζέβρα.....	15.446	πρ. «Ibn Khaldoun»
Ίωάννης Ρ.....	12.772	πρ. «Κάβο Ματαπάζ»
Έλιζα Δύο.....	15.356	πρ. «Raimo I.»
Καλίστη.....	9.284	πρ. «Άνδρομέδα»
Μπάρονες Μ.....	3.987	πρ. «Prortelet»
Γιάννης Ν.Κ.....	9.059	πρ. «Rio Deseado»
Σαίντ Σπυρίδων.....	8.734	πρ. «Όσσεαν Ντόουβ»
Φρίο Έκουαντόρ.....	9.264	πρ. «Rio Jubones»
Άθηνς Έξπρές.....	6.326	υπέστειλε ελληνική
Δημητράκης.....	16.619	πρ. «Σταυρούλα Ζ.»
Άρκτος.....	11.559	πρ. «Άμπαν 1»
Καλιώ.....	9.079	πρ. «Μαρεσόλ»
Μπελίτα Στάρ.....	8.370	πρ. «Μπελίτα»
Παναγία Μάλεβη.....	5.215	νέα έγγραφη
Σή Όαθ.....	3.764	πρ. «Sun Runner»
Δολίχι.....	1.599	πρ. «Κυρά Άργυρώ»
Μάρκ Τσάλλεντζερ.....	1.599	πρ. «Απολλωνία Λάκ»
Φιντέλιτυ.....	4.617	πρ. «Ανίτα I.»
Κορινιώ Ρήφερ.....	5.379	πρ. «Lloyd Santos»
Κόσμαν 1.....	14.186	πρ. «Κόνμαν»
Λαίδη Ανθούλα.....	2.834	πρ. «Louise»
Λαίδη Άργυρώ.....	1.575	πρ. «Sain Herblain»
Μιστράλ.....	6.728	πρ. «Cape Hope»
Νάξος Πράιντ.....	11.645	πρ. «Flor»
Άνατολία.....	14.446	πρ. «Άνατολία I.»
Βάλη Π.....	8.925	πρ. «Mari»
Κόσμαν II.....	15.389	πρ. «Konman II»
Μιχάλης Σ.....	2.999	πρ. «Sanad I.»
Βάλβις Μπαίη.....	8.766	αγορά από Κύπρο
Δήμητρα Μπιούτυ.....	6.514	αγορά από Έλληνες
Λαμπραντόρ.....	9.448	αγορά από Έλληνες
Λυδία.....	5.915	πρ. «Daphne»
Σοφία.....	2.712	πρ. «Leo»
Μέλοντυ.....	9.059	αγορά Άργεντινή
Φάντασος.....	9.059	αγορά Άργεντινή
Χάρμου.....	8.183	αγορά Άργεντινή

Σκάφη 36..... 296.411

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεϊός Βίκτωρ.....	1.588	πρ. «Άθλος IV»
Σκάφος 1.....	1.588	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σουπέρναλ.....	103.508	πρ. «Reunion»
Γκόλντεν Ναβιγκέιτορ.....	2.293	πρ. «Eishin Maru 28»
Γκρήκ Φάιτερ.....	60.399	πρ. «Grieg Fighter»
Κουήν Εύη.....	52.519	υπέστειλε ελληνική
Γουίσοντομ.....	106.266	πρ. «Nichio»
Ντόναλντ.....	1.209	πρ. «Τάκης Ν.Ε.»
Τρέιντ Χόντορ.....	106.776	πρ. «Yanbu Pride»
Εύβοϊκός.....	80.824	πρ. «Edinburg Talla»

Σκάφη 8..... 513.794

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άμεθυστ.....	13.889	έπωλήθη Νορβηγού.
Άδελφά.....	14.644	μετ. «Άτλας» (κ.)
Άννου Πετράκη.....	15.358	έπωλήθη Βουλγαρία
Θεμιστοκλής Πετράκης.....	15.296	έπωλήθη Βουλγαρία
Προτάγκονιστ II.....	20.288	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σηρόβερ.....	14.592	έπωλήθη Νορβηγού.
Λαμπούσα Λάπιθος.....	8.980	μετ. «Λάπις» (κ.)
Κριστίν Τ.....	12.876	μετ. «Lancelot Sea» (κ.)
Πόρθος.....	22.354	έπωλήθη Ίνδους
Άντώνης Σ. Λαιμός.....	30.820	μετ. «Πέτρα» (ε.)
Πρωτόκλιτος III.....	20.253	μετ. «Setis II.»
Σκάφη 11.....	189.350	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όδηγήτρια.....	12.526	μετ. «Leo M.» (κ.)
Άίρνε Σ.Β.....	32.567	έπωλήθη Νορβηγούς
Άλεξ ΠΑ.....	10.237	μετ. «Άλεξάντερ» (κ.)
Άτλαντίς Σολέα.....	26.355	έπωλήθη Τουρκία
Νάντια.....	20.654	έπωλήθη Νορβηγούς
Παρακοπή.....	18.348	έπωλήθη Νορβηγούς
Σησπήντ.....	21.807	μετ. «Seawave» (κ.)
Φήαρλες.....	22.523	ολική απώλεια
Εσπερος.....	9.440	μετ. «Χούρον» (κ.)
Μακγουέθ.....	11.329	μετ. «Τζώρτζ» (λιβ.)
Πάτροκλος.....	11.498	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σίλβερ Μέριτ.....	30.743	έπωλήθη Εύρωπη
Τζώννυ Σ.....	9.833	μετ. «Βίντα» (Μπχ.)
Άϊντα.....	31.935	μετ. «Global Dream» (κ.)
Άρτεμις Κ.....	9.466	μετ. «Άρτεμις» (Μπχ.)
Βέλος I.....	15.981	μετ. «Άσπίς» (κ.)
Θεονίκ.....	16.616	μετ. «Γκέτσοχεντ» (μ.)
Κύπρος Στάρ I.....	13.443	μετ. «Star I.»
Μπράιτ Έβελυν.....	15.500	έπωλήθη Νορβηγούς
Νεβάδα.....	14.569	μετ. «Houston» (κ.)
Όσσεαν Νάιτ.....	9.709	μετ. «Άμπα II» (ε.)
Πέργαμος.....	9.941	μετ. «Κάπταιν Γ. Γιαν-νέλος» (κ.)
Πολυδεύκης.....	17.180	διαγράφεται
Σίλβερ Λήντερ.....	32.658	μετ. «Alisgloria»
Σόνια.....	30.340	μετ. «Ναυτίλος Α.Σ.» (κ.)
Χαρίτας.....	11.284	έπωλήθη Τουρκία
Βάκης Τσακίρογλου.....	65.459	μετ. «Σπίριτ όφ Φοϊνιξ» (κ.)
Λάμερ.....	17.175	μετ. «Alto» (κ.)
Λέρος Έντέαβορ.....	15.498	έπωλήθη Νορβηγούς
Πάτμαν.....	56.893	μετ. «Anadolu 3» (π.)

Ρόουζμπαντ.....	16.704	μετ. «Rosaleen M.» (βρ.)
Άγιος Αϊμιλιανός.....	18.922	μετ. «Βητατζού» (κ.)
Έφφη Ν.....	14.666	έπωλήθη Νορβηγούς
Κάριον.....	10.605	μετ. «Varaco» (κ.)
Κυριάκος Μ.....	16.018	μετ. «Σή Κίγκ» (κ.)
Μαλάντρινον.....	35.987	μετ. «Atilim 2» (Τουρκ.)
Πλάνετ.....	35.827	μετ. «Καλλιόπη Τ» (κ.)
Σάγκα.....	15.498	μετ. «Villar» (κ.)
Ση Τάϊγκερ.....	13.631	ύψωσε ελληνική
Χούρον.....	9.440	βυθίστηκε 4/5
Άντζελ Ν.....	15.412	μετ. «Μαρυλί» (κ.)
Ζέττα.....	20.516	έπωλήθη Νορβηγούς
Θαλασσινή Νίκη.....	55.425	έπωλήθη Νορβηγούς
Όσσαν Βόϊς.....	11.434	ύψωσε παναμαϊκή
Πέρινθος.....	44.842	έπωλήθη Τούρκους
Ρίβερ Τάουν.....	9.646	μετ. «Ναβγκλόν» (κ.)
Σίφνος Στάρ.....	9.645	ολική απώλεια
Σπίριτ όφ Φοϊνίξ.....	65.459	μετ. «Νίκκι» (κ.)
Τζάσπερ.....	23.615	έπωλήθη άλλοδαπούς
Γουέστερν Θέμις.....	22.997	έπωλήθη Ινδούς
Ευτύχης Μ.....	21.360	έπωλήθη Νορβηγούς
Καλύν.....	11.430	μετ. «Alyn» (κ.)
Καπετάν Μανώλης.....	15.720	έπωλήθη άλλοδαπούς
Κάππα Κίγκ.....	16.372	μετ. «Regal Explorer» (κ.)
Μίντγουαϊή.....	10.095	μετ. «Jin Hu»
Άτρωπος.....	16.379	μετ. «Εύροστάρ» (ε.)
Ζίμ Λιβόρνο.....	32.465	ύψωσε ελληνική
Ζίμ Πουσάν.....	32.465	ύψωσε ελληνική
Λέικ Στάρ.....	13.446	μετ. «Μπράϊτ Στάρ» (κ.)
Μαίρη Γοργία.....	15.904	έπωλήθη Νορβηγούς
Νίκος Ν.....	10.363	μετ. «Asean Enterprise» (μ)
Σεκκουρίτας.....	7.033	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άργουρούλα.....	10.899	έπωλήθη Κινέζους
Κάντια.....	21.743	μετ. «Mos River»
Μακμπλάκ.....	11.329	μετ. «Σάντρα Κ.» (π.)
Μαριβίκ.....	17.324	έπωλήθη Νορβηγούς
Προταγκονίστικ.....	17.722	έπωλήθη Νορβηγούς
Σαιντ Βασίλειος.....	16.736	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 68.....	1.387.611	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνναμαρία.....	5.911	μετ. «A. Marie»
Σκάφος 1.....	5.911	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λαϊδη Άντζελα.....	1.250	μετ. «Diamond Express» (κ.)
Κέϊπ Κορφοϋ.....	9.862	έπωλήθη Γιουγκοσλαύους
Άτλάντικ Μάτζεστου.....	10.336	έπωλήθη Αίγυπτο
Άρκο Γκλόρυ.....	11.223	μετ. «MC Ruby» (Μπχ.)
Σάντερλαντ Σίτυ.....	6.053	μετ. «Sprante Diamond»
Άννυ Πατέρα.....	9.095	μετ. «Ρενουάρ» (κ.)
Ήσμαν.....	12.214	έπωλήθη Βρετανούς
Σκάφη 7.....	60.033	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνδρομέδα.....	9.284	μετ. «Καλίστη» (κ.)
Άνταϊός.....	10.936	έπωλήθη Νορβηγούς
Κολόμπο.....	2.913	έπωλήθη άλλοδαπούς
Τρανσκέϊπ.....	5.538	μετ. «Γκούντ Τρέιντερ» (π.)
Άτλάντικ Πρόγκρεσ.....	12.804	έπωλήθη άλλοδαπούς
Ιωάννης Α.....	11.159	μετ. «Νικόλαος Α.» (ε7)
Καλλιόπη.....	9.731	έπωλήθη άλλοδαπούς
Λάκυ Ρόουζ.....	8.558	διαγράφεται
Λάκυ Στάρ.....	8.558	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νόρθ Σαϊνλορ.....	7.266	μετ. Νόρθ Σήλντς» (κ.)
Λάκυ Κάρριερ.....	8.558	μετ. «A.J.I.» (κ.)
Πάνορμος Χάρμονυ.....	9.979	μετ. «Raya» (κ.)
Τρανσμπέρλιν.....	4.881	έπωλήθη Κινέζους
Βεβέϋ.....	9.857	μετ. «Al Raqib» 6π.)
Ζέβρα.....	15.446	μετ. «Trade Fir» 6λ.)
Καλίστη.....	9.284	μετ. «Βράχος» (Όνδ.)
Καστόρα.....	12.182	ολική απώλεια
Κυρά.....	8.558	διαγράφεται
Λάμα.....	3.727	ολική απώλεια
Παναγιώτα Π.....	1.532	μετ. «Pery L.» (κ.)
Πάφος.....	11.525	διαγράφεται
Φρήντομ Α.Σ.....	9.282	έπωλήθη Νορβηγούς
Μπελίτα.....	8.370	μετ. «Μπελίτα Στάρ» (κ.)
Σήμαν.....	5.861	έπωλήθη
Άντα Ι.....	4.617	μετ. «Φιντέλιτυ» (κ.)
Άπολλωνία Λάκ.....	1.599	μετ. Μάρκ Τσάλλεντσερ (κ.)
Κένταυρος.....	11.954	διάλυση Μπαγκλαντές
Λάκυ Σκόουπ.....	8.558	μετ. «Ocean Queen» (π.)
Φισκέλα.....	1.519	μετ. «Calandria» (βρ.)
Άρκάδιαν.....	4.992	μετ. «Iron Strength» 6κ.)
Κόνμαν Ι.....	15.446	μετ. «Κόσμαν Ι.» (κ.)
Μπαρού Λάκ.....	9.859	έπωλήθη Κίνα
Άνατολία Ι.....	14.446	μετ. «Άνατολία» (κ.)
Έλιζα Δύο.....	15.356	μετ. «Kota lhdah»
Ήστ Πράϊντ.....	6.721	μετ. «Maria Guadalupe»
Κόνμαν ΙΙ.....	15.043	μετ. «Κόσμαν ΙΙ» (κ.)
Λάκυ Θάντερ.....	8.558	μετ. «Samudra Rani» (Μπχ.)
Τέτι.....	10.328	διάλυση Μπαγκλαντές
Τιτάν.....	15.356	μετ. «Kotan Intan»
Άθενς Έξπρες.....	6.326	ύψωσε ελληνική
Κύθηρα.....	1.599	μετ. «Rania» (μ.)
Άλεξάνδρα Μ.Ι.....	1.434	μετ. «Γεώργιος» (ΑΒ)
Σκάφη.....	42	359.500

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάμος Χάρμονυ.....	1.599	μετ. «Gofar» (κ.)
Έβιτα ΙΙ.....	1.442	μετ. «Crown Prince» (μ.)
Σάμος Σπίριτ.....	1.597	μετ. «Νιού Στάρ» (Όνδ.)
Άθλος ΙV.....	1.716	μετ. «Θεϊός Βίκτωρ» (κ.)
Σκάφη 4.....	6.354	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νίγηρ.....	9.842	μετ. «Blue River» (κ.)

Νομικός Δ.....	41.187	διάλυση Μπαγκλαντές
Μπόνι.....	126.413	διάλυση Σιγκαπούρη
Νόρδερν Ναβιγκέιτορ... ..	1973	έπωλήθη Νιγηρία
Σή Λώρελ.....	66.113	ύψωσε σημ. Μπαχά- μας
Ήνδρέας Ζ.....	6.898	μετ. «Ίόνιαν Μαρίνερ» (π.)
Γκόλντεν Ναβιγκέιτορ... ..	2.293	μετ. «Bos Navigator» (Μπχ.)
Ζέφυρ.....	48.058	όλική άπώλεια
Έρατώ.....	44.608	μετ. «Έλλεσποντ Άρ- ροου» (Λ.)
Σαίντ Νίκολας ΙΙ.....	25.765	σημαία Μάλτας
Σκάφη 10.....	373.150	

Ή από τίς άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε μείωση στό κυ-
πριακό νηολόγιο κατά 42 έλληνόκτητα πλοία, ένώ αντίθετα ή συνο-
λική χωρητικότητα του έλληνόκτητου τοννάζ αύξήθηκε κατά
611.362 τον. γκρός, ή όποία προστιθέμενη στην ύπάρχουσα στίς 31
Δεκεμβρίου 1988, δύναμη, μάς δίνει την σημερινή δύναμη των έλλη-
νόκτητων πλοίων υπό ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία από:

787 σκάφη, 13.870.743 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Σέ παρόμοια επίπεδα μέ αυτήν του 1988 παρουσιάζεται ή κίνηση
του 1989 στό Παναμαϊκό νηολόγιο. Οί έγγραφές ήταν 62, συνολικής
χωρητικότητας 830.604 τον. γκρός (64, 802.522 τον. γκρός τό 1988)
καί οί διαγραφές 58, συνολικής χωρητικότητας 819.126 τον. γκρός
(68, 1.207.015 τον. γκρός τό 1988.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	3τ.γκρός	42.956
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	14 »	387.750
Φορτηγά νεότευκτα.....	2 »	9.998
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	3 »	27.388
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	12 »	98.717
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	1 »	1.221
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1978-88..	8 »	33.878
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77	15 »	160.587
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1966.	4 »	68,109
Σύνολο σκάφη.....	62 »	830.604

Τά διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ώς άκολουθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	5τ.γκρός	119.501
Μπάλ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	9 »	242.316
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	4 »	30.025
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	14 »	128.268
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	6 »	25.618
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1978-88..	3 »	45.583
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77..	13 »	189.944
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1966.	2 »	37.871
Σύνολο σκάφη.....	58 »	819,1269

Ή ακολουθεί ό όνομαστικός κατάλογος των άνωτέρω μεταβολών:

ΤΑ ΕΓΓΡΕΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Τρίνιτυ.....	21.193	πρ. «Γκόλντεν Πρίν- σες»
Ήρρόρα Τζέϊντ.....	7.366	πρ. «Canopus II»
Μαρίνος ΙΙ.....	14.397	υπέστειλε έλληνική
Σκάφη 3.....	42.956	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ήλεξάντερς Πάουερ.....	16.356	πρ. «Άντελίνα»
Γκούντ Πάλ.....	21.737	πρ. «Glory Field»
Μέριτ Ι.....	112.306	πρ. «Μέριτ»
Νιούκαστλ Σίτυ.....	10.089	πρ. «Coral Sea»
Νιού Χόουπ.....	13.920	υπέστειλε έλληνική
Πολυδεύκης.....	11.870	υπέστειλε έλληνική
Έλπίδα.....	15.723	πρ. «Tolia»
Ήόνιαν Σέϊλορ.....	11.884	πρ. «Keiyo Maru»
Μαρία Κ.....	20.502	πρ. «Μαρία»
Όσεαν Βόϊς.....	11.434	υπέστειλε κυπριακή
Ρόκκο Σάν.....	71.877	πρ. «Tiffany»
Ήλεξάντερς Ντέαριγκ..	14.856	πρ. «Bahamastars»
Σάουθ Στάρ.....	43.867	υπέστειλε σημ. Φιλίπ- πίνων
Σάντρα Κ.....	11.329	πρ. «Μακμπάλκ»
Σκάφη 14.....	387.750	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Κανάριος.....	4.999	ναυπηγ. Άκίτσου
Φρίο Ναρούτο.....	4.999	ναυπηγ. Ίαπωνία
Σκάφη 2.....	9.998	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εϋπο Άγκισμόνε.....	9.016	πρ. «Mountain Azalea»
Πασίφικ Προσπέριτυ.....	6.298	υπέστειλε έλληνική
Χολσάτια.....	12.074	πρ. «Cam Ilomba»
Σκάφη 3.....	27.388	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Άκης.....	10.239	πρ. «Γαλήνη»
Μπολερό Ρήφερ.....	9.504	πρ. «Μαρακάμπο Ρή- φερ»
Άγία Σκεπή.....	9.031	υπέστειλε έλληνική
Άγιος Νικόλαος.....	1.985	πρ. «Gudride»
Έλούντα Κόαστ	9.030	πρ. «Blue Heaven»
Ν. Μερσίνη.....	8.558	πρ. «Baileys»
Σάουθ Άϊλαντ.....	12.322	πρ. «Λάουρα 1»
Σαρωνικός.....	8.901	υπέστειλε έλληνική
Ήρρόρα Κοράλ.....	6.744	πρ. «Sun Pollux»
Τζών Ν.....	5.907	πρ. «Vishnu»
Άντζέλικα.....	10.936	πρ. «La Pallice»
Γκούντ Τρέιντερ.....	5.470	πρ. «Τρανσκέϊπ»
Σκάφη 12.....	98.717	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρίων Ι.....	1.221	πρ. «Ruby Bay»
Σκάφος 1.....	1.221	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κίνγκσπερντ	4.509	πρ. «Shoun Kingsbird»
Κόμπε 2	3.793	πρ. «Sunny Alk»
Ση Πρίνσεζ	4.073	πρ. «Sarah Kathryn»
Ίόνιαν Ήγκλ	4.796	πρ. «Komaya 3»
Κάπταιν Λουκάς III	4.397	πρ. «Ocean Pioneer»
Όσεαν Κάστλ	4.083	πρ. «Shoun Galaxy»
Χέμικαλ Τρέιντερ I	4.409	πρ. «White Atlas»
Ότάρου	3.818	πρ. «Reiha Navegante No. 8»
Σκάφη 8	33.878	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στέινλες Κουήν	2.940	πρ. «Omaniah»
Στέινλες Ντιούκ	6.183	πρ. «Philchem»
Φοίνιξ	2.895	πρ. «Θήτα Άργώ»
Έλλεσποντ Προσπέριτυ	42.813	πρ. «Nicola Prosperity»
Στέινλες Πρίνσεζ	1.453	πρ. «Nova Lisboa»
Ίόνιαν Τσάλλεντζερ	16.861	πρ. «Sachem»
Κόμπε Τζ	993	πρ. «Fukuryu Maru»
Μαριγκόλντ	17.487	πρ. «Πιούριτυ»
Έλλεσποντ Άρμουρ	54.889	πρ. «Ellen»
Θήτα Ίκαρος	995	υπέστειλε σημ. Κεϋλάνης
Θήτα Τιτάν	997	υπέστειλε σημ. Κεϋλάνης
Ίόνιαν Μαρίνερ	6.901	πρ. «Άνδρέας Ζ.»
Θήτα Φαέθων	1.954	πρ. «Blue Ocean»
Θήτα Μιστράλ	1.272	πρ. «Kinsei Maru»
Φαέθων	1.954	πρ. «Θήτα Φαέθων»
Σκάφη 15	160.587	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γ
--------------	-----

Δελφοί	11.841	πρ. «Ντάρτ»
Κρήτη Ρόκ	26.621	πρ. «Da Qing 251»
Δίμινι Στάρ	6.785	πρ. «Cougar»
Δημοσθένης V	22.862	πρ. «Άμμου Ντάμπι Στάρ»
Σκάφη 4	68.109	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έσπερία	22.629	έπωλήθη ΕΣΣΔ
Γκόλντεν Πρίνσεζ	21.193	μετ. «Γκόλντεν Τρίνιτυ» (π.)
Τροπικάνα	14.397	μετ. «Μαρίνος II» (ε.)
Φοίνιξ	45.330	μετ. «Ararat» (π.)
Έρικούσα Γουέιβ	15.952	υψωσε κυπριακή
Σκάφη 5	119.501	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέριτ	112.306	σωστό όνομα «Μέριτ 1»
Κεφαλονιά Χόουπ	16.682	έπωλήθη άλλοδαπούς
Όνουξ	17.959	μετ. «Navia» (κ.)
Φλάγκ Μαρία	14.786	υψωσε ελληνική
Άντζελ II	14.324	έπωλήθη Νορβηγούς
Τζών Γοργίας	21.926	έπωλήθη Νορβηγούς
Προσπέριτυ	16.146	μετ. «Globar Sun» (κ.)
Πολυδεύκης	11.870	έπωλήθη Κινέζους
Σωτήρας	16.317	έπωλήθη Νορβηγούς
Σκάφη 9	242.316	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρόστ Όλύμπους	2.484	μετ. «Frost Pegasus»

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD
SINGAPORE

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

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.
Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR
«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207
Tel. 225.4627/8, Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

Άλεξάντερς Στρένγκθ...	11.961	έπωλήθη Λιβερία
Ατλάντικ IV.....	9.282	μετ. «Πάλ Μπαίη» (ε.)
Πασίφικ Προσπέρτυ.....	6.298	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 4.....	30.025	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάιονερ.....	9.712	μετ. «Τροπεοφόρος» (μ.)
Ρουμπίνι II.....	2.932	μετ. «Pieros II» (Όν.)
Ακακία Τρή.....	5.694	ύψωσε σημ. Μπαχά-μας
Γαλήνη.....	10.239	μετ. «Κάπταιν Άκης» (π.)
Χίος Στάρ.....	4.940	μετ. «Pacific Crystal» (π.)
Σοφία Ν.....	4.827	μετ. «Golden Glisten» (π.)
Ανέμη.....	9.952	μετ. «Collinda» (Br.)
Άπμαν 1.....	11.559	μετ. «Άρκτος» (κ.)
Ατλάντικ II.....	9.783	μετ. «Carrera» (κ.)
Ατλάντικ Λαίηντυ.....	9.437	μετ. «Af Salaam» (π.)
Ελευθέριος Σ.....	5.989	βυθίσθηκε 12/6
Λάουρα 1.....	12.416	μετ. «Σάουθ Άιλαντ» (π.)
Ατλάντι I.....	9.786	μετ. «πάλ Ντράγκον» (ε.)
Λόρα.....	6.617	μετ. «Jin Shah»
Τρέιντ Γουίντ.....	8.915	μετ. «Ναυαρίνο» (ε.)
Γκούντ Τρέιντερ.....	5.470	έπωλήθη Κινέζους
Σκάφη 16.....	128.268	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φαίρμαϊν.....	4.572	μετ. «Mahe Reefer» (π.)
Άριων I.....	1.221	ύψωσε σημ. Μάλτας
Καπετάν Σταμάτης.....	2.966	μετ. «Valencia» (Όνδ.)
Ρέϊνφροστ.....	4.820	ολική άπώλεια
Μήλος.....	10.715	έπωλήθη Αίγυπτο
Κάτια Κ.....	1.324	μετ. «Voyager II»
Σκάφη 6.....	25.618	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Νόρντση.....	4.764	έπωλήθη Νορβηγούς
Μερντα.....	32.723	μετ. «Pine Wellspirit» (π.)
Γκάζ Βίκτορυ.....	8.096	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 3.....	45.583	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
--------------	---------	--------------

Νόρδερν Ντάνσερ.....	62.357	ύψωσε Λιβεριανή
Σεμίραμις.....	19.016	έπωλήθη Νορβηγούς
Πιούριτυ.....	17.485	μετ. «Μαριγκόλντ» (π.)
Φοϊνιξ.....	2.895	μετ. «Ενάλιος Αίθρα» (ε.)
Ειρήνη Α.Β.....	4.993	μετ. «Bos Catalyst» (Μπχ.)
Ίκάρι.....	4.985	μετ. «Bos Alchemist» (Μπχ.)
Κόμπε ΤΖ.....	993	μετ. «Bos Coral» (Μπχ.)
Πριμαβέρα II.....	40.675	μετ. «Πριμαβέρα» (μ.)
Στέινλες Πρίνς.....	4.835	μετ. «Bos Jaws» (Μπχ.)
Φούτζι.....	8.332	μετ. «Bos Pacific» (Μπχ.)
Ίονιαν Τσάλλεντζερ.....	16.861	ύψωσε ελληνική
Χέμικαλ Τρέιντερ.....	4.563	μετ. «Bos Venture»
Θήτα Φαέθων.....	1.954	μετ. «Φαέθων» (π.)
Σκάφη 13.....	189.944	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντόρτ.....	12.222	μετ. «Δελφοί» (π.)
Άμπού Ντάμπι Στέρ.....	25.649	μετ. «Δημοσθένης» (π.)
Σκάφη 2.....	37.871	

Από τις άνωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση της δύναμης κατά 4 σκάφη και της χωρητικότητας κατά 11.478 τον. γκρός. Έτσι η σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό την ΠΑΝΑΜΑ ΊΚΗ σημειώνεται:

400 σκάφη, 4.414.418 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Οι εγγραφές άνηλθαν σέ 15 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 590.864 τον. γκρός, με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	1τ.γκρός	11.686
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	1 "	33.509
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	2 "	14.098
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1 "	16.681
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1978-88...	2 "	80.025
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77	8 "	434.865
Σύνολο σκάφη.....	15 "	590.864

Οι διαγραφές εξάλλου άνηλθαν σέ 32 σκάφη, 1.000.985 τον. γκρός με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88..	3τ.γκρός	78.706
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77...	15 "	327.897
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	2 "	12.141
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1978-88...	2 "	76.518
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77...	10 "	505.723
Σύνολο σκάφη.....	32 "	1.000.985

Ό όνομαστικός κατάλογος των μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέν Ρούμπι.....	11.686	πρ. «Korean Ruby»
Σκάφος 1.....	11.686	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρκέσα.....	33.509	πρ. «Arrow Prong»
Σκάφος 1.....	33.509	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όρρορα Ντάϊμοντ.....	7.049	πρ. «Antee»
Όρρορα Τζέμ.....	7.049	πρ. «Phryne»
Σκάφη 2.....	14.098	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνατολή.....	16.681	ναυπηγείται Σχζέσιν
Σκάφος 1.....	16.681	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαντίνεια.....	38.259	πρ. «Ουρανία Κουλουθρού»
Σιέννα.....	41.766	πρ. «Dido»
Σκάφη 2.....	80.025	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Τενάσιτ.....	43.441	πρ. «Έλένη»
Νόρδερν Ντάνσερ.....	62.357	υπέστειλε παναμαϊκή
Όρρορα Μπορεάλις.....	116.150	πρ. «Hoegh Maru»
Έλλεσποντ Άρτσερ.....	59.353	πρ. «South Angela»
Πρεστίζ.....	40.632	υπέστειλε ελληνική
Γαρδένια.....	17.309	πρ. «Kaveri»
Έλλεσποντ Άρντεντ.....	51.227	πρ. «Ocean Maid»
Έλλεσποντ Άρροου.....	44.396	πρ. «Έρατώ»
Σκάφη 8.....	434.865	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
--------------	---------	--------------

Έλπις.....	30.564	έπωλήθη Σιγκαπούρη
Ναβιγκέιτορ.....	13.889	μετ. «Hansa Riga» (λ.)
Γουαίμεα.....	34.253	μετ. «Γουίμέα» (ε.)
Σκάφη 3.....	78.706	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μούν Σάντοου.....	19.633	μετ. «Lamda» (λ.)
Σκάυκρεστ.....	22.377	μετ. «Gamma» (λ.)
Πρίαμος.....	30.890	υψωσε κυπριακή
Άμαζών.....	31.584	έπωλήθη
Θεομήτωρ.....	31.585	διαγράφεται
Τάλισμαν.....	13.631	μετ. «Φιλία» (κ.)
Ήστ Γκλόρυ.....	10.397	μετ. «Eastern Trust» (λ.)
Σιδέρης.....	16.406	έπωλήθη Σκανδιναυ- ούς
Αΐφανούριος.....	33.061	μετ. «El Mango»
Πασίφικ Μπρήζ.....	20.822	έπωλήθη Νορβηγούς
Σαίντ Κωνσταντίνος.....	16.576	έπωλήθη Ίνδους
Όραϊόν.....	18.958	μετ. «Έφεσσος» (ε.)
Πλάτων.....	9.674	υψωσε ελληνική ση- μαία
Νικήτας Ρούσσο.....	35.567	υψωσε κυπριακή
Σαίντ Δημήτριος.....	16.736	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 15.....	327.897	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάτια.....	4.940	βυθίσθηκε 26/11
Φιλία.....	7.201	υψωσε ελληνική
Σκάφη 2.....	12.141	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ουρανία Κουλουθρού.....	38.259	μετ. «Μαντίνεια» (λ.)
Μαντινεία.....	38.259	μετ. «Elbe» (λ.)
Σκάφη 2.....	76.518	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέντ Χέρον.....	60.655	έπωλήθη Νορβηγούς
Έλένη.....	43.441	μετ. «Έλλεσποντ Τε- νάσιτ» (λ.)
Όλύμπικ Σάν II.....	40.559	έπωλήθη Ιταλούς
Πρεστίζ.....	40.632	υψωσε ελληνική
Μπάλι Σκάυ.....	19.855	μετ. «Θανάσης Α.» (μ.)
Λαβαντάρα.....	65.068	έπωλήθη ΗΠΑ
Δόνα Χριστίνα.....	17.355	υψωσε Αιγυπτιακή ση- μαία
Άμαζών Βέντσιουρ.....	31.863	έπωλήθη άλλοδαπούς
Άραμης.....	75.124	υψωσε ελληνική
Στρέσα.....	111.171	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σκάφη 10.....	505.723	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε νέα μείωση στον αριθμό των σκαφών κατά 17 μονάδες, καθώς και στην έγγεγραμμένη ελληνόκτητη χωρητικότητα κατά 410.121 τον. γκρός, με αποτέλεσμα η σημερινή δύναμη του υπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ελληνόκτητου στόλου να διαμορφώνεται σε:

166 σκάφη, 7.425.137 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τα έγγραφέντα ανήλθαν σε 31, συνολικής χωρητικότητας 355.830 τον. γκρός και κατανέμονται κατά κατηγορία και ηλικία ως εξής:

Μπάγκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88...	1τ.γκρός	20.537
Μπάγκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77...	7 »	107.918
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	2 »	2.246
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	10 »	67.374
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	1 »	1.221
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77	10 »	156.536
Σύνολο σκάφη	31 »	355.830

Τα διαγραφέντα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 15, συνολικής χωρητικότητας 162.655 τον. γκρός και καταχωρούνται ως ακολούθως:

Μπάγκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77...	2τ.γκρός	45.589
Μπάγκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1966	1 »	11.277
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	1 »	1.123
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	7 »	54.396
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	3 »	9.717
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77...	1 »	40.553
Σύνολο σκάφη	15 »	162.655

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άσπιδοφόρος.....	20.537	υπέστειλε ελληνική
Σκάφος 1.....	20.537	

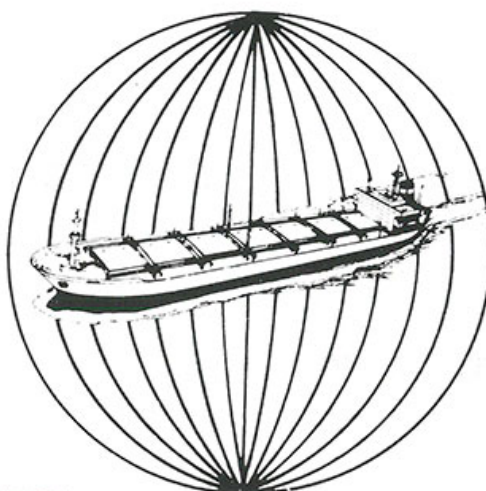
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Βενιάμης.....	15.472	πρ. «Georg Russ»
Γιάννης.....	11.049	πρ. «Λέων»
Γκαίντσχεντ.....	16.616	πρ. «Θεονίκ»
Δημήτριος Γρ.....	12.644	πρ. «Δημήτριος»
Έλλινα ΙΙΙ.....	14.274	πρ. «Γιουροσή»
Σημιούζικ ΙΙ.....	14.275	πρ. «Γιουρογιούνιτ»
Ίόνιαν Κίγκ.....	16.588	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 7.....	107.918	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνθένορ.....	1.123	πρ. «Άνθένορ Έξ-πρές»
Άνθένορ Έξπρές.....	1.123	πρ. «Άνθένορ»
Σκάφη 2.....	2.246	

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



**quick and safe
operations worldwide**



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS: 61-65 Filonox Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1772
Cables: Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED: 7 Stratton Street, London W1X 5FD Telex: 893356/266311
Phone: 01-491-7014 Cables: Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp. 90 Broad Str. New York N.Y. 10004 Phone: (212) 42-53-730
Cables: Searunner Codes: New Bee Code Telex: ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Απολλωνία Νομπίλιτ...	3.827	πρ. «Nemo»
Αρτεμις.....	1.598	πρ. «Elsborg»
Παυλίνα.....	9.907	πρ. «Gundulic»
Πορταίτισσα.....	8.767	πρ. «Duteous»
Άγιος Σπυρίδων.....	11.281	πρ. «Μαράκι»
Αφρικαν Γουαίβ.....	10.618	πρ. «Ατλάντικ Μπαϊϋ»
Ευδηλος.....	1.220	πρ. «One»
Ίονιαν Χάρμονυ.....	5.293	πρ. «Durr»
Μπράϊτ Έξπλόρερ.....	6.870	πρ. «Albright Explorer»
Άλεξάνδρα.....	7.993	πρ. «Gemini»
Σκάφη 10.....	67.374	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρίων Ι.....	1.221	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφος 1.....	1.221	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ταλούσια.....	10.964	πρ. «Supsa»
Τζιοβάννα.....	18.204	πρ. «Όλύμπικ Ντρήμ»
Σαέττα.....	14.925	πρ. «Arzew»
Θανάσης Α.....	19.855	πρ. «Μπάλι Σκάϋ»
Πριμαβέρα.....	40.675	πρ. «Πριμαβέρα II»
Αύρηλία.....	10.973	πρ. «Shtorm»
Σέριφος.....	1.598	πρ. «Sabrina Prima»
Χρήστος.....	3.668	πρ. «Golden Galaxy»
Ούρανία.....	9.907	πρ. «Getaldic»
Σαϊντ Νίκολας II.....	25.765	υπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 10.....	156.534	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1967-77**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λέρος Χόουπ.....	15.216	μετ. «Hargenvon» (μ.)
Σηξέπλορερ.....	30.373	μετ. «Johan M.» (Μπχ.)

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηφάλκον.....	11.277	διαγράφεται
Σκάφος 1.....	11.277	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
--------------	---------	--------------

Ανθένορ.....	1.123	μετ. «Ανθένορ Έξ- πρές» (μ.)
Σκάφος 1.....	1.123	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φάρο.....	12.840	μετ. «Γιούαλ Μόντρε- αλ» (ε.)
Αβάνς.....	8.915	έπωλήθη άλλοδαπούς
Νικόλας.....	2.213	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έστορίλ.....	9.162	μετ. «Χόλκαν Ρέιν» (ε.)
Φλόρες.....	9.048	έπωλήθη Κίνα
Ατλάντικ Μπαϊή.....	10.618	μετ. «Αφρικαν Γουαί- ηβ» (μ.)
Σάνσετ.....	1.600	σημαία Άραβικών Έ- μιράτων
Σκάφη 7.....	54.396	

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Οι έγγραφές στο νηολόγιο των Μπαχάμας, ανήλθαν σέ 19 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 569.732, πού κατανέμονται ως ακολού-
θω :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88...	2 τ.γκρός	30.175
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77...	6 "	146.764
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	5 "	52.200
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	2 "	14.771
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	1 "	3.801
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77	3 "	322.021
Σύνολο σκάφη.....	19 "	569.732

Οι διαγραφές κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ανήλθαν σέ 18 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 430.396 τον. γκός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1978-88...	1 τ.γκρός	34.620
Μπάλ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77...	10 "	202.344
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	2 "	20.860
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	3 "	27.359
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1967-77...	2 "	145.213

Σύνολο σκάφη..... 18 " 430.396
Ακολουθεί ό όνομαστικός κατάλογος των άνωτέρω μεταβολών:

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλικών.....	16.106	πρ. «Bailey»
Άμαρυλλίς.....	14.069	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 2.....	30.175	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίντα.....	9.833	πρ. «Τζώννυ Σ.»
Καπετάν Νικόλας.....	62.317	πρ. «Acina»

Άρτεμις.....	9.466	πρ. "Άρτεμις Κ."
Κρόνος.....	11.145	υπέστειλε ελληνική
Νάϊτ Λάιτ.....	34.841	πρ. «Arrow Peak»
Λέων.....	19.162	πρ. «Νίκος Καβαδίας»
Σκάφη 6.....	146.764	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνθος.....	10.996	υπέστειλε ελληνική
Μπολιβάρ.....	10.199	αγορά από Έλβετούς
Άνεμος.....	9.485	πρ. «Λάκου Γουαίθ»
Κουένκα.....	10.524	πρ. «Cuenca»
Άνθος.....	10.996	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 5.....	52.200	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άκακία Τρή.....	5.694	υπέστειλε παναμαϊκή
Άετός.....	9.077	πρ. «Tenacious»
Σκάφη 2.....	14.771	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καλυψώ.....	3.801	πρ. «Wawel»
Σκάφος 1.....	3.801	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ση Λώρελ.....	66.113	υπέστειλε κυπριακή
Μαρίνερ.....	138.765	πρ. «Korea Star»
Σέϊλορ.....	117.143	πρ. «Taisho Maru»
Σκάφη 3.....	322.021	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δώρικ Άρμουρ.....	34.620	υψωσε ελληνική
Σκάφος 1.....	34.620	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άντιγόνη.....	10.793	μετ. «Malek» (π.)
Γουώτερπριντ.....	16.278	μετ. «Hydra» (Μπχ.)
Ση Γουίστερ.....	22.377	μετ. «Beta» (Μπχ.)
Γιάννης Δ.....	14.782	έπωλήθη άλλοδαπούς
Έλπιδοφόρος.....	16.822	μετ. «Τόξον II» (κ.)
Σίλβερ Λήντερ.....	32.688	υψωσε κυπριακή

Άκακία Ι.....	59.644	μετ. «Άτλαντίς Τού» (κ.)
Σεβαστή.....	8.349	βυθίστηκε 2/5
Κρόνος.....	11.145	αγνοείται από 11/5
Άρτεμις.....	9.466	ολική απώλεια
Σκάφη 10.....	202.344	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνθος.....	10.996	υψωσε ελληνική
Πλάνετ.....	9.864	μετ. «Gur Master» (Μπχ.)
Σκάφη 2.....	20.860	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χόουπ Μπαίη.....	11.231	έπωλήθη άλλοδαπούς
Σάντεμπαι.....	8.064	ολική απώλεια
Σάντεϊκαιη.....	8.064	μετ. «Polly Parade» (Μπχ.)
Σκάφη 3.....	27.359	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλόριδα.....	65.244	διαγράφεται
Κιτίον.....	79.969	ολική απώλεια
Σκάφη 2.....	145.213	

Μετά τις ανωτέρω προσθαφαίρεσεις προέκυψε νέα ύψηση στο νηολόγιο των Μπαχάμας, κατά ένα σκάφος, και συνολική χωρητικότητα κατά 139.336 τον. γκρός, από την οποία συνάγεται ότι η σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό την σημαία των ΜΠΑΧΑΜΑΣ είναι:

36 σκάφη, 1.236.914 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Τό νηολόγιο της Όνδουρας παρουσίασε μείωση σέ δύναμη ελληνόκτητων πλοίων κατά 4 σκάφη και 33.261 τον. γκρός. Ειδικότερα οι έγγραφές ανήλθαν σέ 6 σκάφη, 27.851 τον. γκρός μέ την κατωτέρω σύνθεση:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	1τ.γκρός	5.868
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	2 "	15.538
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	3 "	6.445
Σύνολο σκάφη.....	6 "	27.851

Τό ίδιο χρονικό διάστημα οι διαγραφές ανήλθαν σέ 10, συνολικής χωρητικότητας 61.112 τον. γκρός.

Μπαλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	2τ.γκρός	30.727
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	6 "	26.038
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	2 "	4.347
Σύνολο σκάφη.....	10 "	61.112

Ἀκολουθεῖ ὁ ὀνομαστικός κατάλογος τῶν μεταβολῶν αὐτῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζού.....	5.868	πρ. «Ἀτλάντικ Τζού»
Σκάφος 1.....	5.868	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βερόνικα.....	6.254	πρ. «Τάμα II»
Βράχος.....	9.284	πρ. «Καλίστη»
Σκάφη 2.....	15.538	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιώργος.....	3.251	πρ. «Polyarny»
Νιού Στάρ.....	1.597	πρ. «Σάμος Σπίριτ»
Λεφέμ.....	1.597	πρ. «Νιού Στάρ»
Σκάφη 3.....	6.445	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νίκας.....	20.328	ὑψωσε κυπριακή
Λήντερ Α.....	10.399	ἐπωλήθη Κινέζους
Σκάφη 2.....	30.727	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ἰβάν.....	9.333	μετ. «Mild Extend» (π.)
Τάμα II.....	6.254	μετ. «Βερόνικα» (Όνδ.)
Βερόνικα.....	6.254	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
Θαναασάκης.....	1.395	μετ. «Thanas» (π.)
Λευκάς Ἀϊλαντ.....	1.205	μετ. «Gina I» (Όνδ.)
Νιού Στάρ.....	1.597	μετ. «Λεφέμ» (Όνδ.)
Σκάφη 6.....	26.038	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέξ.....	1.096	δω. γρ. φεται
Γιώργο.....	3.251	δω. γρ. φεται
Σκάφη 2.....	4.347	

Ἀπὸ τὴ μεταβολὴ αὐτὴ προέκυψε μείωση στὴν ἐγγεγραμμένη χωρητικότητα κατὰ 4 σκάφη καὶ 33.261 τόν. γκρό. Ἐποὶ ἡ ἑλληνόκτητη δύναμη τοῦ ὑπὸ σημεῖ. ΟΝΔΟΥΡΑΣ στόλου εἶναι:

17 σκάφη, 87.257 τόν. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Στὸ Ἀγγλικὸ νηολόγιο σημειώσαμε μόνο 3 ἐγγραφές πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, συνολικῆς χωρητικότητας 21.416 τόν. γκρός καὶ 11 διαγραφές συνολικῆς χωρητικότητας 104.433 τόν. γκρός.

Οἱ ἐγγραφές στὸ Ἀγγλικὸ νηολόγιο ἀναλύονται ὡς ἑξῆς:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	1 τ.γκρός	10.688
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1966	1 »	6.246
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1966.....	1 »	4.482
Σύνολο σκάφη.....	3 »	21.416

Οἱ δὲ διαγραφές κατὰ τὸ ἴδιο χρονικὸ διάστημα καταχωροῦνται ὡς ἀκολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77..	3 τ.γκρός	54.331
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως ἕως 1966	2 »	28.863
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1978-88.....	1 1.437	
Φορτηγά ναυπηγήσεως ἕως 1966.....	4 18.679	
Σύνολο σκάφη.....	11 »	104.433

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπαδοκία.....	10.688	πρ. «Nikaia»
Σκάφος 1.....	10.668	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπίγκ Μπέν.....	6.246	πρ. «Τόνου»
Σκάφος 1.....	6.246	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντ.....	4.482	πρ. «Vostok 6»
Σκάφος 1.....	4.482	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάμ Ἐντερπράϊζ.....	19.541	μετ. «Venus 1» (Όνδ.)
Σίτυ ὁφ Πειραιῆς.....	24.102	μετ. «Meridian» (Όνδ.)
Καπαδοκία.....	10.688	σημαία. Ἀγ. Βικεντίου
Σκάφη 3.....	54.331	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στάρ όφ 'Αλεξάνδρεια....	22.617	βυθίσθηκε 17/4
Μπίγκμπεν.....	6.246	σημ. 'Αγ. Βικεντίου
Σκάφη 2.....	2	28.863

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
'Ανθένορ 'Εξπρές.....	1.123	μετ. «'Ανθένορ» (μ.)
Σκάφος 1.....	1.123	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πολικός.....	1.437	σημ. 'Αγ. Βικεντίου
Σκάφος 1.....	1.437	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπέλλο.....	11.541	μετ. «Τίνα» Κεϋλ.
Κυριακή II.....	1.509	μετ. «Genika» ('Αγ. Β.)
'Αγιον Όρος.....	1.147	σημ. 'Αγ. Βικεντίου
Γκόλντ.....	4.482	σημαία 'Αγ. Βικεντίου
Σκάφη 4.....	18.679	

Μετά τη σημαντική μείωση πού σημειώθηκε στο Βρετανικό νηολόγιο κατά όκτώ έλληνόκτητα σκάφη καί συνολική χωρητικότητα 83.017 τον. γκρός, τό ΑΓΓΛΙΚΟ νηολόγιο περιλαμβάνει έλληνόκτητη δύναμη από:

6 σκάφη, 111.261 τον. γκρός

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Στό νηολόγιο του Λιβάνου σημειώσαμε μία έγγραφη χωρητικότητα, 10.197 τον. γκρός καί δύο διαγραφές συνολικής χωρητικότητας 25.652 τον. γκρός.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζώρτζ.....	10.197	πρ. «Μακγουέθβ»
Σκάφος 1.....	10.197	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φοίβος.....	15.808	διάλυση Κίνα
'Αχιλεύς.....	9.844	έπωλήθη Κίνα
Σκάφη 2.....	25.652	

Μετά τίς μεταβολές αυτές σημειώθηκε μείωση στη δύναμη του υπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ έλληνόκτητου στόλου κατά 1 πλοίο καί 15.455 τον. γκρός.

Στίς 31 Δεκεμβρίου 1989 ή δύναμη αυτή είναι:

13 σκάφη, 190.537 τον. γκρός

Πύλος καί Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

Η ΚΕΪ'ΛΑΝΗ

Τό 1989 εγγράφηκε ένα φορτηγό 1.252 τον. γκρός καί διαγράφηκαν 2 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 1.992 τον. γκρός.

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζέμινι.....	1.252	πρ. «Olympic»
Σκάφος 1.....	1.252	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θήτα Ίκαρος.....	995	ύψωσε παναμαϊκή
Θήτα Τιτάν.....	997	ύψωσε παναμαϊκή
Σκάφη 2.....	1.992	

Με τίς ανωτέρω μεταβολές ή υπό σημαία ΚΕΪ'ΛΑΝΗΣ έλληνόκτητη δύναμη σημείωσε μείωση κατά 1 πλοίο καί 740 τον. γκρός καί περιλαμβάνει στίς 31 Δεκεμβρίου 1989:

5 σκάφη, 27.555 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μόνο διαγραφές παρουσιάζει ή κίνηση στο νηολόγιο τών Φιλιππίνων. Διαγράφηκαν 4 μπάλκερς συνολικής χωρητικότητας 130.084 τον. γκρός μέ αποτέλεσμα τή μείωση τής έλληνόκτητης δύναμης του νηολογίου αυτού κατά 4 σκάφη καί 130.084 τον. γκρός.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1978-88

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνιτο.....	30.507	έπωλήθη Νορβηγούς
Στένα Φορτούνα.....	35.208	μετ. «Fortuna» (Μπχ.)
Σκάφη 2.....	65.715	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρία.....	20.502	μετ. «Μαρία Κ.» (π.)
Σάουθ Στάρ.....	43.867	ύψωσε παναμαϊκή
Σκάφη 2.....	64.369	

Έτσι ή έλληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ στίς 31 Δεκεμβρίου 1989 είναι:

5 σκάφη, 94.991 τον. γκρός

ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ

Γιά πρώτη φορά έμφανίζεται καί μέ μεγάλη σχετική κίνηση, τό νηολόγιο του Άγίου Βικεντίου. Κατά τό 1989 εγγράφηκαν 8 σκάφη,

συνολικής χωρητικότητας 3.971 τον. γκρός.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1967-77.....	1	»	10.688
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1966.....	1	»	6.246
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1967-77.....	3	»	4.870
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1966.....	3	»	10.267
Σύνολο σκάφη.....	8	»	32.071

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ 1967-77**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπαδοκία.....	10.688	υπέστειλε βρεταννική
Σκάφος 1.....	10.688	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπίγκμπεν.....	6.246	υπέστειλε βρεταννική
Σκάφος 1.....	6.246	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1967-77

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Όρκα.....	1.999	πρ. «Nikiti»
Πολικός.....	1.437	υπέστειλε βρεταννική
Γεώργιος.....	1.434	πρ. «Άλεξάνδρα Μ.Ι.»
Σκάφη 3.....	4.870	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1966

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιον Όρος.....	1.147	υπέστειλε βρεταννική
Γκόλντ.....	4.482	υπέστειλε βρεταννική
Μήλος Ζ.....	4.638	πρ. «Volgoles»
Σκάφη 3.....	10.267	

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Χωρίς καμία μεταβολή ή κίνηση στο νηολόγιο τών Μαλντίβων νήσων καί ή έλληνόκτητη δύναμη περιλαμβάνει μόνο τό φορτηγό «Άττική», 1.354 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1961.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στό νηολόγιο τής Νέας Ζηλανδίας παραμένουν μόνο δύο σκάφη, 32.440 τον. γκρός, χωρίς καμία άλλη μεταβολή.

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Καί στό νηολόγιο του Βανουάτου δέν σημειώθηκε καμία μεταβολή καί ή έλληνόκτητη δύναμη παραμένει μέ τρία φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 22.820 τον. γκρός.

‘Η Ναυλαγορά καί ἡ ‘Αγορά τῶν ‘Αγοραπωλησιῶν κατά τό 1989

Τό 1989 πού ἔφυγε πρὶν λίγες ἡμέρες, ἀπέδειξε ὅτι ὑπῆρξε μιά κερδοφόρος χρονιά γιά ὅλες τίς κατηγορίες τῶν πλοίων καί ἰδιαίτερα γιά τὰ πλοῖα μεταφορᾶς χύδην ξηρῶν φορτίων.

Κύριος μοχλός τῆς καλῆς ἐξέλιξης τῆς ναυλαγορᾶς ἡ γενικότερη εὐμάρεια στίς βιομηχανικές χώρες πού δημιούργησε μιά σταθερή ζήτηση πρώτων ὑλῶν καί κατά κύριο λόγο, σιδηρομεταλλεύματος καί γαιάνθρακος. Σύμφωνα μέ ὑπολογισμούς ἐμπειρῶν κύκλων τῆς ναυτιλιακῆς ἀγορᾶς, τὰ διακινηθέντα φορτία μεταλλεύματος κατά τό 1989 ἔφθασαν τοῦς 358 ἑκατομ. τόννους, σημειώνοντας αὐξηση κατά 1% ἔναντι τῶν διακινηθέντων φορτίων κατά τό 1988 καί κατά 11,5% ἐκείνων πού διακινήθηκαν τό 1987. Στόν τομέα τῶν γαιανθράκων οἱ ἴδιοι κύκλοι ὑπολογίζουν ὅτι τό σύνολο τῶν φορτίων τοῦ 1989 ἔφθασε τοῦς 311 ἑκατομ. τόννους, σημειώνοντας ἀντίστοιχα αὐξηση κατά 3% καί 5% τῶν διακινηθέντων κατά τό 1988 καί 1987 φορτίων γαιανθράκων.

Ὅπως ἦταν φυσικό ἡ αὐξηση τῶν πρὸς μεταφορά φορτίων μεταλλεύματος καί γαιάνθρακα βελτίωσε σημαντικά τοῦς ναύλους τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς καί συγκρίνοντας κατά μέσο ὄρο τοῦς ναύλους καί τὰ μισθώματα τῶν πλοίων capsize μποροῦμε νά μιλήσουμε γιά διαφορές τῆς τάξεως τῶν δολ. 4 ἀνά τόννο σέ ναῦλο, ἢ περὶ τὰ δολ. 4.000 σέ ἡμερήσιο μίσθωμα, μεταξύ τῶν ἐτῶν 1988 καί 1989.

Στόν τομέα τῶν «πάναμαξ» καί τῶν «handymax» μπάλκερς τῶν ὁποίων ἡ βασική ἀπασχόληση βασίζεται στίς μεταφορές δημητριακῶν, ἡ ἀγορά τοῦ 1989 παρουσίασε ἀρκετές αὐξομειώσεις, χωρίς βέβαια καμμιά φορά νά ὑπολειφθεῖ τῶν ναύλων τοῦ 1988.

Σύμφωνα μέ στοιχεῖα τοῦ Διεθνoῦς Συμβουλίου Σιτηρῶν, τό σύνολο τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων δημητριακῶν γιά τή περίοδο 1989-90 θά φθάσει τοῦς 192,5 ἑκατομ. τόννους, σημειώνοντας μείωση κατά 1,7% τῆς ἀντίστοιχης περιόδου 1988-89.

Ἡ βασική λοιπόν αἰτία γιά τήν καλή ναυλαγορά τῶν μπάλκ κάρριερς τοποθετεῖται στή κατά 7% μείωση τοῦ τοννάζ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων κατά τὰ τελευταῖα χρόνια καί σ' αὐτό τό σημεῖο πρέπει νά ἐπισημανθεῖ ὅτι, ἡ ἐπιτευχθεῖσα μετά ἀπό τόσα χρόνια βελτίωση τῆς ἰσορροπίας προσφοράς καί ζήτησης τοννάζ τείνει καί πάλι νά ἀνατραπεῖ ἀπό τὰ νεότευκτα μπάλκ κάρριερς, κυρίως μεγέθους πάναμαξ, πού παραδόθηκαν τό 1989 (4 ἑκατ. τόν. d.w.) ἢ μέλλουν νά παραδοθοῦν κατά τό 1990, πού ὑπολογίζονται σέ ἄλλους 4 ἑκατομ. τόν. d.w.

Ἡ ἀγορά τῶν μικροτέρων πλοίων, μεγέθους handymax καί handy δέν ὑπολειφθηκε σημαντικά ἐκείνης τῶν μεγαλυτέρων, ἰδιαίτερα στήν περιοχή τοῦ Ἀτλαντικοῦ καί σέ γενική θεώρηση οἱ ναῦλοι τοῦς κινήθηκαν κατά 10-15 ὑψηλότερα ἀπό τό 1988.

Ἐκεῖνο ὅμως πού πρέπει νά ἐπισημανθεῖ εἶναι τό πρόβλημα ἀπασχόλησης πού ἀντιμετωπίζουν στήν περιοχή τῆς Ἀπώ Ἀνατολῆς, καθώς ἰδικά τό μέγεθος handy δέν ζητεῖται πλέον γιά φορτώσεις σιτηρῶν ἀπό τόν Βορ. Εἰρηνικό.

Εὐτυχῶς, σημειώνομε ὅτι οἱ νέες παραγγελίες γιά πλοῖα αὐτῆς τῆς κατηγορίας εἶναι σχεδόν μηδενικές καί οἱ προοπτικές τῆς ἀπασχολήσεώς του στίς μεταφορές ποικίλων φορτίων ἀρκετά εὐνοϊκές.

Ἔτος ρεκόρ τό 1989, στόν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν μεταχειρισμένων πλοίων, καθώς ὁ ὄγκος τῶν πλοίων πού ἄλλαξαν ἰδιοκτητῆς ξεπέρασε τοῦς 59 ἑκατομ. τόν. d.w., σημειώνοντας αὐξηση κατά 26% σέ σύγκριση μέ τὰ πλοῖα πού πωλήθηκαν τό 1988.

Συγκεκριμένα, βάσει τῶν προσωρινῶν στοιχείων πού συγκέντρωσε ὁ βρεταννικός οἶκος ἀναλυτῶν Lev Sychrava Associates, μέχρι τὰ μέσα Δεκεμβρίου 1989 εἶχαν σημειωθεῖ πράξεις ἀγοραπωλησίας σέ 1.444 ἐμπορικά πλοῖα, χωρητικότητας 59,2 ἑκατ. τόν. d.w., ἔναντι 1.035 πλοίων, 47 ἑκατ. τόν. d.w. καθόλη τῇ διάρκειά τοῦ 1988.

Βασική κατηγορία πλοίων στά ὁποῖα οἱ ἀγοραπωλησίες σημείωσαν ἰδιαίτερη ἐξαρση ἦταν τὰ δεξαμενόπλοια μέ 406 πλοῖα, 30,4 ἑκατ. τόν. d.w., ἔναντι 238 πλοίων, 20,6 ἑκατ. τόν. d.w. τό 1988. Ἡ αὐξηση στήν κατηγορία αὕτη ἔφθασε δηλαδή τό 48% ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους, ἀπόρροια τῆς μεγάλης ἐμπιστοσύνης πού ἔδειξαν οἱ Νορβηγοὶ ἀλλά καί ἄλλοι πλοιοκτῆτες τῆς Εὐρώπης στό μέλλον τῶν δεξαμενόπλοίων.

Στά μπάλκ κάρριερς ἡ διαφορά ἔναντι τοῦ 1988 δέν ἦταν τόσο μεγάλη, καθώς σημειώθηκαν τό 1989 πράξεις σέ 482 πλοῖα, 20 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔναντι 441 πλοίων, 17,1 ἑκατομ. τόν. d.w. κατά τό 1988.

Τὰ ἀγοραπωληθέντα τό 1989 πλοῖα ἄλλων κατηγοριῶν, ὅπως φορτηγά, ἐπιβατηγά, κοντεῖνερόπλοια καί λοιπά ἔφθασαν τὰ 530 πλοῖα, 6,3 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔναντι 316 πλοίων, χωρητικότητας 4,1 ἑκατομ. τόνων πού ἄλλαξαν ἰδιοκτητῆς τό 1988.

Μόνη τέλος κατηγορία στήν ὁποῖα δέν σημειώθηκε αὐξηση τῶν ἀγοραπωλησιῶν ἦταν ἡ κατηγορία τῶν μικτῶν πλοίων (Ore - Bulk - Oil) ὅπου σημειώθηκαν πράξεις μόνο σέ 26 πλοῖα 2,5 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔναντι τῶν 40 μονάδων, χωρητικότητας 4,7 ἑκατομ. τόν. d.w. πού εἶχαν πωληθεῖ τό 1988.

Ὅπως προκύπτει σαφέστατα ἀπό τήν ἀνάλυση τῶν κατὰ μήνα ἐξελίξεων πού ἀκολουθεῖ, κύριο γνῶρισμα τῆς ἀγορᾶς τῶν ἀγοραπωλησιῶν κατά τό ὑπό ἀνασκόπηση ἔτος ἦταν τό ὑψηλό ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον καί οἱ ἀρκετά ὑψηλές τιμές πού δέν καλύπτονταν ἀπό τὰ ἀποτελέσματα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἀλλά στηρίζονταν κυρίως στό ὑψηλό πλέον κόστος ἀντικαταστάσεώς τους πλοίων καί τήν ἐκ τῶν πραγμάτων πλέον ἀποδοχή ἐπιμήκυνσις τῆς λειτουργικῆς ζωῆς τῶν ὑπαρχόντων μονάδων.

Στήν κατηγορία τῶν διαλύσεων, πτωχή ἡ συγκομιδή τοῦ 1989, καθώς σύμφωνα μέ ὑπολογισμούς τῶν Νορβηγῶν μεσιτῶν Fearnleys ἐπωλήθησαν γιά διάλυση μόνο 192 πλοῖα, χωρητικότητας 3.240.000 τόν. d.w., ἔναντι τῶν 329 πλοίων, 5,8 ἑκατ. τόν. d.w. κατά τό 1988.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Οί κατά μήνα εξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Η ναυλαγορά του πρώτου μήνα του υπό ανασκόπηση έτους έδειξε κάποια χαλάρωση λόγω κυρίως της απουσίας των Σοβιετικών ναυλωτών και της αναδιάταξης φορτίων σιτηρών με προορισμό την Ιαπωνία από τον Κόλπο ΗΠΑ στην πλευρά του Βορ. Ειρηνικού, με αποτέλεσμα ο ναύλος από την περιοχή να διαμορφωθεί στα δολ. 15,50/15,25, με αντίστοιχη διαμόρφωση των ναύλων στα δολ. 25 και δολ. 14,50 για τις φορτώσεις από Κόλπο για Ιαπωνία και Κόντινεντ.

Η απουσία φορτίων των 15-20.000 τόννων στην περιοχή της Άπω Ανατολής υποχρέωνε σε μακρό ταξίδι υπό έρμα, ενώ κάποια περιστολή της δραστηριότητας διαφάνηκε και στο Κόντινεντ.

Οί χρονοναυλώσεις

Αντίθετα με τις παραπάνω συνθήκες ο τομέας των χρονοναυλώσεων διατήρησε το σφρίγος του με το πάναμαξ στη Δύση στα δολ. 13-14.000 την ημέρα και τα μπάλκερ handy max έως handy σε μισθώματα που κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 11-8.500.

Βεβαίως στην περιοχή της Άπω Ανατολής παρατηρήθηκαν ισχυρές πιέσεις και τα μισθώματα υποχώρησαν από τα διαμορφωμένα επίπεδα κατά 20%.

Μεγάλη ζήτηση παρατηρήθηκε τέλος για τα πλοία cape size με μισθώματα μέχρι και δολ. 4,25 ανά τόννο d.w. και απασχόληση μέχρι και 12 μήνες.

Τά δεξαμενόπλοια

Η βαθμιαία συγκράτηση της ζήτησης και η συσσώρευση χωρητικότητας στους βασικούς τόπους φορτώσεων οδήγησε τη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων σε αξιόλογη πτώση, ιδίως αν υπολογισθεί και η αλλαγή υπολογισμού της κλίμακας Worldscale.

Οι ναύλοι των VLCC από τον Περσικό Κόλπο για Δύση στα WS 42 και για την Ανατολή στα WS 44, με παράλληλη ύφεση και στη λοιπές περιοχές όπως φανερώνουν οι 120.000 τον. από Δυτ. Αφρική για ΗΠΑ στα WS 90, οι 70.000 τον. από τη Βορ. Θάλασσα στην Ευρώπη στα WS 125 και οι 60.000 τον. από Καραϊβική για ΗΠΑ στα WS 120.

Σε αντίθεση με την αγορά του άργου πετρελαίου τα καθαρά φορτία κινήθηκαν σε συνθήκες ζωηρότητας, με χαρακτηριστικά τους 50.000 τόννους από Περσικό για Ιαπωνία στα WS 155 και τους 25.000 τόννους από Κόντινεντ για ΗΠΑ στα WS 290.

Οί αγοραπωλησίες

Κύριο γνώρισμα του μήνα η ζήτηση πλοίων λογικών προδιαγραφών και ηλικίας στα ήδη ύψηλά διαμορφωμένα επίπεδα τιμών.

Από τον αξιόλογο αριθμό των πράξεων που ήρθαν στην επιφάνεια αναφέρουμε τις πιο χαρακτηριστικές:

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Hickory	23.600	1978	\$ 8.500.000	
Forum Express	21.196	1975	\$ 6.000.000	
Lloyd Genova	15.100	1877	\$ 3.650.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Australian Purpose	122.700	1977	\$ 19.100.000	
Continental Trader	61.100	1977	\$ 13.000.000	
Charity	34.000	1982	\$ 10.650.000	
Séagrand Ace	26.900	1980	\$ 8.650.000	
Rosebud	26.260	1972	\$ 4.500.000	

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Coral Cape	229.300	1974	\$ 16.000.000	
Med Heron	123.600	1977	\$ 17.500.000	Νορβηγοί
Tango Maru	70.000	1979	\$ 19.600.000	
Centaurus	31.600	1977	\$ 11.400.000	

Οί διαλύσεις

Η δραστήρια αγορά, παρά τις σχετική χαλαρότητα που παρουσιάστηκε τις τελευταίες εβδομάδες του Ιανουαρίου διατήρησε διατηρεί ουσιαστικά ανύπαρκτη την αγορά των διαλύσεων.

Μόνες αγορές που ακούστηκαν σαν αγοραστής ήταν εκείνες της Ινδίας και του Μπαγκλαντές σε τιμές κυμαινόμενες μεταξύ δολ. 210-230.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Γενική πτώση της ζήτησης τον περασμένο Φεβρουάριο που σήμανε μία αξιοπρόσεκτη πτώση των ναύλων ιδιαίτερα στα μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερς.

Οι ναύλοι των φορτίων σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία έπεσαν μέχρι τα δολ. 20, ενώ οι αντίστοιχοι για Κόντινεντ μέχρι τα δολ. 13 και οι από Βορ. Ειρηνικό για Ιαπωνία κάτω από τα δολ. 15.

Λιγότερη έκδηλη η πτώση στα μικρότερα μεγέθη των 25-40.000 τον. d.w. και στίς μεταφορές γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος, με αντίστοιχα τους 10.000 τον. από Χάμπτον Ρόουντς για Ταϊβάν στα δολ. 18,15 φίο και τους 85.000 τον. από Δυτ. Αφρική για Ολλανδία στα δολ. 7 φίο.

Οί χρονοναυλώσεις

Τα δολ. 13.000 σαν ημερήσιο μίσθωμα σε πάναμαξ για κυκλικό Αυστραλίας σχεδόν ισοπέδωσε Ανατολή και Δύση αν και η δεύτερη παρέμεινε δυναμικά υψηλότερη γεγονός που αποδείχθηκε και από τα ύψηλά μισθώματα από την περιοχή του Ατλαντικού για Άπω Ανατολή.

Τα handy max (30.000 τον. d.w.) κινήθηκαν στα δολ. 12/14.000 για παράδοση Νότια Αμερική και προορισμό Άπω Ανατολή. Το ίδιο μέγεθος για κυκλικό Ατλαντικού έπιασε περί τα δολ. 10/11.000, ενώ στα δολ. 7.500 κυμάνθηκαν οι ναύλοι των 22.000 τον. d.w. από Κόντινεντ για κυκλικό ταξίδι ή επαναπαράδοση Δυτ. Αφρική.

Τά δεξαμενόπλοια

Η εφαρμογή των νέων ποσοστώσεων παραγωγής από τις χώρες του ΟΠΕΚ σήμανε ανατροπή των ισορροπιών εις βάρος του πλοίου και στην περιοχή του Περσικού οι ναύλοι των VLCC περιορίστηκαν στα WS 35-40 αναλόγως προορισμού.

Κάπως καλύτερη η κατάσταση στη Μεσόγειο με τους 70.000 τόννους για ενδομεσογειακή μεταφορά στα WS 110.

Ένα μονοτόνο WS 62-65 για τους 130.000 τόννους από Δυτική Αφρική και προορισμό ΗΠΑ έσήμαινε στασιμότητα στην περιοχή.

Η άναζωπύρωση της αγοράς της Νότιας Αμερικής, οι Κινεζικές αγορές σιτηρών και τό δύσκολα άποκρυπτόμενο ενδιαφέρον των Σοβιετικών ισχυροποίησαν τη διαπραγματευτική θέση της πλοιοκτησίας και οδήγησαν σε άνοδο των ναύλων από τὰ επίπεδα του προηγούμενου μήνα.

Οι ναύλοι των Αμερικανικών σιτηρών προς Ιαπωνία κυμάνθηκαν περί τὰ δολ. 26,50 ενώ περισσότερο σταθερή υπήρξε η αγορά γαιανθράκων και σιδηρομεταλλευμάτων.

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει αυτή τη φορά στη ζάχαρη με τις μαζικές αγορές από Ταϊλάνδη και Κούβα για Κίνα και Σοβιετική Ένωση, αντίστοιχα, απ' ευθείας ή με ενδιάμεσο αγοραστή, γεγονός που ισχυροποίησε τη θέση των μικρότερων μεγεθών πλοίων.

Χωρίς ιδιαίτερη έξαρση τὰ λιπάσματα, έπαιξαν ένα «περιθωριακό», θά λέγαμε, ρόλο στην άνέλιξη της αγοράς.

Οί χρονοναυλώσεις

Σε ίκανοποιητικά επίπεδα οι μισθώσεις ταξιδίου καθώς σταθεροποιήθηκε η ζήτηση και στον χώρο της Απω Ανατολής.

Τό πάναμαξ για κυλικό ταξίδι Αυστραλίας στά δολ. 14.000 περίπου, ενώ ισχυρότερη υπήρξε η περιοχή του Ατλαντικού με τό πάναμαξ στά δολ. 14.500 - 15.500 για κυκλικό ταξίδι (ΕΣΣΔ) και στά δολ. 17.000 (πλέον δολ. 300.000) από Κόλπο ΗΠΑ για Απω Ανατολή, ενώ, για τόν αυτό προορισμό, πλοίο 27.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ έπιανε τό ίκανοποιητικό δολ. 10.300 και handyman (35.000 τόν. d.w.) από Κόντινεντ για Απω Ανατολή μέσω Βραζιλίας κλεινόταν στά δολ. 12.000.

Τά δεξαμενόπλοια

Δυσπραγία στην αγορά του πετρελαίου με αποτέλεσμα οι πληρωθέντες ναύλοι νά μήν καλύπτουν ούτε τὰ τρέχοντα έξοδα των πολλών VLCC που βρίσκονταν στον Περσικό σε άναζήτηση άπασχόλησης.

Σε πτωτική τάση και η Δυτική Αφρική με τούς 130.000 τόνους για ΗΠΑ στο χαμηλό WS 65 ή και λιγότερο.

Κάποια επίφαση σταθερότητας στη Μεσόγειο και Καραϊβική και χωρίς ιδιαίτερη έμπνευση η Βόρεια Θάλασσα όπου οι 65.000 τόννοι για τοπική μεταφορά πλήρωναν περί τὰ WS 132.

Φανερές οι έπιπτώσεις και επί της αγοράς των καθαρών φορτίων όπου μόνο Μεσόγειος και Καραϊβική παρουσίασαν κάποια «άντισταση» στην πτώση.

Οί αγοραπωλησίες

Ζωηρό αγοραστικό ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια, με μικρό όμως αριθμό πράξεων που τελεσφόρησαν.

Αντίθετα ζωηρότης επικράτησε στις αγοραπωλησίες μπάλκ κάρριερς με έκδηλη τη παρουσία των Κινέζων και άλλων αγοραστών από τό χώρο της Απω Ανατολής.

Αναμφισβήτητα, ιδιαίτερη μνεία άρμόζει στην πώληση από τόν άείμνηστο Καπτάν Λέοντα Λεμό πέντε handyman τών 41.700 τόν. d.w. (1986-87) στους Σοβιετικούς, αντί συνολικού ποσού περί των δολ. 100 εκατομμυρίων.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Presidente J. Pardo	20.000	1982	\$ 18.350.000	πλεισμός
Aran	17.170	1980	\$ 8.800.000	Σγκαπούρη
Cam Iroko	16.600	1979	\$ 8.300.000	
Ster. Goz	ψυγείο 129.950			

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Patman	108.500	1969	\$ 11.800.000	
Interbulk Valiant	68.300	1987	\$ 23.500.000	
Arrow Point	68.300	1973	\$ 8.750.000	Κινέζο
African Express	43.700	1985	\$ 17.500.000	Χόγκ Κόγκ
N.S. Embiricos	33.300	1972	\$ 5.000.000	

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Happy Marianne	290.700	1974	\$ 23.000.000	
Transoceanica Giovanna	163.300	1977	\$ 16.900.000	Τούρκοι
Dagfed	57.400	1978	\$ 13.700.000	
Cangapils	22.600	1965	\$ 2.000.000	Απω Ανατ.

Οί διαλύσεις

Κύριο θέματα στην αγορά των διαλύσεων του υπό άνασκόπηση μήνα η δυνατότης των Ίνδων διαλυτών νά διαθέσουν συνάλλαγμα για την αγορά πλοίων. Η θεωρητική τιμή της περιοχής του Ίνδικου στά δολ. 250-270 με τό γειτονικό Μπαγκλαντές νά πληρώνει δολ. 240 για πλοία 5.000 τόν. βάρος.

Γενικά η αγορά των διαλύσεων στους πρώτους τρεις μήνες του 1989 παρουσίασε πτώση πλέον του 50% έναντι των αντίστοιχων μηνών του 1988.

Κύριο χαρακτηριστικό των ήμερών στη Βόρεια Θάλασσα η πρωτοφανής κακοκαιρία που έσήμανε ουσιαστική περιστολή της δραστηριότητας. Ένδεικτικά, οι 70.000 τόννοι για τοπική μεταφορά κλείνονταν περί τὰ WS 120.

Υποτονική η ζήτηση στην Καραϊβική με εξαίρεση τὰ καθαρά φορτία που κινήθηκαν σε συνθήκες ζωηρότητας.

Οί αγοραπωλησίες

Παρά τό γεγονός ότι τό ενδιαφέρον για τη πρόσκτηση πλοίων παρέμεινε σταθερό, η αγορά των αγοραπωλησιών έμφάνισε σημεία χαλάρωσης, αποτέλεσμα κάποιου περιορισμού νέων επενδυτικών κεφαλαίων. Έξαίρεση αποτέλεσαν οι πολλές πράξεις σχετικές με πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Melampus	21.600	1977	\$ 11.000.000	
Silver Arrow	16.700	1978	\$ 5.900.000	
Agios Andreas	15.740	1977	\$ 5.500.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Cavallier de La Salle	38.960	1977	\$ 11.000.000	Φινλανδοί
Stream Buruanga	33.115	1973	\$ 4.600.000	Έλληνες
Lamer	27.150	971	\$ 3.600.000	
Marinos K.	23.150	1977	\$ 7.500.000	Νορβηγοί

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
--------------	--------	-------	------	-----------

Berge Princess	284.500	1972	\$ 22.500.000	
Ariela G	128.300	1977	\$ 17.900.000	Νορβηγοί
Pablo Garnica (OBO)	117.190	1974	\$ 13.500.000	Νορβηγοί
Dido	77.858	1986	\$ 31.500.000	Έλληνες
Obelix	59.250	1977	\$ 14.350.000	Νορβηγοί
New Venture	37.410	1975	\$ 8.000.000	Έλληνες
Sachem	29.900	1972	\$ 5.800.000	Έλληνες

Οί διαλύσεις

Χωρίς έντυπωση αλλαγή από την γνωστή ύφεση, η αγορά των διαλύσεων του Φεβρουαρίου συντηρήθηκε από τις σποραδικές αγορές των διαλυτών της Ινδίας και του Μπαγκλαντές.

Δεξαμενόπλοιο 36.660 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1962 απορροφήθηκε από την αγορά του Μπαγκλαντές αντί δολ. 256 άνα τόννο βάρους, ενώ η θεωρητική τιμή στην Ευρώπη κυμάνθηκε περί τα δολ. 150-170.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Σταθερότητα στη ζήτηση και στα επίπεδα των ναύλων ήταν τό βασικό γνώρισμα του Απριλίου με μία βασική διαφορά της τάξεως του 20% μεταξύ Δύσης και Ανατολής, υπέρ της πρώτης.

Ο χαρακτηριστικός ναύλος Κόλπου ΗΠΑ για Ιαπωνία σε μέγεθος πάναμαξ κυμάνθηκε περί τα δολ. 26,50 με 50 περίπου σέντς διακύμανση, ενώ δολ. 14,50 ήταν ο ναύλος από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία.

Ανάλογα κινήθηκαν και τα μικρότερα φορτία με τούς 21.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολικό Μεξικό στα δολ. 12,35 φίο, ενώ, από τον Άγιο Λαυρέντιο, οι 19.000 τόννοι για Αγγλία πλήρωναν δολ. 19,50 φίο. Τα δολ. 29-30 πληρώνονταν από Ρίο ντε λά Πλάτα για Ισπανία σε 22.000 τόννους ενώ, από τη Βόρεια Γαλλία, οι 30.000 τόννοι για Συρία κλείνονταν στα δολ. 19.

Αξιόλογη η κίνηση στους γαιάνθρακες με την Ταϊβάν εισάγουσα Αμερικανικό άνθρακα σε 60/80.000 τόννους φορτία (περί τα δολ. 22-22,50 ναύλος) ενώ φορτώσεις σε ικανοποιητικούς ρυθμούς σημειώθηκαν από Αυστραλία για Ιαπωνία και από ΗΠΑ για Ευρώπη.

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις τα λιπάσματα, κυρίως για Ινδία, ενώ αξιόλογες πράξεις αναφέρθηκαν στη ζάχαρη.

Οί χρονοναυλώσεις

Πάντοτε με την ήδη αναφερθείσα σχέση Δύσης και Ανατολής, οι πράξεις επί των πάναμαξ κυμάνθηκαν περί τα δολ. 14-15.000, αντίστοιχα, δολ. 11-12.500 ήμερησίως, ενώ περί τα δολ. 10.500/9.500 κλείνονταν τα handymax (40.000 τον. d.w.). Περί τα δολ. 8.000 εργάσθηκαν τα handysize με εξάρσεις που ξεπερνούσαν τα δολ. 10.000, ενώ έντυπωση προκαλούσαν τα cape size με ναυλώσεις περιόδου, όπως οι 155.000 τον. d.w. για 12-15 μήνες στα δολ. 18.150 και οι 145.000 τον. d.w. για δύο έτη στα δολ. 19.000. Για ταξίδι, οι 125.000 τον. d.w. έφθαναν μέχρι και δολ. 22.000 ήμερησίως.

Τά δεξαμενόπλοια

Παρά την αναζωπύρωση της ζήτησης τα πολλά ανοικτά μεγάλα δεξαμενόπλοια έμποδισαν την ουσιαστική άνοδο των ναύλων, που στην περιοχή του Περσικού κυμάνθηκαν περί τα WS 37-45 αναλόγως προορισμού.

Αριθμός φορτώσεων από Βόρειο Θάλασσα, κυρίως για ΗΠΑ, προέδωσε ζωηρότητα στη ζήτηση της περιοχής και συγκράτησε τούς ναύλους.

Αντίθετα, ύποτονική ή Δυτική Αφρική με τούς 130.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 60-62.

Και από τις δύο προαναφερθείσες περιοχές σημειώσαμε ναυλώσεις VLCC για ΗΠΑ.

Λογικά ζωηρή ή Καραϊβική, έδωσε αριθμό ναυλώσεων κυ-

ρίως για Κόλπο ή Ακτή Ατλαντικού με τούς 50.000 τόννους στα WS 185 περίπου.

Κάποια αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος για καθαρά φορτία σε Μεσόγειο, Ν.Α. Ασία και Περσικό με τούς 50.000 τόννους από τον τελευταίο για Ιαπωνία στα SW 160, μία βελτίωση 30 μονάδων σε σχέση με προηγούμενα κλεισίματα.

Οί αγοραπωλησίες

Άρκετη δραστηριότητα μεταξύ Νορβηγικών έφοπλιστικών και επενδυτικών εταιριών για τη πρόσκτηση δεξαμενοπλοίων και μικτών πλοίων. Ακόμη σεβαστός ο αριθμός των μπάλκ κάρριερς που άλλαξαν ιδιοκτήτες σε ύψηλές τιμές.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Colombo	21.232	1980	\$ 16.800.000	Βέλγοι
Ondra	18.000	1978	\$ 11.600.000	Κινέζοι
Karakoran	17.000	1979	\$ 11.500.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Benhope	72.100	1978	\$ 10.500.000	
Standard Endeavour	68.300	1972	\$ 8.300.000	
Petra	41.000	1976	\$ 10.000.000	
Nosira Sharon	30.900	1982	\$ 11.000.000	Δανοί
Jenifer Jane	26.740	1978	\$ 8.700.000	Ινδοί
Patroclos	21.150	1976	\$ 5.900.000	

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Solva	128.358	1974	\$ 15.000.000	Νορβηγοί
Norman Siboss (OBO)	100.000	1972	\$ 12.500.000	Νορβηγοί
Thiseas	90.658	976	\$ 11.500.000	Έλληνες
Saint Andrew	84.039	1973	\$ 9.600.000	Έλληνες
Fort Fraser	25.200	1974	\$ 7.500.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Ύποτονική η αγορά με χαρακτηριστική πράξη την αγορά από διαλυτές της Ταϊβάν μπάλκερ των 15.500 τον. d.w. αντί δολ. 213 άνα τόννο βάρους.

Δείγμα της ζήτησης η πώληση δεξαμενοπλοίου 18.500 τον. βάρους με παράδοση ως έστί στο Τέξας, αντί δολ. 219 άνα τόννο.

ΜΑΪΟΣ

Παρά τα μεθεόρτια του Ορθόδοξου Πάσχα και την έβδομαδιαία άργία στην Ιαπωνία, η ναυλαγορά γνώρισε ισχυρές διακυμάνσεις που οφείλονταν στη συγκράτηση της Σοβιετικής και της Ιαπωνικής παρουσίας και από την άλλη πλευρά στο σεβαστό άριθμό έντολων για μεταφορές γαιανθράκων, σιδηρομεταλλευμάτων και λιπασμάτων, τα όποια γνώρισαν και στιγμιαίες εξάρσεις.

Οί χρονοναυλώσεις

Πιο ανάγλυφες οι διακυμάνσεις στην αγορά των χρονοναυλώσεων με τα μισθώματα των πάναμαξ στο χώρο του Ατλαντικού να κυμαίνονται από δολ. 16.000 μέχρι δολ. 14.000 αναλόγως χρήσεως και συγκυριών, με κάπως κατώτερη την Άπω Ανατολή και τον Ειρηνικό με μισθώματα περί τα δολ. 13.500.

Στά δολ. 10.000 ήμερησίως σημειώσαμε μισθώσεις handy (30.000 τον. d.w.) στον Άτλαντικό ενώ, στον τομέα χρονο-ναυλώσεων περιόδου, οι 68.000 τον. d.w. κλείνονταν στα δολ. 13.500 για δύο έτη, πράξη που υποδήλωνε πρόβλεψη των ναυλωτών για σχετικά υψηλή αγορά σε μεσομακροπρόθεσμη βάση.

Τά δεξαμενόπλοια

Η εξαιρετική δραστηριότητα των Σαουδαράβων που ναύλωσαν ένα σημαντικό αριθμό U/VLCC ενίσχυσε το ήθικό της πλοιοκτησίας και ανέβασε σταδιακά τους ναύλους στον Περσικό από τα WS 40 στα WS 47, ενώ WS 48 πληρώθηκαν για βραχεία μεταφορά στην Έρυθρά.

Ζωηρότερη και η περιοχή της Μεσογείου με τους 130.000 τον. στα WS 92 και τους 80.000 τον. στα WS 145. Σταθερή και η Δυτική Αφρική όπου οι ναύλοι για τους 130.000 τον. προς ΗΠΑ διαμορφώθηκαν περί τα WS 80, ενώ δυναμική ζήτηση εμφάνισαν η Βόρειος Θάλασσα και η Καραϊβική, όπου στην τελευταία οι 70.000 τον. για ΗΠΑ πλήρωναν το υψηλό WS 140.

Ζωηρότης και στην κατηγορία των καθαρών φορτίων, κυρίως λόγω της Ιαπωνικής δραστηριότητας με αρκετές φορτώσεις από Περσικό στο επίπεδο των 50-55.000 τον. στα WS 168.

Οί αγοραπωλησίες

Ζωηρότατο τό αγοραστικό ενδιαφέρον τόσο για πλοία ξηρού φορτίου όσο και για δεξαμενόπλοια, στηριζόμενο στις προοπτικές ανόδου των αντίστοιχων αγορών.

Έντυπωσιακή και τόν μήνα αυτό η Νορβηγική παρουσία, χωρίς όμως και οι Έλληνες να υστερούν σε πράξεις με άπτα οικονομικά όφελγη.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Irene Greenwood	21.894	1982	\$ 13.500.000	
Lake Michigan	17.070	1971	\$ 3.000.000	
Pelagos	1.800	1976	\$ 4.000.000	Έλληνες

Μπάγκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπη.	Τιμή	Αγοραστής
Lancelot Star	122.544	1972	\$ 15.500.000	Νορβηγοί
Moanna	67.100	1984	\$ 19.250.000	
Anpa	51.000	1974	\$ 7.500.000	Κινέζοι
Costis	37.680	1977	\$ 11.300.000	
Ragnhild	27.923	1975	\$ 7.200.000	Νορβηγοί
Apex	23.150	1980	\$ 9.300.000	

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Licorne Pacifique	269.000	1975	\$ 25.500.000	Γάλλοι
Good News	240.000	1974	\$ 21.000.000	
Huston Trader	140.778	1974	\$ 18.250.000	Νορβηγοί
Ellen	118.164	1972	\$ 11.700.000	
Duke	82.200	1976	\$ 13.500.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Η συρρίκνωση του χώρου των διαλυτηρίων στην Ταϊβάν, οι δισταγμοί των διαλυτών της Κίνας και τα συναλλαγματικά προβλήματα της Ινδίας ήταν τα βασικά γνωρίσματα της αγοράς των διαλύσεων τόν Μάιο.

Από τις χαρακτηριστικότερες πράξεις ή πώληση φορτηγού πλοίου 4.200 τον. βάρους στο Μπαγκλαντές αντί δολ. 252 και ενός κοντεϊνερόπλοιου 13.837 τον. βάρους στην Ταϊβάν αντί δολ. 238 ανά τόννο βάρους.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Η πτώση των επιπέδων των ναύλων κατά τόν Ιούνιο, ήρθε να επιβεβαιώσει πόσο εύπαθής παραμένει η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης τοννάζ στην αγορά ξηρού φορτίου και ότι αρκεί μία εποχιακή κάμψη για να δημιουργηθεί ανησυχία.

Οί ναύλοι των 52.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία κυμάνθηκαν στα δολ. 20 - 20,5 με τα δολ. 13 στην αντίστοιχη προς Κόντινεντ μεταφορά. Δυσμενέστερη κάπως η κατάσταση για το πλοίο στο χώρο της Άπω Ανατολής και Βόρειου Ειρηνικού όπου η προσφορά σαφώς υπερέβαινε τη ζήτηση.

Αμείωτος ο ρυθμός της αγοράς στους λοιπούς τομείς με εξαίρεση, ίσως, το χώρο της Ανατολικής ακτής ΗΠΑ όπου οι άπεργες επιδρούσαν στην κανονική παραγωγή και διακίνηση του άνθρακος με αποτέλεσμα σχετική άπραξη ή αλλαγή τόπου φορτώσεως. Χαρακτηριστική η ναύλωση για 110.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ και Ν. Αφρική για Ιαπωνία στα δολ. 16,90 φίο.

Φορτώσεις σιδηρομεταλλεύματος σημειώσαμε από όλες σχεδόν τις συνήθεις περιοχές (Αυστραλία, Βραζιλία, Άγιο Λαυρέντιο, Δυτ. Αφρική) σε μεγάλα μεγέθη και σχεδόν στα προηγούμενα επίπεδα ναύλων.

Κυρίαρχη η παρουσία της Ινδίας στα λιπάσματα, ενώ στίς φορτώσεις ζάχαρης ουδεμία σχεδόν απόκλιση ναύλων σημειώθηκε.

Οί χρονοναυλώσεις

Η όλη πτώση της ναυλαγοράς παρουσιάσθηκε εκδηλη στον τομέα των χρονοναυλώσεων με βασικό γνώρισμα τη συρρίκνωση των μισθωμάτων στα μεγαλύτερα πλοία.

Στό χώρο του Άτλαντικού τό μίσθωμα του πάναμαξ κινήθηκε περί τα δολ. 12.000 ή και χαμηλότερα, ενώ στην Ανατολή τό μίσθωμα περιορίσθηκε στα δολ. 10.000.

Περί τα δολ. 10.000 ήταν τα ήμερησια μισθώματα των handy των 32-40.000 τον. d.w., ενώ ποικίλα μισθώματα πληρώθηκαν για τα handy και τα μικρότερα πλοία, αναλόγως της περιοχής παραδόσεως και επαναπαραδόσεως και εύκαιρων παραγόντων.

Τά δεξαμενόπλοια

Οί έλκυστικότερες τιμές του πετρελαίου ενεθάρρυναν τις αγορές από εμπόρους και μετά τό πρώτο δεκαήμερο του μήνα οι ναύλοι στη περιοχή του Περσικού ανέβηκαν προοδευτικά μέχρι τα WS 65.

Εύρρυθμη η ζήτηση στην Μεσόγειο με τους ναύλους για τους 100.000 τόννους για ένδομεσογειακή μεταφορά να φθάσουν τα WS 135, ενώ περαιτέρω άνοδος της ζήτησης στη Δυτική Αφρική όπου οι 130.000 τον. για ΗΠΑ έφθαναν τα WS 90.

Τίποτε τό ιδιαίτερο στίς λοιπές περιοχές με τους 80.000 τόν. από Καραϊβική για Ακτή Άτλαντικού ΗΠΑ στα WS 120, ενώ άξίζουν ιδιαίτερη μνεία ή πραγματοποιηθείσες χρονοναυλώσεις περιόδου, όπως για πλοίο 80.000 τον. d.w. για 18 μήνες προς δολ. 14.750 την ήμερα.

Οί αγοραπωλησίες

Υψηλές οι τιμές, ύψηλό και τό αγοραστικό ενδιαφέρον παρά τη συρρίκνωση των ναύλων στην αγορά του ντράικαργκο.

Μιά θαυμαστή συγκράτηση χαρακτηρίζει την εποχή αυτή τους Έλληνες που μόνον επιλεκτικά αγόρασαν όρισμένα άξιόλογα πλοία, όπως χαρακτηριστικά τά έξι τελευταία είδικα

δεξαμενόπλοια της Canadian Pacific (31.000 τον. d.w.) αντί συνολικής τιμής 100 εκατομ. δολларίων.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Artus	16.500	1979	\$ 11.000.000	
Arko Glory	15.120	1979	\$ 8.250.000	
Costa Rica	11.464	1981	\$ 7.500.000	Νορβηγοί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπη.	Τιμή	Άγοραστές
Phillipine Sampana	65.637	1981	\$ 17.000.000	Έλληνες
Esperanza Marina	61.931	1981	\$ 16.250.000	
Docevega	37.950	1978	\$ 9.200.000	
Sapporo Olympic	29.000	1972	\$ 5.350.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Taisho Maru	232.400	1975	\$ 21.500.000	Έλληνες
Edimburg Tallia	155.250	1977	\$ 20.000.000	Έλληνες
Jahre Traveller	139.698	1973	\$ 18.000.000	ΗΠΑ
Lavandara	128.255	1974	\$ 19.200.000	ΗΠΑ
Spirit of Phoenix (OBO)	75.000	1975	\$ 5.400.000	Έλληνες
Marvea	39.865	1975	\$ 10.900.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Για πρώτη φορά μετά πολλούς μήνες η αγορά των διαλύσεων σημείωσε ουσιαστική κίνηση με τη πώληση στην Ταϊλάνδη δεξαμενοπλοίου 39.250 τον. βάρους αντί δολ. 250 ανά τόννο.

Επίσης ρυμουλκούμενο δεξαμενόπλοιο 25.710 τον. βάρους αγοράστηκε από διαλυτές της Κίνας επίσης αντί δολ. 250 ανά τόννο.

Στό Μπαγκλαντές τέλος, δεξαμενόπλοιο 18.568 τον. βάρους έπιασε την υψηλή τιμή των δολ. 275 ανά τόννο.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Οί ναύλοι των φορτηγών πλοίων στο μέσο της θερινής περιόδου του υπό ανασκόπηση έτους επέδειξαν σταθερότητα και ήταν σαφώς ανώτεροι της αντίστοιχης περιόδου του 1988.

Ουσιαστικά προσέφεραν στην όμαλη εξέλιξη της αγοράς, ιδιαίτερα το δεύτερο δεκαπενθήμερο του μήνα τα διακινηθέντα μεταλλεύματα όπως χαρακτηριστικά οί 140.000 τον. από Τουμπαράο για Ρόττερταμ στα δολ. 6,10 φίο και οί 130.000 τον. από Σέβεν Άιλαντς με τον ίδιο προορισμό στα δολ. 4,60.

Στό σύνθημα μέγεθος των 50.000 τόννων τα φορτία σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία πλήρωναν τον ικανοποιητικό ναύλο δολ. 21,50 και περί τα δολ. 14,50 για τη διαδρομή από Βορ. Ειρηνικό για Άπω Ανατολή.

Σέ σταθερά επίπεδα οί φορτώσεις κάρβουνου με τούς 60.000 τον από Χάμπτον Ρόουντς για Ιταλία στα δολ. 5,60 και τούς 65.000 τον. από Αυστραλία για Ισπανία στα δολ. 13,90.

Τέλος ουσιαστική υπήρξε η παρουσία φορτίων λιπασμάτων για λογαριασμό της Ινδικής κυβέρνησης, με τούς 250.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ στα επίπεδα των δολ. 43 ανά τόννο.

Οί χρονοναυλώσεις

Μεγάλο μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας του Ιουλίου καλύφθηκε με ναυλώσεις ταξιδίου με μισθώματα που παρουσίαζαν μία σαφή διαφορά υπέρ των μπάλκ κάρριερς μεγέθους «πάναμαξ» έναντι των μικρότερων μονάδων handy και handymax, ενώ παράλληλα η περιοχή του Ατλαντικού υπερτερούσε σε σταθερότητα της Άπω Ανατολής και εν μέρει και της Μεσογείου.

Τη τελευταία εβδομάδα του μήνα υπήρξε ένα εκδηλο ενδιαφέρον από πλευράς ναυλωτών να εξασφαλίσουν πλοία για περίοδο 6-12 μήνες, γεγονός που επηρέασε θετικά τη θέση της πλοιοκτησίας.

Τά δεξαμενόπλοια

Η μικρή υποχώριση των τιμών του πετρελαίου μείωσε τη δραστηριότητα των τρέιντερς, οί οποίοι ανέμεναν τη τελική διαμόρφωση των τιμών ενώ ο μεγάλος αριθμός των ανοικτών πλοίων στον Περσικό Κόλπο άσκησε πτωτικές πιέσεις στους ναύλους.

Παρόλα αυτά οί ναύλοι των δεξαμενοπλοίων κινήθηκαν στα ίδια επίπεδα του προηγούμενου μήνα, με μικρές αποκλίσεις προς τα κάτω όπως μαρτυρούν οί ακόλουθες πράξεις:

- 350.000 τον. από Περσικό για Έρυθρά, WS 37,5.
- 230.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία, WS 52,5.
- 130.000 τον. από Δυτ. Αφρική για ΗΠΑ, WS 90.
- 120.000 τον. ενδομεσογειακή μεταφορά WS 85.
- 70.000 τον. από Καραϊβική για Ατλαντικό ΗΠΑ WS 110.

Οί αγοραπωλησίες

Σέ χαμηλά επίπεδα από πλευράς αριθμού πράξεων, αλλά σε ύψηλά επίπεδα τιμών, κινήθηκε η αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων τον περασμένο Ιούλιο.

Στό προσκήνιο των αγορών δεξαμενοπλοίων και πάλι οί Νορβηγοί που άλλαξαν μεταξύ τους την ιδιοκτησία αρκετών μονάδων υψηλών προδιαγραφών, όπως επίσης και ο Όμιλος Βαρδινογιάννη που επώλησε en bloc 13 φορτηγά πλοία σε Όλλανδούς αντί συνολικής τιμής περί των 135 εκατομ. δολларίων.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Var	20.760	1977	\$ 10.300.000	ΗΠΑ
Gemma	16.950	1977	\$ 8.800.000	ΗΠΑ
Planet	15.767	1978	\$ 6.200.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Riki	42.244	1985	\$ 18.900.000	Ιταλοί
Seven Arrows	36.200	1983	\$ 14.800.000	Νορβηγοί
Zetta	33.329	1971	\$ 4.600.000	Νορβηγοί
Esperanza V	27.000	1976	\$ 7.500.000	Νορβηγοί

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Viking Osprey	87.325	1981	\$ 27.200.000	Νορβηγοί
Vestalegia	83.680	1977	\$ 17.700.000	Νορβηγοί
Blue Excelsior	38.500	1981	\$ 20.000.000	Νορβηγοί
Eulota	29.950	1983	\$ 16.000.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Περιορισμένη ή δραστηριότητα καθώς τό λίγο προσφερόμενο τοννάξ δέν έπαρκεί νά καλύψει τή ζήτηση.

Οί τιμές παρέμειναν σέ ικανοποιητικά επίπεδα, μέ τό Μπαγκλαντές στήν πλέον ανταγωνιστική θέση πληρώνοντας δολ. 270 γιά φορτηγό πλοίο 5.500 τον. βάρους.

Κύκλοι τής αγοράς μιλούσαν γιά κάποιο ενδιαφέρον τών Κινέζων γιά νέες αγορές, τό όποιο όμως δέν έπιβεβαιώθηκε στήν πράξη.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Παρότι παραδοσιακά ό Αύγουστος δέν φημίζεται γιά τή δραστηριότητά του, ό φετεινός μήνας παρουσίασε ούσιαστική σταθερότητα καί από τό τελευταίο δεκαήμερο διεφάνη μιá άνοδική τάση τών ναύλων, όπως χαρακτηριστικά δείχνουν τά παρακάτω κλεισίματα μεταφοράς σιτηρών:

— 50.000 τον. από Άμερ. Κόλπο γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 23,70 φίο.

— 33.000 τον. από Βραζιλία γιά Ισπανία, δολ. 16.

— 27.000 τον. από Άμερ. Κόλπο γιά Νορβηγία, δολ. 17,60.

— 25.000 τον. από Άμερ. Κόλπο γιά Άλγερία, δολ. 22,50 φίο.

— 25.000 τον. από Βραζιλία γιά Περσία, δολ. 31,50.

— 25.000 τον. από Σαίντ Λόρενς γιά Άλγερία, δολ. 20,50.

Ίκανοποιητική καί ή δραστηριότητα στους τομείς γαιανθράκων καί μεταλλευμάτων μέ ναύλους πού έδειξαν βελτίωση έναντι του προηγούμενου μήνα:

— 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Βραζιλία γιά Ιαπωνία, δολ. 13,30.

— 130.000 τον. γαιάνθρακες από Ρίτσαρντς Μπαίη γιά Ρότερνταμ, δολ. 9 φίο.

— 125.000 τον. γαιάνθρακες από Ρόμπερτς Μπάνκ γιά Νότιο Κορέα, δολ. 8,85 φίο.

— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Νάρβικ γιά Ρότερνταμ, δολ. 3 φίο.

— 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπαράο γιά Καοσιούγκ, δολ. 14,15.

Οί χρονοναυλώσεις

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις ή αγορά τών χρονοναυλώσεων του Αύγουστου υπήρξε ικανοποιητική, καίτοι στό χώρο τής Άνατολής τά μισθώματα ύστεροϋσαν εκείνων πού πληρώθηκαν στόν Άτλαντικό.

Οί ναύλοι τών πάναμαξ στόν χώρο του Άτλαντικού κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 12.500- 14.000 μέ ύψηλό πρίμ γιά έπαναπαράδοση στήν Άπω Άνατολή, ενώ περισσότερο στατική υπήρξε ή αγορά γιά τά πλοία handysize.

Πλοίο handy max από Μεσόγειο μέσω Βραζιλίας γιά Άπω Άνατολή πληρώθηκε δολ. 11.750 τήν ήμέρα, ενώ μάλκερ τών 38.000 τον. d.w. από τήν Άμβέρσα γιά Ιαπωνία, δολ. 9.000 τήν ήμέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Βασική παρατήρηση τής αγοράς τών δεξαμενοπλοίων του υπό άνασκόπηση μήνα ή διατήρηση από τούς ναυλωτές του έλέγχου ροής φορτίων καί έντολών.

Κάποια δραστηριότητα εκ μέρους τών Σαουδαράβων τίς τελευταίες ήμέρες του μήνα τόνωσε κατά τι τήν αγορά του Περσικού Κόλπου, ενώ στή Μεσόγειο μετά βίας έπιτυγχάνονταν συμφωνίες στά WS 90-95 γιά τίς συνήθεις σύντομες διαδρομές.

Περισσότερο άποδοτική υπήρξε ή άπασχόληση πλοίων στό Βορ. Θάλασσα, ενώ αντίθετα τίποτε τό ιδιαίτερο δέν έμφάνισε ή αγορά τής Καραϊβικής.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

— 260.000 τον. από Περσικό γιά Δυτικές όψιόν, WS 46.

— 260.000 τον. από Μεσόγειο γιά Βραζιλία, WS 49,5.

— 220.000 τον. από Περσικό γιά Ιαπωνία, WS 44.

— 120.000 τον. από Νιγηρία γιά Άμερ. Κόλπο, WS 87,5.

— 100.000 τον. από Σιντί Κερίρ γιά Ιταλία, WS 92,5.

— 70.000 τον. από Καραϊβική γιά Άτλαντικό ΗΠΑ, WS 120.

Χωρίς δυναμισμό καί ή αγορά τών καθαρών φορτίων μέ περιορισμένο αριθμό έντολών σέ χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

Οί αγοραπωλησίες

Άν καί όπως προαναφέραμε ό Αύγουστος συνήθως δέν προσφέρεται γιά μεγάλη δραστηριότητα, οί πραγματοποιηθείσες πράξεις έδειξαν ένα έντονο ενδιαφέρον γιά τήν άπόκτηση καλών πλοίων όποιασδήποτε κατηγορίας καί μεγέθους σέ ύψηλές τιμές.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Kamateri	22.356	1978	\$ 8.500.000	Νοτιαμερ.
Sun Ray	15.177	1969	\$ 2.000	Άπω Άνατ.
Sea Pearl	12.665	1979	\$ 6.500.000	

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Hellespont Merchant	64.657	1978	\$ 14.500.000	Γιουγκοσλ.
Maritime Dignity	64.400	1983	\$ 20.800.000	
Musica	40.970	1987	\$ 18.000.000	
Nova Eagle	36.000	1985	\$ 18.000.000	
Sun Light	26.863	1986	\$ 10.500.000	Μόντε Κάρλο Ιάπωνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστές
Hansa Visby	139.200	1976	\$ 21.000.000	Νορβηγοί
South Angela	116.783	1978	\$ 20.000.000	Έλληνες
Neptune Pegasus	86.400	1981	\$ 24.000.000	Σουηδοί
Mantinia	62.900	1984	\$ 26.250.000	Άμερικανοί
Aniara	29.997	1984	\$ 19.000.000	

Οί διαλύσεις

Στά συνήθη ύποτονομικά πλαίσια κινήθηκε ή αγορά τών διαλύσεων τόν Αύγουστο, μέ μόνο νέο τήν έπανεμφάνιση στό προσκήνιο τών Πακιστανών διαλυτών.

Οί τιμές κυμάνθηκαν στά άκόλουθα επίπεδα καί άντιπροσωπεύουν αγορές μικρής χωρητικότητας πλοίων:

— Μπαγκλαντές δολ. 230-275.

— Πακιστάν δολ. 175-225.

— Ταϊλάνδη δολ. 190-230.

— Νοτ. Κορέα δολ. 100-130.

— Ισπανία δολ. 100-150.

— Τουρκία δολ. 110-170.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Ή μειωμένη Σοβιετική παρουσία στό χώρο του Άτλαντικού σέ συνδυασμό μέ τόν περιορισμένο αριθμό έντολών στίς περιοχές τής Άπω Άνατολής καί τής Νοτ. Άφρικής, έγειραν τήν πλάστιγγα τής ναυλαγοράς του Σεπτεμβρίου υπέρ τών ναυλωτών.

Σταδιακά οί ναύλοι γιά τά συνθήκη φορτία σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ γιά Ιαπωνία καί Κόντινεντ μειώθηκαν περί τά

δολ. 22,50 και δολ. 12 αντίστοιχα, ενώ ικανοποιητική υπήρξε η ροή φορτίων λιπασμάτων με βασικό προορισμό την Ίνδία.

Περιορισμένος και ο αριθμός των εντολών για μεταφορές γαιάνθρακος και σιδηρομεταλλεύματος δεν προσέφερε στην ανέλιξη της αγοράς ξηρού φορτίου.

Οί χρονοναυλώσεις

Αν και μεγάλο μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας καλύφθηκε με χρονοναυλώσεις πλοίων, η πτώση των μισθωμάτων υπήρξε εμφανής με προεξάρχουσα την περιοχή της Απώ Ανατολής, ενώ στον Ατλαντικό, παρά την ύπαρξη ανοικτών πλοίων, τα μισθώματα διατηρήθηκαν σε άνεκτα επίπεδα.

Χαρακτηριστική των διαφορετικών συνθηκών που υπήρχαν σε Δύση και Ανατολή η μίσθωση πάναμαξ μπάλκερ από τη Βορ. Θάλασσα για κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού στά δολ. 9.850, ενώ για την όψιόν επαναπαράδοσης του πλοίου στον χώρο της Απώ Ανατολής συμφωνήθηκε ήμερησιο μίσθωμα δολ. 13.500.

Περισσότερη σταθερότητα παρουσίασε η αγορά για τα πλοία μεγέθους 30-40.000 τόν., d.w., ενώ τα τουρντέκερς εξακολούθησαν να απολαμβάνουν χαμηλά μισθώματα.

Τά δεξαμενόπλοια

Τίποτε τό αξιο ιδιαίτερης μνείας στην αγορά των πετρελαιοφόρων τόν περασμένο Σεπτέμβριο, με εξαίρεση ίσως της περιοχής της Μεσογείου όπου η ροή φορτίων υπήρξε συνεχής και οι ναύλοι για τα φορτία τών 80.000 τόν. διαμορφώθηκαν περί τα WS 130-150.

Οι παρακάτω ναυλώσεις είναι χαρακτηριστικές των συνθηκών που επικράτησαν στην ναυλαγορά τόν μήνα αυτό.

— 270.000 τόν. από Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 49.
— 250.000 τόν. από Περσικό για Ιαπωνία, WS 52,5.
— 135.000 τόν. από Δυτ. Αφρική για Βορ. Ευρώπη/ Μεσόγειο, WS 67,5.

— 125.000 τόν. από Δυτ. Αφρική για Ιταλία, WS 67,5.
Η αγορά της Βορ. Θάλασσας παρέμεινε στά προηγούμενα σταθερά επίπεδα όπως φανερώνουν οι ναύλοι τών 118.000 τόν. για Καναδά στά WS 92,5, και τών 92.000 τόν. για Βορ. Ευρώπη στά WS 88.

Τέλος, στά καθαρά φορτία: σημειώσαμε μία μικρή άνοδο της ζήτησης πλοίων με ναύλους περί τα WS 180 για τα συνήθως φορτίων τών 30.000 τόνων.

Οί αγοραπωλησίες

Παρά τις όχι και τόσο ευνοϊκές συνθήκες της ναυλαγοράς και στις δύο βασικές κατηγορίες πλοίων, υψηλό υπήρξε τό αγοραστικό ενδιαφέρον για τη πρόσκτηση πλοίων ικανοποιητικών προδιαγραφών, ενώ αξιο μνείας είναι τό έκδηλο παρόν στην αγορά τών Κινέζων, άλλων έφοπλιστών της Απώ Ανατολής, τών Ιταλών και φυσικά Νορβηγών και Ελλήνων.

Ενδεικτική της ανοδικής πορείας τών αξιών στά δεξαμενόπλοια, η πώληση μετοχών στο υπερδεξαμενόπλοιο T/T Happy Sailor (424.000/1976) με βάση ύπολογισμό της τρέχουσας αξίας του στά δολ. 43.000.000.

Πλοία γενικού φορτίου:

Ελάχιστες οι πράξεις στά πλοία γενικού φορτίου, με πιο χαρακτηριστική την en bloc αγορά από Έλληνες τριών SD-14 ναυπηγημένων τό πρώτο τό 1977 και τών δύο άλλων τό 1982, έναντι συνολικής τιμής δολ. 16.400.000.

Horyu Maru	132.600	1980	\$ 29.600.000	Νορβηγοί
Ant. Angelicoussis	68.000	1989	\$ 26.250.000	Έλληνες
Bulk Explorer	64.649	1978	\$ 14.500.000	Νορβηγοί
Pacific Breeze	37.681	1982	\$ 17.000.000	Νορβηγοί
Fairway	23.778	1977	\$ 7.400.000	Χόγκ Κόγκ

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Νεότευκτο	140.000	1989	\$ 52.000.000	Σουηδοί
Yates Trader	138.973	1975	\$ 22.700.000	Νορβηγοί
Thalassini Niki (OBO)	103.738	1974	\$ 18.600.000	Νορβηγοί
Ocean Maid	97.176	1972	\$ 12.250.000	Έλληνες
Levant	40.738	1985	\$ 25.000.000	Νορβηγοί

Στην κατηγορία τών πρόντακτ κάρριερς, αίσθηση προκάλεσε η en bloc πώληση από την Eletson Corporation στους Σοβιετικούς πέντε μονάδων ναυπηγημένων μεταξύ 1985-88 στην συνολική τιμή τών 130 εκατ. δολларίων.

Οί διαλύσεις

Μικρή ή δραστηριότητα στις διαλύσεις, με κάποιο ενδιαφέρον για πλοία μικρού και μεσαίου μεγέθους.

Οι παρακάτω τιμές ανά τόννο βάρους αντικατοπτρίζουν τά επίπεδα που κινήθηκε η αγορά του Σεπτεμβρίου.

- Πακιστάν δολ. 175-225.
- Μπαγκλαντές δολ. 225-265.
- Ταϊλάνδη δολ. 190-230.
- Νοτ. Κορέα δολ. 100-130.
- Γιουγκοσλαβία δολ. 85-95.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Με προοδευτικά και σταθερά βήματα η ναυλαγορά ξηρού φορτίου σημείωσε άνοδο τόν Οκτώβριο και η ένδεικτική κλίμακα BIFFEX ανέβηκε κατά 200 μονάδες έναντι του προηγούμενου μήνα.

Η επανεμφάνιση τών Σοβιετικών και η δραστηριότητα άλλων κρατικών ναυλωτών να καλύψουν τις εισαγωγικές τους ανάγκες οδήγησαν τόν ναύλο για τά κλασικά φορτία σιτηρών τών 50-55.000 τόν. από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία στά δολ. 27,50 και τόν αντίστοιχο πρὸς Κόντινεντ στά δολ. 16,50.

Ικανοποιητική και η αγορά τών Μεγ. Λιμνών με τούς 27.000 τόν. για Αλγερία στά δολ. 34, ενώ στά σιδηρομεταλλεύματα, τό κάρβουνο και τά λιπάσματα οι ακόλουθες πράξεις δείχνουν σαφή σημεία άνόδου τών ναύλων:

- 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα από Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 6,35.
- 110.000 τόν. γαιάνθρακες από Νοτ. Αφρική για Απώ Ανατολή, δολ. 10,65.
- 25.000 τόν. λιπάσματα από Αμερ. Κόλπο για Δυτ. άκτή Ίνδίας, δολ. 47.

Οί χρονοναυλώσεις

Κύριο γνώρισμα του υπό άνασκόπηση μήνα τό ενδιαφέρον τών ναυλωτών να εξασφαλίσουν πλοία για τούς επόμενους μήνες, γεγονός που οδήγησε σε υψηλότερους ρυθμούς δραστηριότητας και ουσιαστική βελτίωση τών μισθωμάτων.

Τά παρακάτω μισθώματα αποδεικνύουν τη σταθερότητα που επικράτησε σε όλες σχεδόν τις περιοχές.

- 72.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ για Απώ Ανατολή, δολ. 19.000 τήν ήμερα.
- 65.000 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.650 τήν ήμερα.
- 64.000 τόν. d.w. από Πάσσερο για Απώ Ανατολή, δολ. 14.500 τήν ήμερα.
- 64.000 τόν. d.w. από Απώ Ανατολή για Κόντινεντ, δολ. 9.250 τήν ήμερα.
- 36.000 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστρα-

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
--------------	--------	-------	------	-----------

λίας, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 30.700 τον. d.w. από Κόντινεντ ταξίδι μέσω Μέγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 9.750 την ημέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Ή ανατροπή της ισορροπίας υπέρ των πλοιοκτητών τον Όκτωβριο, οδήγησε σταδιακά σε ουσιαστική άνοδο των ναύλων των δεξαμενοπλοίων, που το τρίτο πλέον δεκαήμερο έφθασαν στον Άραβικό Κόλπο τα WS 75 για τα VLCC's, ενώ σταθερά άνοδικές έμφανίστηκαν οι αγορές της Μεσογείου και της Δυτικής Αφρικής. Στην πρώτη οι ναύλοι έφθασαν τα WS 140-150 για τα συνήθη φορτία των 80.000 τόννων και στην δεύτερη τα φορτία του ενός εκατομ. βαρελιών πλησίασαν τα WS 100.

Τίς τελευταίες ημέρες βελτίωση κατά 20 περίπου μονάδες της κλίμακας έμφάνισε και η αγορά της Βορ. Θάλασσας, ενώ μικρότερη κάπως ήταν η άνοδική τάση στην αγορά της Καραϊβικής.

Οί αγοραπωλησίες

Σε ύψηλές τιμές και με άμειο τό αγοραστικό ενδιαφέρον κύλησε η αγορά των αγοραπωλησιών του Όκτωβρίου.

Άξια μνείας η έπανεμφάνιση των Ιταλών που έπωφεληθηκαν των κρατικών τους επιδοτήσεων, όπως επίσης και η μαζική αγορά από την Stena των υπολοίπων έξι VLCC της εταιρίας Ludvig Tankers έναντι συνολικής τιμής 190 εκατ. δολλαρίων.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Rickmers Tiansin	20.482	1986	\$ 16.750.000	Ινδοί
Nimrod	16.582	1978	\$ 5.730.000	Ιάπωνες
Swan River (Ψυγείο)	10.987	1978	\$ 8.800.000	Σκανδιναυοί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Fotini L.	66.200	1976	\$ 13.500.000	Τούρκοι
Antigone SB	40.400	1975	\$ 10.500.000	Έλληνες
Oriental King	38.138	1982	\$ 14.700.000	Νορβηγοί
Nicos Kavadias	33.313	1972	\$ 5.700.000	Έλληνες
Sotiras	27.570	1973	\$ 6.500.000	Σκανδιναυοί
Pacmajesty	20.253	1976	\$ 5.500.000	Κινέζοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Fortuna	155.500	1976	\$ 20.700.000	Φινλανδοί
Alandia Warrior	130.122	1975	\$ 18.500.000	Έλληνες
Mariner Renaissance	81.279	1986	\$ 28.750.000	Νορβηγοί
Loire	65.525	1981	\$ 25.000.000	Ιταλοί
Filia Star	37.836	1973	\$ 6.700.000	Έλληνες
Anett	33.950	1975	\$ 10.300.000	Νορβηγοί

Οί διαλύσεις

Ήρεμία επικράτησε στην αγορά των διαλύσεων καθώς η βελτίωση των συνθηκών της ναυλαγοράς και στίς δύο βασικές κατηγορίες των πλοίων άποστέρησε την αγορά από ενδεχόμενους πελάτες.

Οί τιμές διατηρήθηκαν στα διαμορφωμένα από καιρό επίπεδα των δολ. 240-260 αναλόγως μεγέθους, με κάποιες άνοδικές τάσεις για όρισμένα πλούσια σε μέταλλα πλοία.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Ή σταθερή παρουσία των Σοβιετικών στην αγορά ξηρού φορτίου σε συνδυασμό με νέες αγορές σιτηρών και από άλλες χώρες, καθώς και η ικανοποιητική ροή φορτίων γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος κράτησαν την ναυλαγορά σε υψηλούς τόννους με κερδοφόρους ναύλους.

Ο ναύλος δείκτης για τη μεταφορά σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία έφθασε τα δολ. 27 και για τη αντίστοιχη προς Κόντινεντ διαδρομή πληρώθηκαν δολ. 16.685 φίο. Έξι φορτία γαιανθράκων του 55-60.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ για Φορμόζα συμφωνήθηκαν μεταξύ δολ. 22,50 - 22,90, ενώ άρκετά δραστήρια υπήρξε και η αγορά των Μεγ. Λιμνών.

Οί χρονοναυλώσεις

Σημαντικό μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας κάλυψαν οι χρονοναυλώσεις με σαφή βελτίωση των μισθωμάτων των μπάλκ κάρριερς μεγέθους handymax και handy.

Τά παρακάτω κλεισίματα είναι πιστεύουμε χαρακτηριστικά της εύφορίας που επικράτησε:

— 65.100 τον. d.w. παράδοση Νοτ. Κορέα, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Αυστραλία 14.000 την ημέρα.

— 65.000 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι Άτλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσσερο, δολ. 13.500 την ημέρα.

— 60.500 τον. d.w. παράδοση Φιλιππίνες, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 14.000 την ημέρα.

— 45.260 τον. d.w. παράδοση Μπρέικ, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 13.750.

— 41.800 τον. d.w. παράδοση Πάσσερο, ταξίδι μέσω Κπέ με λιπάσματα για Φιλιππίνες, δολ. 14.100 την ημέρα.

— 39.500 τον. d.w. από Κόντινεντ δύο κυκλικά ταξίδια Ινδίας, δολ. 12.150 την ημέρα.

— 28.000 τον. d.w. από Κόντινεντ χρονοναύλωση περίοδο 12 μηνών, δολ. 8.300 την ημέρα.

— 22.600 τον. d.w. παράδοση Ταραγκόνα, ταξίδι Άνατολ. άκτης ΗΠΑ και Αιγύπτου με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.000 την ημέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Σπάνιες στιγμές εύφορίας για τους πλοιοκτήτες των U/VLCC's, καθώς η χρησιμοποίηση πολλών μονάδων για τη πλωτή αποθήκευση του μαύρου χρυσού περιόρισε δραστικά τον αριθμό των άνοικτων πλοίων και άνέβασε τους ναύλους στα πρωτόγνωρα επίπεδα των WS 100.

Δραστήρια και η περιοχή της Μεσογείου, όπου τα φορτία των 80.000 τόννων κυμάνθηκαν στα επίπεδα του WS 140-150, ενώ ουσιαστική βελτίωση σημείωσαν οι ναύλοι στην περιοχή της Καραϊβικής στα μεγέθη των 50-60.000 τόννων.

Σταθερή η ροή φορτίων και από τη Δυτ. Αφρική με τό σύνηθες μέγεθος των 1 εκατ. βαρελιών σε επίπεδα άνω των WS 100.

Έν όψει της Συνόδου του ΟΠΕΚ, στα τέλη Νοεμβρίου, οι ύψηλοι ναύλοι υπεχώρησαν τίς τελευταίες ημέρες του μήνα, με εξαίρεση τα καθαρά φορτία τα όποια λόγω έποχης κινήθηκαν με άνοδικούς ρυθμούς.

Οί αγοραπωλησίες

Ή ραγδαία άνοδος των ναύλων των πετρελαιοφόρων τράβηξε τό κυριώτερο ενδιαφέρον των έν δυνάμει αγοραστών

καί πρωτίστως των Νορβηγών

Στις άλλες κατηγορίες πλοίων, οι ύψηλές τιμές καί η σπάνιας χρονοναυλώσεων περίοδος συγκράτησε σε χαμηλό επίπεδο τις τελικές πράξεις.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή 'Αγοραστές
Nissos Kefalonia	15.180	1970	\$ 2.450.000
Faneli	10.190	1975	\$ 3.075.000

Μπάγκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπη.	Τιμή 'Αγοραστές
Barock	127.283	1973	\$ 12.500.000
Lousiana Rainbow	70.280	1986	\$ 23.500.000
Sanko Coral	39.345	1984	\$ 17.600.000
Ocean Faith	35.900	1976	\$ 7.900.000
Saint Dimitrios	27.765	1977	\$ 8.300.000

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή 'Αγοραστές
Korea Sun	267.819	1975	\$ 29.500.000
Coral Sea	87.184	1980	\$ 26.600.000
Jahre Pearl (OBO)	78.079	1976	\$ 18.000.000
Scheweald	58.700	1973	\$ 13.700.000
Yuyo Breeze	37.660	1975	\$ 25.500.000

Οί διαλύσεις

Μόνο ουσιαστικό νέο του μήνα ή επανεμφάνιση των 'Ινδών διαλυτών εφοδιασμένων με σκληρό συνάλλαγμα, τό οποίο άντλήθηκε από αδιάθετα αποθέματα της 'Ινδικής κυβέρνησης που αρχικά είχαν προορισμό τη βιομηχανική δραστηριότητα.

Η επαναδραστηριοποίηση αυτή απέληξε σε έξι αγορές

πλοίων διαφόρων τύπων, χωρητικότητας φορτίου έως 15.000 τόν. d.w., σε τιμές που κυμάνθηκαν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου μεταξύ δολ. 220 - 275 ανά τόννο βάρους.

Από τις λοιπές χώρες ελάχιστη ή γνωστή δραστηριότητα με πλέον χαρακτηριστική τη πώληση σε διαλυτές του Μπαγκλαντές επιβατηγού πλοίου 2.826 τόν. βάρους αντί δολ. 230 ανά τόννο.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Βασικό γνώρισμα του τελευταίου μήνα του υπό ανασκόπηση έτους ή ικανοποιητική απασχόληση των handy/handymax μπάγκ κάρριερς, σε αντίθεση με τα μεγαλύτερα μπάγκ κάρριερς που κινήθηκαν σε κάπως χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

Τά γεγονότα του Παναμά δέν επηρέασαν ουσιαστικά την αγορά των βασικών χύδην φορτίων που κυμάνθηκε στα ακόλουθα επίπεδα κατά κατηγορία φορτίου:

— 140.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Βραζιλία για 'Ιαπωνία, δολ. 14,50 φίο.

— 120.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Μαδέϊρα για Φόρ, δολ. 6,95.

— 78.000 τόν. γαιάνθρακες Ρόττερνταμ για Τάραντο, δολ. 4,85.

— 52.000 τόν. σιτηρά 'Αμερ. Κόλπο για 'Ιαπωνία, δολ. 26 φίο.

— 50.000 τόν. σιτηρά 'Αμερ. Κόλπο για Λισσαβώνα, δολ. 13,75, φίο.

— 50.000 τόν. σιτηρά 'Αμερ. Κόλπο για 'Ακαμπα, δολ. 25 φίο.

Οί χρονοναυλώσεις

Ένα μεγάλο τμήμα της ναυλωτικής δραστηριότητας καλύφθηκε με χρονοναυλώσεις, καθώς πολλοί έσπευσαν να καλυφθούν ένόψει των έορτών Χριστουγέννων καί Πρωτοχρονιάς.

Οί παρακάτω συμφωνίες μαρτυρούν τά σταθερά επίπεδα του τελευταίου μήνα του 1988:

— 66.900 τόν. d.w. από Βορ. Χαττέρας μέσω Κωνσταντζας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 13.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοῦ υπό έρμα.

— 61.500 τόν. d.w. από Σκώ κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 11.500.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

- 40.000 τον. d.w. από Ρότερνταμ για "Απω 'Ανατολή, δολ. 13.700 την ημέρα.
- 38.200 τον. d.w. από Βορ. Ειρηνικό για Κίνα, δολ. 10.750 την ημέρα, πλέον δολ. 190.000 για πλοῦ υπό έρμα.
- 29.670 τον. d.w. από Γιβραλτάρ κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 8.150 την ημέρα.
- 23.130 τον. d.w. από 'Αμβέρσα για Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.900 την ημέρα.
- 17.180 τον. d.w. από Κόντινεντ για Καραϊβική, δολ. 7.180 την ημέρα.

Τά δεξαμενόπλοια

Ξεκινώντας από ένα βαθύ λήθαργο ή αγορά των δεξαμενοπλοίων άφυπνίσθηκε μετά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του μήνα καί σταδιακά ή αγορά του Περσικού Κόλπου εξασφάλισε ναύλους της τάξεως του WS 75-80.

Η αγορά της Δυτ. 'Αφρικής καί της Μεσογείου κυμάνθηκαν αντίστοιχα στά WS 95 καί WS 125 για τά συνήθη μεγέθη των φορτίων τους καί βασικό προορισμό της ΗΠΑ.

Ιδιαίτερη κινητικότητα σημειώσαμε στην αγορά της Καραϊβικής μέ τά φορτία των 75.000 τόννων στά WS 165, ενώ άξιζουν ιδιαίτερη μνεία οί ναῦλοι πού πληρώθηκαν για καθαρά φορτία στίς ακόλουθες διαδρομές:

- 55.000 τον. από Περσικό για 'Ιαπωνία, WS 175.
- 30.000 τον. από Σιγκαπούρη για 'Ιαπωνία, WS 230.
- 28.000 τον. από ΗΒ/Κόντινεντ για ΗΠΑ, WS 300.
- 27.500 τον. από Περσικό για 'Ινδία, WS 250.
- 24.000 τον. από Κωνσταντζα για Μεσόγειο, WS 340.
- 24.000 τον. από 'Αλγερία για ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 325.

Οί αγοραπωλησίες

Τά ύψηλά επίπεδα τιμών άνέστειλαν την έκβαση αρκετών διαπραγματεύσεων, αν καί παρά την ήρεμία πού επικράτησε ό άριθμός των πλοίων πού άλλαξαν ιδιοκτήτες δέν ήταν εύ καταφρόνητος.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
--------------	--------	-------	------	-----------

Lux Lilly	16.347	1983		
Lux Condor	15.384	1983	\$ 24.800.000	'Ελληνες
Lux Rose	15.088	1977	en block	
Lux Hawk,	14.986	1982		

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Carina	64.995	1974	\$ 12.500.000	'Ινδοί
Marine Ranger	63.940	1984	\$ 24.200.000	'Ιταλοί
Eastern Jay	43.648	1984	\$ 19.000.000	Νορβηγοί
Cineraria	28.192	1982	\$ 13.100.000	Νορβηγοί
Seven Oceans	24.534	1977	\$ 7.000.000	Τούρκοι
Merkur	19.078	1970	\$ 2.850.000	'Ελληνες

Δεξαμενόπλοια καί Μικτά:

Όνομα Πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Άγοραστής
Stresa	241.199	1975	\$ 25.000.000	Νορβηγοί
Mystras	117.112	1969	\$ 8.500.000	'Ιταλοί
Bonito	99.895	1969	\$ 9.650.000	Νορβηγοί
Mega Julie	87.290	1978	\$ 23.700.000	Νορβηγοί
Araguany	44.670	1982	\$ 22.000.000	'Ιταλοί
Pasadena	33.715	1975	\$ 8.500.000	'Ιταλοί

Οί διαλύσεις

Οί περισσότερες πράξεις πού αναφέρθηκαν άφορούσαν άγορές από έμπόρους για μεταπώληση στους διαλυτές.

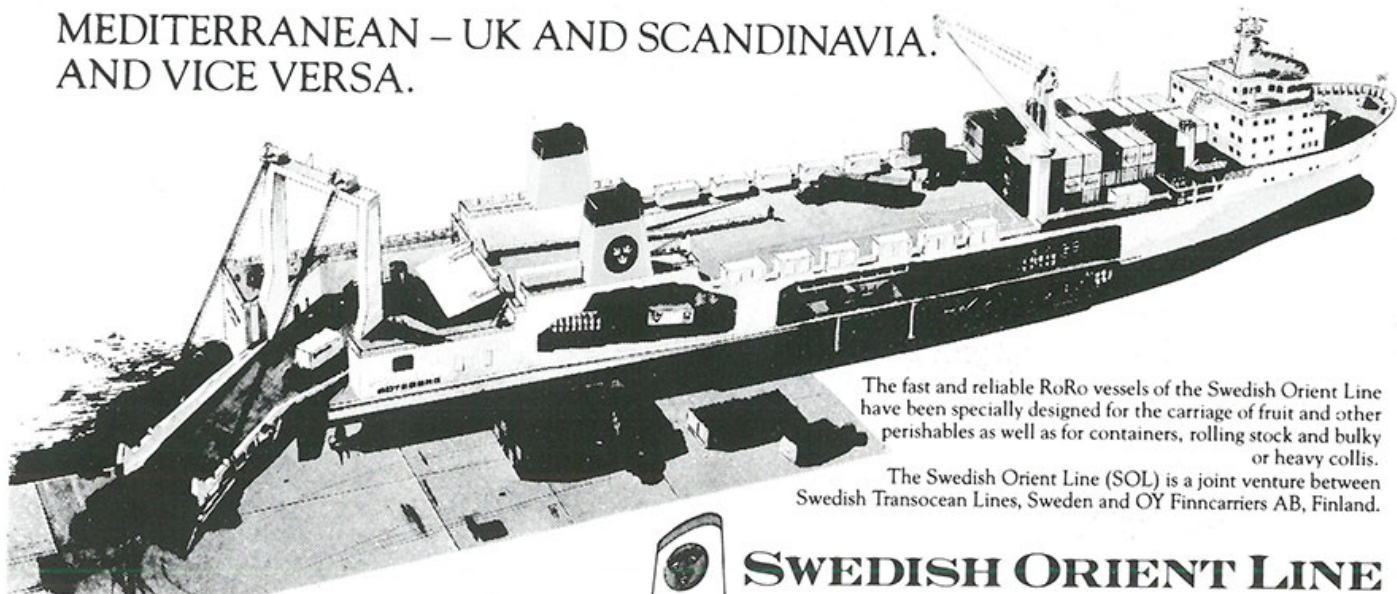
Οί τιμές σέ 'Ινδία καί Μπαγκλαντές κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 220-260 για όλες τίς κατηγορίες των πλοίων αναλόγως μεγέθους, ενώ στην Ταϋλάνδη από τά δολ. 210 έως τά δολ. 250 για τά μεγάλου μεγέθους δεξαμενόπλοια.

Περιορισμένη καί ή δραστηριότητα των Κινέζων, μέ τιμές περί τά δολ. 100 -180.

Μεταξύ των Εύρωπαίων διαλυτών οί 'Ισπανοί παρουσίασαν την μεγαλύτερη δραστηριότητα, μέ τιμές πού κυμάνθηκαν από δολ. 100 έως δολ. 145 αναλόγως του τύπου καί μεγέθους του πλοίου.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn carriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).



ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΤΒΑ

Δάνεια, Εγγυήσεις, Συμμετοχές, Βιομηχανικές Περιοχές, Άντληση Κεφαλαίων, Παροχή Υπηρεσιών Χρηματοοικονομικού Συμβούλου, Αναδοχή (Underwriting) μετοχικών και ομολογιακών εκδόσεων, συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων (M+A), προσέλκυση νέων επενδυτών από το εσωτερικό και το εξωτερικό, συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΜΟΠ (Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα των Ε.Κ.).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΞΑΓΩΓΩΝ - ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

Χρηματοδότηση και εξυπηρέτηση των εξαγωγικών επιχειρήσεων για τις εξαγωγικές και εισαγωγικές τους εργασίες, factoring, forfaiting, κάλυψη νομισματικών κινδύνων, χρηματοδότηση αντισταθμιστικών συμφωνιών. (Υπό ίδρυση)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (Ε.Ε.Ε.Χ.)

Προσφορά υπηρεσιών διαχείρισης επενδύσεων χαρτοφυλακίου.

ΕΤΒΑ LEASING (ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΜΙΣΘΩΣΕΙΣ)

Χρηματοδοτικές μισθώσεις.

ΒΙΠΕΤΒΑ (ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΤΒΑ)

Σχεδιασμός, μελέτη και κατασκευή έργων.

ΕΤΒΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (VENTURE CAPITAL)

Χρηματοδότηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας. (Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ

Παροχή υπηρεσιών συμβούλου και διαχείρισης επενδύσεων ατομικών και θεσμικών επενδυτών (Individual & Institutional Investors). (Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ ΧΑΡΤΟΦΥΛΑΚΙΟΥ (HOLDING)

Διοίκηση και διαχείριση ειδικών προγραμμάτων ή έργων του Π.Δ.Ε. (Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων) όπως: Εταιρίες του μεταλλευτικού τομέα, της πολεμικής βιομηχανίας και των μεταφορών. (Υπό ίδρυση)

ΕΤΒΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (MANAGEMENT)

Διαχείριση επιχειρήσεων και management Εταιριών Ομίλου Holding. (Υπό ίδρυση)



ΕΤΒΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ Α.Ε.

Τά ατυχήματα κατά τό 1989

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Κατά τό χρονικό διάστημα πού ἐξετάζουμε, μεταξύ τοῦ Νοεμβρίου 1988 καί Ὁκτωβρίου 1989, ὁ ἐλληνόκτητος στόλος παρουσίασε σημαντική αὐξηση στό σύνολο τῶν ατυχημάτων μέ 408 περιπτώσεις, ἐναντι 358 τῆς περασμένης περιόδου, 354 περιπτώσεων τῆς ἀντίστοιχης περιόδου τοῦ 1987 καί 313 περιπτώσεων τοῦ 1986. Εἶναι ἡ πρώτη φορά ἀπό τό 1982 (530 περιπτώσεις ατυχημάτων) πού ὁ ἐλληνόκτητος στόλος παρουσιάζει τόσο μεγάλο ἀριθμό ατυχημάτων. Μέχρι τώρα, ἀπό τό 1978, ὁ ἀριθμός τῶν ατυχημάτων τοῦ ἐλληνόκτητου στόλου παρουσίαζε μία εἰκόνα συνεχοῦς μείωσης ἡ ὁποία σηματοδοτοῦσε τήν ποιοτική βελτίωση τοῦ στόλου καί τίς προσπάθειες πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων νά ἐπιμορφώσουν τά στελέχη καί τά κατώτερα πληρώματα τῶν πλοίων τους στήν πρόληψη τῶν ναυτικῶν ατυχημάτων.

Παράλληλα τό σύνολο τῶν πλοίων πού θεωρήθηκαν ὀλική ἀπώλεια σάν συνέπεια ατυχήματος πού υπέστησαν καί διαγράφηκαν ἀπό τόν ἐλληνόκτητο στόλο, παρουσίασε σημαντική αὐξηση μέ 29 ὀλικές ἀπώλειες, ἐναντι 13 περιπτώσεων τοῦ 1988 καί 22 περιπτώσεων τοῦ 1987, ἐνῶ ἡ ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα αὐξήθηκε ἀπό 156.061 τόν. γκρός τό 1988 σέ 475.884 τόν. γκρός τό 1989.

Κατά τό ὑπό ἐξέταση δωδεκάμηνο αὐξήθηκαν σημαντικά ὅλες οἱ κατηγορίες ατυχημάτων, μέ μεγαλύτερη αὐξηση ἐκείνης τῶν βυθίσεων (σημειώσαμε 11 σέ σύγκριση μέ τίς τρεῖς τοῦ 1988) ἐνῶ μειώθηκαν σημαντικά τά ατυχήματα πού ὀφείλονται σέ διάφορες αἰτίες.

Ἐπίσης πρέπει νά σημειωθεῖ τό μεγάλο ποσοστό ὀλικῶν ἀπωλειῶν στίς περιπτώσεις πλοίων πού υπέστησαν ἔκρηξη ἡ πυρκαϊά καί βέβαια ἡ συνεχιζόμενη τάση ὑψηλῶν ἐπιπέδων ατυχημάτων πού ὀφείλονται σέ ζημιές τῆς μηχανῆς.

Σέ παγκόσμιο ἐπίπεδο σημειώθηκαν μεταξύ τοῦ Νοεμβρίου 1988 καί τοῦ Ὁκτωβρίου 1989, 165 περιπτώσεις ατυχημάτων πού ὀδήγησαν σέ ὀλική ἀπώλεια τοῦ σκά-

φους, συνολικῆς χωρητικότητας 1.150.878 τόν. γκρός, ἐναντι 134 σκαφῶν 709.537 τόν. γκρός πού εἶχαν χαθεῖ τό 1988.

Ἡ ἐρευνά μας καλύπτει τά ατυχήματα καί ζημιές πλοίων ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἀνεξαρτήτως σημαίας, ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός καί τά στοιχεῖα συλλέγονται κατά τή διάρκεια τοῦ ἔτους ἀπό τά καθημερινά δημοσιεύματα τοῦ Λλὸυδς Λίστ, ἀναφορές τῆς Σάλβατζ Ἀσσοσιέισον καί ἀπό τά στοιχεῖα κάθε γνωστοῦ ἐλληνόκτητου πλοίου πού τηροῦν τά «Ναυτικά Χρονικά».

Στίς ὀλικές ἀπώλειες περιλαμβάνονται καί οἱ περιπτώσεις τῶν τεκμαρτῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν (CTL) ὅταν οἱ περιπτώσεις αὐτές ἐμφανίζονται στίς μηνιαῖες στατιστικές τῶν Λλὸυδς, ὥστε νά εἶναι δυνατή ἡ σύγκριση μέ τίς παγκόσμιες ὀλικές ἀπώλειες. Ἀκολουθοῦμε δέ τήν ἴδια διαδικασία τά τελευταῖα χρόνια γιά νά μὴν ἐπηρεάζεται ἡ συγκριτική ἀκρίβεια τῶν ἀριθμῶν μας.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά τό γεγονός ὅτι στό σχετικό πίνακα πού περιλαμβάνεται στή στατιστική μας, ἐμφανίζεται μία πλήρης εἰκόνα τῶν ατυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τά ναυτικά ατυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα μέ ἐκεῖνα τοῦ ἀντίστοιχου περσινού:

Τόν ΝΟΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1988 συνέβησαν σέ ἐλληνόκτητα σκάφη 40 περιπτώσεις ατυχημάτων ἐναντι 32 ατυχημάτων τοῦ Νοεμβρίου 1987, 29 τοῦ Νοεμβρίου 1986 καί 26 τοῦ 1985. Οἱ ὀλικές ἀπώλειες τόν μήνα αὐτό παρουσίασαν αὐξηση καθώς χάθηκαν πέντε σκάφη ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας συνολικῆς χωρητικότητας 72.414 τόν. γκρός, ἐνῶ τόν ἴδιο μήνα τοῦ 1987 εἶχαν χαθεῖ δύο σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητας 18.423 τόν. γκρός καί τό 1986 τρία σκάφη, 24.881 τόν. γκρός. Οἱ παγκόσμιες ἀπώλειες ἐφτάσαν τά 19 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητας 119.112 τόν. γκρός, ἐναντι δέκα πλοίων, 48.974 τόν. γκρός πού εἶχαν χαθεῖ τό 1987 καί ἐννέα σκαφῶν, 114.531 τόν. γκρός πού εἶχαν χαθεῖ τό Νοέμβριο τοῦ 1986.

Τόν ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ τοῦ 1988 συνέβησαν σέ ἐλληνόκτητα σκάφη 46 ατυχήματα ἐναντι 42 ατυχημάτων τοῦ Δεκεμβρίου 1987, 34 τοῦ 1986, καί 13 τοῦ 1985. Τόν

μήνα αὐτό σημειώθηκαν τρεῖς ὀλικές ἀπώλειες συνολικῆς χωρητικότητας 129.988 τόν. γκρός ἐναντι δύο πλοίων 36.452 τόν. γκρός πού εἶχαν χαθεῖ τήν ἴδια περίοδο τοῦ 1987. Ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἔχασε τόν Δεκέμβριο 1988, 18 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 71.990 τόν. γκρός, ἐναντι 14 πλοίων 75.809 τόν. γκρός πού εἶχε χάσει τό 1987. Τήν ἴδια περίοδο τοῦ 1986 ὁ ἐλληνόκτητος στόλος εἶχε χάσει τέσσερα πλοῖα, 22.586 τόν. γκρός καί ὁ παγκόσμιος στόλος 13 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητας 53.578 τόν. γκρός.

Τόν ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1989 ὁ ἐλληνόκτητος στόλος υπέστη 37 ατυχήματα ἐναντι 31 τοῦ 1988, 33 τοῦ 1987 καί 30 τοῦ 1986. Διαγράφηκαν ὡς ὀλικές ἀπώλειες δύο πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 25.637 τόν. γκρός, ἐναντι δύο πλοίων 17.678 τόν. γκρός τό 1988, πέντε πλοίων 134.796 τό 1987 καί τεσσάρων πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 63.274 τόν. γκρός τό 1986. Ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἔχασε τήν ἴδια περίοδο 14 μονάδες συνολικῆς χωρητικότητας 72.064 τόν. γκρός, ἐναντι ὀκτώ μονάδων 18.687 τόν. γκρός τό 1988.

Τόν ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ τοῦ 1989 ὁ ἐλληνόκτητος ἐμπορικὸς στόλος υπέστη 31 ατυχήματα ἐναντι 36 περιπτώσεων τοῦ 1988, 21 τοῦ 1987, 32 τοῦ 1986 καί 28 τοῦ 1985. Τόν μήνα αὐτό σημειώθηκαν δύο ὀλικές ἀπώλειες συνολικῆς χωρητικότητας 16.774 τόν. γκρός. Τήν ἴδια περίοδο ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἔχασε 12 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 72.772 τόν. γκρός, ἐναντι 15 πλοίων 71.145 τόν. γκρός τό 1988 καί ἐννέα πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 174.694 τόν. γκρός πού εἶχε χάσει τόν Φεβρουάριο τοῦ 1987.

Τόν ΜΑΡΤΙΟ ὁ ἐλληνόκτητος ἐμπορικὸς στόλος υπέστη 40 ατυχήματα, ἐνῶ τήν ἴδια περίοδο τῶν προηγουμένων ἐτῶν εἶχαμε 42 περιπτώσεις τό 1988, 37 τό 1987, 30 τό 1986, καί 33 τό 1985. Καί αὐτό τό μήνα μόνον δύο πλοῖα χάθηκαν ἀπό τόν ἐλληνόκτητο στόλο, μέ συνολική ἀπωλεσθεῖσα χωρητικότητα 21.498 τόν. γκρός ἐνῶ πέρυσι δέν σημειώθηκε καμία ὀλική ἀπώλεια καί τό 1987 εἶχε χαθεῖ μόνο ἓνα μικρὸ φορτηγό, 1.404 τόν. γκρός. Ἀντίθετα ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἔχασε τήν ἴδια περίοδο τοῦ 1989, 19 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 127.639 τόν. γκρός, ἐνῶ τό Μάρτιο τοῦ 1988 οἱ ὀλικές ἀπώλειές του ἦταν ἐννέα πλοῖα, 56.591 τόν. γκρός καί 14 πλοῖα, 56.783 τόν. γκρός τό 1987.

Τόν ΑΠΡΙΛΙΟ τοῦ 1989 συνέβησαν σέ ἐλληνόκτητα σκάφη 38 ατυχήματα ἐ-

ναντι 25 περιπτώσεων του 1988, 22 του 1987 και 1986, 29 του 1985 και 22 του 1984. Έπτά από τα ατυχήματα αυτά με συνολική χωρητικότητα 168.456 τον. γκρός κατέληξαν σε ολικές απώλειες ενώ το 1988 είχαμε δύο ολικές απώλειες, 19.249 τον. γκρός, όπως επίσης και το 1987 με συνολική απωλεσθείσα χωρητικότητα 17.675 τον. γκρός. Την ίδια περίοδο ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε όκτώ πλοία συνολικής χωρητικότητας 56.648 τον. γκρός, έναντι έννεα μονάδων 53.425 τον. γκρός του 1988 και πέντε μονάδων 27.226 τον. γκρός του 1987.

Τόν ΜΑΪΟ συνέβησαν σε ελληνόκτητα σκάφη 30 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 29 περιπτώσεων της ίδιας περιόδου του 1988, 18 του 1987, 20 του 1986 και 26 του 1985. Καί τόν Μάιο μόνο δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.006 τον. γκρός διαγράφηκαν από τόν ελληνόκτητο εμπορικό στόλο, έναντι 18 πλοίων 170.803 τον. γκρός που χάθηκαν από τόν παγκόσμιο εμπορικό στόλο τήν ίδια περίοδο. Τόν Μάιο του 1988 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια στο στόλο μας, ενώ οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου στόλου είχαν φτάσει τα 12 πλοία συνολικής χωρητικότητας 110.652 τον. γκρός.

Τόν ΙΟΥΝΙΟ είχαμε 27 ατυχήματα έναντι 22 περιπτώσεων του Ιουνίου 1988, 26 του 1987, και 18 του 1986. Τόν μήνα αυτό ο ελληνόκτητος στόλος έχασε

σε δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 7.496 τον. γκρός και ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος 10 πλοία και 100.195 τον. γκρός. Πέρυσι τόν Ιούνιο δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια ενώ ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος είχε χάσει 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 81.570 τον. γκρός.

Τόν ΙΟΥΛΙΟ τα ατυχήματα ήταν στο ίδιο επίπεδο με του 1988 (30 περιπτώσεις) μεταξύ των οποίων και τρεις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 13.149 τον. γκρός, ενώ πέρυσι δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια τόν μήνα αυτό. Τό 1987 είχαν σημειωθεί 27 ατυχήματα. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε τό Ιούλιο του 1989 έννεα μονάδες συνολικής χωρητικότητας 135.254 τον. γκρός, ενώ τό 1988 είχε χάσει έπτά πλοία, 43.139 τον. γκρός και τό 1987 20 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 168.712 τον. γκρός.

Τόν ΑΥΓΟΥΣΤΟ του 1989 ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος υπέστη 33 ατυχήματα έναντι 24 ατυχημάτων του Αύγουστου 1988, 22 του 1987 και 24 του 1986. Μόνο μία ολική απώλεια σημειώθηκε τόν μήνα αυτό. Πρόκειται για το μπάλκερ «Αρτεμις» που υπέστη πυρκαϊά στην Πρόβιντενς και διαγράφηκε ως τεκμαρτή ολική απώλεια. Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία έχασε 11 πλοία συνολικής χωρητικότητας 79.918 τον. γκρός. Τόν Αύγουστο του 1988 κανένα ελληνόκτητο πλοίο δεν είχε σημειωθεί

ως ολική απώλεια, ενώ ο παγκόσμιος στόλος είχε χάσει πέντε μονάδες συνολικής χωρητικότητας 11.405 τον. γκρός.

Τόν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ σημειώθηκαν 30 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 16 περιπτώσεων του 1988, 25 περιπτώσεων του 1987 και 26 περιπτώσεων του 1986 χωρίς όμως να σημειωθεί καμμία ολική απώλεια. Τόν ίδιο μήνα τα παγκόσμια ναυτικά ατυχήματα που κατέληξαν σε ολική απώλεια έφτασαν τα 11 συνολικής χωρητικότητας 46.169 τον. γκρός — πέρυσι είχαμε 14 παγκόσμιες ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 77.793 τον. γκρός.

Τέλος τόν ΟΚΤΩΒΡΙΟ του 1989 υπήρξε μείωση των ατυχημάτων του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου με 27 ατυχήματα έναντι 29 περιπτώσεων του Οκτωβρίου 1988 και 38 περιπτώσεων του 1987. Καί αυτό τό μήνα καμμία ολική απώλεια δεν έπληξε τόν ελληνόκτητο στόλο. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 98.314 τον. γκρός. Πέρυσι τήν ίδια περίοδο είχαμε από τα ύψηλότερα ποσοστά απωλειών με τρεις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 13.757 τον. γκρός στόν ελληνόκτητο στόλο, ενώ ο παγκόσμιος στόλος είχε χάσει 15 πλοία, 60.347 τον. γκρός.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ακολουθεί ανάλυση κάθε μιας των ό-



MEDOV FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES - L. SCAFFARDI - G.A. STATHOPOULOS

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ναντι 71 του 1988 και 70 του 1987. Το ποσοστό των συγκρούσεων στα ελληνικά ατυχήματα παραμένει από τα υψηλότερα καλύπτοντας το 19,36% του συνόλου. Πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 19,8% με 358 περιπτώσεις ατυχημάτων και τον προηγούμενο χρόνο 20,34% σε σύνολο 354 ατυχημάτων.

Προσκρούσεις

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ζημιές που προκαλούνται από την πρόσκρουση του πλοίου επί προβλήτας, επί παραβεβλημένου πλοίου, σε όχθες διαύλων ή θύρες φραγμάτων, ρυμουλκών ή επιπλεόντων και ημιβυθισμένων αντικειμένων. Οι προσκρούσεις δεν καταλήγουν συνήθως σε ολικές απώλειες αλλά το 1989 παρουσίασαν αύξηση με 46 περιπτώσεις, έναντι 37 του 1988 και 26 του 1987. Καλύπτουν ποσοστό 11,27% μεταξύ των αιτιών ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία — πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 10,33%.

Πυρκαϊές — Έκρήξεις

Οι πυρκαϊές επί των πλοίων σημειώνονται συνήθως στο μηχανοστάσιο, στην υπερκατασκευή ή στο φορτίο, ενώ στα δεξαμενόπλοια είναι αποτέλεσμα συγκρούσεως ή προκαλούνται κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου. Η κατηγορία αυτή παρουσίασε νέα ανησυχητική αύξηση το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε με 34 περιπτώσεις παρομοίων ατυχημάτων έναντι 24 του 1988, 20 του 1987, 22 του 1986, 32 του 1985 και 30 του 1984. Σημειώνουμε την αύξηση των ολικών απωλειών που έχουν αίτια έκρηξη ή πυρκαϊά καθώς το 1989 διαγράφηκαν 11 πλοία ως ολική απώλεια έναντι τεσσάρων του 1987 και επτά του 1986. Η κατηγορία αυτή κάλυψε φέτος ποσοστό 8,33% του συνόλου των ατυχημάτων (7% το 1988, 5,65% το 1987).

Ζημιές στη Μηχανή

Είς τα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής περιλαμβάνονται όσα αναφέρονται στη μηχανή και το μηχανοστάσιο, στην έλικα και το πηδάλιο του σκάφους. Οι ζημιές στη μηχανή οφείλονται συνήθως σε άμέλεια ή ανεπαρκή γνώση του όρθου χειρισμού των μηχανών και σε έλλειψη ικανής συντήρησης. Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε σημειώθηκε και νέα σημαντική αύξηση στις ζημιές στη μηχανή που ακολουθεί την τάση των τελευταίων ετών. Συγκεκριμένα σημειώθηκαν 130 περιπτώσεις ζημιών στη μηχανή έναντι 118 του 1988, 84 του 1987 και 64 του 1986, από τις οποίες δύο κατέληξαν σε ολική απώλεια του σκάφους. Η κατηγορία αυτή με 31,86% αντιπροσωπεύει το υψηλότερο ποσοστό μεταξύ των αιτιών ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία.

Διάφορες ζημιές

Τέλος η κατηγορία των διαφόρων ζημιών περιλαμβάνει όλες τις ζημιές που δεν περιλαμβάνονται στις προηγούμενες επτά κατηγορίες ναυτικών ατυχημάτων, όπως οι διαρροές, οι μετατοπίσεις φορτίου, ζημιές στους γεραμούς κλπ. Συνεπεία της εύτυχης κατάληξης του πολέμου του Περσικού Κόλπου δεν περιλαμβάνονται ατυχήματα εκ πολεμικής ενέργειας στη στατιστική του 1989.

Κατά την χρονική περίοδο που εξετάζουμε σημειώθηκε μείωση των ατυχημάτων που οφείλονται σε διάφορες ζημιές με 33 περιπτώσεις έναντι 57 του 1988, χωρίς να σημειωθεί καμία ολική απώλεια. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 8,08% του συνόλου των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία (17,8% το 1988).

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Και νέα αύξηση παρουσίασε κατά το διαρρευσαν χρονικό διάστημα ο αριθμός των ατυχημάτων που υπέστησαν ελληνόκτητα πλοία με 408 περιπτώσεις, έναντι 358 του 1988, 354 του 1987, 313 του 1986, 367 του 1985, 374 του 1984 και 329 του 1983. Παράλληλα αντιστράφηκε και η τάση μείωσης των ολικών απωλειών καθώς αυξήθηκαν τα πλοία που χάθηκαν σε 29 έναντι 13 του 1988, 22 του 1987 και 25 του 1986. Όμως, παραμένει η γενική εικόνα μείωσης των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου στόλου. Έτσι το 1980 οι ολικές απώλειες ήταν 71, το 1981 περιορίστηκαν σε 66, το 1982 σε 62, το 1983 σε 51 και το 1984 σε 29 παραμένοντας στα ίδια επίπεδα κατά τα επόμενα χρόνια, με 19 ολικές απώλειες το 1985, 25 το 1986, 22 το 1987 και 13 το 1988.

Αναλύοντας τα ατυχήματα που συνέβησαν φέτος και κατέληξαν σε ολική απώλεια των πλοίων, με βάση την ηλικία των πλοίων αυτών, έχουμε την ακόλουθη κατανομή:

Ηλικία	Αριθ. Πλοίων	Τον. Γκρός
έως 4 ετών	—	—
5-9 ετών	—	—
10-14 ετών	4	124.575
15-19 ετών	14	226.617
άνω των 20 ετών	11	124.692
Σύνολο	29	475.884

Όπως είναι φυσικό η ηλικία διαδραματίζει και πάλι σημαντικό ρόλο στις αιτίες των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Επιβεβαιώνεται η ανάγκη της περαιτέρω ανανέωσης του στόλου μας καθώς το

86,2% του αριθμού των πλοίων και το 73,82% της χωρητικότητας των ολικών απωλειών αναφέρεται σε πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών.

Οι ολικές απώλειες της υπό εξέταση περιόδου με βάση τον τύπο των πλοίων έχουν ως εξής:

Τύπος σκάφους	Αριθ. Πλοίων	Τόν. Γκρός
Φορτηγά	14	94.739
Μπάγκ κάρριερς	7	136.146
Δεξαμενόπλοια	6	241.901
Επιβατηγά	2	4.098
Σύνολο	29	475.884

Τα σκάφη γενικού φορτίου και ειδικότερα τα παλαιότερα μικρά φορτηγά αντιπροσωπεύουν τον κύριο όγκο των απωλεσθέντων πλοίων ενώ σημειώνουμε την αύξηση στην απωλεσθείσα χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων (2 πλοία συνολικής χωρητικότητας 59.641 τον. γκρός το 1988).

Τό μεγαλύτερο ελληνόκτητο πλοίο που χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια ήταν το κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Μπόν», 126.413 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974 το οποίο υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και την υπερκατασκευή, τον Δεκέμβριο 1988, ενώ το μεγαλύτερο ελληνόκτητο σκάφος που υπέστη ατύχημα ήταν το λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Σαχάρα» 164.758 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974 που υπέστη διαρροή του φορτίου κατά το ταξίδι Ρας Τανούρα για Λούπη Τέρμιναλ, τον Νοέμβριο 1988.

Τέλος από πλευράς κατανομής σημειώνω, τα απολεσθέντα σκάφη του ελληνόκτητου στόλου καλύπτονταν από τις εξής σημαίες:

Σημαία	Αριθ. Πλοίων	Τόν. Γκρός
Κυπριακή	9	297.206
Ελληνική	6	26.975
Μπαχάμας	4	37.049
Παναμαϊκή	4	17.222
Λιβεριανή	2	49.047
Αγγλική	1	22.617
Σ. Αραβίας	1	20.817
Μαλντιβών	1	2.969
Κεϋλάνης	1	1.982
Σύνολο	29	475.884

Και στον πίνακα των σημειών παρουσιάζεται η διασπορά της ελληνόκτητης ναυτιλίας εκτός των παραδοσιακών έλευθερών νηολογίων. Συνεπεία της ευρείας εισροής ελληνόκτητων πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο, αυτό κατέχει και εφέτος την πρώτη θέση με 62% της απωλεσθείσας χωρητικότητας.



Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

“Υστερα από μία υποχώρηση που κράτησε για μία τριετία (1986-88), κατά την οποία ο παγκόσμιος στόλος μειώθηκε κατά 1.000 περίπου μονάδες και κατά 13 περίπου εκατομ. τον. γκρός (76.400 πλοία 416 εκατομ. τον. τό 1985 έναντι 75.500 πλοίων 403 εκατομ. τον. τό 1988) έφέτος ανέκοψε την κατιούσα και παρουσίασε αύξηση 7 περίπου εκατ. τον. γκρός. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Λούδς Ρέτζιστερ η δύναμη του παγκόσμιου εμπορικού στόλου τό 1989 έφθασε τά 76.100 πλοία 410.480.693 τον. γκρός.

Ειδικότερα κατά χώρες, η πρώτη εξέδα της διεθνούς κλίμακας διατηρήθηκε και έφέτος με την ίδια σειρά, έχοντας επικεφαλής τη Λιβερία με 47.892.529 τον. γκρός και ακολουθεί σέ μικρή απόσταση ο Παναμάς με 47.365.307 τον. γκρός. Έπονται κατά σειρά η Ίαπωνία με 28.030.425 τον. γκρός, η Σοβιετική Ένωση με 25.587.712 τον. γκρός, η Ελλάδα με 21.324.340 τον. γκρός και οι ‘Ην. Πολιτείες με 20.587.812 τον. γκρός. Στίς έπιμέρους όμως αύξομειώσεις οι διαφορές ήταν σημαντικές, καθώς ο Παναμάς με αύξηση 2,7 εκατ. τον. γκρός πλησίασε την πρωτοκαθεδρία της Λιβερίας από την οποία δέν απέιχε παρά 500.000 τόννων, δεδομένου ότι τό ίδιο διάστημα η Λιβερία έχασε 1,8 εκατ. τον. γκρός. Βέβαια τίς τελευταίες μέρες του χρόνου η θέση του Παναμά πέρασε κρισιμότερες ώρες καθώς ο ‘Αμερικανικός αποκλεισμός των παναμαϊκών πλοίων απείλησε δραματικές μεταστροφές, οι οποίες όμως ύστερα από τά πρόσφατα γεγονότα της ‘Αμερικανικής έπεμβάσεως και αποκαταστάσεως φαίνεται ότι βαίνουν προς πλήρη εξομάλυνση.

Στήν ακολουθούσα τετράδα χωρών, η κατάσταση βάδισε στά ίχνη της περσινής πορείας. Η Ίαπωνία έχασε άλλα 4 εκατ. τον. γκρός (έναντι άπωλειάς 3,8 εκατ. τόννων τό 1988), η Σοβιετική Ένωση έμεινε περίπου στά ίδια επίπεδα (αύξηση 70.000 τον. γκρός), η Ελλάδα υπεχώρησε κατά 600.000 τον. γκρός (έναντι 1,5 εκατ. του 1988) και οι ΗΠΑ κατά 250.000 τον. γκρός.

Η επόμενη πεντάδα χωρών παρουσιάζει την ακόλουθη σειρά: Κύπρος 18.134.011 τον. γκρός, Νορβηγία 15.586.900, Κίνα 13.513.578, Μπαχάμας 11.578.891 και Φιλιππίνες 9.384.757. Χαρακτηριστικό της κατηγορίας αυτής είναι η άλματώδης άνοδος της Νορβηγίας, η οποία από 9.350.000 τον. του 1988 έφθασε φέτος τούς 15.596.000 τον. γκρός σημειώνοντας τη μεγαλύτερη έτήσια αύξηση μεταξύ όλων των σημειών του κόσμου (αύξηση 6.246.000 τον. γκρός). Κατά τά άλλα η Κύπρος παρέμεινε παραδόξως στά ίδια σχεδόν επίπεδα και με έλαφρά μάλιστα μείωση κατά 250.000 τον. περίπου. Η Λαϊκή Κίνα παρουσίασε αύξηση μόνο κατά 600.000 τον. γκρός, αν και οι πίνακες έμφανίζουν μαζί με τη Λαϊκή Κίνα και τό στόλο της Έθνικιστικής Κίνας, δηλαδή της ανεξάρτητης Φορμόζας, άνεβαζοντας έτσι τη συνολική Κινεζική ναυτιλιακή δύναμη σέ 18,6 εκατ. τον. γκρός. Τέλος οι Μπαχάμας με τη θεαματική αύξηση των 2,6 εκατ. τον. γκρός υπερέβησαν τό φράγμα των 10 εκατ. τόννων και υπεσκέλισαν κατά μία θέση τίς Φιλιππίνες που από τη δέκατη θέση της κλίμακας υπεχώρησαν στήν ενδέκατη, μολονότι διατήρησαν την ίδια σχεδόν δύναμη.

Τέλος οι τρεις επόμενες χώρες της πρώτης 15άδος της παγκόσμιας ναυτιλιακής κλίμακας είναι: η Νοτ. Κορέα με 7.832.453 τον. γκρός, η Μ. Βρετανία με 7.645.750 τον. και η Ίταλία με 7.602.032 τόννων. Η Ν. Κορέα με αύξηση κατά 500.000 τον. — αλλά και παράλληλη μείωση της Βρετανίας και Ίταλίας — ανήλθε στή δωδεκάτη βαθμίδα άπωθώντας τη Μ. Βρετανία και την Ίταλία στή δέκατη τρίτη και δέκατη τέταρτη βαθμίδα αντίστοιχα. Η θαλασσοκράτειρα Βρετανία συνέχισε τη συρρίκνωση χάνοντας άλλους 600.000 τον. Πρόκειται για συνεχή συρρίκνωση που έχει άρχισει από τό 1976, όποτε κατείχε την τρίτη παγκόσμια θέση με 33 εκατ. τον. γκρός και συνεχίζεται έκτοτε σταθερά, άλλοτε με μικρές μειώσεις και άλλοτε με άλματώδεις της τάξεως των 3 και πλέον εκατ. τόννων, όπως στίς περιόδους 1978-79, 1983-84 και

1986-87. Την ίδια σταθερή αλλά συγκριτικά πολύ μικρότερη μείωση παρουσίασε και ο Ίταλικός εμπορικός στόλος με μείωση περί τούς 200.000 τόν. γκρός.

ΓΑΛΛΙΑ

Δύναμη: 921 πλοία 4.413.464 τον. γκρός.

Έκτός από την άνωτέρω δύναμη, υπολογίζεται ότι ο στόλος που έλέγχεται από γαλλικά συμφέροντα άνέρχεται σέ 2 περίπου εκατομ. τον. γκρός.

Η Γαλλία μολονότι προσέφυγε ένωρίς στή λύση του δευτέρου νηολογίου με τη σύσταση του νηολογίου των νήσων Κεργκουελέν, δέν παρακολούθησε την εύκαιριακή ναυτιλιακή πολιτική προσελκύσεως που έγκαινίασαν όρισμένες άλλες χώρες δεδομένου ότι η έγγραφη στήν Κεργκουελέν υπάγεται σέ πολλούς περιορισμούς και άφορά σέ όρισμένες μόνο κατηγορίες πλοίων. Στοθερώς άλλωστε ακολουθεί πολιτική κατά των σημειών εύκαιρίας και των υποβαθμισμένων πλοίων.

Γιά την ένίσχυση της ναυτιλίας η Κυβέρνηση άνεκοίνωσε φιλόδοξο σχέδιο έπιχορηγήσεων ύψους 2 δισεκ. φράγκων, τό όποιο θά φέρει την έτήσια βοήθεια προς τίς ναυτικές εταιρίες στό ύψος των 400 εκατ. φράγκων με διάθεση περαιτέρω αύξήσεως. Οι έπιχορηγήσεις θά παρέχονται κυρίως για έκσυγχρονισμό του στόλου των τακτικών γραμμών. Προτείνεται συγχρόνως και η μείωση της φορολογίας των ναυτιλιακών εταιριών ώστε νά δημιουργηθούν κίνητρα για νέες επενδύσεις.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δύναμη: 1.185 πλοία 1.499.940 τον. γκρός

Και πρίν ακόμα συσταθεί τό δεύτερο νηολόγιο στή χώρα, η γερμανική ναυτιλία πέτυχε νά ανακόψει τη διαρροή προς τίς ξένες σημαίες, η οποία είχε οδηγήσει τό μεγαλύτερο μέρος του υπό γερμανικών συμφερόντων έλεγχομένου έμπορικού στόλου, προς τά έλεύθερα νηολόγια και κατά προτίμηση της Κύπρου και της Λιβερίας αλλά και του Παναμά, Σιγκαπούρης, ‘Αντίγκουα και Μπαρμπάντος. Πράγματι τό 1988 είχε κλείσει με 267 πλοία 2,8 εκατομ. τον. γκρός υπό έθνική σημαία και 373 πλοία 3,9 εκατ. τον. γκρός υπό ξένες σημαίες.

Μολονότι αίτία της ανακοπής αυτής θεωρείται τό δεύτερο νηολόγιο, η νομιμότητα και η σκοπιμότητά του άμφισβητείται ζωηρά από τό ναυτικό συνδικάτο αξιωματικών και πληρωμάτων με τό αίτιολογικό ότι οι διατάξεις του περί προσλήψεως ξένων πληρωμάτων είναι άντισυνταγματικές και παραβιάζουν

τήν αρχή της ίσης αμοιβής για ίση εργασία. Αντίθετα οι έφοπλιστές τονίζουν ότι τα μισθολόγια των ξένων ναυτικών έχουν συμφωνηθεί με τα οικεία σωματεία των χωρών της προελεύσεως τους και είναι σύμφωνα με τους κανόνες που έχει αποδεχθεί ο ΙΜΟ.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

**Δύναμη: 6.375 πλοία 20.587.812
τον. γκρός**

Οι εντός του έτους ανακοινώσεις του Υπουργείου Μεταφορών ελάχιστες παρουσιάζουν διαφορές ως προς τη δύναμη του αμερικανικού εμπορικού στόλου. Από τις αρχές μέχρι τα μέσα του έτους η δύναμη κυμαινόταν στα 677 πλοία 25.600.000 τον. d.w., έξω 429 ιδιωτικά και 248 κρατικά. Έκ των ιδιωτικών περί τα 80 πλοία ανήκαν στη ναυτιλία των Μεγάλων Λιμνών. Η στατιστική διακρίνει περαιτέρω τα πλοία σε ενεργεία και εν παροπλισμῷ. Στα ενεργεία ανήκουν 390 πλοία (έξω 383 ιδιωτικά) συνολικής χωρητικότητας 11.965.000 τον. γκρός ή 18.526.000 τον. d.w. εκ των οποίων 200 τάνκερς, 180 ξηρού φορτίου και 10 επιβατηγά. Στα παροπλισμένα ανήκουν 280 πλοία (έξω 245 κρατικά) εκ των οποίων 202 φορτηγά, 32 τάνκερς και 11 επιβατηγά.

Σύμφωνα με τα αυτά στατιστικά στοιχεία κανένα μεγάλο πλοίο δεν τελούσε υπό παραγγελία ή ναυπήγηση στα έθνικά ναυπηγεία. Έναντίον της καταστάσεως αυτής και με στόχο την εξασφάλιση ενός μεριδίου της τάξεως του 2-3% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής, εξεφράσθησαν οι εκπρόσωποι των ναυπηγοεπισκευαστικών συγκροτημάτων της χώρας και έτυχαν πλήρους υποστηρίξεως εκ μέρους της Βουλής και τη Γερουσίας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

**Δύναμη: 9.830 πλοία, 28.030.425
τον. γκρός**

Τό ύψηλό κόστος έκμεταλλεύσεως των υπό έθνική σημαία Ιαπωνικών πλοίων είναι γνωστό ότι έχει τρέψει τους Ιάπωνες έφοπλιστές προς τις σημαίες των έλευθέρων νηολογίων. Υπολογίζεται ότι επί 2000 πλοίων έλεγχομένων υπό Ιαπωνικών συμφερόντων μόνα 650 είναι έγγεγραμμένα στο έθνικό νηολόγιο. Έξάλλου ειδική συμφωνία καλουμένη «maru-ship» επιτρέπει στους Ιάπωνες έφοπλιστές να ναυλώνουν τα πλοία τους «γυμνά» σε ξένες εταιρίες από τις οποίες τα ξαναναυλώνουν οι ίδιοι αφού στο μεταξύ έχουν επανδρωθεί με μικτά πληρώματα από Ιάπωνες και ξένους. Πρόσφατα και για πρώτη φορά τό Συμβούλιο που έκπροσωπεί τη ναυτική και ναυπηγική βιομηχανία της χώρας και στο οποίο μετέχουν και αντιπρόσωποι του ναυτεργατικού συνδικάτου, συνέστησε επισήμως τη χρησιμοποίηση ξένων ναυτικών στα Ιαπωνικά πλοία και στην πρόταση αυτή συμφώνησε και η επί της Εμπορικής Ναυτιλίας Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Στόν ναυπηγικό τομέα η Ιαπωνία εξακολουθεί να διατηρεί τό αναμφισβήτητο προβάδισμα, περνώντας στην άντεπίθεση κατά της Κορέας και αυξάνοντας τό καρνέ της κατά 9%. Στο τελευταίο δεκάμηνο είχε δεχθεί παραγγελίες 153 πλοίων 4.031.000 τον. γκρός, έξω τα πλείστα για εξαγωγή στο έξωτερικό. Υπολογίζεται ότι τό 1988 η συμμετοχή της Ιαπωνίας στην παγκόσμια ναυπηγική παραγωγή, σε αξία το γκρός, είχε ανέλθει σε 37% έναντι μόνο 13% της Κορέας.

Χάρη στο σταθεροποιητικό πρόγραμμα επειευσθησαν αρκετές συγχωνεύ-

σεις που περιόρισαν τον αριθμό των επιχειρηματικών συγκροτημάτων από 21 σε 8 και των εταιριών από 44 σε 26, ή δέ προσπάθεια αυτοσυγκρατήσεως συνεχίζεται.

ΙΤΑΛΙΑ

**Δύναμη: 1.571 πλοία, 7.602.032
τον. γκρός**

Με μικρή μείωση, κατά 12 πλοία και 192 χιλιάδες τόννους γκρός, έκλεισε τό 1989 για τόν Ιταλικό εμπορικό στόλο, που συνεχίζει με άργό αλλά σταθερό ρυθμό να συρρικνείται από τό 1979.

Στόν κυρίως ναυτιλιακό τομέα, η αναδιοργάνωση του συγκροτήματος Finmare άπασχόλησε κατά κύριο λόγο τό αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας. Τό έλλειμμά του των 50 δισεκ. λιρετών του έτους 1987, μειώθηκε κατά τό 1988 και έλπίζεται να ίσοσκελισθεί μέχρι τέλους του 1989. Τό πρόγραμμα της άνασυγκροτήσεως του έγκρίθηκε με επενδύσεις της τάξεως των 2.660 δισεκ. λιρετών για την ένίσχυση της δυνάμεως των εταιριών που τό συγκροτούν.

ΚΙΝΑ

**Δύναμη: 1.907 πλοία, 13.513.578
τον. γκρός**

Με τη δύναμη αυτή η Λαϊκή Κίνα, μονότι παρουσιάζει κατά 600 περίπου χιλιάδες τόννους αύξηση έναντι της περσινής, απώλεσε μία θέση στην παγκόσμια κλίμακα ύποσκελισθείσα από την άλματωδώς άναπτυχθείσα Νορβηγική ναυτιλία. Η ίδια όμως συγκαταλέγει στη δύναμή της και τη ναυτιλία της Ταϊβάν (Φορμόζα) άναβιβάζουσα τό στόλο της σε 2.548 πλοία 18.682.915 τον. γκρός και καταλαμβάνουσα έπομένως την 7η παγκόσμια θέση.

Κατά την άποψη των Κινέζων άξιωματούχων η ναυτιλιακή δραστηριότητα της χώρας συνεχίστηκε παρά τις ταράχες που επέδρασαν άρνητικά στις εμπορικές σχέσεις της με τόν ύπόλοιπο κόσμο.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

**Δύναμη: 2.053 πλοία, 7.645.750
τον. γκρός**

Συνεχίστηκε για ένα ακόμα χρόνο η πωτική πορεία της δυνάμεως του Βρετανικού εμπορικού στόλου, μιά πορεία που άρχισε τό 1976 και συνεχίστηκε έκτοτε άσταμάτητη, φέροντας την άλλοτε θαλασσοκράτειρα κάτω των 10 έκατ. τον. γκρός και κατατάσσοντας την στη 13η θέση της παγκόσμιας κλίμακας.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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

NORVBHΓIA

Δύναμη: 2.304 πλοία, 15.596.900 τον. γκρός

Στό χρόνο που πέρασε η Νορβηγική ναυτιλία σημείωσε την έντυπωσιακότερη μεταβολή στα ναυτιλιακά πράγματα του κόσμου. Από τα 9.350.000 τον. γκρός του 1988 έφθασε τα 15.600.000 συνεχίζοντας με τεράστιο άλμα την ανοδική πορεία που ξεκίνησε πέρσι και με την οποία ανέκοψε τη συνεχή επί μία δεκαετία πτώση της. Η μεταβολή αυτή οφείλεται άσφαλώς στην επιτυχία του δευτέρου νηολογίου, του περίφημου NIS το οποίο συγκεντρώνει ήδη τόν διασκορπισμένο έθνικό έφοπλισμό. Τόν περασμένο Ιούλιο στο κανονικό έθνικό νηολόγιο της Νορβηγίας δέν απέμεναν παρά 290 πλοία 1,8 εκατ. τον. d.w., ενώ στο NIS είχαν ήδη εγγραφεί 575 πλοία 24,7 εκατ. τον. d.w. χάρη στους άπλουστερους κανόνες έκμεταλλεύσεως και στην ελεύθερη χρησιμοποίηση φθηνότερων πληρωμάτων. Από τα 575 αυτά πλοία, τα 161 προέρχονται από τό έθνικό νηολόγιο, 124 ανήκουν σέ νορβηγικά συμφέροντα και μετεφέρθησαν από τά ξένα νηολόγια στα όποια ήταν εγγεγραμμένα, 20 πλοία είναι νεοαυπηγήτα και νηολογήθηκαν απ' ευθείας στό NIS και τά υπόλοιπα ανήκουν σέ ξένες έφοπλιστικές εταιρίες.

Στό σύνολό του ό Νορβηγικός έφοπλισμός ύπολογίζεται ότι κατέχει σήμερα υπό διάφορες μορφές περί τά 1.600 μεγάλα πλοία που φθάνουν τά 56 εκατομ. τον. d.w. Στόν αριθμό αυτό πρέπει νά συγκαταλέξουμε τά 385 (13,5 εκατ. τον. d.w.) που ανήκουν μέν σέ νορβηγικά οικονομικά συμφέροντα αλλά τελούν υπό διάφορες ξένες σημαίες κα-

θώς και τά 400 περίπου πλοία (16-17 εκατ. τον. d.w.) που είναι χρονοναυλωμένα από Νορβηγούς έφοπλιστές ή τελούν υπό διαχείριση νορβηγικών εταιριών.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Δύναμη: 644 πλοία, 2.166.918 τον. γκρός

Παρά τή σχεδόν γενική μειωτική τάση των στόλων των παραδοσιακών ναυτικών χωρών, ή Σουηδία ανέκοψε φέτος τή ναυτιλιακή πτωτική καμπύλη που είχε αρχίσει από δεκαετίας. Παράλληλα ή Σουηδία δέν υπέκυψε τελικά στίς πιέσεις τής αγοράς γιά τή δημιουργία δευτέρου θυγατρικού νηολογίου κατά τό πρότυπο των άλλων Σκανδιναβικών χωρών. Έφάρμοσε όμως μιά σειρά οικονομικών μέτρων γιά τήν ενίσχυση τής συναγωνιστικότητας του έθνικού πλοίου, μέ αποτέλεσμα νά σταματήσει τή διαρροή πρός τίς ξένες σημαίες και νά σημειώσει νέες εγγραφές στό έθνικό νηολόγιο. Στό πρώτο πεντάμηνο του έτους ενεγράφησαν 24 πλοία 218.448 τον. γκρός έναντι 12 μόνο διαγραφών, ούτως ώστε νά αύξηθεί ή δύναμη του στόλου της κατά 12 μονάδες 76.941 τον. γκρός.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Δύναμη: 6.555 πλοία 25.853 τον. γκρός

Σταθερός στην τέταρτη θέση τής παγκόσμιας ναυτιλιακής κλίμακας ό Σοβιετικός έμπορικός στόλος παρουσίασε έφέτος ελάχιστη αύξηση. Κατά

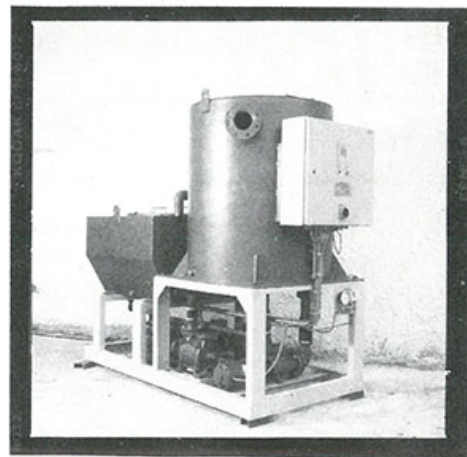
τά επίσημα σοβιετικά στατιστικά στοιχεία τής 5 Ιουλίου 1989 ό στόλος περιελάμβανε 2.821 πλοία 16.995.882 τον. γκρός ή 22.935.157 τον. d.w. Κατά κατηγορίες πλοίων ή σύνθεση του στόλου έχει ως εξής: 289 τάνκερ 3.686.678 τον. γκρός, 25 χημικά και ύγραεριοφόρα 414.497 τον. γκρός, 178 μικτά 3.752.054 τον. γκρός, 1.129 φορτηγά 6.916.000 τον. γκρός, 67 κοντέινερ 885.360 τον. γκρός, 202 έπιβατηγά 442.973 τον. γκρός, 34 παγοθραυστικά 217.742 τον. γκρός, 30 έπιστημονικών έρευνών 127.429 τον. γκρός, 325 σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας 250.511 τον. γκρός και 495 άλιευτικά κ.λ.π. 459.544 τον. γκρός. Η διαφορά στους αριθμούς αυτούς σέ σχέση μέ τους αντίστοιχους αριθμούς που δίνει τό Λόυδ Ρέτζιστερ οφείλεται στό ότι τά σοβιετικά στοιχεία δέν μνημονεύουν ένα πολύ μεγάλο αριθμό άλιευτικών και βοηθητικών σκαφών που φθάνει περίπου τίς 3.000 μονάδες.

Τό μεγαλύτερο πρόβλημα του σοβιετικού στόλου είναι ή μεγάλη ήλικία του και ή ανάγκη τής ανανεώσεώς του. Η έκτέλεση όμως ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ανανεώσεως προσκρούει άφενός μέν στην έλλειψη εγχώριας δυναμικότητας και τεχνογνωσίας γιά τή ναυπήγηση των κατάλληλων πλοίων και άφετέρου στην ύπερβολική αύξηση των τιμών ναυπηγήσεως σέ όλον τόν κόσμο. Παρ' όλα αυτά πρώτο άρθρο όλων των προγραμμάτων τόσο τής κεντρικής Marflot όσο και των περιφερειακών εταιριών είναι ή ανανέωση. Κατά τά στοιχεία του Λόυδ Ρέτζιστερ οί ύπάρχουσες παραγγελίες τής ΕΣΣΔ σέ ξένα ναυπηγεία αναφέρονται σέ 135 μονάδες μέσου ή μικρού μεγέθους μέ προθεσμίες παραδόσεως μέχρι τό 1992.

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

- According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
- Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI) and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.
- Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)
 - Provide the following advantages:
 - Compact size
 - Light weight and volume
 - Easy to install
 - Fully automatic and reliable operation
 - Prompt delivery
 - Little maintenance

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
88, Iroon Politechniou Str. 185 36 PIRAEUS, GREECE



Phones: (01) 4529 292 — (01) 4130 027,
Telex: 211363 POLY GR, Fax: 01 4532 800

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

♦♦♦♦♦

- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὁργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου.
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τὸ Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ασφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ασφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὁργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ασφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

technoship

ΔΙΠΛ. ΜΗΧ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. ΔΟΜΒΡΟΣ

Διπλ. Ηλεκτρολόγος - Μηχανολόγος Πτυχ. Πολυτ. Μονάχου

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ - ΜΕΛΕΤΗ
ΕΠΙΒΛΕΨΗ - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΕΜΠΟΡΙΟ

1965 — 1990

25 ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

90 ΓΕΝΙΕΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

3 ΓΕΝΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

1. Κωνσταντίνος Ν. Δόμβρος Α' Μηχανικός Ε.Ν.
Πτυχίο Σχολής Μηχανικών «Ο Προμηθεύς» Πειραιώς, 1913
2. 'Απόστολος Κ. Δόμβρος Διπλ. 'Ηλεκτ/γος — Μηχ/γος
Πτυχίο Πολυτεχνείου Μονάχου, 1961
3. Κωνσταντίνος Α. Δόμβρος Διπλ. Ναυπηγός — Μηχ/γος
Πτυχίο Πανεπιστημίου 'Αννοβέρου 1987

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

Σωστικά μέσα — 'Αντιπροσωπεΐες

Σταθμοί Life Raft σε 17 λιμάνια της 'Ελλάδος

Κολοκοτρώνη 100 — 185 35 Πειραιώς

Τηλέφωνα: 4125538, 4125237, 4135162, 4114905

Τέλεξ: 212306 DOMB GR, FAX: 4113128

Σταθμός 'Επιθεωρήσεως LIFE RAFTS

Νοταρά 103Α — Πειραιώς, τηλ.: 4128335



ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΕΞΕΛΙΣΣΕΤΑΙ ΜΕ ΓΟΡΓΟ ΡΥΘΜΟ ΣΕ ΣΠΟΥΔΑΙΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Τό λιμάνι του Πειραιά διέρχεται περίοδο έντονης ανάπτυξης και ευρύτερων διαρθρωτικών μεταβολών, σε μία προσπάθεια της διοίκησής του να κερδηθεί μεγαλύτερο μερίδιο από τό διαμετακομιστικό εμπόριο, που διακινείται στη μεσογειακή λεκάνη, αλλά και να αναδειχθεί ο Πειραιάς σε σπουδαίο κέντρο διαμετακόμισης, εκμεταλλευόμενος και την πλεονεκτική γεωγραφική του θέση.

Ο Πειραιάς, ή νότια θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εύρισκόμενος στο σταυροδρόμι των θαλάσσιων αξόνων που συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική προσφέρεται άριστα για τη χρησιμοποίησή του από τις διεθνείς μεταφορικές εταιρίες ως ενδιαμέσου σταθμού.

Τούτο, άλλωστε, έχει ήδη εκτιμηθεί από μεγάλες ξένες ναυτιλιακές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν μέσα στα επιχειρηματικά τους προγράμματα και τον Πειραιά, πυκνώνουν τα δρομολόγια τους με τακτικές γραμμές, που συνδέουν τό λιμάνι του με μεγάλα λιμάνια του εξωτερικού, ενώ καθημερινά εκδηλώνεται και νέο ενδιαφέρον.

Η σημερινή διοίκηση του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς επιδιώκει να εκμεταλλευθεί, κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τό ενδιαφέρον των ξένων μεταφορικών εταιριών, προς όφελος και του Πειραικού λιμένα και της εθνικής οικονομίας, γενικότερα.

Η νέα διοίκηση του Όργανισμού από την πρώτη στιγμή, που ανέλαβε τό καθήκοντά της, προέβη στην ιεράρχηση των προβλημάτων που απασχολούσαν τό λιμάνι και τούς εργαζομένους του και επιδόθηκε στην αντιμετώπισή τους.

Κατάφερε μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα να αποκαταστήσει ομαλούς ρυθμούς στη λειτουργία του λι-

μένα και των υπηρεσιών του, με αποτέλεσμα να αρθούν οι τέσσερις επίναυλοι, που είχαν επιβάλλει ξένες κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιριών.

Μέσα σε συνθήκες εργασιακής ειρήνης δραστηριοποιήθηκε περισσότερο τό παραγωγικό δυναμικό, με αποτέλεσμα να ανέβει αισθητά ή αποδοτικότητα του λιμανιού, γεγονός που αναγνωρίστηκε από τούς συναλλασσόμενους.

Η διοίκηση του Ο.Λ.Π., υπό τό φώς των εξελίξεων, που σημειώνονται στον ευρύτερο χώρο, αλλά και ένωση της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς έχει εγκρίνει πρόγραμμα έργων αναπτυξιακού χαρακτήρα και έχει δρομολογήσει διαδικασίες που στόχο έχουν να αυξήσουν την αποδοτικότητα του λιμανιού και να βελτιώσουν τό επίπεδο των προσφερόμενων προς τό πλοίο, τό εμπόρευμα και τον επιβάτη υπηρεσιών.

Ειδικότερα τό πρόγραμμα για τό 1990 προβλέπει την αγορά νέου μηχανολογικού εξοπλισμού και την κατασκευή θαλάσσιων και άλλων χερσαίων λιμενικών έργων, ύψους 10 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Συγκεκριμένα προβλέπονται:

α. Η προμήθεια, μεταξύ άλλων:

— Έκατό περνοφόρων όχημάτων για την κάλυψη αναγκών της φορτοεκφόρτωσης.

— Ήλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων μηχανημάτων για την πλήρη μηχανοργάνωση των υπηρεσιών του Όργανισμού και λειτουργιών του λιμένα.

— Τηλεοπτικών, μεγαφωνικών και άλλων εγκαταστάσεων για τό νέο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

— Συστημάτων συναγερμού.

— Μίας πλωτής ύδροφόρας.

— Έργαλείων και συσκευών φορτοεκφορτώσεων.

— Ειδικού εξοπλισμού για τό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

— Είκοσι ρυμουλκούμενων όχημάτων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

— Τριάντα ενός συνεργειακών αυτοκινήτων.

— Ήκρωμάτων διαφόρων τύπων.

— Δέκα τρακτόρων.

— Έγκαταστάσεων ηλεκτρικών υποσταθμών κ.ά.

β. Λιμενικά και άλλα έργα, κυριότερα των οποίων είναι:

— Κατασκευή υπογείου γκαράζ αυτοκινήτων, δυναμικότητας 500 θέσεων στην Πλατεία Καραϊσκάκη.

— Κατασκευή πλωτών προβλητών στά Άμπελάκια.

— Κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στο λιμάνι Κερατσινίου.

— Έπισκευή του μώλου Δραπετσώνας.

— Ανέγερση κτιρίου υπηρεσιών του Όργανισμού και τελωνείου στο λιμένα Ήρακλέους και κτιρίου υπηρεσιών στο Σταθμό Έμπορευματοκιβωτίων.

— Ανέγερση μικρών κτιριακών και άλλων εγκαταστάσεων σε διάφορες περιοχές του λιμένα.

— Έναρξη κατασκευής περιφερειακής οδού, εντός της λιμενικής περιοχής, για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των περιμετρικών δρόμων των πόλεων του Πειραιά, Δραπετσώνας, Κερατσινίου και Περάματος.

— Έναρξη κατασκευής του ανισόπεδου κόμβου της Δημοκρατίας για την καλύτερη προσπέλαση στο μεγάλο Σταθμό Έμπορευματοκιβωτίων Νέου Ήκονίου.

— Κατασκευή μεγάλου υποστέγου διαλογής στο Σταθμό Έμπορευματοκιβωτίων.

Με την ολοκλήρωση και των συμπληρωματικών έργων ο νέος Σταθμός Έμπορευματοκιβωτίων θά είναι σε θέση, μέσα στο 1991, να λειτουργήσει πλήρως.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

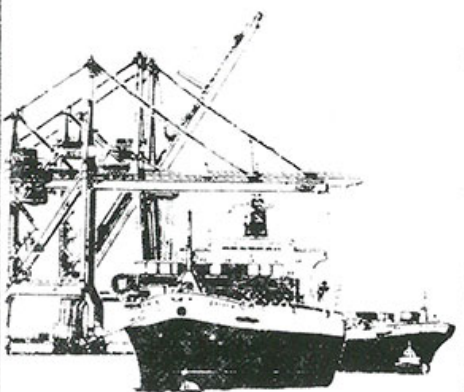
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059

ROBER NAPJER - BIRKS 9424906

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

NAYTIKA XRONIKA



ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΜΕΛΑΝΗ

Μας τό είχαν πει πρό καιρού αλλά όμολογούμε ότι είχαμε άρνηθεί νά τό πιστέψουμε. Τώρα τό ακούσαμε καί από άλλου — καί από άλλη πηγή — καί δέν μπορούμε παρά νά τό δεχθούμε.

Λοιπόν, όπως μάς είπαν, εκείνος ό συνταξιούχος του ΙΚΑ πού είχε τοποθετηθεί στό ΝΑΤ για νά τό άναμορφώσει, νά τό εκσυγχρονίσει κλπ., κλπ., καί «κατόρθωσε», διότι πραγματικά περί «κατορθώματος» επρόκειτο νά διπλασιάσει (μέ την επιδίωξη του νά χρυσωθεί τόν τίτλο του διοικητή) σέ ελάχιστο χρόνο τόν αριθμό των συνταξιούχων ώθώντας ουσιαστικά νέους ναυτικούς μας στην άπομαχία, υπέγραφε όλα τά κείμενά του μέ πράσινη μελάνη...

Όμολογούμε ακόμη ότι όσο καί άν προσπαθήσαμε δέν μπορέσαμε νά βρούμε μία λογική εξήγηση — ίσως — πιθανολογούμε — νά ήθελε έτσι νά δείξει ότι ήταν βαθύτατα προσηλωμένος καί πιστός στό κόμμα πού τόν είχε άναυύρει — έλέω άδελφού — από την άφάνεια του ΙΚΑ.

Τό δεκαπενθήμερο

‘Ο πλούτος από τή Ναυτιλία

Τό έχομε πει πάρα πολλές φορές αλλά θά τό επαναλάβουμε για μία ακόμη φορά: Ούτε ό ελληνικός λαός, αλλά ούτε καί ή Πολιτεία έχουν άντιληφθεί τίς τεράστιες δυνατότητες αλλά καί τόν πλούτο πού προσφέρει ή Ναυτιλία στόν τόπο.

‘Ο μέν ελληνικός λαός μπορεί νά είναι δικαιολογημένος — δέν έχει ένημερωθεί από κανέναν γι’ αυτόν τόν τεράστιο κλάδο τής εθνικής οικονομίας πού δίνει καί συνεχώς προσφέρει χωρίς νά ζητεί τό παραμικρό άντάλλαγμα.

‘Η Πολιτεία είναι όμως έντελώς άδικαιολόγητη — τά κόμματα είτε άγνοούν ήθελημένα, για λόγους τούς όποιους έμείς ποτέ δέν μπορέσαμε νά άντιληφθούμε, τή Ναυτιλία, είτε δέν έχουν τό θάρρος νά διαλαλήσουν προς κάθε κατεύθυνση τίς άντιλήψεις τους για τή Ναυτιλία χωρίς νά φοβούνται τό λεγόμενο — ακόμη μία ελληνική «εφεύρεση» — «πολιτικό κόστος».

Θέλομε βασίμως νά ελπίζουμε ότι ό σ ιμερινός Πρωθυπουργός καθηγητής κ. Ξέν. Ζολώτας, ό όποιος γνωρίζει άπό πρώτο χέρι — από την ειδική μελέτη τής Τράπεζας τής ‘Ελλάδος — την επιταχυνση πού έδωσε στην οικονομική άνάπτυξη τής χώρας ή συναλλαγματική πρόσδοος από τή Ναυτιλία, θά δώσει ή βαρύτητα πού επιβάλλεται από τά πράγματα στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων πού παρέχει ή Ναυτιλία.

Αυτές οι δυνατότητες απεικονίζονται στά στοιχεία πού τέθηκαν στην διάθεσή μας από μία μόνον εταιρία, την εταιρία Troodos Shipping, καί άφορούν τά τελευταία έντεκα χρόνια. Λοιπόν, ή έν λόγω εταιρία, ή όποία σημειωτέον διαχειρίζεται πλοία μέ Κυπριακή σημαία, δραχμοποίησε από τό 1979 μέχρι καί τό 1989, πσόν 151 έκατ. δολλάρια!

ρίων! ‘Ο σχετικός πίνακας έχει ως έξής:

ΕΤΗ	Δολάρια ΗΠΑ
1979	10.489.553
1980	11.524.802
1981	11.559.495
1982	9.437.000
1983	7.472.167
1984	7.472.000
1985	9.137.267
1986	13.477.055
1987	25.573.805
1988	25.948.940
1989	18.422.000

Οί άριθμοί, πέραν από την ένδειξη του πλούτου πού φέρνει στη χώρα ή Ναυτιλία καί ή ναυτιλιακή δραστηριότητα των ‘Ελλήνων, παρέχουν καί τή δυνατότητα πολύτιμων εκτιμήσεων πού, άν αξιοποιηθούν κατάλληλα από εκείνους πού έχουν τή σχετική ευθύνη, μπορούν νά οδηγήσουν στην αύξηση του πλούτου από τή Ναυτιλία πού αποκομίζει ή χώρα. Στόν πίνακα καταφαινόνται, συγκεκριμένα, τά χρόνια των ισχνών αγελάδων πού προκάλεσε ή τελευταία πολύχρονη ναυτιλιακή κρίση αλλά καί ή αύξηση τής συναλλαγματικής προσόδου από τή Ναυτιλία πού έφερε ή βελτίωση τής ναυλαγοράς όποτε έγιναν εκτεταμένες επισκευές των πλοίων προκειμένου νά ενεργοποιηθούν εκ νέου — από τά επτάμισι έκατ. δολάρια του 1984, φθάνομε στα 9.137.267 έκατ. δολάρια τό 1985, στα 13.477.000 τό 1986 καί έν συνεχεία στα 25 καί 26 έκατ. δολάρια των έτών 1987 καί 1988 ένώ τό έτος πού μόλις έληξε ή συναλλαγματική πρόσδοος από την ΤΡΟΟΔΟΣ έφθασε τά 18.422.000 δολάρια.

“Ενα άρχοντικό τής “Υδρας στή Μαρίνα τής Ζέας

(μέ δυνατότητα συνδυασμού επαγγελματικής στέγης)

ΠΩΛΕΙΤΑΙ τό ωραιότερο διαμέρισμα του Πειραιά, μαιζονέτα, ρετιρέ, πάνω ακριβώς από τό λιμάνι τής Ζέας μέ άνοικτή θέα στη θάλασσα. 225 τ.μ. καλυπτόμενη επιφάνεια καί 215 τ.μ. βεράντες καί ταράτσες. 3 ή 4 κοιτώνες, 5 χώροι ύγιεινής, δωμάτιο ύπηρεσίας, τζάκι, ξύλινες επενδύσεις παντού. Γενικός κλιματισμός (ψύξη - θέρμανση) σέ όλους τούς χώρους. Πλήρως έξοπλισμένο καί επιπλωμένο κατά τό μεγαλύτερο μέρος.

Στό ίδιο κτίριο καί στόν ίδιο όροφο (6ος), ρετιρέ μέ δυνατότητες συνδυασμού (μέ τό μεγάλο διαμέρισμα) κατοικίας καί επαγγελματικής στέγης, 95τ.μ. μέ τζάκι, γενικό κλιματισμό, ξύλινες επενδύσεις.

Επίδειξη μόνο σέ σοβαρούς αγοραστές, ύστερα από τηλεφωνική συνεννόηση. Πληροφορίες στα γραφεία μας 417.66.58 καί στα τηλέφωνα 4525459, 3224541. FAX: 3246524.



ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Ανεκοινώθη τηλεγραφικώς εκ Λονδίνου ότι κατηργήθησαν τὰ ἐπασφαλίστρα σημαίας διά τήν ναυτιλίαν μας εἰς τὰ σιτοφορτία τοῦ Πλεῖτ. 'Αγῶνες ἐπίμονοι κατεβλήθησαν διά τήν ἐξάλειψιν τοῦ ἠθικοῦ στίγματος ὅπερ προσήπτετο διά τῆς ἀσφαλιστικῆς ταύτης διακρίσεως κατὰ τῆς σημαίας μας καί ὅπερ δυσχερεῖας ἀνυπερβλήτους ἐπέφερε διά τήν εὐρυτέραν ἀπασχόλησιν τῶν φορτηγῶν μας καί εἰς ἄλλας ἀγοράς.

— 'Εκ τῶν δημοσιευθέντων εἰς τήν «Καθημερινήν» δύο ἐμπεριστατωμένων ἀρθρῶν τοῦ καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου κ. Νεῖλου Σακελλαρίου, καθίσταται πλήρως ἀντίληπτόν τό ἐπισημάνει ἡ μάλλον ἡ κατάρρευσις πρὸς ἡν ὀλίγον ἀκόμη θά ἐφέρετο τό Ν.Α.Τ. ἂν ἡ Κυβέρνησις καί ἰδιαίτερος ὁ κ. Τζιφὸς δὲν ἐπεδείκνυαν ὅλον αὐτῶν τό θερμόν ἐνδιαφέρον διά τήν κατωχύρωσιν τῆς μελλοντικῆς οἰκονομικῆς ἐπαρκείας τοῦ Ταμείου τῶν θαλασσινῶν μας.

— Τό χαρακτηριστικότερον σημεῖον τοῦ ναυτικοῦ πολέμου κατὰ τό πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ Ἰανουαρίου ἐγκρίνεται ἀναμφιβόλως εἰς τήν σημειωθείσαν αἰσθητήν ὑφεσιν τῶν ἀπωλειῶν τῶν συμμάχων καί τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν ἐκ τῶν διαφόρων πολεμικῶν κινδύνων.

— Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἐκτός τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων καί τῶν ἐκπροσώπων τῶν διαφόρων ἐπαγγελματικῶν τάξεων, ὀρίσθησαν ὡς μέλη τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ οἱ καθηγηταὶ τοῦ Πανεπιστημίου κ.κ. Ἡλ. Ἀναστασιάδης καί Ξεν. Ζολώτας καί οἱ εἰδικοί περὶ τὰ ναυτιλιακά κ.κ. Γ. Διοβουνιώτης καί Μ. Νομικός.

— Σταθεροὶ ναῦλοι προσεφέροντο ἀπὸ τὰς Ἀνατολικὰς ἀγοράς. Ἀνεφέρετο ἡ τιμὴ τῶν 100/- δι' ὄρυζαν ἀπὸ Μπούρμα διὰ Λονδίνον ἢ Ἀμβέρσαν, 100/- ἀπὸ Καλκούταν (φυστίκια) δι' Ἀγγλίαν καί δολλ. 13 ἀπὸ Ἰνδοκίαν (μεταλλεύματα) διὰ Β. Ἀμερικήν.

* («Ναυτικά Χρονικά», τ. 218/15.1.1940)

Η ΚΑΘΗΛΩΣΗ ΓΙΝΕΤΑΙ ΠΛΕΟΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ

«Γιατί νὰ χρησιμοποιῶ ἓναν στάσιμο ἑλ- λην ὑποπλοίαρχο ἢ ἀνθυποπλοίαρχο καί νὰ μὴν προσλάβω ἐξελίξιμους Φιλippiνέζους στή θέση τους;» μὰς ρώτησε πρὸ ἡμερῶν γνωστός ἐφοπλιστὴς στὴ διάρκεια μιᾶς συζητήσεως ἀναφορικά μὲ τήν πρότασιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νὰ χρησιμοποιῶνται περισσότεροι Ἕλληνες ἀξιωματικοὶ ἐν τῇ πλοῖα μὲ ξένες σημαίες ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ τό ἀπαιτούμενο στελεχιακὸ δυναμικὸ γιὰ τήν ἐπένδρυσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καί στὸ μέλλον μὲ Ἕλληνες ἀξιωματικούς. Καί ἐσπευσε νὰ ἐξηγήσῃ ὅτι ἡ στέρησις τῆς δυνατότητας ἐξελίξεως τῶν ναυτικῶν μας πού ἐργάζονται σὲ θέση καὶ ξένες σημαίες πού δὲν ἔχουν σχέση μὲ τό ΝΑΤ καί πού ὑπερβαίνουν — μόνον τὰ καταγεγραμμένα ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» — τὰ 1.300, ἔχει ὀδηγήσῃ στὸ γήρας τοῦ ἀνθρώπινου δυναμικοῦ καί τῶρα πλέον εἶναι συντησμένο φαινόμενο οἱ διπλωματοῦχοι ἀνθυποπλοίαρχοι ἄνω τῶν 35 ἐτῶν, οἱ διπλωματοῦχοι ὑποπλοίαρχοι ἄνω τῶν 45 ἐτῶν καί οἱ πλοίαρχοι τῶν 55 καί ἄνω ἐτῶν.

Ἀπὸ τῆ συζήτησιν αὕτη προέκυψε σαφέστατα ὅτι οἱ ἀξιωματικοὶ μας αὐτοὶ ἀφοῦ ἔχασαν πρῶτα τὴν δυνατότητα — καί τό δικαίωμα — τῆς ἐξελίξεως, τώρα κινδυνεύουν νὰ χάσουν καί τὴ δουλειά τους. Ἐτοίμῃ Πολιτεία, ἡ ὁποία δὲν εἶναι σὲ θέση νὰ τοὺς ἐξασφαλίσῃ ἀπασχόλησιν σὲ πλοῖα μὲ Ἑλληνικὴ σημαία, τοὺς τιμωρεῖ γιατί ἀναγκάσθηκαν νὰ ἀναζητήσουν ἐργασία σὲ πλοῖα μὲ ξένη σημαία προκαίμενοι νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν ἐπιβίωσιν τῶν οἰκογενειῶν τους!

Πρέπει νὰ γνωρίζουν ὅλοι καί πρωτίστως οἱ μανδρινῶν πού ἐκφράζουν φόβους πῶς ἐὰν παρασχεθῇ τό δικαίωμα τοῦ συνυπολογισμοῦ τῆς θαλάσσιας ὑπηρεσίας πού ἀποκτᾶται σὲ πλοῖα μὲ ξένες σημαίες γιὰ τὴν λήψιν παραγωγικῶν διπλωμάτων θά ἀπογυμνωθῇ ἐντελῶς τό ἐθνικὸ νηολόγιο, ὅτι τὸ νηολόγιο σὲ καμμία περίπτωση δὲν μπορεῖ νὰ διατηρηθῇ μὲ ἀπαγορεύσεις. Οἱ ὁποῖες ἐπιπλέον δημιουργοὺν καί τὸν θανάσιμο κίνδυνον νὰ παραμείνῃ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία χωρὶς ἐλλειμνικὸ στελεχιακὸ δυναμικόν.

Γιὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς, ὁ Ὑπουργός, ὁ ὁποῖος ἀπὸ ὅσα εἴμαστε σὲ θέση νὰ γνωρίζουμε ἔχει ἐνημερωθῇ ἐπαρκῶς ἐπὶ τοῦ θέματος, νὰ ἀγνοήσει τίς εἰσηγήσεις καί τίς συστάσεις καί νὰ προχωρήσῃ χωρὶς ἄλλη καθυστέρησιν στὴν παροχὴ τοῦ δικαιώματος συνυπολογισμοῦ τῆς ὑπηρεσίας σὲ πλοῖα μὲ

ξένες σημαίες καί γιὰ τὴν ἀπόκτησιν προαγωγικῶν διπλωμάτων — γιὰ μιὰ ἀκόμη φορὰ ἐπαναλαμβάνομε ὅτι κανένας δὲν νομιμοποιεῖται νὰ τιμωρεῖ τοὺς ναυτικούς μας πού ἀναγκάζονται — ἐλλείψει ἐπαρκῶν πλοίων μὲ ἐλληνικὴ σημαία — νὰ ἐργάζονται σὲ πλοῖα μὲ ξένες σημαίες. Καί ἀκόμη ὅτι θά ζητηθῶν — καί νὰ εἶναι βέβαιοι ὅτι θά καταλογισθῶν — εὐθύνες ἀπὸ ὅλους τοὺς ἐν προκειμένῳ ἀρμοδίου ἐὰν ὅλοι αὐτοὶ οἱ ἄνθρωποι παραμείνουν χωρὶς δουλειὰ καί ἐξαγκασθῶν νὰ στραφῶν σὲ ἄλλα ἐπαγγέλματα γιὰ νὰ ἐξασφαλίσουν τὰ πρὸς τό ζεῖν.

ΘΑ ΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Ἡ ἀντίληψιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὅτι ἡ Πολιτεία, ἡ ὁποία χρησιμοποίησε τὰ ἀποθεματικά τοῦ ΝΑΤ γιὰ νὰ ἀσκήσῃ κοινωνικὴ πολιτικὴ θά καταβάλῃ πλέον ἢ ἴδια τίς συντάξεις, ἐπιβεβαιώθηκε πλήρως: Ὁ Ὑπουργός Οἰκονομικῶν κ. Γεώργιος Σουφλιάς, ὁ ὁποῖος εἰρήσθω, ἐν παρόδῳ εἶναι ἓνας ἀπὸ τοὺς ἀξιολογότερους νέους πολιτικούς μας, δήλωσε πρὸ ἡμερῶν ὅτι «τό Δημόσιον θά δώσει στὸ ΝΑΤ τὰ 54 δις δραχμῶν πού χρειάζεται γιὰ τίς συντάξεις καί τὰ δῶρα ὁλοκληροῦ τοῦ 1990».

Δὲν ἀναφέρομε γιὰ νὰ «εὐλογήσουμε τὰ γένειά μας» — νὰ, ἔγινε αὐτό πού εἶπαμε ἐμεῖς. Τό σημειώνομε πρωτίστως γιὰ νὰ ἡρεμήσουν οἱ συνταξιῶχοι ναυτικοὶ — ὁμολογοῦμε ὅτι γιὰ τοὺς «ἀλεξιπτωτιστές» πού παίρνουν σύνταξιν ἀπὸ τό ΝΑΤ χωρὶς νὰ ἔχουν καταβάλῃ οὔτε δραχμὴ δὲν νοιαζόμαστε — ἀλλὰ καί γιὰ νὰ στηλιτεύσουμε ταυτόχρονα τό ὅψιμον ἐνδιαφέρον ὅλων ἐκείνων τῶν κυρίων πού χρόνια τώρα, παρὰ τίς ἐπισημάνσεις καί τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν — ἀλλὰ καί πολλῶν ἐκπροσώπων τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιὰ τοὺς κινδύνους πού ἐγκυμονοῦσε ἡ ἀνοργάνωσις τοῦ ΝΑΤ καί ἡ μετατροπὴ του σὲ Ἅγιο Παντελεήμονα, ὅπως φώναζε σχεδὸν σὲ κάθε συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. ὁ κ. Γεώργιος Πατέρας, ποιοῦσαν τὴν νήσσαν, ἔκαναν, γιὰ νὰ τό ποῦμε μὲ λόγια τῆς ἐποχῆς, «τό κορόιδο» ἀφοῦ εἶχαν ἐξασφαλίσῃ γιὰ τὸν ἑαυτὸ τους ὅσα ἔχουν ἐξασφαλίσῃ.

Οἱ συνταξιῶχοι μας, λοιπόν, δὲν πρέπει νὰ ἀνησυχῶν ἀλλὰ οὔτε καί νὰ πέφτουν θύματα τῶν διαφόρων κερδοσκοπῶν πού δὲν ἔκαναν τίποτε γιὰ νὰ σωθῇ τό ΝΑΤ — ἡ μάλλον, ἔκαναν πολλὰ γιὰ νὰ φθάσῃ ἐκεῖ πού βρίσκεται — καί τώρα θέλουν νὰ παραστήσουν τοὺς μπροστάρηδες σὲ ἀγῶνες τύπου Δὸν Κιχώτη.

• Μιὰ πού μιλάμε γιὰ τὴν ἀνοργάνωσιν τοῦ

In Japan

A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER

NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS

AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN

PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045)
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

A.O.H.: (045) 845-7211

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

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

NAT θα επαναλάβουμε αυτό που έχουν υπογράψει επανειλημμένα οι στήλες αυτές: Τήν εποχή που ο άνθρωπος κατέκτησε τη Σελήνη, το NAT εξακολουθεί να κινείται όπως την εποχή του άραμπά και είναι χαρακτηριστικό ότι ορισμένες διαδικασίες που καθιερώθηκαν από τότε που ιδρύθηκε το Ταμείο εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα...

• Όλοι οι εκπρόσωποι ή οι αρχηγοί των πολιτικών κομμάτων που επισκέφθηκαν οι ανησυχώσαντες, επιτέλους, εκπρόσωποι των ναυτικών οργανώσεων υποσχέθηκαν την οριστική ρύθμιση των θεμάτων του NAT, στην οποία άλλωστε είναι υποχρεωμένοι να προχωρήσουν αφού οι κυβερνήσεις τους χρησιμοποίησαν — για να μην πούμε διασπάθησαν — τα αποθεματικά του NAT για να ασκήσουν κοινωνική πολιτική που ήταν αρμοδιότητας του Κράτους και όχι του NAT και κατά πολύ περισσότερο των ναυτικών μας που τό τροφοδοτούσαν επί σειρά ετών με τη σκληρή ή εργασία τους.

ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ

Μεγάλη οικολογική καταστροφή απείλησε τις πρώτες ημέρες του 1990 την θαλάσσια περιοχή μεταξύ των Καναρίων και των άκτων του Μαρόκου μετά τη διαρροή φορτίου που υπέστη το μεγάλο δεξαμενόπλοιο «Kharg-5» ιρακινών συμφερόντων, ναυπηγήσεως 1975, 138.394 τόν. γκρός. Το πλοίο κατευθυνόταν από το Κάργκ Άϊλαντ για Ρότερνταμ με φορτίο αργού, όταν υπέστη έκρηξη στις 18 Δεκεμβρίου ανοικτά της Καζαμπλάνκα. Το πλήρωμα εγκατέλειψε το πλοίο και από τη διαρροή πετρελαίου σχηματίστηκε κηλίδα μήκους 180 μιλίων που απείλησε τις ακτές της Δυτικής Αφρικής. Στόν τόπο του ναυαγίου κατευθύνθηκαν μεγάλα ναυαγοσωστικά και ρυμουλκά από την Ολλανδία, την Ισπανία και την Μάλτα και μία διεθνής δύναμη έμπειρογνωμόνων από την Γαλλία και την Αγγλία αλλά οι προσπάθειες για την διάσωση του σκάφους και τον περιορισμό της διαρροής του φορτίου έμποδίστηκαν από την άρνηση των ναυτιλιακών αρχών του Μαρόκου, της Ισπανίας και του Κέϊπ Βέρντε να επιτρέψουν την είσοδο του τάνκερ στα χωριά τους ύδατα, καθώς επίσης και από την κακοκαιρία που δεν επέτρεπε την μεταφορά φορτίου σε παραπλέον δεξαμενόπλοιο. Έν τώ μεταξύ η ναυαγοσωστική εταιρία Smit Tak ή οποία ανέλαβε το έργο διασώσεως του σκάφους ρυμούλκησε το τάνκερ με κατεύθυνση προς τις Κανάριες νήσους περιμένοντας ευνόϊκες καιρικές συν-

θήκες για την μεταφορά του φορτίου. Η πλοιοκτήτρια εταιρία του «Kharg - 5» έχει ασφαλίσει το σκάφος για απαιτήσεις από θαλάσσια ρύπανση μέχρι ύψος 400 εκατ. δολαρίων, αλλά οι ιδιοκτήτες του φορτίου, Εθνική Ιρανική Εταιρία Πετρελαίου, δεν είναι μέλος της συμφωνίας CRISTAL και δεν προτίθενται να συνεισφέρουν στο κόστος του καθαρισμού της πετρελαιοκηλίδας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε παρόμοιο άτυχημα που συνέβη στο Ισπανικό δεξαμενόπλοιο «Aragón», στην ίδια περιοχή, στις αρχές του 1990, οι Ισπανικές αρχές έδωσαν άδεια προσέγγισης στις Κανάριες νήσους για να πραγματοποιηθεί η μεταφορά του φορτίου. Το «Aragón» είχε υποστεί σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας κατά το ταξίδι από Κάγιο Άρκας Τέρμιναλ για Καρταχένα με φορτίο της ισπανικής εθνικής εταιρίας πετρελαίου Repsol καθώς και σοβαρή διαρροή πετρελαίου από ρήγμα που υπέστη σε δεξαμενή φορτίου.

ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΛΑ

Όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να καταλάβουμε πολλά από αυτά που γίνονται στον ταλαίπωρο αυτό τόπο. Αθηναϊκή εφημερίδα, προσκειμένη στο ΠΑΣΟΚ, χαρακτήρισε σχεδόν σάν σκάνδαλο την κατασκευή από τα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά ελληνικής σχεδιάσεως περιπολικών για το Πολεμικό μας Ναυτικό επειδή, λέει, τα σκάφη αυτά θα είναι ακριβότερα από τα αντίστοιχα σχεδιάσεως δανικής εταιρίας. Κανείς στην εφημερίδα αυτή δεν σκέφθηκε ότι πρέπει να προωθηθεί και η ελληνική τεχνολογία, ακόμη και αν είναι ακριβότερη; Κανείς δεν σκέφθηκε την υποδομή που δημιουργείται με την κατασκευή από ελληνικά χέρια πολεμικών σκαφών — τί θέλουν, δηλαδή, οι κύριοι αυτοί; Νά απασχολούνται Έλληνες εργαζόμενοι ή ξένοι για την εκτέλεση ελληνικών παραγγελιών; Θέλουν να κερδίζει ο τόπος αυτός ή επιθυμούν να κερδίζουν οι ξένοι και μάλιστα σε μία στιγμή που η χώρα χρειάζεται όλους τους πόρους που μπορεί να προσπορίσει η ελληνική δραστηριότητα και επιτοπίως αλλά και όπου γής; Ός πότε θα πέφτουν, καλοπροαίρετα, βέβαια, θύματα των υποβολιμαίων πληροφοριών διαφόρων αντιπροσώπων που ενδιαφέρονται για τα ποσοστά τους ή ακόμη και ξένων οίκων που επιδιώκουν να πάρουν ελληνικές δουλειές;

Τό ότι είμαστε ακριβότεροι δεν είναι άγνωστο και φυσικά δεν αναφέρεται μόνον στα ειδικά αυτά σκάφη.

Σύμφωνα με την έκθεση που συντάχθηκε για την Επιτροπή Περιβάλλοντος της ΕΟΚ, η διαδικασία στην οποία έχει αποδωθεί η Κοινότητα εν όψει της Κοινής Αγοράς, είναι μία εξαιρετική ευκαιρία για αποτελεσματική δράση στο πεδίο της προστασίας του περιβάλλοντος. Πρόκειται κυριολεκτικά για ανάγκη ύψιστης προτεραιότητας, δεδομένου ότι η ανάπτυξη αυτή θα αύξησει σημαντικά τις επί του περιβάλλοντος πιέσεις. Υπολογίζεται πράγματι ότι μόνον η μόλυνση της ατμόσφαιρας θα αυξηθεί κατά 10-15% μέχρι το έτος 2000.

Αποτελεί εύτυχημα πάντως ότι η περιβατολογική προστασία έχει καταστεί κεντρικό σημείο αναφοράς της διεθνούς πολιτικής. Έτσι οι αυξουσες ανησυχίες που δημιουργήθηκαν στις χώρες της Ανατολής επί του θέματος αυτού ευνόησε τη σύσταση οικολογικών κινήσεων, προκάλεσε τη διάσκεψη της Σόφιας (Οκτώβριος 1989) και οδήγησε στην κατανόηση της έκτασης του προβλήματος εκ μέρους των ενδιαφερομένων πληθυσμών. Άρκει να αναφερθεί η διαπίστωση ότι ο ποταμός Βιστούλας φέρει το 30% των νιτρικών αποβλήτων και το 70% των φωσφορικών.

Σωστά λοιπόν ο αρμόδιος Επίτροπος της ΕΟΚ υπεγράμμισε ότι: «ακόμα και αν αυτά που μελετούμε να πραγματοποιήσουμε σήμερα δεν είναι απολύτως ικανοποιητικά, πρέπει να επωφεληθούμε από το ευνόϊκό κλίμα που κρατεί τώρα στο Ευρωπαϊκό συμβούλιο, ένα κλίμα που δεν ξέρουμε αν θα υπάρχει αργότερα». Πρόκειται για προειδοποίηση που επαναλαμβάνει την πασίγνωστη επιταγή να μην αναβάλλεις για αύριο ότι μπορείς να κάνεις σήμερα. Μία πανάρχαια αλήθεια που ίσως για πρώτη φορά εξέφρασε με τη συμπυκνωμένη σοφία του ο Ήσιόδος λέγοντας «Αεί δ' αμβολιεργός ανήρ ατησι παλαίει» (ο άνθρωπος που αναβάλλει την εργασία του παλεύει πάντα με ζημιές).

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx. 212904 Tel. (1) 451 9553

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΔΙΠΛΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Η άναταραχή που δημιουργήθηκε γύρω από το παγκοσμίως δεύτερο σε δύναμη νηολόγιο του Παναμά, του οποίου τό τοννάζ ύπονόμειυσαν πρόσφατα οί Η.Π.Α. σε άνησυχητικό βαθμό. έ στρεψε την παγκόσμια προσοχή στην άρκετά παλαιά, αλλά όχι πολύ συζητημένα, πρακτική της διπλής νηολογήσεως. Ήδη ή αυτή νοτιοαμερικανική δημοκρατία έχει άναγνωρίσει την εφαρμογή της διπλής νηολογήσεως σαν ένα θεραπευτικό μέσο του σοβαρού τραυματισμού τόν οποίο επέφερε ή απόφαση του Προέδρου Μπους περί άποκλεισμού των Παναμαϊκών πλοίων από τά αμερικανικά λιμάνια.

Η πρακτική αυτή, που άποκαλείται εύφήςως «νηολόγηση γυμνής ναυλώσεως», άποτελεί μία νόμιμη ρύθμιση βάση της οποίας ένα πλοίο μπορεί νά διατηρήσει την άρχική του νηολογηση στη χώρα της πλοιοκτησίας του ενώ παράλληλα δικαιούται νά ύψώσει μία άλλη σημαία γιά όλη τή διάρκεια μιάς χρονοναυλώσεως. Τά κύρια πλεονεκτήματα που άποφέρει ή τακτική αυτή στους πλοιοκτήτες χωρών ύψηλου κόστους ναυτιλιακής έκμεταλλεύσεως, όπως π.χ. ή Δυτική Γερμανία σύγκεινται στό ότι τά πλοία τους, γιά ένα περιορισμένο αλλά άνανεούμενο χρονικό διάστημα, άπολαύουν των εύεργετημάτων της φθηνότερης επανδρώσεως καί της συνήθως άμελητέας φορολογίας που παρέχουν τά νηολόγια όρισμένων χωρών, όπως π.χ. των Φιλιππίνων ή της Κύπρου, οί όποιες καί μπορεί νά θεωρηθούν ως πρωτοπόροι εφαρμογής αυτού του συστήματος.

Συγχρόνως τά έν λόγω πλοία μπορούν νά συνεχίζουν έπωφελούμενα των οικονομικών διευκολύνσεων της χώρας τους καί ιδίως της αύξουσας ύποτίμησης καί των ναυπηγικών έπιχορηγήσεων. Έφόσον διαρκεί ή περίοδος της νηολογήσεως γυμνής ναυλώσεως, ή άρχική ή βασική νηολόγηση, τελεί υπό άναστολή. Στην πράξη πολλές φορές ό πλοιοκτήτης ή χρονοναυλωτής του πλοίου μπορεί νά είναι ένα καί τό αυτό πρόσωπο, πράγμα που έκανε μερικούς κριτικούς νά βλέπουν τή διπλή νηολόγηση σαν είδος ύποπτης καί άμφίβολης πατρότητας. Αυτό άλλωστε στηρίζεται

έν μέρει καί στη σύμβαση της Γενεύης περί άνοικτής θαλάσσης του 1958 ή ό πο α λέγει ότι: «τά πλοία όφείλουν νά πλέουν υπό τή σημαία ενός κράτους καί, εκτός έξαιρετικών περιπτώσεων, όφείλουν νά ύπόκεινται στην άποκλειστική δικαιοδοσία του».

Πάντως τά υπό διπλή νηολόγηση πλοία πλέουν πάντοτε υπό μία σημαία καί ύπάγονται στους νόμους του κράτους της σημαίας αυτής ως προς την έθνικότητα των άξιωματικών καί των πληρωμάτων καί ως προς τίς διατάξεις περί ασφαλείας ναυσιπλοΐας, προλήψεως της ρυπάνσεως κ.λ.π. Σέ σχέση όμως μετά ιδιαίτερης σημασίας ζητήματα των τίτλων ιδιοκτησίας καί των υποθηκών εφαρμόζεται ή νομοθεσία της χώρας της άρχικής νηολογήσεως. Πρέπει νά λεχθεί ότι οί χρηματοδότες της ναυτιλίας δέν είναι άσφαλώς ένθουσιασμένοι βλέποντας τούς πελάτες τους νά προσφεύγουν σε άμφίβολα καί μέχρι πρό τιнос άγνωστα νηολόγια. Γι' αυτό καί ή Παναμαϊκή πρόταση της διπλής νηολογήσεως δέν τούς βρίσκει αντίθετους, δεδομένου ότι τούς εξασφαλίζει ότι οί υποθήκες τους καί ή δυνατότης διώξεως άφερέγγυων πλοιοκτητών καλύπτεται από ένα πρόσφορο νομικό πλαίσιο, του οποίου την καταλληλότητα έχει άποδείξει ό Παναμάς μέ τόν όγκο του έπιβλητικού στόλου του.

Από πλευράς πλοιοκτησίας, πρωτοπόρος σ' αυτό τό σύστημα στάθηκε ή Δυτική Γερμανία, ή όποία από τό 1951 είχε θεσπίσει ειδικές διατάξεις. Δεδομένου ότι ό γερμανικός στόλος είχε σοβαρά συρρικνωθεί συνεπεία του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, ή λύση αυτή ένίσχυε τόν έφοπλισμό ό όποιος μπορούσε νά χρονοναυλώνει ξένα πλοία καί νά τά έκμεταλλεύεται υπό την έθνική του σημαία. Συγχρόνως όμως ή ναύλωση γυμνού πλοίου ένεργούσε προς όλες τίς κατευθύνσεις καί έτσι στη δεκαετία του 1970 τό σύστημα αυτό άποτέλεσε τή βασική έπιλογή των έφοπλιστών, οί όποιοί μέ τή διπλή νηολόγηση π.χ. στην Κύπρο, έπωφελοούντο του χαμηλού κόστους επανδρώσεως. Κατά κανόνα ό γερμανός έφοπλιστής ίδρυε μιά εταιρία στό έξωτερικό ή όποία δρούσε ή ίδια ως ναυλωτής καί διαχειριστής

του πλοίου ή μετεβίβαζε άλλοι την εύθύνη της έκμεταλλεύσεως.

Όστόσο άλλες χώρες, μεταξύ των οποίων καί ή Μ. Βρεταννία, άπαγορεύουν στά πλοία τους νά χρησιμοποιούν τό σύστημα της διπλής νηολογήσεως. Άκόμα καί στη Γερμανία, παρά την άνωτέρω παραχωρηθείσα έλευθερία, τό Υπουργείο Μεταφορών έχει έπιφυλάξει τό δικαίωμα νά άνακαλεί τίς άδειες ύψώσεως ξένης σημαίας από χρονοναυλωμένα πλοία, γιά λόγους έθνικής ασφάλειας.

Είναι φανερό ότι τό πλεονέκτημα της παράλληλης νηολογήσεως γιά μία υπό άνάπτυξη χώρα συνίσταται στό ότι βρίσκει έναν άπλό τρόπο νά προσελκύει ξένα πλοία καί νά δημιουργεί στόλο δικό της μέ όλες τίς συμπαρομαρτούσες όφέλειες, χωρίς μεγάλα δικά της κεφάλαια. Υπολογίζεται ότι ή νηολόγηση γυμνής ναυλώσεως έχει προσφέρει στις Φιλιππίνες πάνω από 50.000 θέσεις άπασχολήσεως καθώς καί σημαντικά έσοδα. Παράλληλα ή άνάπτυξη του στόλου της συνέβαλε στην έξοικονόμηση πολύτιμου ξένου συναλλάγματος ενώ ή ναύλωση γυμνών πλοίων επέτρεψε στις Φιλιππινέζικες ναυτικές εταιρίες νά εισχωρήσουν στην παγκόσμια ναυτιλιακή άγορά, δεδομένου ότι πολλές από τίς εταιρίες αυτές είναι έπιχειρήσεις μικτές μέ άνεπτυγμένες χώρες. Είναι χαρακτηριστικό ότι ή άρμόδια ύπηρεσία της χώρας πιστεύει ότι ή εφαρμογή του συστήματος αυτού στη χώρα τους ύπήρξε κατ' εύθειαν άπότοκος της μεγάλης πίεσεως που επί χρόνια τώρα άσκει ή Διεθνής Όργάνωση Μεταφορών (ΔΟΜ) έναντίον των συνθηκών μισθοδοσίας καί έργασίας των σημαίων εύκαιρίας. Κάτω από τό σύστημα αυτό, οί Δυτικοί έφοπλιστές χρηματοδοτούν πλοία μέ σημαία π.χ. του Παναμά, ή όποία είναι άποδεκτή από τίς Τράπεζες καί στη συνέχεια προχωρούν σε διπλή νηολόγηση στις Φιλιππίνες γιά νά πετύχουν χαμηλότερο κόστος επανδρώσεως. Σημειωτέον ότι ή άλλαγή σημαίας κατά τόν συνήθη τρόπο μπορεί νά δημιουργήσει ζητήματα ως προς την ύποθήκευση των πλοίων λόγω του νομικού συστήματος που ισχύει στις Φιλιππίνες.

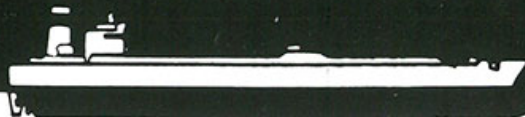
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η εφαρμογή των Sandwich course

Με την ευκαιρία έναρξης εφαρμογής από το νέο σχολικό έτος του συστήματος εναλλασσόμενης εκπαίδευσης των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ, η ΕΕΕ όργάνωσε στα γραφεία της στον Πειραιά, ειδικό Σεμινάριο για την ενημέρωση των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που χειρίζονται το θέμα. Στο Σεμινάριο, που πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 12 Ιανουαρίου, κύριοι ομιλητές ήταν οι κ.κ. Γρ. Χατζηελευθεριάδης και Παύλος Ίωαννίδης, μέλη της Έπιτροπής Ναυτικής Εκπαίδευσης της ΕΕΕ.

Τό σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης εφαρμόζεται ήδη από τα κυριότερα ναυτιλιακά κράτη και συγκεντρώνει σπουδαία πλεονεκτήματα, μεταξύ των οποίων η πληρέστερη κατανόηση των μαθημάτων που διδάσκονται στις Σχολές, βελτίωση του επιπέδου της πρακτικής εκπαίδευσης, επαφή των σπουδαστών με το πλοίο και την ναυτική ζωή και απόκτηση επαγγελματικής συνείδησης από τα πρώτα στάδια της εκπαίδευσης και τέλος ο περιορισμός της διαρροής των αποφοίτων σε άλλα επαγγέλματα.

Στήν Ίντερτάνκο

Νέος πρόεδρος της Έπιτροπής Worldscale της Ίντερτάνκο, εξέλεξε ο Έλληνας έφοπλιστής κ. Μάιλς Α. Κουλουκουντής, στην θέση του μέχρι σήμερα προέδρου της κ. Φίλιππου Έμπειρικού.

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο τύπου SD14 «Pheasant» 15.291 τόν. d.w., 8.904 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία, μικτό πλοίο «Αέλλω»

36.548 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί τών 20,2 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων τελικά έπωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Φαίθ» 27.515 τόν. d.w., 15.579 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί τών 4,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του γιουγκοσλαβικού μπάλκ κάρριερ «Logatec» 16.011 τόν. d.w., 9.815 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το υπό τουρκική σημαία μπάλκ κάρριερ «C.Filyos» 26.900 τόν. d.w., 14.623 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, σέ Κινέζους αγοραστές έπωλήθη το υπό κυπριακή σημαία «Παναγία Μαλέβη» 5.215 τόν. γκρός του 1977, σέ άγνωστη τιμή.

Η ΠΕΠΕΝ τιμή πλοίαρχους που διακρίθηκαν

Η Ένωση Πλοιάρχων θά τιμήσει και έφέτος τους πλοιάρχους που διακρίθηκαν στη διάρκεια του 1989.

Σέ ειδική τελετή που θά γίνει στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και θά συνδυασθεί με τό κόψιμο της πίτας της Ένώσεως, την Πέμπτη, 18 Ιανουαρίου, θά βραβευθούν συγκεκριμένα, οι πλοίαρχοι που διέσωσαν ανθρώπινες ζωές στη θάλασσα, οι πλοίαρχοι που άρίστησαν στις έξετάσεις τό 1989 και τά άτομα που προσέφεραν εξαιρετικές υπηρεσίες στην πλοιαρχική τάξη και την Έμπορική Ναυτιλία.

Αλλαγές στη διοίκηση του Παναμαϊκού νηολογίου

Η νέα κυβέρνηση του Προέδρου Έντάρ

προσπαθώντας νά τοποθετήσει νέους ανθρώπους με την κατάλληλη πείρα σέ θέσεις κλ. ιδία του κρατικού μηχανισμού, ανακοίνωσε την αντικατάσταση του γενικού διευθυντή του Έπουργείου Ναυτιλιακών Έποθέσεων, Δρ. Χιούγκο Τορρίγος με τόν νομικό Γκουιέρμο Μαρκέζ. Ο νέος διευθυντής έχει ύπηρετήσει ως νομικός σύμβουλος στον Έργανισμό Λιμένων του Παναμά και στον Έργανισμό της Διώρυγας του Παναμά από τό 1975 μέχρι τό 1978 και ως διευθυντής της νομικής ύπηρεσίας της Σεσνάβες από τό 1890 ως τό 1983.

Η εκπαίδευση στην ασφάλεια δεξαμενοπλοίων

Μέ τροποποίηση του κανονισμού εκπαίδευσης του ΚΣΕΝ που έπληθε με ύπουργική απόφαση, έφεξης ως προϋπόθεση έγγραφής στο τμήμα ειδικής εκπαίδευσης στην ασφάλεια πετρελαιοφόρων, θά θεωρείται στο έξέχ., τρίμηνη θαλάσσια ύπηρεσία αντί έμνηνης που άπαιτείται τώρα, σέ δεξαμενόπλοια όποιουδήποτε είδους.

Τα πρώτα πλοία στον Πειραιά με τον έρχομό του 1990

Τά πλοία που κατέπλευσαν πρώτα στο λιμάνι του Πειραιά, τη πρώτη ήμέρα του Νέου Έτους ήταν από τό έσωτερικό τό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «ΜΙΛΕΝΑ» που εκτελεί τη γραμμή Σάμου — Έκαρίας — Νάξου — Πάρου — Πειραιά, τό όποιο έφθασε στον Πειραιά στις 12.07 τά μεσάνυχτα, προερχόμενο από Σάμο, μεταφέροντας 176 έπιβάτες 19 φορτηγά αυτοκίνητα και 25 Ι.Χ. αυτοκίνητα.

Από τό έξωτερικό πρώτο ήταν τό σοβιετικό έπιβατηγό - φορτηγό «ΑΡΜΕΝΙΑ» που εκτελεί την τακτική γραμμή Όδησσού — Πειραιά — Πόρτ Σάϊδ.

Μπήκε στις 7.55 τό πρωί στο λιμάνι μεταφέροντας 160 Πολωνούς τουρίστες που έκαναν την πρωτοχρονιάτικη κρουαζιέρα τους στην Ένατολική Μεσόγειο.

Στους πλοιάρχους τών δύο πλοίων κ.κ. Ίωάν. Στεφανάτο και Ρούλντοφ Λυσένκο, αντίστοιχα, ό γενικός διευθυντής του Έργανισμού Λιμένων Πειραιώς κ. Νικ. Παπαδόγκωνας και ό Κεντρικός Λιμενάρχης, πλοίαρχος κ. Νικ. Τζελέπης έπέδωσαν άναμνηστικές πλακέτες και στα πληρώματα μοιράστηκαν γλυκίσματα και έλληνικά ποτά.

Στην τελετή παρέστησαν ό ύπολιμενάρχης, στελέχη του Έργανισμού Πειραιώς, έκπρόσωποι τών συνδικαλιστικών όργανώσεων τών έργαζομένων στον ΟΛΠ καί τών ναυτιλιακών έταιριών.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα προήχθησαν κατ' έκλογη στο βαθμό του πλωτάρχη (Τεχνικού) οι ύποπλοίαρχοι: Β. Δημητρόπουλος, Α. Καρκάντζος, Ν. Δασκαλάκης, Π. Παπαδόπουλος, Κ. Κριμιτζάς, Γ. Στρούμπης, Α. Έορδανίδης, Ν. Εύμορφούλης, Γ. Παπαυγέρης, Δ. Φωκάς και Ι. Πρωτοπαπός.

Έπίσης στο βαθμό του άνθυποπλοιάρχου προήχθησαν οι σημαιοφόροι: Σ. Νικητάκης, Θ. Κλιάρης, Χ. Δεληγιάννης και Π. Πολίτης.

Έέ άλλου από τό ΥΕΝ ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών:

• Οι άντιπλοίαρχοι Σ. Έωνάς στο προξενικό λιμεναρχείο Γένοβας, Ν. Σπυρόπουλος στο ΥΕΝ, Ν. Κανάκης και Β. Λαμπρινίδης στη

Στο κατάστημα **HEREND HOUSE, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «ΠΥΡΓΟΣ» ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ 19 — ΚΗΦΙΣΙΑ**, συγκεντρωμένες μοντέρνες, αλλά οπωσδήποτε

αναγνωρισμένες διεθνείς φίρμες. Από τα περίφημα κρύσταλλα **LALIQUE** και τις χειροποίητες ουγγαρέζικες πορσελάνες **HEREND** έως τη μοντέρνα δυναμική γραμμή **ORRERFORS** και τα παγκοσμίως περιζήτητα επάργυρα **LAMBIDIS**.

Επίσης μεγάλη συλλογή από εκλεκτά κομμάτια και ειδική σειρά **επιχειρησιακών δώρων ποιότητας**.

Κασσαβέτη 19 Κηφισιά Τηλεφ.: 8014780



Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Έργων.
• Οι πλωτάρχες Α. Βασιλόπουλος στο ΚΕ-ΣΕΝ και Κ. Καραφωτιάς στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

• Οι ανθυποπλοίαρχοι Εύαγ. Κουτρολίκοις κυβερνήτης περιπολικού του λιμεναρχείου Ρόδου και Εύαγ. Κυβέλος στο λιμεναρχείο Πειραιώς.

Στις 7 Φεβρουαρίου ή συνέλευση της Ε.Ε.Ε.

Συνεκλήθη για τις 7 Φεβρουαρίου ή πρώτη τακτική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών ή οποία θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα του Ίδρυματος Ευγενίδου με τα εξής θέματα:

- Έκθεση επί πεπραγμένων του Δ.Σ.
- Λογοδοσία επί της διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
- Έγκριση Έκθέσεως Έλεγκτών.
- Έγκριση Ίσολογισμού ληξάσης περιόδου.
- Απαλλαγή της ευθύνης εκ της διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
- Εκλογή Έλεγκτών για την περίοδο 1990.
- Έτερα θέματα.

Δεδομένου ότι τα Μέλη της Ε.Ε.Ε. είναι πλοιοκτήτριες εταιρίες αυτές πρέπει να παραστούν διά νομίμου εκπροσώπου τους εξουσιοδοτημένου με πληρεξούσιο που πρέπει να κατατεθεί στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. τ' αργότερο μέχρι το μεσημέρι της 6ης Φεβρουαρίου 1990.

Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία, συγκαλείται δεύτερα γενική συνέλευση στον ίδιο τόπο την 12ην Φεβρουαρίου 1990 ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.30 με τα ίδια θέματα.

Έφ' όσον και πάλι δεν επιτευχθεί ή απαρτία που απαιτείται, συγκαλείται τρίτη Γενική Συνέλευση στον ίδιο τόπο την 14ην Φεβρουαρίου 1990 ημέρα Τετάρτη και ώρα 16.30.

Για την αποφυγή προβλημάτων μέ την U.S. Coast Guard

Από τις αρχές του 1990 ξεκίνησε μία νέα συνεργασία του γνωστού κ. Ντένη Βερνάρδου με την αμερικανική εταιρία «EZ Compliance Systems Inc», ή οποία με την μεσολάβηση της εγγυάται την αποφυγή προβλημάτων από ελλείψεις στα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια έλέγχου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

Όσοι επιθυμούν περισσότερες πληροφορίες για τις υπηρεσίες που προσφέρει ή αμερικανική εταιρία πριν τά πλοία προσεγγίσουν σε αμερικανικά λιμάνια μπορούν να επικοινωνήσουν με τον κ. Βερνάρδο στην Greek Maritime Association, τηλέφ. 451-0817, φάξ: 451-0819, τέλεξ: 21226.

Τά ήμερολόγια άσυρμάτου

Με νέα ρύθμιση που έγινε με δύο υπουργικές αποφάσεις οι οποίες δημοσιεύθηκαν ήδη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, τά ήμερολόγια άσυρμάτου και ραδιοτηλεφώνου θα προσκομίζονται για θέωση μαζί με τά υπόλοιπα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου στη λιμενική ή προξενική αρχή σύμφωνα με τίς διατάξεις και οδηγίες που αναφέρονται στη θέωση του ήμερολογίου γέφυρας.

Πάντως, έφ' όσον κατά τον έλεγχο των ήμερολογίων από τη λιμενική ή προξενική αρχή διαπιστωθεί, ότι έχουν καταχωρηθεί σ' αυτά έγγραφές για τεχνικής φύσεως άνωμα-

λίες στίς τηλεπικοινωνιακές συσκευές του πλοίου, θα ένημερώνεται άμέσως ή Διεύθυνση Έλέγχου Έμπορικών, Πλοίων για την παροχή σχετικών οδηγιών.

Άναθεώρηση λιμενικών τελών στή Μεμβούρνη

Τήν αντίθεσή τους στην απόφαση του Όργανισμού Λιμένος της Μεμβούρνης νά αύξησει τά τέλη προς όφελος των φορτωτών, άνακοίνωσαν τό Ναυτικό Έπιμελητήριο και ή Έθνική Ναυτιλιακή Ένωση της Αυστραλίας. Η άρχική πρόταση πρόκειται νά εφαρμοσθεί από την 1 Ίουλίου 1990 και παρόμοια άναθεωρημένα συστήματα ύπολογισμού των τελών άναμένεται νά εφαρμοσθούν στο Σίδνεϊ, τό Πόρτλαντ, την Φρημάντλ και άλλους Αυστραλιανούς λιμένες.

Νέα φυλλάδια

Από τίς άρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν περασμένο Νοέμβριο 239 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Νέος ύπασπιστής

Καθήκοντα ύπασπιστού του άρχηγού Λιμενικού Σώματος άνατέθηκαν στον ύποπλοίαρχο κ. Θεμ. Παπαϊωάννου.

Η Σχολή Σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρόπυργο άποφοίτησαν τόν περασμένο Δεκέμβριο 415 ναυτικοί.

Τό λεύκωμα μέ τά έργα εύποιίας του έφοπλισμού

Η διοίκηση της Ε.Ε.Ε. μέ έγκυκλίο της ύπενθυμίζει στα μέλη της την άπόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της 10.1.89 για την έκδοση, έως τό τέλος του 1990, ειδικού λευκώματος έργων εύποιίας του έλληνικού έφοπλισμού.

Στην έγκύκλιο τονίζεται ότι σκοπός του άνωτέρω λευκώματος είναι νά έμφανίσει, σε όλη την έκταση, την μεγάλη συμβολή του ελληνικού έφοπλισμού στο κοινωνικό σύνολο. Καί προστίθεται ότι για νά ύλοποιηθεί ή άνωτέρω άπόφαση είναι άπαραίτητη ή βοήθεια των μελών που καλούνται νά άποστείλουν όσο τό δυνατόν συντομότερα, κάθε πληροφοριακό ύλικό που έχουν στην διάθεσή τους όπως φωτογραφίες, σλάιτς, περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας κλπ., τόν χρόνο πραγματοποιήσεως, τό ύψος της δαπάνης και γενικά κάθε χρήσιμο σχετικό στοιχείο.

Έξαπλώνεται τό σύστημα Wake Equalising Duct

Όπως γνωστοποίησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ό γνωστός μηχανολόγος κ. Γεώργ. Μπούγιας, που εκπροσωπεί στην Έλλάδα τό σύστημα έξοικονομήσεως καυσίμων Wake Equalising Duct, τό έν λόγω σύστημα πρόκειται νά τοποθετηθεί στο μπάλκερ «Κώστας Κονιαλίδης», 58.370 τόν. d.w. του 1981 του Όμίλου Ώνάση και έν συνέχεια τό ίδιο σύστημα θα τοποθετηθεί σε άλλα δύο άδελφά

THE TROODOS GROUP INVITES APPLICATIONS for the position of SHIPYARD REPAIR MANAGER PIRAEUS BASED

This newly created post would be reporting directly to the principals and the technical director. The successful applicant will create and lead the Shipyard Repair Department. This department will be responsible for programming and organising dry dockings and major repairs in various yards around the world for the Troodos tankers in line with the company's policy of life extension and upgrading the fleet.

Aged between 40 and 60 the ideal candidate must have considerable experience in equivalent positions in shipyards and/or major tanker operators.

Reply in confidence with full cv and photograph quoting reference TRP/PER/TEC/DATE/NEWSPAPER

All applications to: Troodos Shipping Co. Ltd.
Deferas Merarchias Str. No. 12,
185 35 Piraeus,
Greece

σκάφη.

Έξ άλλου ο κ. Γεώργ. Μπούγιας μās γνωστοποίησε ότι το σύστημα Wake Equalising Duct θα τοποθετηθεί σε δέκα κοντεϊνερόπλοια των 41.175 τόν. d.w. και μεταφορικής ικανότητας 2.761 TEU που κατασκευάζονται στα ναυπηγεία Howaldtswerke — Deutsche Verft του Άμβουργου για λογαριασμό της κινεζικής εταιρίας COSCO (China Ocean Shipping Co.) και της ισραηλινής εταιρίας ZIM (τέσσερα και έξι αντίστοιχα).

Τά προϊόντα της CHEMO

Στό προηγούμενο τεύχος είχαμε αναφερθεί στα εγκαίνια των νέων ιδιοκτητών γραφείων και εργοστασιακών εγκαταστάσεων της εταιρίας CHEMO - Χημικά Ναυτιλίας.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι στη διάρκεια της δεξίωσης που ακολούθησε ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της CHEMO κ. Σταύρος Καραπαναγιώτης - χημικός — αναφέρθηκε εν συντομία στις δραστηριότητες της εταιρίας τόσο κατά τη δεκαετία που πέρασε από την ίδρυσή της, όσο και στις προοπτικές που ανοίγονται για το μέλλον. Η καινούργια επένδυση πλησίασε τα 100 εκατομμύρια δραχμές και πενταπλασίασε την παραγωγική δυνατότητα της εταιρίας.

Ο κ. Καραπαναγιώτης τόνισε πως η CHEMO είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει τις μεγάλες προκλήσεις του μέλλοντος ενόψει της Ευρωπαϊκής Ένοποιησης — του καθοριστικού 1992 — στηριζόμενη στα άψογα ποιοτικά προϊόντα της που της εξασφαλίζουν την εμπιστοσύνη των πελατών της.

«Με πρώτη ύλη τη Συνέπεια» ή οποία είναι και το βασικό πιστεύω της εταιρίας, στόχος των στελεχών και του Προέδρου της, τόνισε

ο κ. Καραπαναγιώτης, είναι η αύξηση των εξαγωγών οι οποίες σήμερα ανέρχονται στο 40% του συνολικού ύψους πωλήσεων της επιχείρησης.

Είπε ακόμη πως η ανάπτυξη της εταιρίας στηρίζεται και στη φιλοσοφία της που συνίσταται στο τρίπτυχο:

Καλύτερη πληροφόρηση, καλύτερα προϊόντα, καλύτερη συνεργασία με το ναυτικό και βιομηχανικό κόσμο της χώρας.

Η CHEMO παράγει και εμπορεύεται μία τεράστια γκάμα προϊόντων που απευθύνονται στο ναυτιλιακό και βιομηχανικό χώρο. Συνοπτικά, χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

1) Χημικά καθαρισμού δεξαμενών, 2) Χημικά γενικού καθαρισμού - συντήρησης, 3) Χημικά καταργασίας νερού, 4) Χημικά επεξεργασίας καυσίμων, 5) Χημικά ειδικής χρήσης.

Οι ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά των προϊόντων αναφέρονται και αναλύονται με λεπτομέρειες στους ειδικούς καταλόγους που έχει εκδόσει η CHEMO.

Οι ενδιαφερόμενοι για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα προϊόντα του όμιλου εταιριών CHEMO μπορούν να επικοινωνούν με το τμήμα πωλήσεων στη διεύθυνση: CHEMO S.A. Βορείου Ελλάδος 20, 124 62, Σκαμαγκιάς, τηλ. 55.72.022, 023, 043 και fax: 5576230.

Μετοχές της Α.Ε.Β.Ε. Μπήτρος στο Χρηματιστήριο

Εντός του Ιανουαρίου αναμένεται να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο οι μετοχές της εταιρίας «ΜΠΗΤΡΟΣ Α.Ε.Β.Ε.» της οποίας ο νόδοχος είναι η ΕΤΕΒΑ.

Ήδη ολοκληρώθηκε η σχετική διαδικασία

της εισαγωγής στο Χρηματιστήριο. Σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσίωσή, μεταξύ των ετών 1984-88 οι πωλήσεις της εταιρίας αυξήθηκαν κατά 275% και τα καθαρά κέρδη, προ φόρων, έφθασαν το 1988 τα 445 έκα. δρχ. Για το 1989 τα καθαρά κέρδη υπολογίζονται ότι θα είναι μεγαλύτερα του προηγούμενου έτους. Η εταιρία έχει σε εξέλιξη επενδυτικό πρόγραμμα 800 περίπου εκατομμυρίων που προβλέπεται να ολοκληρωθεί μέσα στο 1991. Το πρόγραμμα αφορά στη δημιουργία ενός σύγχρονου κέντρου επεξεργασίας και διαμόρφωσης χαλυβουργικών προϊόντων σε ιδιόκτητη έκταση 85 στρεμμάτων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΙΝΟΥ Δ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ

«ΚΑΣΙΩΤΕΣ ΚΑΡΑΒΟΚΥΡΗΔΕΣ ΣΤΟΝ 19ο ΚΑΙ 20ο ΑΙΩΝΑ

Ένα νέο βιβλίο κυκλοφορεί τον Φεβρουάριο του 1990, σε πολυτελή έκδοση. Γραμμένο από τον ναυπηγο-μηχανολόγο Μίνο Δ. Κομνηνό, μετά πολλών χρόνων έντατικής και επίπονης έρευνας και μελέτης περιλαμβάνει βιογραφίες πολλών Κασιωτών έφοπλιστών που διέπρεψαν στο διεθνή έφοπλιστικό στίβο και τίμησαν επάξια την γενέτειρά τους Κάσο. (Όπως οι: Πνευματικός, Κουλουκουνητής, Χατζηλιάς, Νικολάου, Διακάκης, Γιανναγός, Μάρκου, Παπαδόκης, Ρεθύμνης κ.α.). Τα κείμενα συνοδεύονται από πλούσια εικονογράφηση σπάνιων φωτογραφιών Κασιωτικών ιστιοφορών, ατμοπλοίων, έγχρωμων σινιάλων στα φουγάρα των Κασιωτικών αυτών εταιριών (250 φωτογραφίες και 52 σινιάλα Κασιωτικών εταιριών).

Η έκδοση του βιβλίου αυτού πραγματοποιείται χωρίς στην χρηματοδότηση έξι διακεκριμένων Κασιωτών έφοπλιστών και επιχειρηματιών.

Το βιβλίο κοστίζει δρχ. 2.500 και μπορείτε να το προμηθευτείτε τηλεφωνώντας στον συγγραφέα κ. Μ.Δ. Κομνηνό τηλ. 4525546 (γραφείο ή τηλ. 8621934 (σπίτι).

Τό «Greek Shipping Directory» του 1990

Από τις έλληνικές Ναυτιλιακές Έκδόσεις Ε.Π.Ε. ανακοινώθηκε η κυκλοφορία του έτησιου τόμου του Έλληνικού Ναυτικού Όδηγου — Greek Shipping Directory για το έτος 1990.

Στην ανακοίνωση προστίθεται:

«Η πιο πάνω έκδοση γνωστή σαν «Μπλέ Βιβλίο» της Έλληνικής ναυτιλίας, κυκλοφορεί ευρύτατα στην Ελλάδα και τόξωτετικό επί 33 συνεχής χρόνια και περιλαμβάνει πληθώρα στοιχείων και πληροφοριών τόσο για τα έλληνόκτητα πλοία, τούς πλοιοκτήτες και τούς διαχειριστές τους όσο και για τις επιχειρήσεις έλληνικές και ξένες που συνεργάζονται με τη ναυτιλία μας.

Ήδιαίτερα σημαντικό για την αξία της έκδοσης είναι το ότι η εταιρία στη διάρκεια του χρόνου κυκλοφορεί διμηνιαία όμώνυμα περιοδικά τα οποία εκτός από το αξιόλογο ποικίλο περιεχόμενό τους, περιλαμβάνουν και όλες τις αλλαγές ή μεταβολές που έχουν σημειωθεί στην ύλη του έτησιου τόμου.

Οι πωλήσεις της νέας έκδοσης γίνονται από τα Γραφεία της εταιρίας ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Ε.Π.Ε. όδός Σκουζέ 14 Πειραιάς Τηλ. 4521839, 4521859 Fax: 4180.340.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2206622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257670
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

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

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

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ.
ΣΤΗΝ ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η γνωστή ναυαγοσωστική εταιρία Τσαβλίρη εκτέλεσε επιτυχώς μία ακόμα σωστική επιχείρηση, με την ρυμούλκηση του δεξαμενοπλοίου «Λάμπερχορν» που είχε προσαράξει ανοικτά της Μόκχα, στην Έρυθρά. Στην επιχείρηση που είναι η μεγαλύτερη που διεξήχθη στην περιοχή και διήρκεσε τρεις εβδομάδες, χρησιμοποιήθηκε το μεγάλο ρυμουλκό «Απόλλων», ισχύος 6.000 HP, ναυλωμένο τάνκερ για την μεταφόρτωση του φορτίου καθώς και ειδικό συνεργείο εμπειρογνομόνων του Οίκου Τσαβλίρη που μεταφέρθηκε αεροπορικώς στον τόπο του ναυαγίου.

Σημειώνεται ότι κατά το 1989 ο Οίκος Τσαβλίρη προσέφερε ναυαγοσωστικές υπηρεσίες σε τέσσερα εμπορικά μεγάλα δεξαμενόπλοια στη περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, συνολικής χωρητικότητας πλέον του 1 εκατ. τον. d.w. τα οποία μετέφεραν περί τούς 750.000 τόννους άργου.



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΕΡΩΤΗΓΑ:				
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	Έλληνική	10.996	1979	Υπέστη ζημιές συνεπεία πρόσκρουσης στη Μπαγκόγκ, στις 30/12.
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	Παναμαϊκή	5.997	1969	Υπέστη ζημιές συνεπεία πρόσκρουσης στη Λά Γκουαίρα, στις 14/12. Αναλήφθηκαν μόνιμες επiskeυές στο Γκάλβεστον.
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	10.094	1973	Κατά τό ταξίδι Βαλπαράϊζο για Βίγκο υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 18/12.
ΜΓΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	Έλληνική	13.883	1979	Κατά τό ταξίδι Βιτόρια για Ρόττερνταμ υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στις 7/12.
ΕΘΝΟΣ	Έλληνική	16.726	1977	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στο Ίμμιγκχαμ στις 22/12.
ΠΑΤ'ΟΝΗΡ ΣΗ	Παναμαϊκή	7.403	1972	Κατά τό ταξίδι Άμβέρσα για Τρίπολη, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στις 4/1 και ρυμουλκήθηκε στη ράδα της Βρέστης. Τό πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέον πλοίο.
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ	Κυπριακή	14.095	1972	Υπέστη ζημιές σε γερανό και σε καλύμματα κύτους στη Σιγκαπούρη, στις 17/12. Αναλήφθηκαν μόνιμες επiskeυές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ	Λιβεριανή	62.357	1970	Υπέστη απώλεια της άγκυρας στον Πειραιά, στις 21/12.
Γι'Ι'ΣΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. ΣΤΡΕΣΑ	Έλληνική Λιβεριανή	27.333 111.171	1987 1975	Προσάραξε στη Διώρυγα του Σουέζ, στις 30/12. Έμεινε άκυβέρνητο στη Νότια Θάλασσα της Κίνας, στις 26/12 και ρυμουλκήθηκε στη Σιγκαπούρη.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΚΟΗ	Λιβεριανή	68.596	1974	Ανέφερε βλάβη στο πηδάλιο, στη Λάς Πάλμας, στις 8/1 και ζήτησε επιθεώρηση.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Έλληνική	499	1966	Υπέστη κλίση και βυθίσθηκε ανοικτά της Ζακύνθου, στις 28/12. Τό πλήρωμα και οι επιβάτες διασώθηκαν από παραπλέον πλοίο.



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

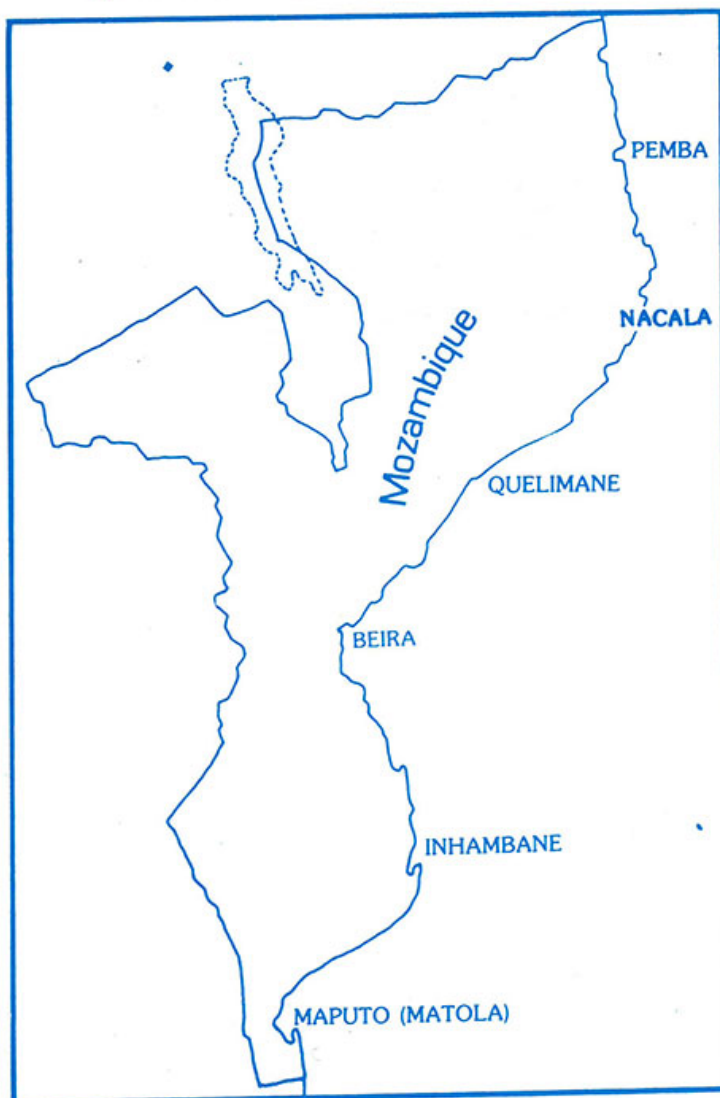
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD: MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES: EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE: MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.



INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ευόϊωνο καί θετικότερο τό παρθετικό ρη-
πόρτο τής ναυλαγοράς ξηρού φορτίου του
1990, καθώς όλοι οι βασικοί δείκτες βρι-
σκονται σέ άνοδική πορεία μέ ιδιαίτερη έ-
ξαρχη στός τομείς σιδηρομεταλλεύματος
καί γαιανθράκων, όπου οι ναύλοι του πρώ-
του δεκαπενθήμερου του Νέου Έτους έμ-
φανίζουν άνοδο τής τάξεως των δολ. 2 ανά
τον. d.w. εκείνων του Δεκεμβρίου.

Υψηλοί τόννοι καί στήν αγορά των σιτη-
ρών, όπου οι νέες άνοικοινώσεις πωλήσεων
πρός Κίνα καί Σοβιετική Ένωση συντέινει
στήν αύξηση καί άνέβασε τούς ναύλους
στά δολ. 27,50 γιά τούς 50-55.000 τον. από Ά-
μερ. Κόλπο γιά Ιαπωνία καί στά δολ. 17,50
γιά τό ίδιο μέγεθος στή διαδρομή από Βορ.
Ειρηνικό γιά Ταϊβάν.

Έπανερχόμενοι στά μεταλλεύματα καί
τούς γαιάνθρακες παραθέτουμε τίς παρακά-
τω συμφωνίες ως χαρακτηριστικές των ύ-
ψηλών επιπέδων τής σημερινής αγοράς:

— 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκόα
γιά Υμουίντεν, δολ. 10,75.

— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τουμ-
παρό γιά Καοσιούγκ, δολ. 16,50.

— 100.000 τον. γαιάνθρακες Νοτ. Άφρική
γιά Ιαπωνία, δολ. 9,20.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον
Ρόουντ γιά Τάραντο, δολ. 8,50.

Ζήτηση καί ικανοποιητική ροή φορτίων
παρατηρήσαμε καί από τίς αγορές τής Έρυ-
θρας, τής Άνατολ. Άφρικής καί τής Ινδίας
γεγονός πού βελτίωσε τίς συνθήκες άπα-
σχόλησης των handy size πού είχαν καί πάλι
προβλήματα έξεύρεσης φορτίων στό χώρο
τής Άπω Άνατολής.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παρά τίς άργίες καί τήν επαναδραστική
ποίηση τής αγοράς ούσιαστικά από τίς 8 Ια-
νουαρίου, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων ι-
διαίτερα στά μεγέθη πάναμαξ καί handy max
ναυλώθηκε μέ μισθώματα πού μαρτυρούν ά-
νοδο σχεδόν κατά 20% έναντι του περασμέ-
νου Δεκεμβρίου.

Ιδιαίτερη άνοδος των μισθωμάτων παρα-
τηρήθηκε καί στά μεγαλύτερα μπάλκερς συ-
νέπεια τής άνόδου τής ζήτησης γιά μεταφο-
ρές μεταλλεύματος καί γαιάνθρακος καί τή
στροφή άρκετών μικτών πλοίων στήν αγορά
του πετρελαίου.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

— 69.000 τον. d.w. από Ιαπωνία μέσω Αύ-
στραλίας καί Άμερ. Κόλπου γιά Άπω Άνα-
τολή, δολ. 14.000 τήν ήμέρα.

— 61.600 τον. d.w. από Πάσσαρο μέσω Ά-
μερ. Κόλπου γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 16.500 τήν
ήμέρα.

— 60.600 τον. d.w. από Κόντινεντ γιά Τζέν-
τα, δολ. 16.000 τήν ήμέρα.

— 56.700 τον. d.w. από Κόντινεντ κυκλικό
ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 11.000 τήν ήμέρα.

— 43.200 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα μέσω
Βανκούβερ γιά Σιγκαπούρη, δολ. 10.250 τήν
ήμέρα.

— 34.100 τον. d.w. από Βιτόρια γιά Άπω
Άνατολή, δολ. 10.750, πλέον δολ. 162.500

γιά πλοϊ, υπό ερμα.

— 27.900 τον. d.w. από Γιβραλτάρ μέσω
Άμερ. Κόλπου γιά Άπω Άνατολή, δολ.
10.500 τήν ήμέρα.

— 22.700 τον. d.w. από Ρότερνταμ γιά Ια-
πωνία-ή Κίνα, δολ. 9.250 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Υψηλή ζήτηση γιά άργό πετρέλαιο καί τά
υποπροϊόντα του, διατήρησε τήν ναυλαγορά
σέ έξαρχη καί τούς ναύλους σέ ύψηλά επι-
πέδα.

Στήν αγορά του Περσικού τά συνθή φορ-
τία VLCC πληρώθηκαν περί τά WS 60 γιά τή
Δύση καί περί τά WS 75 γιά προορισμούς
στήν Άπω Άνατολή.

Ιδιαίτερη κινητικότητα έμφάνισαν οι άγο-
ρές τής Μεσογείου καί τής Καραϊβικής, μέ
τούς ναύλους στήν πρώτη περί τά WS 155
καί άνω γιά τά φορτία των 50-60.000 τόννων,

ένώ στή δεύτερη, στά ίδια μεγέθη, οι ναύλοι
άγγιζαν τά επίπεδα του WS 300.

Σημαντική βελτίωση παρατηρήσαμε καί
στή Βόρειο Θάλασσα όπου άρκετά φορτία
των 65-70.000 τόννων κλείσθηκαν σέ επίπε-
δα πού πλησίαζαν τά WS 200.

Η αγορά τής Δυτικής Άφρικής ύπήρξε
άρκετά ισορροπημένη μέ σταθερή ροή φορ-
τίων καί τό σύνθημα μέγεθος του ένός έκστ.
βαρελιών κυμάνθηκα στά επίπεδα του WS
115-125.

Τέλος στά καθαρά φορτία ή ζήτηση ύπήρ-
ξε ύψηλή γιά άμεσες φορτώσεις από Περσι-
κο, Μεσόγειο, Κόντινεντ καί Καραϊβική μέ
τούς ναύλους σέ συνεχή άνοδική πορεία.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε ότι φορτίο
25.000 τον. προϊόντων πληρώθηκε WS 425
γιά ένδομεσογειακή μεταφορά, ένώ άλλο
παρόμοιο από τό Κόντινεντ γιά ΗΠΑ, WS
345.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ: Όλμπαν 12.000 τον. γεννήματα
Καζαμπλάνκα, δολ. 27,50 φίο, 3 ήμέρες/3.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-8.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Πόρτ Λουίς 15.000 τον.
περίπου ζάχαρη Λονδίνο, λίρες 18 φίο, 1.500/750
τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΡ: Στκτον 22.714 τον. γεννή-
ματα Μπουεναβεντούρα, δολ. 19,25 φίο, 4
ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV: Βραζιλία 32.000 τον. σιτηρά Λισ-
σαβόνα καί Άμβούργο, δολ. 17 φίο, 5.000/7.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 8-18.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Σέβεν Άϊλαντ 80.000 τον. σιδηρο-
μετάλλευμα Βέζερπορτ, δολ. 8,22 φίο, 5 ήμέρες,
Ιανουαρίου 1-10.

ΤΡΕΙ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Βόρειο Ειρηνικό

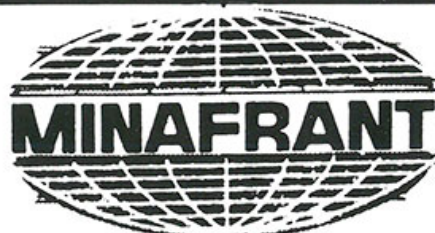
30.000 τον. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 690.000 κατ'
άποκοπή φίο, 3.500/450 τον. άνά κύτος φορτοεκ-
φόρτωση, Ιανουαρίου 7-12.

ΡΟΥΜΠΙ 1: Άμερ. Κόλπο 35.000 τον. γεννήματα
Κωνσταντζά δολ. 24 φίο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, Ιανουαρίου 18-22.

ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ: Γαλλία 21.000 τον. σιτηρά
Άλγερία, δολ. 13,90, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρ-
τωση, Ιανουαρίου.

ΤΙΓΡΗΣ: Ρόμπερτς Μπάνκ 120.000 τον. περίπου
γαιάνθρακες Ιαπωνία, δολ. 8,90, φόρτωση
κλίμακας/20.000 τον. εκφόρτωση, τέλη Ιανουα-
ρίου.

ΝΕΣΣΙΕ: Νουαντχιμπου 95.000 τον. σιδηρομετάλ-
λευμα Άμβέρσα, δολ. 6 φίο, 6 ήμέρες, Ιανουαρίου
20-30.



TRADING NV
SA

MARINE AND INDUSTRY EQUIPMENT
REFRIGERATORS — WASHING MACHINES AND T.V. 50 -
60 HZ 110 - 220 V

ΕΠΙΣΗΣ ΟΙΚΙΑΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
SONY — SIEMENS — MIELE — NORDMENDE — BOSCH
— GRUNDING, PHILLIPS κ.τ.λ.

Άντιπρόσωπος Έλλάδος:
Γ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
ΒΟΥΛΗΣ 7 · 2ος ΟΡΟΦΟΣ
ΓΡΑΦ. 213 · ΑΘΗΝΑ (105 52)
ΤΗΛ.: 3249495
FAX: 3239090

KLAPDORP 58
200 ANTWERP · BELGIUM
PHONE: 00323 · 2329399
00323 · 2319021
00323 · 2335921
FAX: 00323 · 2310928
TELEX: 33995 ERANT B

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ: Τάμπα 30.000 τον. πέλλετες Κόντινεντ, δολ. 20 φίο, 8 ημέρες, 'Ιανουαρίου 10-15.
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ: Ποταμό Μισισσιππή 23.500 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 365.000 κατ' άποκοπή φίο, 8 ημέρες, 'Ιανουαρίου 9-13.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 24.800 τον. γεννήματα Μπουεναβεντούρα, δολ. 21.75, 4 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΖΗΝΟΒΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 12,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουάριο.

ΕΘΝΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νορβηγία, δολ. 21,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 20-30.

ΗΡΩ: Ποταμό Μισισσιππή 27.000 τον. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 16, 6 ημέρες φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ: Τουμπαρό 120.000 τον. περπου Κασιούνγκ, δολ. 16,50, 40.000/38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Φεβρουαρίου.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Βόρειο Ειρηνικό 50.000 τον. κριθή Σαουδική 'Αραβία, δολ. 26,50 φίο, 7.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 1-19.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: Σακραμέντο 24.000 τον. ρυζιού Μαρόκο και Μεσογειακό λιμάνι Τουρκίας, δολ. 27,50, 4.000 τον. φόρτωση, 2.000 και 1.500 τον. εκφόρτωση αντίστοιχα, 'Ιανουάριο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρόμπερτς Μπάνκ 100.000 τον. περίπου γαιάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 9,20, φόρτωσης κλίμακα/ 20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 20-30.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 21.089 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο Κορέα άρχές 'Ιανουαρίου, έπαναπαράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ, δολ. 5.050 την ημέρα.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΛΑ'ΙΤ: 65.592 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Απω 'Ανατολή άμεση, δύο ταξίδι 90 ημερών με έπαναπαράδοση Σκώ, δολ. 11.500 την ημέρα, πλέον δολ. 1.500 ανά ημέρα για τις επιπλέον των 90 ημερών.

ΧΙΛΟΗ: 64.059 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ακαμια άμεση ταξίδι μέσ Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΤΑΡ: 61.495 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΓΙΕΤΡΑ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 16.500 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιανουαρίου 16-25, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση

'Απω 'Ανατολή, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ: 43.219 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα, άρχές 'Ιανουαρίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΝΙΚ: 25.900 τον. 1977, παράδοση Νοτ. 'Ακ. ική 'Ιανουαρίου 5-15, έπαναπαράδοση 'ΙΒ/'Αμβέρσα/'Αμβούργο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΓΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Ιανουαρίου 7-15, ταξίδι 7-120 ημερών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/'Αμβούργο, δολ. 8.000 την ημέρα, όψιόν έπαναπαράδοση Νοτ. 'Αμερική, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 70.967 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμβέρσα/'Αμβούργο άμεση, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.900 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ: 61.632 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ιαπωνία Δεκέμβριο, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 1.250 την ημέρα.

ΤΟΣΚΑΝΑ: 63.159 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον αποζημίωσης για πλού υπό έρμα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 14.500 την ημέρα, όψιόν έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.085 τον. d.w. του 1974, παράδοση Χάμπτον Ρόουντς 'Ιανουαρίου 10-19, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Εύρώπη, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.548 τον. d.w. του 1970, παράδοση Κόντινεντ 'Ιανουάριο, έπαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ: 66.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Πακιστάν άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με έπαναπαράδοση 'Ισπανία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΧΑΠΠΥΜΑΝ: 56.782 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ άμεση, δύο συνεχή ταξίδια 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΣΟΥΕΡΤΕ: 54.800 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο Κορέα δεύτερο 150ήμερο 'Ιανουαρίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 61.757 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία, τέλη 'Ιανουαρίου, συνέχεια προηγ. ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Βοστόν, δολ. 13.450 την ημέρα.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: 68.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ/ άρχές 'Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 15.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΛΦΑ ΦΛΕΗΜ: 65.163 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ταϊβάν τέλη 'Ιανουαρίου, ταξίδια 3-5 μηνών δολ. 13.000 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 64.584 τον. d.w. του 1982, παράδοση Δουκέρκη 'Ιανουαρίου 18-20, ταξίδια 5-7 μηνών, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ατλαντικό Φεβρουαρίου 1-15, ταξίδια 5-7 μηνών, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Κέυχαν 265.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 65, 'Ιανουαρίου 21.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Λιβύη 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 125, 'Ιανουαρίου 7.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΟ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου Σαρρόκ, WS167,5, 'Ιανουαρίου 9.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Μπράς Ρίβερ 115.000 τον. 'Ιταλία, WS 115, 'Ιανουαρίου 18.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Έσκαβός 118.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 117,5, 'Ιανουαρίου 17.

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Ελ. Παλίτο 27.000 τον. καθαρά Νέα 'Υόρκη, WS 340, 'Ιανουαρίου 6.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Μιράντα 30.000 τον. μέρος φορτίου Μπρουναμπουτέλ, WS 295, 'Ιανουαρίου 15.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

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

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS

Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine

Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd

Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company

Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen

Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants

Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency

Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMMA Technisch Bureau B.V.

Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Cariden Marine & Industrial Agencies

Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.

Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH

Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

Οι αγοραπωλησίες

ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α.: Περσικό 260.000 τόν. Βραζιλία, WS 70, 'Ιανουάριο.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 240.000 τόν. 'Ιαπωνία, WS 80, 'Ιανουάριο.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.: 'Αλγερία 18.000 τόν. νάφθα, 'Αμβέρσα, 'Ρότερνταμ/ 'Αμστερντα ναύλος έμπιστευτικός, άμεση.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου Αυστραλία, WS 190, 'Ιανουαρίου 8.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Μεσόγειο 29.000 τόν. καθαρά, HB/ Κόντινεντ WS 320, 'Ιανουάριο.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: 'Αρζού 52.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, HB/Κόντινεντ/ ΗΠΑ WS 220, 'Ιανουαρίου 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ: Μόνγκσνατ 70.000 τόν. Μάρκου Χούκ, WS 160, 'Ιανουαρίου 15.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: Βορ. 'Ισπανία 44.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 270, 'Ιανουαρίου 9.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Μπανίας 80.000 τόν. Τριέστη, WS 155, 'Ιανουαρίου 15.

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Σκίγκτα 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 210, 'Ιανουαρίου 12.

ΕΘΝΙΚ: Κάργκ 'Αϊλαντ 265.000 τόν. Δύση WS 62,75, 'Ιανουαρίου 17.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Ράς Τανούρα 240.000 τόν. Ταϊβάν, WS 72,5, 'Ιανουαρίου 15.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: 'Αμουαυ Μπαϊή 74.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμβέρσα, WS 149, 'Ιανουαρίου 12.

ΦΙΝΕΣΣ Α.: Σαϊντ Κρούα 38.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 360, 'Ιανουαρίου 10.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Σιντί Κερύ 60.000 τόν. 'Ιταλία, WS 165, 'Ιανουαρίου 9.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Κόντινεντ 70.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 130, 'Ιανουαρίου.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Μπράς Ρίβερ 116.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 126, 'Ιανουαρίου 18.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Σιντί Κερύ 78.000 τόν. μέρος φορτίου Νάπολη, WS 170, 'Ιανουαρίου 12.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 298,5, 'Ιανουαρίου 25.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 126.000 τόν. HB/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 125, 'Ιανουαρίου 23.

ΑΛΦΑ ΣΗ: 'Αρζού 58.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 180, 'Ιανουαρίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 137.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ινδία, WS 180, 'Ιανουαρίου 12.

ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ: Περσικό Κόλπο 225.000 τόν. Νοτ. Κορέα, WS 75, 'Ιανουαρίου.

ΓΑΡΔΕΝΙΑ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 25.000 τόν. καθαρά, WS 410, 'Ιανουαρίου.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: 'Ελ Παλέτο 31.00 τόν. Βοστώνη, WS 302,5, 'Ιανουαρίου 16.

Στις λίγες σχετικά ημέρες που μεσολάβησαν από την επάνοδο των ενδιαφερομένων στα γραφεία τους και μέχρι σήμερα οι αγοραπωλησίες που πραγματοποιήθηκαν ήταν ελάχιστες, αλλά το υπάρχον ζωρό ενδιαφέρον δύσκολα αποκρυπτόμενο.

Οι τρέχουσες ικανοποιητικές συνθήκες της ναυλαγοράς και στις δύο βασικές κατηγορίες πλοίων εικάζεται ότι σύντομα θα επιβληθεί το αγοραστικό ενδιαφέρον, αν και τα σημερινά δεδομένα των τιμών περιορίζουν τους εν «δυναμει» αγοραστές.

Στα δεξαμενόπλοια, χαρακτηριστική των υψηλών αξιών που επικρατούν η αγορά από Νορβηγούς του με σημαντικές ζημιές ULCC SEAWISE GIATN (564.739/1976) αντί δολ. 23.000.000. 'Ως γνωστό πρόκειται για το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο του κόσμου και οι δαπάνες αποκαταστάσεως των ζημιών του υπολογίζονται σε 23-25 εκατ. δολάρια.

Δύο πρόντακτ κάρριερς άλλαξαν πλοιοκτήτες και περιήλθαν σε εταιρίες Κ/Σ της Νορβηγίας. Πρόκειται για το SINAGUA (33.400/1977) που επωλήθη αντί δολ. 13.000.000 και το HILLARD (29.993/1982) αντί δολ. 17.000.000.

Στα μπάλκ κάρριερς οι τιμές διατηρήθηκαν στα επίπεδα του Δεκεμβρίου, με ισχυρή ζήτηση αλλά ελάχιστη προσφορά πλοίων Capesize. 'Από τις γνωσθείσες πράξεις, μερικές των οποίων αναφέρονται σε συμφωνίες του περασμένου μήνα, χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

— OBO AMBIA FORTUNA (78.531/1982) δολ. 32.500.000 Νορβηγοί.

— JAMES K. BAXTER (61.604/1873) δολ. 8.600.000 Νορβηγοί.

— M/V ORIENTAL KING (36.138/1982) δολ. 14.000.000 Νορβηγοί.

— M/V HIGH LIGHT (29.192/1984) δολ. 13.850.000 Δανοί.

— STATA PLOIA GENIKOU FORTIOU TELOS AKOY- STHSAN OI AKOLOUTHES DYO PΩΛΗΣΕΙΣ:

— M/V CATHERINE V. (15.199/1977) δολ. 4.050.000 'Απω 'Ανατολή.

— M/V PANAGIA MALEVI (8.032/1977) τιμή έμπιστευτική σέ Κινέζους αγοραστές.

— OUSIASΤΙΚΗ ΕΠΑΝΑΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΛΥΤΩΝ ΤΗΣ 'ΙΝΔΙΑΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΟΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΡΑΣΜΕΝΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΑΓΟΡΑΣΑΝ ΠΕΡΙ ΤΑ 35 ΠΛΟΙΑ, ΔΙΑΘΕΤΟΝΤΑΣ ΟΚΛΗΡΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ, ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΠΟΥ ΚΥΜΑΙΝΟΝΤΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΔΟΛ. 225-270 ΑΝΑ ΤΟΝΝΟ ΒΑΡΟΥΣ.

— ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΩΝ 'ΙΝΔΙΩΝ ΔΙΑΛΥΤΩΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΤΡΙΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ 4.059 ΤΟΝ. ΒΑΡΟΥΣ ΕΚΑΣΤΟ, ΑΝΤΙ ΔΟΛ. 264 ΑΝΑ ΤΟΝΝΟ.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ουσιαστική επαναδραστικοποίηση των διαλυτών της 'Ινδίας, οι οποίοι από τον περασμένο Νοέμβριο μέχρι σήμερα αγόρασαν περί τα 35 πλοία, διαθέτοντας σκληρό συνάλλαγμα, σε τιμές που κυμαίνονται μεταξύ δολ. 225-270 ανά τόνο βάρους.

— ΣΤΙΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΩΝ 'ΙΝΔΙΩΝ ΔΙΑΛΥΤΩΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΤΡΙΑ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΕΡΕΥΝΩΝ 4.059 ΤΟΝ. ΒΑΡΟΥΣ ΕΚΑΣΤΟ, ΑΝΤΙ ΔΟΛ. 264 ΑΝΑ ΤΟΝΝΟ.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κυριώτερο νέο στην αγορά των νέων ναυπηγέων τις πρώτες ημέρες του 1990, η συμφωνία Νορβηγικής εταιρίας του 'Όσλο με τα ναυπηγεία Βερόλμε της Βραζιλίας για τη ναυπήγηση σειράς έξι μικτών πλοίων (OBO) χωρητικότητας περί των 150.000 τόν. d.w. Μέχρι στιγμής δεν εγνώσθησαν τιμές και ημερομηνίες παραδόσεων.

Στόν Εύρωπαϊκό τομέα, τελευταίες πληροφορίες από τις Βρυξέλλες αναφέρουν περικοπή των κρατικών επιδοτήσεων προς τα ναυπηγεία των κρατών - μελών της Κοινότητας στο 20% για το 1990.

Υπενθυμίζεται ότι οι επιδοτήσεις αυτές έφθαναν το 1989 στα επίπεδα του 26% και τό 1988 στο 28%.

Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 325, 'Ιανουάριο.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Ντουαί 94.500 τόν. 'Ιαπωνία, WS 135, 'Ιανουαρίου 20.

ΙΝΔΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 290.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 69,5, τέλη 'Ιανουαρίου.

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations and IMPORTANT

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

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

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

ERMIONI - PIRAEUS 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel 01-4176 071 or 01-4177 502 Tlx 21 2868 GN GR

PROMETHEUS - SINGAPORE 10 Anson Road 25-01 A INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel 225 4627 8 Tlx RS 29292 ERMIONI CABLE SARGEORGE SINGAPORE

NAFTIKA CHRONIKA



NO ONE WANTS A STRICKEN TANKER

The Iranian VLCC «Kharg 5» which suffered a serious explosion last December had to become a modern-day Flying Dutchman, as fearful authorities in three countries refused to grant it safe haven to transfer its remaining cargo of crude to a second vessel.

The Spanish merchant marine denied a request by the owners to tow the 560-metre tanker to calm waters off the southern coast of Tenerife in the Canary Islands.

Meanwhile, warm waters, high seas and antipollution teams combined to disperse 90 per cent of the huge oil slick left behind by the ship that had threatened fisheries and resorts along the Moroccan coast.

The «Kharg 5» spilled 19 million gallons (70,000 tonnes) of Iranian light crude into the ocean after an explosion ripped open its hull and forced the crew to abandon ship December 19 about 400 miles north of Las Palmas in the Canaries.

However, it should be noted that during the beginning of January the Spanish authorities granted refuge to «Aragon», another stricken tanker, which however was carrying Spanish oil belong to the governmental Repsol company.

Greek-owned Shipping retains leading place in World Shipping

The Greek-owned merchant fleet remains in the lead among major world fleets and according to our data numbers 2.433 ocean-going vessels, above 1.000 grt, totalling 47.835.588 gross tons.

Other leading competitors for the top place in world shipping are Japan and Norway, which according to figures from Lloyds control a fleet of 28.030.425 gross tons and 15.596.900 gross tons respectively under the national registry, plus an unknown tonnage under foreign flags of convenience.

The Greek-flag fleet suffered during 1989 a further decline by 53 ships of 535.344 gross tons and now represents only 40,2 percent of the total merchant fleet controlled by Greek shipowners.

It is significant to note that for the first time since 1985 the Greek-owned fleet showed a decline by 101 vessel of 210.600 gross tons, as a result of the large volume of sales and the tendency to buy larger-sized ships.

According to our research, only nine newbuildings were added to the Greek-owned fleet during last year, totalling 222.041 gross tons, while 172 vessels were bought from foreign owners representing 3.324.101 gross tons.

During the same period 261 ships were

re sold to foreign buyers of 4.417.852 grt., while another nine of 223.648 grt were sold for scrap and 18 vessels became total losses totalling 273.260 grt.

Of the total of 172 vessels bought from foreign shipowners only 51 units representing a percentage of 29,65 were registered in Greece, stood at 26,6.

Of the remainder, 48 vessels of 1.029.813 grt were registered in Cyprus, 35 of 415.645 grt in Panama, nine vessels of 345.098 grt. in Liberia, 15 of 112.981 grt. in Malta and nine ships of 402.773 grt chose the Bahamian registry. Finally the registries of Saint Vincent and Sri Lanka absorbed one Greek-owned vessel each and two ships totalling 15.170 grt. were registered in Britain.

Following the above changes the tonnage controlled by the Cyprus flag totals 13.870.743 gross tons and covers a percentage of 28,9 of the total Greek-owned fleet.

At the end of December 1989 the Greek-flag fleet of ships above 1.000 grt. consisted of 882 ships carrying liquid and dry cargoes totalling 19.233.709 gross tons. At the same time the total Greek-owned fleet consisted of 2.433 ocean-going vessels of 47.835.588 gross tons.

THE GREEK FLAG CONTINUES TO LOSE GROUND

It is now very clear that despite the strenuous efforts of all concerned, the Greek flag is continuing to lose ground. What is even worse is that there seems to be no end to the decline which will eventually lead to its disappearance. And this at a time when shipping needs its national home and when the nation needs its shipping more than ever before.

What is wrong? Why did the various measures taken at various times to improve the competitiveness of Greek-flag ships and attract them back to the Greek flag produce none of the desired results?

The question is a hard one to answer but it leads inevitably to a conclusion which cannot be ignored. It is that no measure, however bold, can achieve the desired result.

What, therefore, should be done? To our mind, and as we have so often repeated

in these columns, it is necessary for all of us without exception (the state, the owners and the seamen) first to look around and see what is happening elsewhere, particularly among our competitors.

We should find out why the Cypriots, for example, refuse to adopt our own legal framework for shipping. We should be asking ourselves why we, who were once the pioneers, now lag far behind. In other words we need to adapt ourselves to the present-day realities of world shipping and look at our own shipping from an entirely different angle.

We realise that this kind of soul-searching is not our exclusive preserve and, for this reason, we have asked a number of personalities on the Greek shipping scene to let us have their own views on the subject. What they have to say can be found in their articles in the Greek section of this issue.

GREEK FLEET CASUALTIES

During the period under review, from November 1988 to October 1989, there was a significant increase in the number of accidents run up by Greek-

owned ships — from 358 to 408. The number during the same period in 1986 and 1987 was 313 and 354 respectively. It is the first time since 1982, when the

number was 530, that such a large number of accidents has been recorded. The number has been declining from 1978 onwards, in line with the improvement in the quality of the fleet and the efforts made by many companies to provide crews with extra training in accident prevention.

Total losses rose from 13 in 1988 to 29. In 1987 there were 22. Total tonnage lost rose from 156,061 grt. to 475,884 in 1989.

As might be expected there was a rise in the number of accidents occurring in all categories, with 11 sinkings compa-

red to three in 1988. A large percentage of the total losses was caused by fire and/or explosions and engine breakdowns.

On a world scale there were 165 cases of accidents leading to total losses during the period under review totalling 1,150,878 grt. compared to 134 cases totalling 709,537 grt. in 1988.

Our research covers Greek-owned ships of 500 grt. and above. The data are collected during the course of the year from, Salvage Association reports, Lloyd's List entries and our own file on Greek-owned ships.

A BREAKDOWN OF THE GREEK-OWNED TOTAL LOSSES

Age	Number of ships	GRT
Up to 4 yrs. old	—	—
5-9 yrs. old	—	—
10-4 yrs. old	4	124,575
15-19 yrs. old	14	226,617
more than 20 yrs. old	11	124,692
Total	29	475,884

As might be expected, the age of a ship again played a role in its susceptibility to accidents leading to total losses. This points up the need for a further improvement in the quality of our fleet since 86.2% of the number of ships and 73.8% of the tonnage lost involved ships that were more than 15 years old.

In terms of type, the ships lost were:

Type of Ship	Number of ships	GRT
Cargo	14	94,739
Bulk carriers	7	136,146
Tankers	6	241,901
Passenger ships	2	4,098
Total	29	475,884

Cargo ships, particularly smaller and older ones, make up the bulk of total losses, although there was a rise by two of tanker losses.

The largest Greek-owned total loss was the Cyprus - flag tanker «Bonnie» of 126,413 grt. built in 1974 which caught fire in the engine room and superstructure in December 1988. The largest Greek-owned ship to suffer damage was the Liberian tanker «Sahara» of 164,758 grt. built in 1974 which sprang a leak on a voyage from Ras Tanura to Loop Terminal in November 1988.

In terms of flag, Greek-owned total losses were as follows:

Flag	Number of ships	GRT
Cyprus	9	297,206
Greek	6	26,975
Bahaman	4	37,049
Liberian	2	49,047
British	1	22,617
Saudi Arabian	1	20,817
Maldivian	1	2,969
Sri Lankan	1	1,9282
Total	29	475,884

EUROPEAN GOVERNMENTS URGE U.S. TO RATIFY PROTOCOLS

With a recent written statement to the American Secretary of Transportation, Mr. S. Skinner, the governments of Denmark, the Federal Republic of Germany, Finland, France, Greece, the Netherlands, Norway, Spain, Sweden and United Kingdom urge the U.S. to ratify and implement the 1984 IMO oil pollution compensation Protocols.

The governments stress the need for international solutions for oil spill compensation and point out that it is their firm belief that the 1984 Protocols continue to strike the right balance between the concerns of private claimants, governments, shipowners and the cargo interests.

The governments say that they attach great importance to the principle of shared liability between shipowners and cargo interests, upon which the 1984 Protocols are based, and say that the requirement placed on oil interests to contribute to the International Fund as part of their joint responsibility in respect of oil spills, is also intended to ensure that the oil industry operates a responsible chartering policy.

The governments describe the Protocols as an encouragement to responsible shipowners, and go on to say that they are concerned that unlimited liability placed on the shipowners in the case of simple negligence by an employee would have the opposite of its intended effect, as this would mean that shipowners would not be able to insure their full liabilities and this could mean that only thinly capitalized single ship companies would be prepared to transport the United States oil imports.

NEW DATABASE HIGHLIGHTS «FAIR DEALING» BUNKER SUPPLIERS

Bunker suppliers with a track record of consistent fair play are identified in a new global database launched today by the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO).

The Bunker Information Pool (BIP), the first database of its kind, highlights bunker suppliers with acceptable commercial risk performance. It supplements the technical fuel testing services of the classification societies - introduced 10 years ago at the initiative of INTERTANKO.

INTERTANKO Director Trygve Meyer underlined that the BIP is a «whitelist» rather than a blacklist. BIP subscribers can do business with listed suppliers in the knowledge that these companies have a proven record of fair dealing. In this way, shipowners can reduce the risk of short deliveries — a problem concentrated within a relatively small number of companies.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

TSAVLIRIS IN LARGE RED SEA SALVAGE OPERATION

Tsavliris Piraeus, the well known international marine salvage contractors, were contracted under Lloyds Open Form «No Cure No Pay» to render salvage and pollution prevention services to the 140.000 tons fully laden tanker «Lau-berhorn», following her stranding off Mukha, A.R. Yemen in the Red Sea on November 25th.

The Tsavliris salvage tug «Apolon» 6000 HP proceeded from her Djibouti salvage station, in response to the casualty's distress signal, while a salvage team comprising salvage officers, consulting surveyors, divers and anti-pollution technicians were flown from Greece (together with booms, skimmers and other equipment) and air-lifted to the scene of the casualty by helicopters.

A 45,000 ton lightening tanker, equipped with Yokohama fenders and oil transfer equipment, was subcontracted

by Tavlis from Murri International as was the I.T.C. salvage tug «Suhaili» 15,000 HP, the Cory Towage tug «Fast Fox» 4,000 BHP and various local port tugs.

The operation, which is regarded as the largest in recent times in the Red Sea lasted three weeks and was carried out impeccably, according to salvage plan, despite difficult conditions and adverse weather.

It is noteworthy that during the year Tsavliris rendered Lloyds Form salvage services to four large tanker casualties in the Indian Ocean, aggregating about one million tons dwt and laden with about 750.000 tons of oil namely: the ULCC «Boni» off Colombo, the VLCC «Trade Reliance» off the Comoro Islands, the VLCC «Pacificos» off Madagascar and most recently the M/T «Lau-berhorn» off A.R. Yemen.

ships recently ordered from the Fincantieri shipbuilding group in Italy by Carnival Cruise Lines will be powered by Sulzer ZA40S medium-speed diesel engines. Each ship will have five ZA40S engines, two 12-cylinder and three eight-cylinder models, with a combined maximum continuous output of 34 560kW (47 040bhp) at 514 rev/min. The engines will be built by Fincantieri Divisione Motori Trieste as a licence from MBS Diesel Engines Ltd, Winterthur.

The five ZA40S engines in each ship will be arranged in a diesel-electric «power station» arrangement to meet the vessel's total energy requirements for propulsion, manoeuvring and electrical services. Each complete diesel generator set will be resiliently mounted for maximum comfort of passengers and crew.

The machinery concept follows the experience in the designing of the cruise ships «Fantasy», «Ecstasy» and «Sensation». Those vessels have 42 240 kW (57 600 bhp) diesel-electric installations each involving four 12-cylinder and two eight-cylinder Sulzer ZA40S diesel engines.

The cruise ships to be built by Fincantieri will offer a high standard of luxury, each being able to accommodate 1250 passengers in two-berth state-rooms. They are due for delivery in 1992, 1993, and 1994 respectively, and will be operated by Holland America Line.

MINOAN LINES INTRODUCES NEW FERRY

The expanding Greek ferry operator Minoan Lines is introducing in regular service, a seventh passenger-ferry, the 1972 built «Nicos Kazantzakis» which is the latest of three former Japanese ferries purchased by the same operator.

The 7,862 tons gross N. Kazantzakis has undergone large-scale reconstruction at Perama and will figure in the year-round Minoan Lines service between Piraeus and Iraklion.

SULZER ZA40S ENGINES FOR CARNIVAL CRUISE LINES

The 50.000 tons gross luxury cruise

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

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



Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry