

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιανουαρίου 1993

Αρ. Φύλλου 1378/1137

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1378/1137
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1993
ΔΡΑΧ. 600



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



ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

41 ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 17.000 ΕΩΣ 70.000 D.W.T.
3 ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ B/C CAPE SIZE 161.000 D.W.T.

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

- ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
- ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
- ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΙΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
- ΓΡΗΓΟΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑΡΧΙΑ
- ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΜΙΣΘΟ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ
- ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ
- ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ
- ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ.

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25, 185-35 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 4224500
TELEX: 213037, 212567 ANGE GR
FAX: 4224819, 4224803



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

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

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

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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





MARINE SERVICES

EMERGENCY RESPONSE SERVICE – ERS

- 24 hour service, 365 days a year
- Covers need for damage stability and strength considerations in Shipboard Oil Spill Contingency Plans
- Both DNV and other classed ships can be included to ensure a uniform system



For further information, please contact:

DET NORSKE VERITAS

26-28 Akti Kondyli - 185 45 Piraeus — Tel.: (01) 4224.120/1/2 - Fax: (01) 4223.059

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

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

29, Via XX Settembre - P.O. BOX 1364
16121 - GENOA, Italy

Phones: (010) 54901

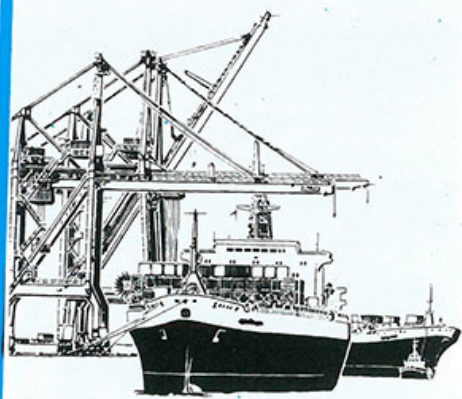
Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

**ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1993
ΕΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1377/1136**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος,

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ:
INTERCONSULT
Κολοκοτρώνη 133 - Πειραιάς
Τηλ.: 4184049 - 4182708-9
Φάξ: 4182786

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ηνωμ. 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)
Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 10.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**62st Year
Issue No. 1377/1136 January, 1993**

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 412 3336

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Να λύσουμε τον νέο γόρδιο δεσμό.....	Σελίδες	7
• ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑ: Η Ναυτιλία μας.....	»	9
• ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Ουσιαστικές λύσεις στα καιρία προβλήματα.....	»	11
• ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Το πλοίο «Ελληνική Ναυτιλία».....	»	13
• ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ: Το φυσικό περιβάλλον διαμορφώνει τώρα τις τύχες της Ναυτιλίας.....	»	15
• ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Επιβατηγός Ναυτιλία: Στρατηγική για την Ανταγωνιστικότητα.....	»	17
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ανησυχίες από την τροποποίηση του Νόμου 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων».....	»	23
• ΜΙΧΑΗΛ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Η Ναυτιλία θα προχωρήσει.....	»	26
• ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ανατέλλοντας το 1993.....	»	27
• ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Τα Λιμάνια - 1993 ΟΑ.....	»	29
• ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΠΑΤΕΡΑ: Ένα σοβαρό πρόβλημα της Ναυτιλίας.....	»	33
• ΜΑΝΩΛΗ ΠΑΠΑΛΕΞΗ: Διαχειριστικές Ανησυχίες.....	»	36
• ΓΙΑΝ. Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ: Πρώτιστο μέλημα Εκπαίδευση.....	»	39
• ΣΤΕΛΙΟΥ ΚΑΤΟΥΝΗ: Σκέψεις και προβληματισμοί.....	»	40
• ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ: Η Συμβολή τη Εμπορικής Ναυτιλίας στην ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου.....	»	41
• ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ: Στο Λιμάνι του Πειραιά.....	»	45
• ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ: Χρειάζεται τόλμη για να διατηρηθεί η Εθνική Ναυτιλία.....	»	46
• ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ: Με θάρρος και ρεαλισμό.....	»	47
• ΝΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ: Διαιωνίζονται τα προβλήματα του Κλάδου.....	»	49
• ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ: Ο ανεκμετάλλετος δρόμος της αναβάθμισης και της προσέλκυσης των στελεχών Ε.Ν.....	»	53
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ: Υψηλή η συνείδηση της Ναυτικής Εκπαίδευσης στην Ελλάδα.....	»	62
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ: Διάλυση, αναβάθμιση προδιαγραφών, ναυπήγηση.....	»	65
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ: Η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική.....	»	67
• ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ: Ελληνικά Δικαστήρια τινάζουν στον αέρα τις Εταιρίες του Νόμου 89.....	»	68
• ΓΙΑΝΝΗ ΛΙΟΥΡΔΗ: Το λιμάνι της Πάτρας κατά το 1992.....	»	69
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας.....	»	73
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοραπωλησιών του 1992.....	»	102
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική των Ναυτικών Ατυχημάτων του 1992.....	»	111
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Η Παγκόσμια Ναυτιλία.....	»	119
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Σχολιασμός της επικαιρότητας.....	»	122
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Η νέα Ναυτιλιακή Λέσχη.....	»	126
• ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ: Λίγα από Όλα.....	»	127
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Βραβεύθηκε η ανθρωπιά των πλοιάρχων μας.....	»	129
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: English Supplement.....	»	141



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.

(Formerly OLYMPIC MARITIME S.A.)

"Le Metropole"

**1, Avenue des Citronniers
B.P. 99 - MC 98007 - MONACO CEDEX
TEL.: 93 254 141
TELEX: 469923
TELEFAX: 93 300 710**

SPRINGFIELD SHIPPING Co. PANAMA S.A.

**85, AKTI MIAOULI
185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4290708/4290714/4290719
TELEX: 212317 - 212486 SPIS GR
TELEFAX: 4290671**

OLYMPIC AGENCIES (U.K.) LTD

**NASH HOUSE
SAINT GEORGE STREET
LONDON W1R 9DQ
TEL.: (071) 49 11 505
TELEX: 265945 OLSHIP G
TELEFAX: (071) 49 10 296**

Να λύσουμε τον νέο γόρδιο δεσμό

Όλα τα είχε η Μαριορή, ο φερετζές (της εγκυκλίου — «βόμβας» Μάνου) της έλειπε.

Η φράση, που θα μπορούσε κάλλιστα να είναι και ο τίτλος του εναρκτήριου άρθρου αυτής της ειδικής εκδόσεως ήρθε εντελώς αυτόματα στο νου καθώς ξαναδιαβάζαμε, για πολλοστή φορά, τα άρθρα των ναυτιλιακών παραγόντων που προθυμοποιήθηκαν να συμβάλουν και εφέτος στην επισήμανση των προβλημάτων και των προοπτικών της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Δεν έφθαναν, δηλαδή, στη Ναυτιλία τα υπάρχοντα αλλά και τα συνεχώς εμφανιζόμενα νέα προβλήματα, με τα οποία είναι υποχρεωμένη να παλεύει καθημερινά — από που να αρχίσεις και που να τελειώσεις; Από τη ναυλαγορά, την ευθύνη για τη ρύπανση και τον ΟΡΑ 1990, τα υψηλά — δυσβάστακτα πλέον — ασφάλιστρα, τις πολλαπλές επιθεωρήσεις (κλάσεως, ασφαλιστών, ναυλωτών, διαφόρων και ποικιλώνυμων αρχών), τους αυξανόμενους συνεχώς περιορισμούς, τις υψηλές τιμές εφοδίων και καυσίμων, τις αθέμιτες πρακτικές των ναυλωτών, την έλλειψη πληρωμάτων και δη έμπειρων και κατάλληλα εκπαιδευμένων στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων;

Ηρθε ξαφνικά και η εντελώς απρόσμενη αμφισβήτηση του θεσμικού πλαισίου που δημιούργησε νέα προβλήματα καθώς τινάχθηκαν στον αέρα η αξιοπιστία του Κράτους και οι συστηματικές προσπάθειες που κατέβαλε επί σειρά ετών ο μέχρι πρότινος Υπουργός κ. Αριστοτέλης Παυλίδης για τη δημιουργία του κλίματος εμπιστοσύνης το οποίο είναι απολύτως απαραίτητο για τον επαναπατρισμό των πλοίων και την ουσιαστική σύνδεση της Ναυτιλίας με τον τόπο — αμφισβήτηση που φώλιασε στις καρδιές την αμφιβολία για όλα και αυτό είναι το πλέον επικίνδυνο για την ύπαρξη του εθνικού νηολογίου.

Είναι αυτονόητο, βεβαίως, ότι τίποτε δεν σταματάει τον αγώνα της Ελληνικής Ναυτιλίας για το καλύτερο και για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που ανακύπτουν εκάστοτε.

Για το θέμα που δημιούργησε η εγκύκλιος — «βόμβα» Μάνου καταβάλλονται οι προσπάθειες που επιβάλλονται: Ήδη έχει υπάρξει προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας αλλά και ταυτόχρονα επισημαίνεται ότι η μείωση ή επιστροφή του φόρου που προβλέπεται από τον Ν. 27/1975 δεν αντίκειται στο κοινοτικό δίκαιο και συνεπώς είναι λανθασμένη η ερμηνεία που δόθηκε από τους αξιωματούχους της ΕΟΚ που έσπευσαν να υιοθετήσουν οι ημέτεροι μανδα-

ρίνοι και να την υποβάλουν (και να την επιβάλουν) στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας ο οποίος με τη σειρά του εθεώρησε ότι με μία εγκύκλιο του μπορούσε να καταργήσει έναν νόμο αυξημένης μάλιστα συνταγματικής ισχύος.

Είναι επίσης αυτονόητο ότι όπως έχουν σήμερα τα πράγματα ελάχιστα μπορούμε να κάνουμε στο διεθνή χώρο για να επηρεάσουμε τις εξελίξεις ή ακόμη για να παρεμποδίζουμε στη γενεσή τους ενέργειες και πρακτικές που στρέφονται ευθέως εναντίον του πλοίου.

Διότι όχι μόνον δεν διαθέτουμε τους παρεμβατικούς μηχανισμούς που είναι απαραίτητοι για επηρεασμούς και παρεμποδίσεις αλλά δεν έχουμε ούτε απλούς εκπροσώπους στους οργανισμούς, διεθνείς ή μή, όπου λαμβάνονται κρίσιμες αποφάσεις, για να μας ειδοποιούν εγκαίρως, έστω για το κλίμα που διαμορφώνεται κάθε φορά. Και αυτό επειδή δεν υπάρχουν τα οικονομικά μέσα που απαιτούνται και τα οποία θα υπάρξουν μόνον όταν εισφέρουν για τα κοινά όλα τα ελληνόκτητα πλοία και όχι τα ελάχιστα — σε σύγκριση με το σύνολο — που εισφέρουν σήμερα.

Είναι όμως αυτονόητο ότι εάν δεν έχουμε, σήμερα τουλάχιστον, αυτή τη δυνατότητα επηρεασμού των διεθνών πραγμάτων, δεν σημαίνει ότι δεν μπορούμε να κάνουμε εκείνα που πρέπει για να αντιμετωπίσουμε ορισμένα από τα «εσωτερικά» προβλήματα της Ελληνικής Ναυτιλίας, το κυριότερο από τα οποία ήταν και εξακολουθεί να είναι η επάνδρωση των πλοίων (και των γραφείων) με ικανά και καταλλήλως εκπαιδευμένα στελέχη.

Εχει υπολογισθεί ότι σήμερα χρειαζόμαστε τρεις φορές περισσότερους από αυτούς που προσέρχονται κάθε χρόνο στο ναυτικό επάγγελμα, υπολογιζομένων φυσικά και των προσερχομένων στις ναυτικές σχολές.

Χρειάζεται συνεπώς να αποδουθούμε σε μία αληθινή σταυροφορία:

Πρώτο, για να διασώσουμε και να διατηρήσουμε τους ναυτικούς που μας έχουν απομείνει.

Δεύτερο, για να προσελκύσουμε πάλι στο ναυτικό επάγγελμα τους ναυτικούς που το εγκατέλειψαν τα τελευταία χρόνια και που η (οικονομική) συγκυρία τους κάνει να στρέφουν πάλι τα βλέμματα προς τη θάλασσα.

Τρίτο και κυριότερο, για να αντλήσουμε όσο το δυνατόν περισσότερους από τη δεξαμενή των χιλιάδων νέων που βρίσκονται στο σταυροδρόμι της επιλογής της καριέρας τους και

βλέπουν όλες τις πόρτες (στη στεριά) να κλείνουν ερμητικά. Και θα αντλήσουμε περισσότερους νέους εάν η ναυτική παιδεία καταστεί, επί τέλους, ανώτατη και η επιλογή γίνεται δια των γενικών εξετάσεων για την εισαγωγή σπουδαστών στις ανώτατες (και ανώτερες) σχολές — εάν δεν κάνουμε λάθος, μόνον οι ναυτικές σχολές έχουν μείνει έξω από το γενικό σύστημα εισαγωγικών εξετάσεων με όλες τις παρεπόμενες συνέπειες.

Είναι αυτονόητο ότι ταυτόχρονα οφείλουμε να λύσουμε το πρόβλημα του ΝΑΤ με τελεσίδικο τρόπο.

Είναι αυτονόητο ότι πρέπει να αποκτήσουμε νομική και ασφαλιστική αυτοτέλεια — το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι η ίδρυση των ναυτικών τμημάτων στα ελληνικά δικαστήρια που έχει εξαγγελθεί επανειλημμένως αλλά ποτέ δεν πραγματώνεται.

Αφήσαμε τελευταίο το μεγάλο τόλμημα που πρέπει να πραγματοποιήσουμε για να προσελκύσουμε όλα τα ελληνικότητα πλοία στο εθνικό νηολόγιο. Ένα μεγάλο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή έγινε ήδη με την καθιέρωση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως η οποία προσφέρει την ελληνοποίηση του ιδιοκτησιακού οργάνου. Χρειάζεται όμως να προχωρήσουμε και τη διατύπωση μίας εντελώς νέας εγκριτικής πράξεως προσαρμοσμένης στις ανάγκες των καιρών — η υφισταμένη από τη δε-

καετία του 1950 εγκριτική πράξη (η οποία κάλυψε τότε τις ανάγκες των καιρών) δεν εξυπηρετεί σήμερα τις ανάγκες για τις οποίες διατυπώθηκε και οι επιμέρους «διορθώσεις» και «προσαρμογές» δεν έφεραν το επιθυμητό αποτέλεσμα, πράγμα που διαφαίνεται άλλωστε από τη συνεχιζόμενη ροή των περισσότερων από τα νεοαγοραζόμενα πλοία στις ξένες σημαίες.

Η σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα απαιτεί ένα νέο εντελώς όργανο με μερικές ξεκάθαρες απαγορεύσεις ώστε όλα τα άλλα να επιτρέπονται χωρίς την άδεια οποισδήποτε αρχής.

Δεν επιζητείται η ασυδοσία, απλούστατα οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες θέλουν να μπορούν να κάνουν τη δουλειά τους, που απαιτεί γρήγορες και αποφασιστικές αποφάσεις χωρίς να είναι αναγκασμένοι να ρωτούν και να τρέχουν δεξιά και αριστερά για άδειες και εγκρίσεις που δεν έχουν την παραμικρή σημασία αλλά έχουν θεσπισθεί μόνον και μόνον για να υπάρχουν αρμοδιότητες και καρέκλες καρεκλοκένταυρων μανδαρίνων.

Χρειάζεται, για να καταλήξουμε, να λύσουμε αυτόν τον νέο γόρδιο δεσμό — αν φυσικά θέλουμε να υπάρχουν στο εθνικό νηολόγιο ποντοπόρα βαπόρια και όχι μόνον τα κρουαζιερόπλοια και τα ποστάλια.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

**Τα «Ναυτικά Χρονικά»
εύχονται
σ' όλη την μεγάλη
Ελληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια
Ευτυχισμένο & Δημιουργικό
το 1993**

Η Ναυτιλία μας

Του Υπουργού Ε.Ν. κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑ

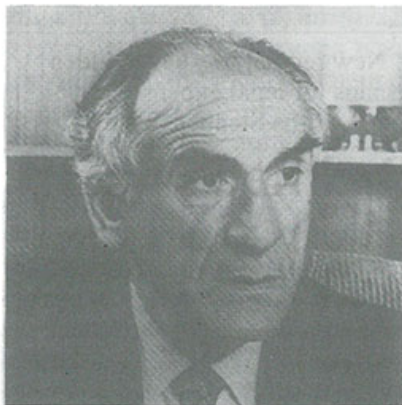
Παρά τις γενικότερες δυσκολίες, που αντιμετωπίστηκαν το 1992 σε διεθνές επίπεδο λόγω της οικονομικής ύφεσης αλλά και των γεωπολιτικών εξελίξεων που συνεχίζονται σε διάφορα σημεία της υδρογείου, μπορούμε να πούμε ότι η Ελληνική Ναυτιλία συνέχισε την αναπτυξιακή της πορεία. Τούτο δε αποδεικνύεται από το γεγονός της αύξησης τόσο της χωρητικότητας της Ελληνόκτητης ναυτιλίας που ξεπέρασε τα 100.000.000 τον. d.w., όσο και της υπό Ελληνική σημαία χωρητικότητας που έχει ήδη ξεπεράσει τα 25.000.000 κοχ. συνεπεία της συνεχιζόμενης σταθερής επανόδου των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Από πλευράς Ελληνικής Κυβερνήσεως έχει επισημανθεί κατ' επανάληψη η σημασία την οποία αποδίδει στην Εμπορική Ναυτιλία ως παράγοντα που συμβάλλει αποφασιστικά στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδος. Όπως είναι γνωστό η ναυτιλία συνιστά τον κατ' εξοχή συναλλαγματοφόρο κλάδο της εθνικής οικονομίας και αποτελεί ένα από τους κυριότερους παράγοντες εξισορρόπησης του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών της χώρας. Σημαντική είναι εξάλλου η συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση του ναυτεργατικού μας δυναμικού, στην εθνική άμυνα αλλά και στην ανάπτυξη άλλων παρεμφερών κλάδων όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, η ανάπτυξη των Λιμένων, οι τηλεπικοινωνίες και άλλοι συναφείς κλάδοι όπως είναι ο κλάδος εφοδιασμού και εξοπλισμού πλοίων, οι τράπεζες, ο τουρισμός κλπ.

Με γνώμονα τα ανωτέρω και λαμβανόμενου υπόψη του μεγέθους του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, ο οποίος συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων παγκοσμίως, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου, θέλω να επισημάνω ότι βασικός στόχος της Κυβερνητικής πολιτικής θα εξακολουθήσει να είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διασύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και η χάραξη μιας εθνικής πολιτικής που θα εξασφαλίσει την διατήρηση του κλίματος εμπιστοσύνης που έχει επιτευχθεί, με στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Στα πλαίσια της προσπάθειας για περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας έχουν καθοριστεί συγκεκριμένοι στόχοι οι κυριότεροι από τους οποίους είναι οι εξής:

(α) Μελέτη για την βελτίωση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου ώστε να αρθούν οι υφιστάμενες τυχόν αδυναμίες στην προσέλκυση των Ελληνόκτητων πλοίων στην Ελληνική σημαία.



(β) Στον κοινωνικό τομέα την συνέχιση των προσπαθειών αντιμετώπισης των γνωστών δημοσιονομικών προβλημάτων του ΝΑΤ ώστε οι απόμαχοι ναυτικοί να παύσουν να ανησυχούν για την σύνταξή τους, λαμβάνοντας υπόψη ότι η σημερινή κατάσταση που προήλθε εκτός των άλλων και από την

συρρίκνωση του υπό Ελληνική σημαία στόλου κατά την δεκαετία του 80, ενεργεί ως αντικίνητρο για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

(γ) Λήψη περαιτέρω μέτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα καθώς επίσης και για την περαιτέρω βελτίωση της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των σπουδαστών των ΑΔ-ΣΕΝ και των άλλων ναυτικών σχολών με βάση τα διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις της σύγχρονης τεχνολογίας στα εμπορικά πλοία. Τα ήδη ληφθέντα μέτρα έχουν αρχίσει να αποδίδουν καρπούς, αλλά επιβάλλεται να ενταθούν ακόμη περισσότερο οι προσπάθειες όλων των ενδιαφερομένων πλευρών διότι το θέμα της εξασφάλισης του κατάλληλα εκπαιδευμένου ναυτεργατικού δυναμικού είναι από τα περισσότερο σημαντικά για την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μας.

(δ) Μελέτη και εισήγηση των αναγκαίων μέτρων βελτίωσης της ναυτιλιακής υποδομής στον τομέα επισκευών, χρηματοδότηση, ασφάλισης, ναύλωσης πλοίων και τηλεπικοινωνιακής εξυπηρέτησης ναυτιλιακών εταιριών με στόχο την ανάπτυξη και ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

Στο διεθνές επίπεδο, η εξασφάλιση και η διατήρηση ενός ελεύθερου και θεμιτά ανταγωνιστικού περιβάλλοντος (Free and fair competition) στις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί πρωταρχικό ρόλο και πάγια επιδίωξη της πολιτικής του ΥΕΝ. Με βάση τις αρχές αυτές δραστηριοποιήθηκε και αναπτύχθηκε η ελληνική ναυτιλία.

Επισημαίνεται η αντίθεσή μας στις πάσης φύσεως προστατευτικές πρακτικές και μέτρα που λαμβάνονται ή επιχειρούνται από οποιεσδήποτε χώρες.

Οι πρακτικές αυτές που κυρίως ελαμβάνοντο από αναπτυσσόμενες χώρες έχουν αρχίσει τελευταία να παρουσιάζουν τάσεις υποχώρησης και να γίνεται πλέον αντιληπτό ότι προϋπόθεση της βελτίωσης των συνθηκών ανάπτυξης του Διεθνούς Εμπορίου είναι η λει-

τουργία ελεύθερης και ανταγωνιστικής αγοράς στον τομέα της παροχής διεθνών θαλασσιών υπηρεσιών μεταφοράς.

Αποδίδουμε ιδιαίτερη σημασία στην περαιτέρω βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα οποία-δήποτε όμως μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται στα πλαίσια του IMO ώστε να είναι ομοιόμορφα και να έχουν διεθνή χαρακτήρα τυγχάνοντας της ευρύτερης κατά το δυνατόν αποδοχής και εφαρμογής εκ μέρους των Κρατών - μελών της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας. Η ναυτιλία δραστηριοποιείται διεθνώς και ως εκ τούτου έχει ανάγκη να διέπεται από κανόνες διεθνούς ισχύος.

Για τον λόγο αυτό είμεθα αντίθετοι στην λήψη περιφερειακών ή μονομερών μέτρων για τα θέματα αυτά διότι είναι βέβαιο ότι θα δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα στην διεθνή ναυτιλία.

Εκείνο που έχει αποφασιστική σημασία είναι η εφαρμογή των ισχυόντων διεθνώς κανόνων δια του μηχανισμού του ελέγχου των πλοίων στα λιμάνια (port of State control), που έχει καθιερωθεί με το Μνημόνιο των Παρισίων (Memorandum of Understanding) και εφαρμόζεται με απόλυτη επιτυχία.

Στα πλαίσια της ΕΟΚ θα συνεχίσουμε τον πρωταγωνιστικό μας ρόλο στην περαιτέρω διαμόρφωση της Κοινοτικής Ναυτιλιακής πολιτικής με βάση τους ανωτέρω περιγραφέντες άξονες. Επίσης θα καταβληθεί ιδιαίτερη προσπάθεια σε συνεργασία και με τους άλλους συναρμόδιους φορείς για την βελτίωση της υλοποίησης του δευτέρου πακέτου Delors, ώστε να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για ανάπτυξη του εμπορίου και των Εθνικών μεταφορών για να υλοποιηθεί αφενός η κοινοτική λιμενική πολιτική στα πλαίσια της ΕΟΚ και αφετέρου να καταστεί η χώρα μας ουσιαστικός παράγοντας στο χώρο της Βαλκανικής και γέφυρα για τις μεταφορές ΕΟΚ και Εγγύς και Μέσης Ανατολής. Στα πλαίσια αυτά θα καταβληθεί προ-

σπάθεια για την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος με τα αναγκαία μέσα, υλικό και εκπαίδευση και θα προωθηθεί ο εν γένει εκσυγχρονισμός του ΥΕΝ προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι απαιτήσεις που δημιουργούνται από την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση.

Τελειώνοντας θα ήθελα να αναφερθώ στην αγαστή συνεργασία ναυτικών, πλοιοκτητών και Κράτους, η οποία αποτελεί τον βασικό άξονα ανάπτυξης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η συνεργασία αυτή αποτελεί δοκιμασμένο θεσμό, πάνω στον οποίο βασίστηκε η ανάπτυξη της νεώτερης Ελληνικής ναυτιλίας, με την καθιέρωση του απαραίτητου κλίματος εμπιστοσύνης που απαιτούν οικονομικές δραστηριότητες ευάλωτες στις διεθνείς εξελίξεις όπως είναι η ναυτιλία, δραστηριότητα κατεξοχήν εξαρτώμενη από τις διεθνείς πολιτικές και οικονομικές συγκυρίες.

Πιστεύω ότι ο κύκλος της διεθνούς οικονομικής ύφεσης πλησιάζει προς το τέλος του και ότι δεν θα πρέπει να είναι μακριά η αφετηρία της περιόδου του κύκλου της οικονομικής ανάπτυξης. Υπό την προϋπόθεση λοιπόν μιας ισορροπημένης διεθνούς οικονομικής ανάπτυξης είμαι αισιόδοξος ότι η Ελληνική ναυτιλία θα συνεχίσει την ανοδική της πορεία, θα διατηρήσει την πρωτοπορία της και θα ξεπεράσει τις οποιεσδήποτε φυσιολογικές δυσκολίες, που δημιουργούνται μέσα από τις διεθνείς οικονομικο-πολιτικές εξελίξεις. Άλλωστε η ναυτιλία μας έχει δοκιμαστεί επανειλημμένα στο παρελθόν και η ιστορία της αποτελεί εγγύηση για την επιτυχή αντιμετώπιση των οποιονδήποτε αντιξοοτήτων. Επισημαίνεται ότι αυτό οφείλεται στο επιχειρηματικό δαιμόνιο του Έλληνα πλοιοκτήτη, τις αναμφισβήτητες ικανότητες του Έλληνα ναυτικού και την αποτελεσματικότητα του εξειδικευμένου με παράδοση διοικητικού φορέα της ναυτιλίας το ΥΕΝ.

Είμαι λοιπόν πεπεισμένος ότι οι προοπτικές για την Ελληνική Ναυτιλία είναι καθόλα θετικές και ευοίωνες.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

**SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE**

**P & I — LEGAL AND SPECIAL SERVICES
FORWARDING
REPRESENTATIONS
CATERING
IATA OPERATORS
IMPORT — EXPORT & TRADING**

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

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

Cables: HELLASMAR BAIRE

Phones: 3116163, 3121843

Switchboard: 3110463, 3119480

Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Ουσιαστικές λύσεις στα καίρια προβλήματα

Του κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ, Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Ο χρόνος που κύλησε σηματοδότηκε από σοβαρές και πολυποικίλες αλλαγές. Τα προβλήματα και η αβεβαιότητα που υπήρχε, επιτείνεται λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης.

Η κατάσταση για τους πλοιοκτήτες, όσο περνούν τα χρόνια, γίνεται όλο και πιο δύσκολη με διαρκώς νέους διοικητικούς περιορισμούς και επαχθείς νομοθετικές διατάξεις που οι «ιθύνοντες» επιβάλουν σε διεθνές ή περιφερειακό επίπεδο, υπό το φαιρικό πρόσχημα να προστατεύσουν άλλοτε την φύση, άλλοτε τον άνθρωπο και άλλοτε τους ιδιοκτήτες των φορτίων, από τους «κακούς» πλοιοκτήτες.

Το πλοίο και ο ιδιοκτήτης του κατηγορούνται για όλα τα κακά στις μεταφορές χωρίς να γίνεται κατανοητή η κεφαλαιώδης σημασία και ο καταλυτικός ρόλος του πλοίου στο διεθνές εμπόριο, στην άμυνα και την οικονομία των κρατών, την ευεργετική προσφορά του στον καταναλωτή, και τέλος την φιλικότερη από όλα τα μέσα μεταφοράς και την βιομηχανία ξηράς στάση του απέναντι στο περιβάλλον.

Και εμείς τι κάνουμε στην Ελλάδα; Πλέουμε σε πελάγη ευδαιμονισμού στηριζόμενοι όπως πάντα στο ελληνικό δαιμόνιο, χωρίς να βάζουμε κάποιο θεμέλιο υποδομής έστω και με καθυστέρηση από τ' άλλα ναυτικά κράτη, πράγμα παράδοξο στα μάτια ενός ουδέτερου παρατηρητή και πολύ ανησυχητικό για αυτούς που βλέπουν τους κινδύνους και τις λύσεις, αλλά δυστυχώς δεν



μπορούν να κάνουν πολλά πράγματα λόγω μιάς παράξενης αδράνειας που επικρατεί πάντα σε τέτοιες περιπτώσεις και γενικά πριν από τις καταιγίδες.

Και μέσα σε όλα αυτά μια εγκύκλιος του Υπουργείου Οικονομικών ήρθε να ταραξει τα νερά, λες και ήταν αυτό που μας έλειπε για να ταρακουνηθούμε, δηλαδή μήπως θιγεί το θεσμικό καθεστώς της Ναυτιλίας. Φυσικά δεν είναι δυνατόν να μην υπογραμμίσουμε τα λάθη της περίφημης αυτής εγκυκλίου και να προσπαθήσουμε να βρούμε λύσεις στα προβλήματα που δημιούργησε, γιατί τότε οι επιπτώσεις θα είναι ανυπολόγιστες για την Ελληνική σημαία και την Ελληνική Ναυτιλία γενικότερα. Δυστυχώς αποφάσεις της Πολιτείας ερήμην του ναυτιλιακού παράγοντα δημιουργούν πάντοτε πολύ άσχημες συνέπειες.

Η προσέλκυση πλοίων στην σημαία μας καρκινοβατεί και όλα τα απαραίτητα μέτρα αργούν να ληφθούν χωρίς να υπάρχει λόγος μιάς τέτοιας καθυστέρησης. Τώρα δεν νομίζω ότι υπάρχει πλέον ο φόβος

του «πολιτικού κόστους», που τόσο μας ταλάνισε τα τελευταία χρόνια και αποτέλεσε την δικαιολογία για να μην προχωρήσει τίποτε προς δόξαν ορισμένων, συντεχνιακά σκεπτομένων, μειοψηφιών. Συνεπώς γιατί να μην λυθεί το θέμα του ΝΑΤ με έναν τελεσίδικο τρόπο, αφού ούτως ή άλλως, το κράτος επιχορηγεί, όπως πρέπει, το άλλοτε οικονομικά εύρωστο αυτό ταμείο; Γιατί να μην ενισχύσουμε δυναμικά την προσέλκυση και την εκπαίδευση αφού οι ελλείψεις σε αξιωματικούς είναι τεράστιες; Έστω και αν κάποτε, πράγμα που δεν πιστεύω, υπάρξει ανεργία, είναι αδύνατο να χαθούν οι Έλληνες αξιωματικοί αφού με τους πιο συντηρητικούς υπολογισμούς σήμερα χρειαζόμαστε τρεις φορές περισσότερους από αυτούς που προσέρχονται χωρίς να υπολογίζουμε αυτούς που στην πορεία θα εγκαταλείψουν την καριέρα τους στην θάλασσα.

Το θέμα της επάνδρωσης των πλοίων, με όσο το δυνατόν περισσότερους, Έλληνες είναι το πλέον σοβαρό της Ελληνόκτητης ναυτιλίας γιατί θα χαθεί μια μεγάλη παράδοση και η συνέχιση της ελληνικότητας του τεράστιου στόλου μας στο εγγύς μέλλον.

Η λίστα των προτεραιοτήτων για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνόκτητου πλοίου συνεχώς μεγαλώνει γιατί ελάχιστα πράγματα γίνονται προς αυτόν τον τομέα, ενώ συνεχώς προστίθενται νέα προβλήματα. Το κόστος εκμετάλλευσης συνεχώς αυξάνει λόγω των γνω-

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

στών αιτιών και οι ναύλοι, εκτός μικρών περιόδων ανακάμψεως, παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα με νομισματικές διακυμάνσεις που δημιουργούν αρκετές ζημίες στους πλοιοκτήτες, χωρίς να υπολογίζουμε τις αθέμιτες πρακτικές που εφαρμόζουν όλο και συχνότερα πλέον οι ναυλωτές, από θέση ισχύος έναντι της ουσιαστικής αδυναμίας των πλοιοκτητών να υπερασπίζονται τα συμφέροντά τους. Οι νόμοι που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι κομμένοι και ραμμένοι στα μέτρα των φορτωτών και των παραληπτών. Είναι ουτοπία να πιστεύουν πολλοί ότι η ύπαρξη των P & I Clubs και ο τρόπος που λειτουργούν είναι η λύση του προβλήματος γιατί όπως όλοι γνωρίζουν το κόστος της νομικής μας προστασίας ανέβηκε πλέον σε υψηλότερα

επίπεδα και πολλές φορές, λόγω των οικονομικά ισχυρότερων αντιπάλων μας, υποχρεωνόμαστε σε δυσμενείς συμβιβασμούς.

Ατυχώς και οι Έλληνες έμειναν πολύ πίσω γιατί έπρεπε έγκαιρα να έχουν οργανώσει καλύτερα την νομική και ασφαλιστική τους προστασία σύμφωνα με τις απαιτήσεις των καιρών και την μεγάλη εμπειρία που απέκτησαν δεκαετίες ολόκληρες παλεύοντας για την πρόοδο και την επιβίωσή τους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ελληνικής αντιμετώπισης της ναυτιλίας είναι το γεγονός ότι η ίδρυση των ναυτικών τμημάτων των δικαστηρίων στον τόπο μας καθυστερεί από το 1930. Είναι αποκαρδιωτικό η πρώτη ναυτική δύναμη στον κόσμο να μην έχει ένα μεγάλο αριθμό ικανοτήτων και ειδι-

κευμένων δικαστών και δικηγόρων στο ναυτικό δίκαιο που να είναι σε θέση να υπερασπίζονται τους Έλληνες μέσα και έξω από την Ελλάδα, έναντι φυσικά των καλών αμοιβών που ισχύουν διεθνώς.

Είναι απαραίτητο πλέον, διότι «οι καιροί ου μενετοί», όλοι, εκτός από να μεμψιμοιρούμε για τις ελλείψεις και τα λάθη μας, τόσο η Πολιτεία όσο και τα άτομα, να αποφασίσουμε να σκύψουμε με θετικό πνεύμα στα προβλήματα της εθνικής μας ναυτιλίας, διότι είναι το μοναδικό επίτευγμα της Ελλάδας που αναγνωρίζεται παγκοσμίως. Η διατήρηση και η αύξηση του υπό εθνική σημαία στόλου είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί, αρκεί να θελήσουμε όλοι να εργαστούμε για το καλό της Ελλάδας.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT:



*** (SINGAPORE)**

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56 Pandan Road, Singapore 2260
Tel: 2684338/2658933 (10 Lines) - Fax: 2684432
Tel: 39502/35652 (HOMSEA RS) - Cables: HELLENSEAS
AOH Tel: 7766585 Capt J. Goros
5641459 Steven Sim
4591586 Anthony Fong

*** (HONG KONG & M. CHINA)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 2101, Centre Mark Bldg
287-299 Queen's Road Central - Hong Kong
Tel: (852)-5422688 - Fax: (852)-5422788
Tlx: 71219 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/HONGKONG
AOH Tel: 5660027 (Capt. Peter) - 5663218 (Capt. Pau)
W. K. Kwok: 3488112 (Res)/90818161 (Mobile)

*** (SOUTH KOREA)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 1101/2 Lawyer's Bldg, 160 Dangjoo-Dong
Jongro-Ku Seoul, South Korea
Tel: (02) 7331971/5 - Fax: (02) 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: (051) 560507 Capt E. Yang - (02) 4887676 K. Lee
(02) 4002167 Capt K. An - (0331) 474579 Capt Y. Kwon

*** (MALAYSIA)**

POSIDONIA SHIPPING LTD.

32-A Jalan 9/12 Parjiran 9
81700 Pasir Gudang - Johore Malaysia
Tel: (07)-516000/1 - Fax: (07)-515366
Tlx: 65238 - Cables: POSSHIP/PASIRGUDANG
AOH Tel: (07)-516710 (T. H. Wong)

*** (THAILAND)**

UNITED NAVIGATION LTD.

61, Kasemraj Road - Tavich Bldg
Klongtoey, Prakanong - Bangkok 10110
Tel: 2490541-2/2497198 Fax: 2497199
Tlx: 84602/21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO/BANGKOK
AOH Tel: 2493706 (Capt E. Glyptis)

*** (JAPAN)**

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Lion's Plaza, Yamashita Koen 619
28-2 Yamashita-Cho, Naka-Ku
Yokohama 231 - Japan
Tel: 81-45-6620164 - Fax: 81-45-6625884
Tlx: 382760 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/YOKOHAMA
AOH Tel: (044) 8882079 Capt. T. WATANABE
(045) 7751366 Capt. S. NISHIHARA

★ **SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS**

★ **APPOINTED SURVEYORS FOR:**

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

Το πλοίο «Ελληνική Ναυτιλία»

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου του Κομμιττη

Για την ναυτιλία μας, την Ελληνική Ναυτιλία και την Ελληνόκτητη, το 1992 υπήρξε μια ικανοποιητική χρονιά. Δύσκολη στο παγκόσμιο σύνολο της, σκαμπανέβηκε η ναυλαγορά, φάνηκε ότι μπαίνει σε κρίση με επικίνδυνα προγνωστικά, αλλά σταμάτησε, δόξα τω Θεώ, ο κατήφορος και σήμερα και τα τάνκερς και τα πλοία ξηρού φορτίου, ταξιδεύουν σε καλή θάλασσα.

ΤΑ ΝΑΥΤΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ μας θέματα προχωρούν και τα θρυλικά πλέον «σάντουιτς κόρσες» — εναλασσόμενη ναυτοπαιδεία, φαίνεται να ριζώνει σαν το σωστό σύστημα, χωρίς βέβαια να λείπουν σημεία που απαιτούν ακόμη να προσεχθούν πολύ, για να γίνεται διαρκώς και σωστότερο και αποτελεσματικότερο το μεγάλο τούτο έργο.

Και είναι ανεξήγητο γιατί σ' αυτά τα σημεία καθυστερεί η πλήρης συνεννόηση μεταξύ των εκπροσώπων του Εφοπλισμού, που επί χρόνια κοπιάζουν για την επιβολή του συστήματος και των αρμοδίων του Υπουργείου. Αλήθεια χρειάζεται τόσος χρόνος, ή μάλλον τόσα χρόνια; Οι άνθρωποι μας, που είχαν ασχοληθεί, παραδίδουν τώρα τη



σκυτάλη της δουλειάς τους στους διαδόχους τους. Τόσα χρόνια πέρσαν. Κρίμα.

ΤΑ ΑΛΛΑ μας θέματα καλώς ταξιδεύουν και ομολογουμένως στο διοικητικό χώρο και με τους άξιους λιμενικούς μας, οι Έλληνες πλοίαρχοι και τα ελληνικά καράβια, όπου χρειασθεί να ανταμώσουν, επικρατεί συνεννόηση και συνεργασία στο τρίγωνο πλοιοκτησία, ναυτεργασία και κράτος. Καλά όλα και κανείς δεν μπορεί παρά να χειροκροτήσει το εύκρατο κλίμα που έχει δημιουργηθεί στο ναυτιλιακό χώρο.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ της περιόδου, είναι αναμφισβήτητο, η δημιουργία του νέου επιχειρηματικού εργαλείου της Ελληνικής Ναυτιλιακής Επιχειρήσεως. Εργαλείο που έρχεται να προσφέρει την ελληνοποίηση του ιδιοκτητικού οργάνου στον Έλληνα ναυτιλιακό επιχειρηματία. Όργανο που θα μπορεί να ικανοποιήσει τον ξένο δανειστή του — από τον οποίο ο Έλληνας εφοπλιστής εξασφαλίζει τα δάνειά του — όσο και η ξένη εταιρία, την οποία απαιτούσε και απαιτεί μέχρι τώρα.

Ενα μεγάλο χειροκρότημα ανήκει στους συντελεστές — και είναι πολλοί που κόπιασαν, εφοπλιστές, σύμβουλοι, νομικοί, ανώτεροι κρατικοί και πολιτική ηγεσία. Πρόσθεσαν όμως έτσι μια γερή κολώνα στα θεμέλια του θεσμικού πλαισίου, στο οποίο στηρίζεται το οικοδόμημα Ελληνική Ναυτιλία.

ΒΛΕΠΩ ότι στις παραπάνω γραμμές έγραψα «στηρίζεται» το οικοδόμημα ελληνική ναυτιλία. Νομίζω ίσως θα έπρεπε να γράψω εστηρίζετο — αλλά δεν το γράφω. Δεν πιστεύω ότι άλλαξε ότι μπορεί να αλλάξει τίποτα. Η πρόσφατη απόφαση, ενέργεια (πως να την πούμε);

In Spain:

=====

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

«EDIFICIO COLON»
Av. Drassanes, 6-8
3rd floor - Off. No. 4
08001 BARCELONA (SPAIN)

Phone: 3/4122140 (3 lines)
Fax: 3/4122016
Cable: HELLENICA
Tlx: 81011 GTBC E
A.O.H.: Cpt. L. MOULAS 3/3349279
L. Liobet 3/4183474

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας κ. Στεφάνου Μάνου, που πληροφόρηθήκαμε από τα «Ναυτικά Χρονικά» και τις εφημερίδες, δεν μπορεί να είναι αλήθεια. Είναι αδύνατο κόποι και μόχθοι μισού αιώνα, γιατί 50 χρόνια χρειάστηκαν για να στεριώσει το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, είναι αδύνατο να διαγράφονται και να κλονίζεται το οικοδόμημα με μια εγκύκλιο και την υπογραφή ενός Υπουργού και μόνο — όταν χρειάστηκαν βουλές επί βουλών για να κτίσουν αυτό που κινδυνεύει να γκρεμισθεί. Και αυτό — πιστεύουμε — γιατί δεν αντιμετωπίστηκε με άλλο τρόπο η όποια υποχρέωσή μας προς την Κοινότητα.

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ να σημειώσω το άλλο πιστωτικό της χρονιάς, τις εγγραφές μας στο εθνικό νηολόγιο. Έργο που μπορεί να περηφανεύεται ο πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αριστοτέλης Παυλίδης. Έργο που κόπηκε όμως απότομα, με την εγκύκλιο του Υπουρ-

γείου Εθνικής Οικονομίας. Και δεν έχουμε μόνο την ανακοπή στις εγγραφές νέων πλοίων, κινδυνεύουμε να δούμε και διαγραφές.

Ο κατά τα άλλα λίαν επιτυχών Υπουργός Αριστοτέλης Παυλίδης έχει την ευθύνη του στην εγκύκλιο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Δεν ειδοποίησε, δεν χτύπησε S.O.S. όχι μόνο προς τον εφοπλισμό αλλά προς τον συνάδελφό του. Είναι κρίμα τόσοι κόποι, τόση δημιουργία να κινδυνεύει να καταρρεύσει.

Θεραπεία τώρα, μία και μόνη για να σωθεί το πράγμα. Ανάκληση της εγκυκλίου. Τίποτε άλλο. Δεν πιστεύω κανείς μας να θέλει η μεγάλη ελληνική ναυτιλία να γίνει ιστορία τους παρελθόντος, όταν σήμερα είναι του παρόντος και του μέλλοντος.

ΚΑΙ ΕΧΟΥΜΕ να «μετρήσουμε» εκτός από το μέγαλωμα του νηολογίου μας και άλλων καλών πραγμά-

των, έχουμε να μετρήσουμε και σοβαρές επενδύσεις από την εφοπλιστική οικογένεια, και θα έχουμε και άλλες, αλλά προς Θεού, όχι με τέτοια ανεπάντεχα μέτρα, που πηγαίνουν πίσω τη ναυτιλιακή υποδομή.

ΤΕΛΕΙΩΝΟΝΤΑΣ θα καλωσορίσω τον νέο Υπουργό μας, κ. Αλέξανδρο Παπαδόγγονα, με παρελθόν και ιστορία στο Υπουργείο μας. Το αναλαμβάνει στη μεγάλη αυτή μπόρα και του εύχομαι, σαν ναυτικός που είναι ΚΑΛΟ ΤΑΞΙΔΕΜΑ του πολύτιμου αυτού σκάφους, που ονομάζεται Ελληνική Ναυτιλία. Το πλήρωμά του, η πλοιοκτησία, ο εφοπλισμός, η ναυτεργασία, οι Ναυτικοί μας, οι Λιμενικοί μας και άλλοι Κρατικοί Λειτουργοί, είμαι βέβαιος θα «τραβήξουμε κουπί» για να έλθουμε και πάλι στην πορεία την καλή, από όπου ένα αλλότριος άνεμος μας ξέσυρε.

Καλή χρονιά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

As you approach the threshold of a new century, we THE MASTERS of the PASSENGER / CRUISE / FERRY/RO-RO / CATAMARAN ship markets can steer your passage to the Horizon of Success.

What's more, our team of Brokers possess of unique knowlegde of the International Dry Cargo and S+ P market and can lead you on a Great Circle Course through the provision of our FIVE STAR quality service.



MASTERS SHIPPING CO.

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR

185 36 PIRAEUS

TELEPHONE: 4293760 — TELEFAX: 4293772
TELEXES: 212248, 213529, 211447, 211776,
213455, 212427, MAST GR.

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965

Το φυσικό περιβάλλον διαμορφώνει τώρα τις τύχες της Ναυτιλίας

Του Καπτάν ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ, Αντιπροέδρου της Ε.Ε.

Επί πολλές δεκαετίες οι παράγοντες που επηρέαζαν την ναυτιλιακή επιχείρηση ήταν περίπου οι ίδιοι. Η ναυλαγορά, η τιμή των καυσίμων, η προσφορά και ζήτηση ναυτικών, η χρηματοδότηση, τα ασφάλιστρα, οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις κ.α. Έμφαση κατά καιρούς δινόταν στον ένα ή άλλο παράγοντα αλλά βασικά οι παράμετροι παρέμεναν οι ίδιες.

Τις τελευταίες όμως δύο περίπου δεκαετίες προέκυψε ένας νέος παράγων επηρεασμού της ναυτιλιακής επιχείρησης, αρχικά με πολύ μικρή επίδραση, αργότερα με σημαντική και σήμερα με καταλυτική επίδραση στην πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Πρόκειται για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Πρέπει εδώ να πούμε ότι ο παράγων της προστασίας του περιβάλλοντος δεν είχε επίδραση μόνον στην ναυτιλία αλλά και στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη γενικότερα.

Τις τελευταίες δεκαετίες έγινε φανερό ότι το περιβάλλον δεν είναι μια σύνθετη και ανεξάντλητη πηγή φυσικών αγαθών όπως εθεωρείτο στο παρελθόν. Η κατανάλωση των φυσικών πόρων ακολουθεί ρυθμό ταχύτερο από εκείνον της αναδημιουργίας ενώ παράλληλα ξεπερνιούνται οι ικανότητες αυτοκαθαρισμού του αέρα και του νερού και καταστρέφεται το τοπίο.

Η αχαλίνωτη και άναρχη οικονομική ανάπτυξη της μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο εποχής κρίθηκε η βασική ένοχος της ραγδαίας περιβα-



λοντολογικής υποβάθμισης.

Εγινε λοιπόν στις μέρες μας συνείδηση πως η οικονομική ανάπτυξη πρέπει να τεθεί κάτω από έλεγχο και προγραμματισμό για να μειωθεί η βλαβερή επίδραση στο περιβάλλον και να πάρει τέτοια μορφή ώστε να συμβιβάζεται με τους βασικούς στόχους του κοινωνικού συνόλου για ένα περιβάλλον καλύτερης ποιότητας. Έτσι προέκυψε ο συμβιβασμός που ονομάστηκε «ισόρροπη ανάπτυξη».

Μέσα στα πλαίσια αυτού του συμβιβασμού πάρθηκαν τις τελευταίες δεκαετίες νομοθετικά μέτρα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο που επιβάλλουν υποχρεώσεις, τόσο στις εγκαταστάσεις ξηράς όσο και στα πλοία

και που απέβλεπαν στην προστασία του περιβάλλοντος γενικά.

Μολονότι όμως η επιστημονική έρευνα (Σουηδική Ακαδημία Επιστημών, Αμερικανοί επιστήμονες) ενοχοποιεί τα πλοία μόνον κατά ποσοστό 18% για την ρύπανση της θάλασσας, ενώ το υπόλοιπο 82% αποδίδει στις εγκαταστάσεις ξηράς, οι υποχρεώσεις που επιβλήθηκαν στα πλοία από τις Διεθνείς Συμβάσεις (όπως SBT, COW, IGS κλπ.) συνεπάγονται πολύ μεγαλύτερες, αναλογικά, επιβαρύνσεις από τις αντίστοιχες των εγκαταστάσεων ξηράς και οι απειλούμενες κυρώσεις είναι βαρύτερες.

Εν τούτοις η Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα όχι μόνον αποδέχτηκε αδιαμαρτύρητα τα νομοθετικά μέτρα που πάρθηκαν, αλλά τα επικρότησε και ανέλαβε πρωτοβουλία και σταυροφορία για την, πέρα των νομικών υποχρεώσεων, εθελοντικήν εφαρμογήν των.

Πιστεύουμε πραγματικά ότι τα μέτρα που η Διεθνής Κοινότητα αποφάσισε, και, μέσω των Διεθνών Συμβάσεων (κυρίως της MARPOL, CLC και FUND CONVENTIONS) επέβαλε είναι προϊόντα σοβαρής μελέτης και επεξεργασίας στοιχείων, ότι αν και επαχθή για τα πλοία είναι αναγκαία και ότι συμβάλλουν αποφασιστικά στον περιορισμό της ρύπανσης της θάλασσας από τη λειτουργία των πλοίων και τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων.

Η Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα πρωτοπόρος κι' εδώ σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του θα-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

TELEX: 218028
TELEFAX: 8055044
TELEPHONE: 8055042-43, 8055421-23

λασίου περιβάλλοντος εδημιούργησε προ δεκαετίας την Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA) δια της οποίας προαιρετικώς εδεσμεύθη να κινητοποιήσει τις δυνάμεις όλων των κλάδων της, (εφοπλιστάς - πλοίαρχους - αξιωματικούς και ναυτικούς) για τη δημιουργία κι' ανύψωση περιβαλλοντολογικής συνείδησης που σε συνεργασία με το Ελληνικό φιλότιμο έφερε θαυμάσια μέχρι τώρα αποτελέσματα κι' έτυχε μεγάλης διεθνούς αναγνωρίσεως.

Και ενώ η Διεθνής ναυτιλία καταβάλλει τις αναγκαίες προσπάθειες για την απορρόφηση των επιπτώσεων από τις επιβληθείσες, από τις Διεθνείς Συμβάσεις, υποχρεώσεις, νέο καταλυτικό αυτήν την φορά πλήγμα δέχεται η ναυτιλιακή επιχείρηση κάτω από την ονομασία «OPA 1990».

Δεν θα επιχειρήσω να αναλύσω τις διατάξεις αυτού του νόμου που άλλωστε είναι γνωστές σε όλους μας, θα ήθελα όμως να επισημάνω μια νέα αρχή που προκύπτει ή καλύτερα την ανατροπή των αρχών που

μέχρι σήμερα ισχύουν στην Διεθνή συνεργασία. Ενώ δηλαδή — το γεγονός έχον — η εσωτερική νομοθεσία των χωρών εναρμονίζεται με τις κυρούμενες Διεθνείς Συμβάσεις, τώρα οι ΗΠΑ προβάλλουν αντιστρόφως σαν λόγο μη κυρώσεως Διεθνών συμβάσεων το γεγονός ότι οι διατάξεις μιας Δ.Σ. δεν εναρμονίζεται προς την Εθνική των νομοθεσία και ειδικότερα με τον «OPA 90». Βάσει αυτής της Αρχής και με αυτήν την αιτιολογία οι ΗΠΑ αρνούνται να υιοθετήσουν το International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage «Fund Convention»).

Ακόμα με την ίδια αιτιολογία δεν έχουν υιοθετήσει τις τροποποιήσεις της MARPOL που αναφέρονται στους διπλούς πυθμένες και που αποτελούν δική τους πρόταση για μόνον τον λόγο ότι υπάρχουν τεχνικές διαφορές μεταξύ των Κανονισμών και των απαιτήσεων του OPA 90. Δεν γνωρίζω ακριβώς αλλά νομίζω ότι οι διαφορές αφορούν εις τα ισχύοντα.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ό-

χι μόνον οι διατάξεις του OPA 90 αποτελούν νάρκη στα θεμέλια της ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά και ότι ο κίνδυνος γενίκευσης του καθεστώτος λήψης μονομερών μέτρων και υποβάθμισης του ρόλου του IMO είναι ορατός.

Οι συνέπειες των νέων μέτρων έχουν ήδη αρχίσει να διαγράφονται στον ορίζοντα. Οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίου απέχουν από νέες παραγγελίες αφήνοντας τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες να ρισκάρουν. Έτσι η ανανέωση του στόλου των δεξαμενοπλοίων επιβραδύνεται επικίνδυνα.

Οι μεταφορές εις τα Αμερικανικά Χωρικά Ύδατα συνεχίζονται από τους ανεξάρτητους κυρίως πλοιοκτήτες που αναγκάζονται να ρισκάρουν λόγω της σημερινής ναυαγορίας, δεν είναι όμως καθόλου βέβαιο ότι θα συνεχισθούν, αν η αγορά ανακάμψει.

Είναι βέβαιος ότι οι αρμόδιοι Αμερικανικοί φορείς κατανοούν τις καταστροφικές συνέπειες που προκύπτουν από την εφαρμογή των νέων μέτρων, αλλά πολύ φοβούμαι ότι δεν έχουν την δύναμη να αναστρέψουν την κατάσταση διότι αυτή είναι αποκλειστικό προϊόν της πίεσης της κοινής γνώμης από την ένταση και έκταση της οποίας εξαρτάται και το αν μια Πολιτεία καθιερώνει απεριόριστη ή μη ευθύνη.

Για μας η οποιαδήποτε παραπέρα βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο και τα οποιαδήποτε παραπέρα μέτρα για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι αποδεκτά και επιθυμητά και εκεί εξ' άλλου αποβλέπουν και οι πρόσφατες προτάσεις της ΕΕΕ και του Committee για λήψη μέτρων όπως η ενίσχυση του IMO, του ρόλου των νηογνώμωνων κλπ.

Ολες λοιπόν οι προσπάθειες πρέπει να κατατείνουν στην εξεύρεση μιας διεθνούς αποδεκτής λύσεως στα προβλήματα που και προκύπτουν από την εφαρμογή των διατάξεων του «OPA 90» που την ευαισθησία των Αμερικανών Πολιτών για το περιβάλλον να ικανοποιεί αλλά και την μεταφορά αγαθών στην περιοχή να μην καθιστά πρακτικά αδύνατη.

Καλή Χρονιά, πάντα καλά ταξίδια, σε θάλασσες γαλήνιες και καθαρές.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΣΑΚΟΣ

We can help...

Your agents in Jeddah
and in all Saudi Arabian ports

AL - FASSEL SHIPPING CO. JEDDAH S. ARABIA

- Ships agents
- Cargo surveyors
- Ships surveyors
- Provisions
- Bunkers

24 HOURS SERVICE
SEVEN DAYS A WEEK

TEL.: 6486224 - 6484265
FAX: 6475192
TLX: 607135 FSLSHP SJ

REPRESENTATIVES IN GREECE:

IONIAN SHIPPING LINE CO. LTD.

102-104 Kolokotroni Str. Piraeus
Tel: 4132904-4127423
Fax: 4113372
Tlx: 211960 CORF GR.

Επιβατηγός Ναυτιλία: Στρατηγική για την Ανταγωνιστικότητα

Του κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία με την ανατολή του 1993 εισέρχεται σε μια σπουδαία περίοδο που θα είναι καθοριστική για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της.

Το 1993 καταγράφεται ως έτος σταθμός στη πορεία της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης αφού με την άφιξη του αρχίζει η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων της Κοινότητας. Παρά το γεγονός ότι η ενιαία αγορά και ό,τι αυτή συνεπάγεται, δηλαδή η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, αγαθών, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν έχει γίνει ακόμη πραγματικότητα, τα περισσότερα πλεονεκτήματά της τα απολαμβάνουν ήδη οι Ευρωπαίοι. Η ενιαία αγορά ανοίγει τις πύλες της μέσα σε μια περίοδο κρίσιμη για την Ευρωπαϊκή αλλά και την Διεθνή οικονομία. Η Διεθνής αλλά και η Ευρωπαϊκή οικονομία δεν εμφανίζει σημάδια ανάκαμψης. Η κρίση και η οικονομική ύφεση δυσκολεύουν την εναρμόνιση των κρατών - μελών. Πολλοί εκτιμούν ότι τα υψηλά ποσοστά ανεργίας και η χαμηλή ανάπτυξη θα συνεχιστούν τουλάχιστον μέχρι το 1995.

Η πολιτική αβεβαιότητα, η ρευστότητα στα Βαλκάνια, οι νομισματικές διαταραχές, η καθυστέρηση στην ολοκλήρωση της διαδικασίας επικυρώσεων του Μάαστριχτ και η εμμονή πολλών Ευρωπαϊκών ηγετών στην υποστήριξη των εθνικών τους συμφερόντων, δυσχεραίνει την όλη διαδικασία εναρμόνισης και ταυτόχρονα υποδηλώνει ότι πάσχουμε από μια οικονομικά, και κοινωνικά «ανεπαρκή» Ευρώπη, με σοβαρά θεσμικά και πολιτικά «κενά εξουσίας» στο Κοινοτικό οικοδόμημα.

Στο διεθνές αυτό περιβάλλον καλούμεθα να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα, τις μεγάλες προκλήσεις και την αυξημένη αβεβαιότητα που συνδέονται με την ένταση της διεθνοποίησης της οικονομίας μας και τις ραγδαίες πολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια και στην περιοχή της



Μεσογείου. Υπάρχουν ευκαιρίες που πρέπει να αξιοποιηθούν αλλά και κίνδυνοι που θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν.

Οι πιο ανταγωνιστικές χώρες εντείνουν τις προσπάθειές τους για περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εθνικών επιβατηγών τους στόλων και δίνουν άμεση προτεραιότητα στην ανάπτυξη κλάδων που έχουν μεγάλα συγκριτικά οικονομικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα.

Σε αυτό το διεθνές πλαίσιο, η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, η μεγαλύτερη στην Ευρώπη και μια από τις μεγαλύτερες του Κόσμου, καλείται να χαράξει μια εθνική στρατηγική που θα αποβλέπει στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της, στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη της. Η Ελληνική Επιβατηγός ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει μια σημαντική πρόκληση: την επιτυχημένη συμμετοχή της στον διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό. Πρέπει να αποφύγουμε τις οριακές και υποτονικές προσεγγίσεις στα καυτά προβλήματα και να ακολουθήσουμε ένα δρόμο που θα μας εγγυάται την δυναμική ανάπτυξη του κλάδου στην Ευρώπη του 2000.

Όταν όλοι καταλάβουμε ότι η Ναυτιλία και ο Τουρισμός έχουν κατ'εξοχήν τα σπουδαιότερα, τα σημαντικότερα αλλά και τα πλέον μακροπρόθεσμα στρατηγικά πλεονεκτή-

ματα και ότι η οικονομική ανάπτυξη, ανεξάρτητα από το πολιτικο-οικονομικό σύστημα, θα δίνει πλεονεκτήματα στους τομείς που παρουσιάζουν συγκριτικά μεγαλύτερη συναλλαγματική, οικονομική και κοινωνική αποδοτικότητα, τότε νομίζω ότι θα προσεγγίσουμε και τη λύση πολλών προβλημάτων μας.

Δεν πρέπει ακόμα να ξεχνάμε ότι η επιβατηγός ναυτιλία και οι θαλάσσιες μεταφορές είναι το κλειδί στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και σημαντικός παράγοντας σταθερότητας στο Αιγαίο και στην ευαίσθητη περιοχή της Μεσογείου.

Η εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού ενόψει της σταδιακής καταργήσεως του Cabotage είναι το βασικό θέμα στο οποίο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα. Είναι απαραίτητο, από πλευράς ανταγωνισμού, ορισμένες χώρες να επιχειρούν την συνεχή νόθευσή του από τα ποικίλης μορφής προστατευτικά μέσα και πρακτικές: Διαφορετικά καθεστώτα στη σύνθεση πληρωμάτων, προτιμησιακή νομοθεσία, κρατικές δανειοδοτήσεις και ενισχύσεις σε κρατικές ναυτιλιακές εταιρίες, μέθοδοι dumping κλπ.

Cabotage

Στις 7 Δεκεμβρίου 1992, το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ενέκρινε οριστικά τον Κανονισμό για το Cabotage ο οποίος ετέθει σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του 1993.

Όπως προκύπτει από την ερμηνεία του Κανονισμού και τις σχετικές έγγραφες διευκρινήσεις του ΥΕΝ, η εφαρμογή του έχει ως συνέπεια την από 1/1/1993 απελευθέρωση του Cabotage σε μεταφορές φορτίων μεταξύ αποκλειστικά Ηπειρωτικών λιμένων από φορτηγά πλοία άνω των 650 κόντων. Τα επιβατηγά πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών και τα επιβατηγά - οχηματαγωγά, καθώς και τα πλοία κάτω των 650 κόντων, εφόσον εκτελούν

πλόες με προσεγγίσεις σε νήσους, εξαιρούνται της απελευθέρωσης μέχρι το έτος 2004.

Οι κρουαζιέρες εφόσον διεξάγονται αποκλειστικά μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά, θα απελευθερωθούν την 1/1/1995, ενώ αν στους πλόες τους περιλαμβάνουν και νησιά θα απελευθερωθούν την 1/1/1999.

Οι ρυθμίσεις του Κανονισμού για τις συνθέσεις των πληρωμάτων προβλέπουν ότι για μεν τα κρουαζιερόπλοια των Ηπειρωτικών πλόων, μετά την 1/1/1995, θα ισχύσει η νομοθεσία της χώρας της σημαίας του πλοίου, ενώ για τα κρουαζιερόπλοια νησιωτικών πλόων θα ισχύει γενικά η νομοθεσία της χώρας στην οποία εκτελείται το Cabotage.

Είναι γνωστό ότι το θέμα της συνθέσεως των πληρωμάτων και ιδιαίτερα η υποχρέωση προσλήψεως στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια καθαρά Ελλήνων ναυτικών δημιουργεί ανισότητες στους ανταγωνιστικούς όρους διότι ανάλογες υποχρεώσεις δεν υπάρχουν για τα άλλα κοινοτικά κρουαζιερόπλοια.

Επισημαίνεται πάντως, ότι ο Κανονισμός ζητά από την Commission να διενεργήσει μελέτες στο θέμα της συνθέσεως των πληρωμάτων οι οποίες θα πρέπει να υποβληθούν στο Συμβούλιο Υπουργών προς έγκριση μέχρι την 1/1/1997.

Ο Κανονισμός για το Cabotage περιλαμβάνει και άλλες ρυθμίσεις με τη δυνατότητα επιβολής από τις Κυβερνήσεις υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή συνάψεως συμβολαίων δημόσιας υπηρεσίας.

Γενικά ο Κανονισμός μολονότι παρέχει μια χρονική αναστολή στην απελευθέρωση του Cabotage δεν είναι απολύτως σαφής ως προς τις υποχρεώσεις επανδρώσεως των πλοίων μετά τη λήξη της αναστολής. Επί πλέον δεν περιλαμβάνει ουσιαστικές προτάσεις της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ), όπως ο ρητός αποκλεισμός από το Cabotage των πλοίων διπλών νηολογίων, ο σαφής ορισμός του Κοινοτικού Πλοιοκτήτη ώστε να αποκλείονται του κοινοτικού Cabotage πλοία που ανήκουν σε εξωκοινοτικά συμφέροντα.

Είναι ανάγκη να ενταθεί και να

διατηρηθεί ο αυστηρός και εμπεριστατωμένος έλεγχος της ελληνικότητας των πλοιοκτητριών εταιριών που ζητούν την νηολόγηση επιβατηγών πλοίων στα ελληνικά νηολόγια εν όψει των προσπαθειών να παρακαμφθεί το καθεστώς του Cabotage από ενδιαφερόμενες αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες.

Νέο Καθεστώς ΦΠΑ και Αφορολογητών Ειδών

Το νέο καθεστώς που ισχύει από 1/1/1993 επιβάλλει 18% ΦΠΑ επί των δια θαλάσσης μεταφερομένων ενδοκοινοτικών αγαθών. Στην περίπτωση που ένας τόσο υψηλός συντελεστής φόρου επιβληθεί επί των μεταφερομένων δια θαλάσσης οχημάτων είναι φυσικό να μειώσει την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου όχι μόνον έναντι των άλλων Κοινοτικών πλοίων όπου ισχύουν πολύ χαμηλότεροι φορολογικοί συντελεστές αλλά και έναντι της χερσαίας διακίνησης των οχημάτων που συγκριτικά γίνεται συμφερότερη. Επίσης υφίσταται και θέμα ίσης μεταχείρισης δεδομένου ότι η Αγγλία και Ιρλανδία διατηρούν εν προκειμένω μηδενικό συντελεστή ΦΠΑ για τις ίδιες υπηρεσίες.

Στο βαθμό κατά τον οποίο ο ΦΠΑ θα μετακυλιθεί στον Καταναλωτή (τουρίστες, ταξιδιώτες και εμπόριο) η επιβάρυνση αυτή θα οδηγήσει σε σημαντικό περιορισμό του Τουρισμού και της ελεύθερης διακίνησης των κατοίκων και του Εμπορίου μεταξύ χωρών - μελών, όταν μάλιστα σήμερα ο επιδιωκόμενος στόχος της Κοινότητας είναι να ενθαρρύνει την ελεύθερη διακίνηση. Εάν προστεθεί στην επιβάρυνση αυτή και η επικρατούσα στην Ευρώπη γενικότερη οικονομική ύφεση και τα διάφορα πολιτικοστρατιωτικά γεγονότα στην περιοχή των Βαλκανίων, τότε το θέμα των μετακινήσεων γίνεται ακόμη δυσκολότερο και οι δυσχέρειες στις μετακινήσεις αυτές θα οδηγήσουν στην χαλάρωση της επιδιωκόμενης κοινωνικής συνοχής και του πνεύματος κατανόησης μεταξύ των κοινοτικών λαών και επομένως σε πολιτικό κόστος για την Κοινότητα.

Είναι γνωστό ότι ο κύριος όγκος των Θαλασσιών Κοινοτικών μεταφορών διεξάγεται μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας - Ελλάδος και η χώρα

μας ως περιφερειακή κοινοτική χώρα, λόγω αποστάσεως, έχει αυξημένο κόστος μεταφορών για την πρόσβασή της στις αγορές της Ευρώπης.

Επιπλέον υφίστανται πολλές δυσχέρειες και προβλήματα στην είσπραξη του ΦΠΑ δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις του Κλάδου έχουν κυκλοφορήσει προ πολλού χρόνου καταλόγους τιμών (prospectus) και έχουν ήδη προπωλήσει εισιτήριά τους. Στο ποσοστό λοιπόν που ο ΦΠΑ θα επιρριφθεί στις ναυτιλιακές εταιρίες θα επιδεινωθεί σημαντικά η οικονομική τους θέση και θα στρεβλωθούν οι συνθήκες του Κοινοτικού ανταγωνισμού.

Για τους λόγους αυτούς ζητούμεθα την απαλλαγή από το ΦΠΑ του συνοδευόντος τον επιβάτη Ι.Χ. οχήματος διότι διεθνώς είναι καθιερωμένο και αποδεκτό (βλ. Διεθνή Σύμβαση των Αθηνών) ΦΕΚ: 15/15.2.91, Α/13/14.2.92) ότι η κυρία σύμβαση μεταφοράς είναι η σύμβαση μεταφοράς του επιβάτη και αποτελεί παρεπόμενη και ασφαλώς βοηθητική υπηρεσία που παρέχεται στον επιβάτη η μεταφορά των συνοδευομένων από αυτόν αποσκευών και του Ι.Χ. οχήματος που είναι και το μέσον της προσωπικής του μεταφοράς διότι χωρίς αυτό δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθεί η μετακίνησή του. Από τις Διεθνείς συμβάσεις προκύπτει σαφώς η διαφορετική αντιμετώπιση που πρέπει να υπάρξει αφ' ενός στα Ι.Χ. αυτοκίνητα που μεταφέρονται συνοδευόμενα από τον επιβάτη - οδηγό τους και αφ' ετέρου τα λοιπά καθώς εμπορικά (φορτηγά) οχήματα τα οποία παραδίδονται στον θαλάσσιο μεταφορέα σαν «θεματοφύλακα». Πέραν όμως αυτών και από τη διατύπωση των διατάξεων των σχετικών Κοινοτικών Οδηγιών και του Ν. 293/92 προκύπτει η σαφής βούληση του νομοθέτη, που υπαγορεύεται από λόγους κοινωνικούς, να υπάγει τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων σε χαμηλό φορολογικό συντελεστή χάριν της διευκόλυνσής της ενδοκοινοτικής επικοινωνίας των Ευρωπαίων πολιτών. Η τυχόν επιβάρυνση του αναγκάσιμου για την ολοκλήρωση της διακίνησής του επιβάτου Ι.Χ. μεταφορικού μέσου με συντελεστή μεγαλύτερο εκείνου που προβλέπεται για τη μεταφορά του επιβάτη

θα ήταν ουσιαστικά αντίθετη με την εκπεφρασμένη βούληση του κοινοτικού νομοθέτη για διευκόλυνση της διακίνησης επιβατών - τουριστών στον ενδοκοινοτικό χώρο. Το συνοδευόμενο από τον επιβάτη Ι.Χ. όχημα είναι αναγκαίο για την ολοκλήρωση της συνδυασμένης (χερσαίας και θαλάσσιας) μετακίνησής του.

Εξ άλλου, η αρχή των ίσων όρων ανταγωνισμού με τις λοιπές Κοινοτικές χώρες - μέλη επιβάλλει να μειωθεί σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα ο συντελεστής ΦΠΑ για τα μεταφερόμενα από τα Ελληνικά οχηματαγωγά πλοία φορτηγά οχήματα. Θα πρέπει να μας χορηγηθεί ετήσια αναστολή εφαρμογής του νέου καθεστώτος ΦΠΑ για να αντιμετωπισθούν τα ανακύπτοντα σοβαρά προβλήματα.

Μεταβολές εξ' άλλου έγιναν από 1/1/1993 και στο υφιστάμενο καθεστώς των Αφορολογήτων Ειδών όπου με ευθύνη των πωλητών καθιερώθηκε μέχρι 30/6/1999 ένα σύστημα ελεγχόμενων πωλήσεων για τα διάφορα αφορολόγητα είδη, οι ποσότητες των οποίων θα είναι πλέον ίσες με αυτές που ίσχυαν για τις τρίτες χώρες από το 1952. Δηλαδή 1 λίτρο αλκοολούχα ποτά, 200 τσιγάρα κλπ. και πέραν αυτών, για όλα τα άλλα πωλούμενα είδη, θα υφίσταται περιορισμός στην αξία των το ποσό των 45 ECU. Εκτιμάται ότι οι απώλειες σε έσοδα για τα πλοία του κλάδου μας θα είναι σημαντικές πέραν των τεχνικών προβλημάτων που ανακύ-

πτουν με την καθιέρωση ενός συστήματος ελέγχου των πωλήσεων.

Επιβολή Τελών Αεροδρομίων - Λιμένων και Λοιπές Επιβαρύνσεις

Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση τα τελευταία χρόνια των λειτουργικών δαπανών των πλοίων, παρατηρείται και τεράστια αύξηση στα ποικίλα τέλη και στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στους επιβάτες - τουρίστες αλλά και στα πλοία του κλάδου μας. Πρόκειται για το τέλος αεροδρομίων, τα λιμενικά τέλη και δικαιώματα, τα πλοηγικά και ρυμουλκικά δικαιώματα και πολλά παρόμοια που αδικαιολόγητα επιβαρύνουν, αν λάβει κανείς υπ' όψιν το επίπεδο και την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται, τον τουρισμό και διαβρώνουν την ανταγωνιστικότητά μας.

Η Διεθνής Ομοσπονδία των Τουρ-Οπερέτορς (IFTΟ) υπολόγισε ότι το τέλος «αναχωρούντων επιβατών» στα αεροδρόμιά μας είναι το υψηλότερο στην Ευρώπη και θα στοιχίσει στον Τουρισμό μας συναλλαγματικές απώλειες της τάξεως των 500 εκ. δολλαρίων το 1993. Το τέλος αυτό θα λειτουργήσει εις βάρος της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, και θα ενισχύσει την τουριστική κίνηση προς την Τουρκία, την Ισπανία και την Πορτογαλία. Επιπρόσθετα θα αναγκάσει τους Έλληνες επιχειρηματίες του κλάδου να ακολουθήσουν συνετή

τιμολογιακή πολιτική ή και να μειώσουν τις τιμές των προϊόντων τους. Θα αντλήσει δηλαδή το Κράτος έσοδα με σημαντικές επιβαρύνσεις των ιδιωτικών επιχειρήσεων του κλάδου.

Αλλά δεν είναι μόνο οι αυξήσεις των τελών και επιβαρύνσεων αλλά και ο τρόπος που γίνονται και το ύψος που φθάνουν. Οι αυξήσεις αυτές πολλές φορές αποφασίζονται σε υπερβολικά ποσοστά, κατά τρόπο αιφνιδιαστικό και χωρίς προηγούμενη συνεργασία με τους εκπροσώπους του κλάδου μας, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται εξ' ολοκλήρου οι επιχειρήσεις μας με τη διαφορά, για τα ήδη εκδοθέντα εισιτήρια, αφού δεν είναι δυνατόν να ζητηθούν συμπληρωματικές καταβολές από τους επιβάτες.

Δυστυχώς το φαινόμενο επιβολής ποικίλων σοβαρών επιβαρύνσεων από διάφορους φορείς, χωρίς μάλιστα να συντονίζονται μεταξύ τους, αλλά και χωρίς σε πολλές περιπτώσεις να υπάρχει ανταποδοτικότητα, έχει την τελευταία περίοδο ενταθεί και δρά εις βάρος των προσπαθειών για προσέλκυση τουριστών στη χώρα μας. Έτσι έχουμε πρόσφατες αυξήσεις στα τέλη ελλιμενισμού στις «μαρίνες» του ΕΟΤ κατά 96% που ανεβάζουν τις επιβαρύνσεις για το χρονικό διάστημα 1988-92 στο εξωφρενικό επίπεδο του 610,5%. Είναι επίσης πρόσφατο το φαινόμενο του Δήμου Ηρακλείου που εξέδωσε απόφαση, επικαλύπτοντας μάλιστα και το αρμόδιο Λιμενικό Ταμείο, με την ο-



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

**AT CONSTANTZA AND
ALL ROMANIAN PORTS**

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

(E. G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES)

Telephones: (40-91) 614742 - 614200
Telex: 14456 - 14977 EGRL R
Fax: (40-91) 614742

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

INTERORIENT

MARITIME ENTERPRISES INC.

Filipino CREW MANNING AND SHIPMANAGEMENT Services

You can use many different ways to have
your ships manned
Or one proven way that uses all together
That's **INTERORIENT**

Piraeus - Management and Operations office:

24, Bouboulinas Str.,
Piraeus 185 35 - Greece
Tlx: 213892 IMEI GR
Tel: 4296440*
Fax: 4296443

Manila - Philippines crew recruitment office:

608, Ortigas Bldg, Ortigas Ave.,
Pasig - M. Manila
Tlx : 29112 / 43189 / 63091 INORM PH
Tel : 6311226-7 / 6312724
Fax : 6312663

World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**



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

Hong Kong	Tel 782.6963	Tlx: 46592 WMAR HX	Fax: 782.6956
Piraeus	Tel: (301) 429.6653*	Tlx: 241600 WMAR GR	Fax: (301) 429.6585

ποία επιβάλλει τέλος 500 δρχ. σε κάθε τουρίστα - επιβάτη που αποβιβάζεται στο λιμάνι του Ηρακλείου και του Δήμου της Πάτρας που θέλησε να επιβάλλει «τέλος καθαριότητας» στους επιβάτες που επιβιβάζονται στα πλοία με προορισμό το εξωτερικό.

Είναι επίσης απαράδεκτο οι χρήστες των λιμανιών μας να επιβαρύνονται με αποζημιώσεις «διαφύγουσας εργασίας» των κάποτε υφισταμένων λεμβούχων ή με καταβολή τελών στην τοπική αυτοδιοίκηση με το δήθεν αιτιολογικό ότι τα προς φόρτωση οχήματα διέρχονται δια τοπικών οδών, όταν στη γειτονική μας Ιταλία, ορθώς πράττοντες, καταργούν επιβαρύνσεις για μη προσφερόμενες πλέον υπηρεσίες στα λιμάνια.

Είναι φανερό ότι οι πιο πάνω ποικίλες επιβαρύνσεις επηρεάζουν δυσμενώς και κατά τρόπο άνισο την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών μας και δημιουργούν σοβαρούς κινδύνους για το μέλλον του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού.

Πολιτική Αναπτύξεως — Ένταξη του Κλάδου στο Πακέτο Ντελόρ II

Είναι προφανές ότι η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία καλείται να χαράξει μία εθνική στρατηγική που θα αποβλέπει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της, στον εκσυγχρονισμό, στη διατήρηση και συνεχή βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών, ώστε να συνεχίσει τη δυναμική της ανάπτυξη σε ένα ανταγωνιστικότερο Ευρωπαϊκό και Διεθνές περιβάλλον. Απαραίτητη προϋπόθεση για μια τέτοια προσπάθεια, είναι η **Σταθερότητα του Θεσμικού Πλαισίου** που διέπει την λειτουργία του κλάδου.

Δυστυχώς πρόσφατα αντιμετωπίσαμε την κατάργηση, με απλή μάλιστα Υπουργική Εγκύκλιο, διατάξεως που, όπως γνωμοδοτούν έγκριτοι συνταγματολόγοι, είχε την κανονιστική στήριξη του Συντάγματος. Είναι ευνόητο ότι κάθε μετα-

βολή στο Θεσμικό Πλαίσιο της Ναυτιλίας θα προκαλέσει φυγή από την Ελληνική σημαία. Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα και να ληφθούν ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την αποκατάσταση ίσων όρων ανταγωνισμού, την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό των κρουαζιεροπλοίων και των επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων διεθνών πλοίων.

Πρέπει να βελτιωθεί και να επεκταθεί σημαντικά η **Τουριστική και Ναυτιλιακή Υποδομή** (Αεροδρόμια, Λιμάνια, Μαρίνες, Συστήματα Επικοινωνιών κλπ.) ώστε να συγκρατηθεί το κόστος των προσφερόμενων υπηρεσιών σε ύψος ανάλογο με το επίπεδο και την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται. Απαιτείται η **Αναβάθμιση του Τουρισμού μας**, η προσέλκυση Τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, η σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Ταμείου Τουριστικής Ανάπτυξης και η **συνεχής εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού** που απασχολείται στο κλάδο.

Αμεσώτατα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του κλάδου της επιβατηγού και τουριστικής ναυτιλίας είναι και η ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας και ιδιαίτερα των εκτεταμένων νησιωτικών περιοχών μας. Τεράστια είναι η συμβολή του κλάδου στην αύξηση των περιφερειακών εισοδημάτων και στη βελτίωση της κατανομής τους, στη δημιουργία νέων τοπικών αγορών και καταναλωτικών προτύπων, στη συγκράτηση της εσωτερικής και εξωτερικής μετανάστευσης καθώς και στην ενοποίηση των γεωγραφικού χώρου μέσω της ανάπτυξεως ενός δικτύου θαλασσιών συγκοινωνιών. Η συνεχιζόμενη Γιουγκοσλαβική κρίση προσδίδει σημασία και στρατηγικό χαρακτήρα στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας και Ελλάδος - Κύπρου - Μ. Ανατολής που αποτελούν μια διαμετακομιστική «Θαλάσσια γέφυρα» που συνδέει την Ελλάδα με την Ευρώπη. Με τη θαλάσσια αυτή σύνδεση διακινείται

μεγάλος αριθμός τουριστών και διευκολύνεται το Κοινοτικό Εμπόριο. Αλλά εκτός από αυτά τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη που παρέχουν τα ελληνικά επιβατηγά πλοία, συμβάλουν και στη διατήρηση της ασφάλειας και ειρήνης στα ανατολικότερα σύνορα της Κοινότητας.

Παράλληλα η **Προστασία και αναβάθμιση του Περιβάλλοντος** σε συνδυασμό με την περιφρούρηση, ανάπτυξη και προβολή της λαογραφικής και πολιτιστικής μας παράδοσης, αποκτούν ιδιαίτερη βαρύτητα και σημασία σε μια Ευρώπη «χωρίς σύνορα». Έχουμε ανάγκη από «οράματα» για να μην αφανιστούμε ως λαός και ως έθνος.

Προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα πιο πάνω κοινωνικά και οικονομικά οφέλη και να αρθούν οι στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό πιστεύουμε ότι θα πρέπει να επενδυθούν στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλίας ένα μέρος από τα 10 περίπου τρισεκατομμύρια δραχμές που τα επόμενα επτά χρόνια θα εισρεύσουν τη χώρα μας από το Ταμείο Συνοχής και τα Διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας.

Εύχομαι το 1993 να είναι έτος Ειρήνης, Συνεργασίας, και Εποικοδομητικού Διαλόγου. Να μη χάσουμε χρόνο και ευκαιρίες γιατί απαιτούνται γρήγορες και σωστές αποφάσεις για να τεθούν τα θεμέλια της δυναμικής αναπτύξεως του Ελληνικού Επιβατηγού Πλοίου.

Στα «Ναυτικά Χρονικά» που επί 62 συνεχή χρόνια φιλοξενούν με τόσο ενδιαφέρον τα προβλήματα της ναυτιλίας μας, τις καλλίτερες ευχές μας για τον καινούργιο χρόνο μαζί με την ελπίδα μας πως στη νέα χρονιά οι σελίδες τους θα έχουν ευχάριστα μηνύματα για την πορεία της Ελληνικής Ναυτιλίας. Η Επιβατηγός Ναυτιλία με την ανατολή του 1993 εισέρχεται σε μια σπουδαία περίοδο που θα είναι καθοριστική για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Ανησυχίες από την αποφασισθείσα τροποποίηση του Νόμου 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων»

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

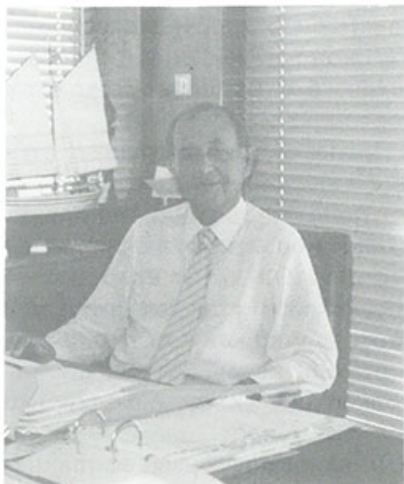
Μετά από 17 χρόνια ισχύος του Ν. 27/1975, η Κυβέρνηση απεφάσισε να τροποποιήσει τον θεμελιώδη αυτό νόμο για την ναυτιλία μας, ο οποίος μάλιστα είναι αυξημένης τυπικής ισχύος, λόγω κατοχυρώσεώς του από το άρθρο 107 του Συντάγματος.

Η Κυβέρνηση εθεώρησε ότι ήταν επιβεβλημένη η τροποποίηση, με το αιτιολογικό ότι είναι υποχρεωμένη να ευθυγραμμισθεί με τις οδηγίες της Κομισιόν της Ε.Ο.Κ., διότι ορισμένες διατάξεις που περιέχονται στον Ν. 27/1975 αντιβαίνουν προς το κοινοτικό δίκαιο. Συγκεκριμένα στο άρθρο 7 του εν λόγω νόμου προβλέπονται απαλλαγές ή μειώσεις του φόρου για πλοία ηλικίας μικρότερης των 20 ετών και χωρητικότητας μεγαλύτερης των 3.000 κόρων που ανακατασκευάζονται ή μετασκευάζονται ή υφίστανται επισκευές στην Ελλάδα, εφ' όσον οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται από εισαγωγή στη χώρα ξένου συναλλάγματος.

Στην προκειμένη περίπτωση η Κομισιόν ερμηνεύουσα την ως άνω διάταξη απεφάνθη ότι δημιουργεί αυτή κατάσταση προνομιακής μεταχειρίσεως των ελληνικών ναυπηγείων εις βάρος των άλλων ναυπηγείων των εταίρων μας, πράγμα που αντιβαίνει προς το άρθρο 92 παρ. 1 του Καταστατικού Χάρτου της Ε.Ο.Κ. Το άρθρο αυτό απαγορεύει την οποιασδήποτε μορφής χορήγηση κρατικών πόρων που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ωρισμένων επιχειρήσεων.

Η δοθείσα όμως ερμηνεία την οποία υιοθέτησε και η δική μας Κυβέρνηση είναι εσφαλμένη για τους εξής λόγους:

α) Δεν ωφελείται σε τίποτε το ελληνικό ναυπηγείο αμέσως ή εμμέσως αφού την έκπτωση ή μείωση του φόρου καρπούται ο πλοιοκτήτης. Το ελληνικό ναυπηγείο, είτε



δια της εφαρμογής του άρθρου 7 του Ν. 27/1975 είτε όχι, θα εισπράξει ολόκληρο το ποσό του λογαριασμού των επισκευών με κριτήριο το συμφέρον του.

Δηλαδή δεν επηρεάζεται ο λογαριασμός από το εάν φέρει το επισκευαζόμενο πλοίο την ελληνική ή άλλη ευρωπαϊκή σημαία.

β) Από την πλευρά του Έλληνα πλοιοκτήτη, η επιλογή του ελληνικού ναυπηγείου ή γενικά των επισκευαστικών μονάδων της περιοχής Πειραιώς, δεν γίνεται με κριτήριο την μείωση του φόρου ή την απαλλαγή από αυτόν, αλλά για άλλους σοβαρότερους και ουσιαστικώτερους λόγους. Πρώτος και κύριος λόγος είναι ότι οι επισκευές των πλοίων στην Ελλάδα κοστίζουν φθηνότερα από εκείνες που γίνονται στις χώρες της ΕΟΚ. Θα μπορούσαν τα παλιά γραφεία να ανασύρουν προσφορές από τα αρχεία τους για να βεβαιωθεί του λόγου το αληθές. Οι διαφορές μεταξύ Ελλάδος και των άλλων χωρών της ΕΟΚ είναι τόσο σημαντικές, ώστε δεν αντισταθμίζονται με εκείνες τις εκπτώσεις που παρέχονται από τον Ν. 27/1975 στο ελληνικό πλοίο. Παραταύτα κανένας στην ΕΟΚ δεν σκέφτηκε να ισχυρισθεί ότι αποτελεί «επιδότηση» το ότι οι Έλληνες προσφέρουν φθηνότερα τιμολόγια. Υπάρχουν όμως και άλλοι σοβαροί

λόγοι που περιορίζουν τα έξοδα των επισκευών του ελληνικού πλοίου που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα. Όπως π.χ. η ανέξοδη αλλαγή του πληρώματος, η αποτελεσματικότερη και άμεση παρακολούθηση, αλλά και ο έλεγχος των επισκευών από τα στελέχη της έδρας των ελληνικών γραφείων. Μόνο όταν τα ελληνικά πλοία ευρίσκονται μακριά από τη βάση τους ή για λόγους ασφαλείας για την εξακολούθηση του πλοού, θα απεφάσιζαν οι πλοιοκτήτες να επιλέξουν τα ακριβότερα ναυπηγεία της ΕΟΚ.

γ) Ο Ν. 27/1975 έπρεπε κατ' αρχήν να μελετηθεί στο σύνολό του με προσοχή για να κριθεί ορθώς ποιά θέματα και ποιές ανάγκες καλύπτει, καθώς και ποιές δυνατότητες έχει για την νόθευση του υγιούς ανταγωνισμού που υπαγορεύει το άρθρο 92 παρ. 1 του Καταστατικού Χάρτου της Ε.Ο.Κ.

Εξ άλλου σημειώνουμε και τα εξής:

1) Ακόμη όμως και αν θεωρηθεί ότι πράγματι αποτελεί ενίσχυση προς τα ελληνικά ναυπηγεία η μείωση ή επιστροφή του φόρου και πάλι αυτή δεν αντίκειται στο κοινοτικό δίκαιο, αλλά συμβιβάζεται προς αυτό απόλυτα, αφού το άρθρο 4, τόσο της υπ' αριθ. 6 από 20/1/87 Οδηγίας του Συμβουλίου της ΕΟΚ (EEC. 281) όσο και της υπ' αριθ. 7 της 2/12/90 (EEC. 223), επιτρέπει τέτοιες ενισχύσεις, υπό τον όρο μόνο ότι το συνολικό ποσό της ενίσχυσης για κάθε ανακατασκευή ή μετασκευή δεν θα υπερβαίνει το εκάστοτε οριζόμενο από την Κοινότητα για όλα τα κράτη-μέλη «ανώτατο όριο ενίσχυσης», που εκφράζεται σε ποσοστό επί της συμβατικής αξίας της παραγγελίας. Επομένως πρέπει να προβλεφθεί ότι εφ' όσον η μείωση του φόρου σε κάθε περίπτωση δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο, το επιτρεπόμενο υπό της ΕΟΚ, δεν υπόκειται η μείωση αυτή στην απαγόρευση.

2) Από απόψεως μεθοδεύσεως της προβολής των αντιρρήσεων των Ελλήνων Εφοπλιστών κατά της καταργήσεως των ως άνω απαλλαγών, υπάρχει και η οδός η προβλεπόμενη από την Εγκριτική Πράξη που καλύπτει την εισαγωγή εκάστου πλοίου υπό ελληνική σημαία ως Κεφαλαίου εξωτερικού, ήτοι η οδός, «εν διαφωνία» μεταξύ Ελληνικού Κράτους και πλοιοκτήτου, ΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ.

Από το ιστορικό του καταρτισθέντος νομοσχεδίου και τις διεξαχθείσες τότε συζητήσεις μεταξύ των αρμοδίων παραγόντων κράτους και εφοπλιστικού κόσμου, προκύπτει ότι ως βασικός σκοπός τέθηκε η αποκατάσταση της κλονισθείσης εμπιστοσύνης μεταξύ κράτους και ελληνικού εφοπλισμού, δια της καταρτίσεως ενός σαφούς, απλού και σταθερού συστήματος φορολογίας πλοίων που θα «ταίριαζε» στην ιδιομορφία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και θα ενίσχυε αφ' ετέρου την εθνική μας οικονομία.

Ο σκοπός αυτός επετεύχθη όπως προέκυψε από τα αποτελέσματα. Επήλθε πράγματι αναζωογόνηση του εθνικού μας νηολογίου και σημαντική αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισήχθη στη χώρα μας. Το πιά σημαντικό επίσης ήταν ότι μειώθηκαν στο ελάχιστο οι χρονοβόρες αντιδικίες των φορολογικών αρχών και των φορολογουμένων πλοιοκτητών και αποδεσμεύθηκε η ναυτιλία από το γραφειοκρατικό χάος, ώστε να μπορεί να αντιμετωπίζει τα τόσα προβλήματα με μεγαλύτερη άνεση.

Όσον αφορά την προβλεπόμενη απαλλαγή ή μείωση του φόρου λόγω επισκευών των ελληνικών πλοίων στα ελληνικά ναυπηγεία, θα πρέπει να τονισθεί ότι η περίπτωση αυτή εντάσσεται σε μία σειρά εξαιρέσεων και μειώσεων του φόρου, αναλόγως του τύπου, χωρητικότητας και ηλικίας των πλοίων, που προβλέπει ο Ν. 27/1975, άρθρα 6, 7, 8, 9, 10 και 11.

Αν ληφθεί ακόμη υπ' όψη ότι ένα ποσοστό μόνο του ελληνικού εμπορικού στόλου απολαμβάνει των απαλλαγών ή εκπτώσεων του άρθρου 7 παρ. 1, τότε γίνεται περισσότερο αντιληπτό ότι ο νομοθέτης δεν απέβλεπε σε καμμία περίπτωση

να θίξει την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού που πρέπει να επικρατεί μεταξύ των ναυπηγείων των χωρών της ΕΟΚ. Ο νομοθέτης απέβλεπε στην αύξηση του αριθμού των υπό ελληνική σημαία πλοίων και την εξ αυτού του λόγου εισροή συναλλάγματος. Αυτός ήταν πράγματι ο σκοπός και στην περίπτωση του άρθρου 7 του Ν. 27. Εάν είχε ληφθεί υπ' όψιν υπό της Κομισσιόν ο ευρύτερος νομοθετικός σκοπός (Ratio Juris) του νόμου αυτού, δεν θα παρεσύρετο στην παρερμηνεία.

Πρέπει ακόμη να τονισθεί ότι ο Ν. 27 είναι δυσμενέστερος εν σχέσει προς το σύστημα φορολογίας πλοίων που επικρατεί σε άλλες χώρες της Ε.Ο.Κ. Στην Ελλάδα ο φόρος καταβάλλεται κατ' αποκοπήν βάσει των κόρων του πλοίου ανεξαρτήτως κερδών ή ζημιών που προκύπτουν εκ της διακυμάνσεως της ναυλαγοράς.

Ο ελληνικός όμως εφοπλισμός προτίμησε το σύστημα αυτό για τους λόγους που εξηγήθηκαν ανωτέρω. Θέλομε εδώ να τονίσουμε επιπλέον ότι ο ελληνικός εφοπλισμός όπως και η Κυβέρνηση έχουν ταχθεί κατα των επιδοτήσεων τόσο στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών όσο και στον τομέα των ναυπηγήσεων και επισκευών.

Επομένως θα συμφωνήσουμε με την αυστηρά εφαρμογή των μη επιδοτήσεων των ναυπηγείων γενικώς, διότι στο παρελθόν αυτές έχουν γίνει η αιτία υπερμέτρου και αλογίτου αυξήσεως της παγκοσμίου χωρητικότητας πλοίων, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κρίσεις στην ναυτιλία.

Πέραν των όσων ανεπτύχθησαν ανωτέρω, θα πρέπει να ληφθεί ότι το Υπουργείο Οικονομικών δεν ακολούθησε την πρόβουσα διαδικασία για την τροποποίηση του Ν. 27/1975, αυξημένης τυπικής δυνάμεως κατά το άρθρο 107 του Συντάγματος. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δια της Νομικής Επιτροπής, έχει ήδη επιληφθεί του σοβαρού αυτού θέματος και έχει καταθέσει προσφυγή στο Συμβούλιο Επικρατείας, η οποία ενδεχομένως να βοηθήσει την Κυβέρνηση στους περαιτέρω χειρισμούς της με την ΕΟΚ, κατόπιν της αστόχου ενεργίας της Κομισσιόν, η οποία ούτε τα πραγματικά περιστατικά έλαβε υπ' όψιν, ούτε σωστά ερμήνευσε

το άρθρο 92, παρ. 1 του Καταστατικού Χάρτου εν σχέσει με τον Ν. 27/1975.

Οι μανδάρινοι της ΕΟΚ δεν διακρίνονται δυστυχώς για την ευρυστή τους στα ναυτιλιακά θέματα και πολλές φορές αναγκάστηκαν να αλλάξουν πορεία, διότι όχι μόνο έθιγαν το σύνολο της κοινοτικής ναυτιλίας αλλά και τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού που θεωρούνται ο ακρογωνιαίος λίθος του Καταστατικού Χάρτου της ΕΟΚ. Ας θυμηθούμε λίγο την απόφαση της ΕΟΚ, να αποδεχθεί τον Κώδικα Τακτικών Γραμμών Ούνκταντ με την γνωστή επιφύλαξη, δια της εκδόσεως του Κανονισμού της 15ης Μαΐου 1979, ο οποίος διεφύλαττε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, τα προνόμια των Κόνφερανς των χωρών της Κοινότητας. Η ληφθείσα τότε απόφαση της ΕΟΚ, όχι μόνο ήταν εις βάρος των υπολοίπων εφοπλιστών της ΕΟΚ που δεν συμμετείχαν στις Κόνφερανς, αλλά ήταν καταφανώς αντίθετη προς το άρθρο 92 παρ. 1 του Καταστατικού Χάρτου για το οποίο κόπτεται σήμερα περί δήθεν παραβιάσεως του εκ μέρους της Ελλάδος για τα ναυπηγεία της!!

Η Ελλάδα έδωσε τότε μάχη και πρωτοστάτησε σε κάθε περίπτωση για την κατάργηση κάθε είδους προστατευτισμού μέσα ή έξω από την ΕΟΚ. Η ΕΕΕ με το οργανωμένο επιτελείο της και την συμπαράσταση του ΥΕΝ, επέτυχε τους στόχους της. Ας προσπαθήσουμε και σήμερα να κάνουμε το ίδιο. Ο νόμος 27/1975 πρέπει να διατηρηθεί καθώς και η αξιοπιστία του κράτους διότι είναι προϋπόθεση της επιβιώσεως της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας από την οποία αποζούν πάνω από μισό εκατομμύριο Έλληνες.

Στο χρόνο που πέρασε η ελληνική ναυτιλία παρά τις μεγάλες δυσκολίες που αντιμετώπισε, μπόρεσε να συνεχίσει την πορεία της διότι είχε ως εφόδια την ικανή και συνετή διαχείριση του πλοίου και την ομαλή συνεργασία ανάμεσα στον Έλληνα πλοιοκτήτη, τον Έλληνα ναυτικό και το Κράτος. Η ομαλή συνεργασία ανάμεσα στους τρεις αυτούς παράγοντες θα είναι το ισχυρότερο όπλο για να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα και τους κινδύνους που θα συναντήσουμε το 1993.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

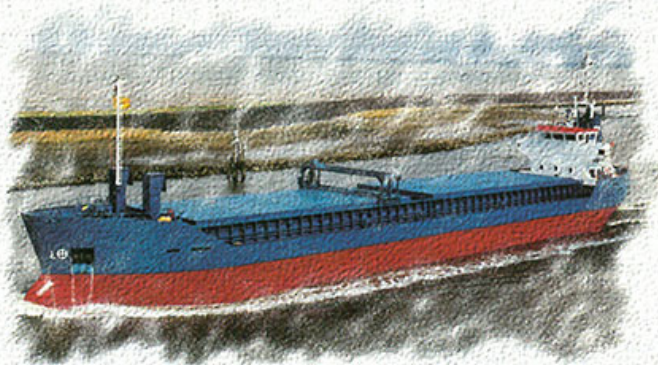


LR AT YOUR SERVICE

Whether you're a shipowner or shipbuilder, LR can help. We provide advice at all stages from pre-contract and newbuilding through to in-service work including statutory and periodic surveys — and we carry out this work on all types of vessel.

Our Piræus office is part of a worldwide network of some 250 offices covering more than 100 countries as well as the base of the Senior Principal Surveyor for the Eastern Mediterranean.

For more information contact Mr J.M.H. Pearson at our Piræus office on +30 1 429 1051.



**Lloyd's
Register**

Lloyd's Register of Shipping
87 Akti Miaouli, 185 38 Piræus
Tel: +30 1 429 1051/2/3/4/5 Fax: +30 1 429 1050
Telex: 21 2244 LRS GR or 21 3807 LRS GR

Registered office:
71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS



Η Ναυτιλία θα προχωρήσει

Του κ. ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

Στα «Ναυτικά Χρονικά» και ολόκληρη την Ναυτική Οικογένεια καλή και ευτυχισμένη χρόνια.

Η Ελληνική Ναυτιλία προοδεύει ακάθεκτη σε δρόμο σφροσύνης και δύναμης. Νέοι πλοιοκτήτες δυναμώνουν το αίμα της και προχωρούν σε συνεχείς κατακτήσεις. Οι παλιοί συνεχίζουν τον αγώνα τους και η επέκταση συνεχίζεται. Το Έθνος των 10 εκατομμυρίων έχει το μεγαλύτερο στόλο, στόλο που θάταν περήφανη αν το είχε η Αμερική, ή η παλαιά Ρωσία με πληθυσμούς 250 εκατομμυρίων.

Η δυσκολία μας πάντοτε υπήρξε στο να καταλάβουν οι πολιτικοί μας το οξύμωρο αυτό σχήμα. Όχι τόσο οι υπουργοί Ε.Ν., εκ των οποίων οι άξιοι και έξυπνοι (σαν τον Αριστ. Παυλίδη) το κατάλαβαν καλά. Σ' αυτή την κατηγορία ανήκει και ο νέος υπουργός μας Αλέκος Παπα-



δόγγονας. Είναι οι παραπάνω, οι αρχηγοί ή οι υπεύθυνοι της οικονομικής μας πολιτικής, που δεν καταφέραμε, ως φαίνεται, να πείσουμε για το μέγεθος και την ευαισθησία του τέρατος, καθώς και για τις επεκτατικές του ανάγκες. Και έτσι παλεύουμε για την ανάκληση (;) υπουργικής διαταγής και μέτρου,

που θάπρεπε να είχε συζητηθεί με μας τους αμέσως ενδιαφερομένους, με την ελπίδα εξευρέσεως μιας πιό ανώδυνης λύσης. Κρίμα. Αυτοτραυματιζόμαστε άδικα, άσκοπα. Ο Έλλην πλοιοκτήτης είναι πρώτα Έλλην, παρά τα εκάστοτε «χαριτωμένα αστεία» πολιτικών μας και μή, με πλήρη συνείδηση της μεγάλης κρίσης που περνά ο τόπος μας και με ζεστή διάθεση να συντελέσει και ο ίδιος στην ανόρθωσή του, μέσα σε μια ενωμένη Ευρώπη. Θα είμεθα υπόχρεοι στους Κυβερνώντες του τόπου μας, αν εδέχοντο ένα συνεχή, και νομιζω ζωτικό διάλογο, για προβλήματα ιδίως διεθνή και τοπικά, όταν αυτά ιδίως άπτονται της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, της μεγαλύτερης Ελληνικής Βιομηχανίας, που τρέφει με τα παρακλάδια της πάνω από το 10% των Ελλήνων.

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
16610 GLYFADA
GREECE



Ανατέλλοντας το 1993...

Του κ. ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Την γιορτινή αυτή περίοδο του χρόνου πρέπει όλοι μας να παραδεχθούμε πως η δουλειά μας μας προσφέρει λίγη χαρά.

Αρκετοί από μας είμαστε σ' αυτή τη δουλειά λόγω της οικογενειακής μας κληρονομιάς αλλά, πέρα απ' αυτό, δεθήκαμε μ' αυτή την δουλειά γιατί, όταν ήμασταν νέοι, μας ξελόγιασε η γοητεία, η περιπέτεια, τα μακρινά τα μέρη — και οι άνθρωποι — ο άνεμος της ανεξαρτησίας, η δύναμη του ανεξέλεγκτου, η θαλασσινή μας αγάπη και, κατά τρόπο ζωντανό, η ταύτιση με την πατρίδα και με μερικούς από τους πιό θαρραλέους και ευσυνειδητούς απ' τους ανθρώπους της, τους Έλληνες θαλασσοπόρους.

Και φυσικά, η προσμονή ότι αν τα καράβια μας τα δουλεύουμε ολοχρονίς και για όσο βαστάγανε, οι κόποι μας θα ανταμειβόντουσαν.

Παράδοξο, όμως, γιατί αν τα βάλουμε κάτω, το συμπέρασμα που θα βγει είναι ότι οι περισσότεροι, αν όχι όλοι, οι λόγοι για τους οποίους μπήκαμε στη δουλειά αυτή, τώρα πλέον δεν ισχύουν.

Είναι μικρός ο κόσμος και όσο πάει γίνεται όλο και πιό πεζός και οι άνθρωποι της Ναυτιλίας στην Ασία δεν διαφέρουν και πολύ από εκείνους του Λονδίνου ή του Πειραιά.

Οι εταιρίες με τις οποίες συνεργαζόμαστε δεν μας είναι γνωστές πιά, και, αν τύχουν να είναι γνωστές, το



ασταμάτητα ανακυκλούμενο προσωπικό τους, παραμένει άγνωστο.

Η ανεξαρτησία μας χάθηκε μαζί με τον έλεγχο της δουλειάς μας, και η Λερναία Ύδρα των πάσης φύσεως περιορισμών, κρατικών, διεθνών, επισήμων και ημιεπισήμων οργανισμών, δεν σταματά να φυτρώνει κεφάλια.

Εγκαταλείψαμε την πατρίδα μας, νηολογώντας τα πλοία μας με επιχειρήσεις της αλλοδαπής, και υψώνοντας άλλες ξένες σημαίες. Ακόμη τα επανδρώσαμε με αλλοδαπά πληρώματα και αυτή η έννοια, η αίσθηση της συγγενείας με τους περισσότερους ναυτικούς μας, πολύ περισσότερο με τις χώρες και τους νόμους έχει χαθεί. Έτσι, χάνεται και η διάθε-

σή μας να επισκεφτούμε και να ταξιδέψουμε πάνω στα πλοία μας και να βρεθούμε κοντά στους Ναυτικούς μας και στην θάλασσα.

Και με πικρία αντιληφθήκαμε πως δεν υπάρχει κέρδος δουλεύοντας τα πλοία μας για όλη τους την ζωή. Αντίθετα για να είσαι επιτυχής πρέπει να αντιμετωπίζεις τα πλοία σαν ένα απρόσωπο αγαθό αγοραζόμενο φθηνά και πωλούμενο ακριβά.

Συνεχίζουμε όμως εμείς σ' αυτή την δουλειά, γιατί είμαστε πια ή πολύ δεμένοι με το αντικείμενο, ή γερασμένοι, ή κουρασμένοι, για να ασχοληθούμε με κάτι άλλο. Και, επειδή δισυσθανόμαστε ότι αυτό που αρρωσταίνει την ναυτιλία μας είναι μέρος και συνέπεια μιας γενικής κατάντιας! ενός κόσμου που άλλαξε πολύ απότομα τα τελευταία 50 χρόνια και μαζί της, η αλλαγή αυτή, έκανε να χαθεί και κάτι από την χαρά και την ικανοποίηση της εμπορικής προσπάθειας.

Έτσι μη ελπίζοντας ότι τα πράγματα θα αλλάξουν προς το καλύτερο και θα ξανάρθει μία χρυσή εποχή στην Ναυτιλία όπως απολαύσανε οι πρόγονοί μας, σκέπτομαι μήπως η συμβουλή μου στο γιού μου — αν με ρώταγε — πρέπει να είναι «προσπάθησε κάτι άλλο παιδί μου έστω και ταινίες στο Hollywood», αυτός είναι νεαρός και εκεί ζουν και πιστεύουν ακόμη στα όνειρά τους, πιό πολύ από ότι στην Ακτή Μιαούλη.

International

T A G A R O P U L O S, 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

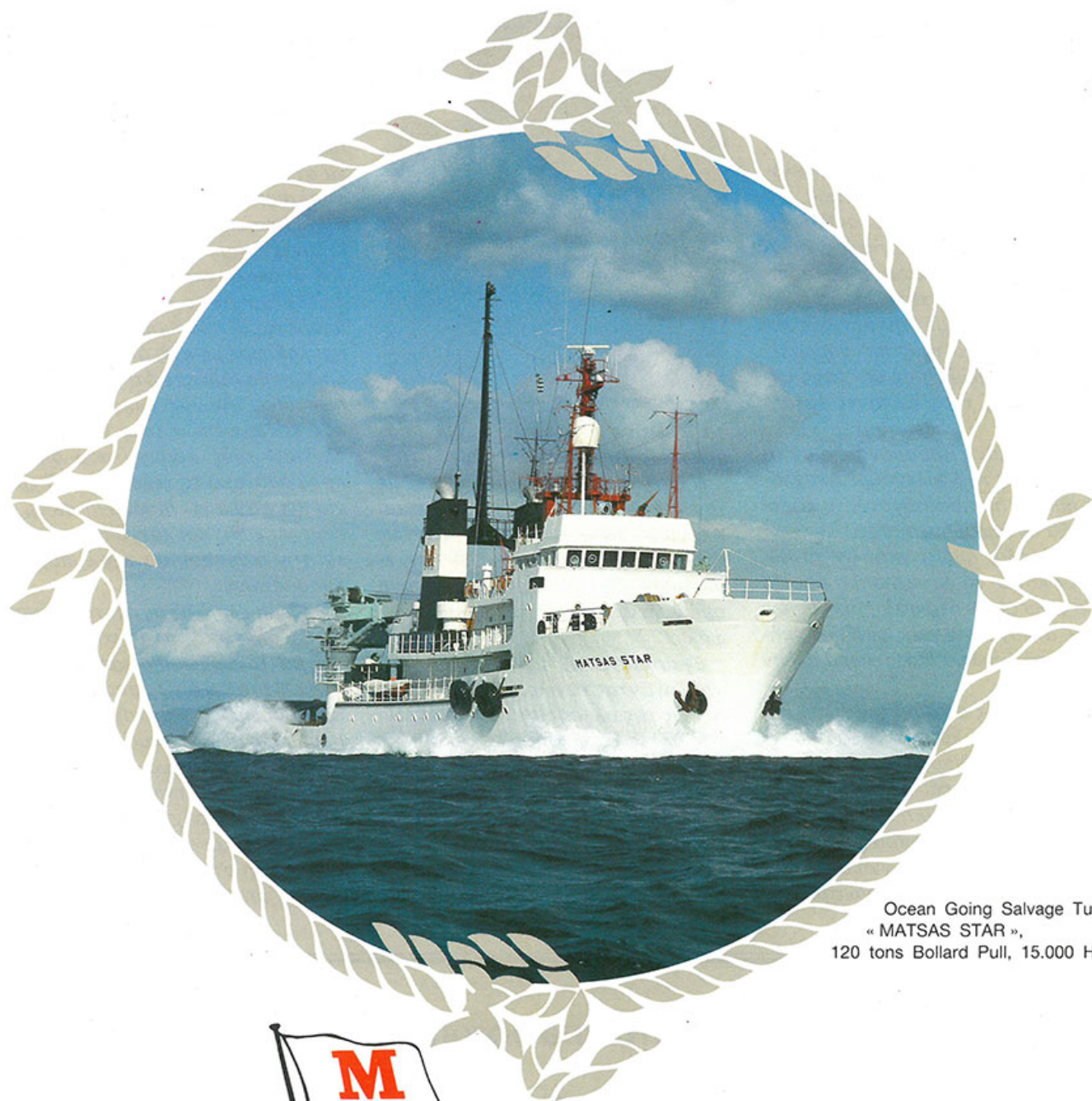
Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



Ocean Going Salvage Tug
« MATSAS STAR »,
120 tons Bollard Pull, 15.000 HP

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

16, BOTSARI STREET
P.O. BOX 80137
PIRAEUS 18538 GREECE
TEL.: 4520132, 4520084,
4520128, 4525262
FAX: 4522025
TELEX: 212250 LGM
CABLES LIMINSHIP PIRAEUS



MARINE SALVAGE - OFFSHORE SERVICES
FIREFIGHTING - ANTIPOLLUTION
OCEAN / COASTAL / HARBOUR TOWAGE
STS TRANSFER OPERATIONS
SPECIALISED MARINE TRANSPORTATION
UNDERWATER INSTALLATIONS / SERVICES
OPERATING 24 HOURS
V.H.F. CONTINUOUS WATCH ON CHANNELS 9.12.16

LONDON BRANCH OFFICE **LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.**

ST. ALBANS HOUSE
57 - 60 HAYMARKET
LONDON SW1Y 4QX
TEL.: 9301493
TELEX: 897954 MATSAS G.
CABLES LUMATSHIP
FAX: 9306727

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ — 1993 QΛ

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ, Προέδρου του ΟΛΠ

Εκτός από τον συναισθηματισμό που δημιουργεί η λέξη Λιμάνι για τους Ναυτικούς, τις Οικογένειές τους και γενικά στους συμπατριώτες μας, οι οποίοι άφησαν την πατρίδα για την αναζήτηση μιας καλύτερης τύχης σε άλλες νέες πατρίδες, θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι σήμερα πλέον αποτελεί τον συνδετικό κρίκο του Εμπορίου μεταξύ της Ελλάδος και της ενιαίας αγοράς των 350 εκατομμυρίων Ευρωπαίων.

Τα τελευταία χρόνια έχει τονισθεί με ιδιαίτερη έμφαση ότι η ανάπτυξη των Λιμανιών μας αποτελεί θέμα υψίστης προτεραιότητας που συνδέεται άμεσα με την δυνατότητα προσαρμογής και καλής λειτουργίας της Ελληνικής Οικονομίας στα πλαίσια της ενοποιημένης αγοράς. Όλοι γνωρίζουν τις προσπάθειες που καταβάλλει η Διοίκηση του ΟΛΠ, της οποίας έχω την τιμή να προϊσταμαι, και οι περισσότεροι γνωρίζουμε τι θέλουμε να επιτευχθεί γρήγορα και σωστά.

Στο πανηγρικό τεύχος του νέου έτους 1993 θέλω να σας μεταφέρω ορισμένες σκέψεις και πληροφορίες, οι οποίες πιστεύω ότι θα σηματοδοτήσουν μία νέα περίοδο στις σχέσεις της Ναυτιλίας και των Λιμένων της Ευρώπης με αφετηρία των εξελίξεων τον νέο χρόνο που ανέτειλε πριν λίγες ημέρες.

Ετσι εξηγείται και ο τίτλος του άρθρου μου εφέτος.

Η ορολογία του Quality Audit «Κιου Αιν» (QA) απασχολεί σήμερα σοβαρά όλους τους διαχειριστές πλοίων (Ships Managers) και έχει προκαλέσει τα τελευταία χρόνια πολλές συζητήσεις, μερικές από τις οποίες έβαλαν σε δοκιμασία τις σχέσεις παλαιών και στενά συνεργαζομένων ανθρώπων της Ναυτιλίας, των Ελλήνων Πλοιοκτητών και ορισμένων Νηογνώνων. Στην αρχή λίγοι ήταν εκείνοι που έδωσαν την δέουσα σημασία, σήμερα δεν νομίζω ότι υπάρχει κανείς ο οποίος να μην δέχεται την σπουδαιότητα των εξελίξεων στον τομέα του QA.



Τα λιμάνια, μέχρι τις αρχές του 1992, δεν είχαν ενδιαφερθεί για τα θέματα που εδημιουργούντο από τους κινδύνους χρησιμοποίησης των εγκαταστάσεών τους από πλοία, τα οποία δεν πληρούσαν την ποιότητα εκείνη που αντικειμενικά δημιουργεί το συναισθηματικό φορτίο της διαχειριστικής προσπάθειας. Ο ανταγωνισμός όμως μεταξύ των λιμανιών μας υπερέωσε να σχεδιάσουμε και να εφαρμόσουμε προγράμματα μεγάλων επενδύσεων, τα οποία ήταν φυσικό να προκαλέσουν την προσοχή σε θέματα κινδύνων που θα έπρεπε να αντιμετωπισθούν ώστε η απόδοση των εγκαταστάσεών μας να είναι πέραν από ανταποδοτικές και ασφαλείας.

Η ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων έχει άμεση σχέση με την λειτουργία εντός αυτών των πλοίων τα οποία τις χρησιμοποιούν. Έχει πλέον γίνει παραδεκτό διεθνώς ότι η Διοίκηση του Πλοίου τόσο από πλευράς Γραφείου όσο και από πλευράς πληρώματος έχει άμεση σχέση με τα περισσότερα Ναυτικά Ατυχήματα. Μέχρι και σήμερα οι δύο αυτές πλευρές παρουσιάζουν μια μεγάλη απόκλιση ποιότητας από πλοίο σε πλοίο και κυρίως από εταιρία σε εταιρία. Θα μπορούσα να αναφερθώ σε μεγάλο αριθμό παραδειγμάτων αλλά θα υπενθυμίσω ενδεικτικά δύο, το ατύχημα ανατροπής του

«Herald of Free Enterprise» και την σύγκρουση στον ποταμό Τάμεση των πλοίων «Bowbelle» και «Marchioness».

Είναι αναγκαίο να τονίσουμε ότι η επιτυχία του στόχου για καλύτερη Διοίκηση δεν επιλύεται αυτόματα με την εφαρμογή οποιουδήποτε συστήματος QA, έχει γίνει όμως παραδεκτό ότι η εφαρμογή συστημάτων ελέγχου της ποιότητας της διοίκησης των πλοίων βελτιώνει αισθητά τις δυνατότητες αποτροπής ατυχημάτων. Στις δύο ενδεικτικά αναφερόμενες παραπάνω υποθέσεις, η έρευνα απέδειξε ότι παραλείψεις και λάθη των Διαχειριστών των πλοίων συνέβαλαν στα ατυχήματα αυτά.

Τα Λιμάνια μέχρι σήμερα ενδιαφέροντο αποκλειστικά και μόνον για τους ναυτικούς πράκτορες, έχουμε όμως πλέον βεβαιωθεί ότι τα μεγαλύτερα προβλήματα και ο κίνδυνος των εγκαταστάσεων μας μπορεί να μειωθεί μόνον εφ' όσον τα πλοία που τις χρησιμοποιούν διοικούνται κατά τον καλύτερο τρόπο. Οι κίνδυνοι που θέλουμε να μειώσουμε είναι κυρίως οι εξής:

α) Η αξιοπλοΐα του πλοίου.

β) Η καλή λειτουργία των εγκαταστάσεων και μηχανημάτων που μπορεί να μην επηρεάζουν την αξιοπλοΐα, αλλά πολλές φορές ακινητοποιούν το πλοίο αδικαιολόγητα μέσα στο λιμάνι και σε θέση που δεν είναι επισκευαστική.

γ) Η προστασία του περιβάλλοντος.

Προς το παρόν κατά τις συζητήσεις που είχαμε το 1992 μεταξύ των Διοικήσεων των μεγάλων Ευρωπαϊκών Λιμένων με τις δικές μας εισηγήσεις, η ιδέα της δημιουργίας πρόσθετων ελέγχων από υπαλλήλου των λιμένων έχει απορριφθεί και ο προσανατολισμός είναι να συνδεθεί η ανάγκη ικανοποίησης των απαιτήσεών μας με τα πιστοποιητικά που εκδίδουν οι Νηογνώμονες. Όσο και αν εκ πρώτης όψεως μια τέτοια εξέλιξη φαίνεται εύκολη στην πραγματικότητα είναι αρκετά δύσκολη επειδή ακόμη και η

αξιοπιστία των Νηογνωμόνων έχει αμφισβητηθεί ζωηρότατα τα τελευταία χρόνια.

Πρόσφατα ο Πρόεδρος της INTERTANKO, στον οποίο είναι μέλη τα περισσότερα ελληνικά δεξαμενόπλοια, ανήγγειλε ότι ο οργανισμός αυτός ίδρυσε μια επιτροπή Ναυτικών Ασφαλειών (Insurance Committee) η οποία θα έλθει σ' επαφή με τους Ασφαλιστές και τους Οργανισμούς Αυτασφάλισης (P & I Clubs) με σκοπό να ενισχυθεί η προσπάθεια για να βελτιωθεί η ποιότητα των Δεξαμενοπλοίων. Ακόμη προσέθεσε ότι τα μέλη του οργανισμού αυτού είναι έτοιμα να δεχθούν σαφή διαφοροποίηση μεταξύ καλών και κακών κινδύνων, μια ορολογία η οποία θα έχει τον σκοπό να μειώσει τα ατυχήματα.

Στην ίδια ανακοίνωση του INTERTANKO περιλαμβάνεται και σαφέστατη δήλωση αμφισβήτησης της φερεγγυότητας μερικών Νηογνωμόνων χωρίς να αναφέρονται τα ονόματα. Αυτό και μόνο το γεγονός μπορεί να κάνει φανερή την δυσκολία που έχουν τα Λιμάνια να δεχθούν τα πιστοποιητικά των Νηογνωμόνων όταν η σοβαρότητά τους αμφισβητείται από την ίδια την Ναυτιλιακή Οικογένεια.

Η αξιοπλοΐα κάθε πλοίου είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ποιότητα

των ναυτικών που εργάζονται επί του πλοίου. Η αναφορά και μόνο στην στελέχωση των πλοίων με εκπαιδευμένους ναυτικούς αποτελεί μια αποδεδειγμένη αδυναμία του όλου συστήματος των θαλασσιών μεταφορών τα τελευταία χρόνια και δυστυχώς δεν μπορεί κανένας να προβλέψει την επίλυση του προβλήματος.

Παρ' όλα αυτά θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι και στον τομέα αυτό υπάρχει μεγάλη διαφορά από πλοίο σε πλοίο και από εταιρία σε εταιρία. Αυτό αποδεικνύει ότι η Διοίκηση των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαφέρει και ανάλογα με την πολιτική που ακολουθεί κάθε μια εταιρία έχουμε και τα ανάλογα αποτελέσματα. Προβλήματα όπως η γλώσσα που ομιλούν οι ναυτικοί διαφόρων εθνικοτήτων επί του πλοίου, ο βαθμός της εκπαίδευσης των ναυτικών όλων των ειδικοτήτων, η μετεκπαίδευση των ναυτικών και η ενημέρωσή τους επί των νέων βοηθημάτων για την εκτέλεση των καθηκόντων τους και τέλος η διοικητική δομή του πλοίου και του γραφείου συντελούν στην διαφορά της απόδοσης κατά πλοίο και εταιρία.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν μέρος των λεπτομερειών οι οποίες εξετάζονται κατά την διάρ-

κεια μιας απομίμησης της ποιότητας των διοικητικών δυνατοτήτων της Ναυτιλιακής εταιρίας και θα πρέπει να τονισθεί με ιδιαίτερη έμφαση ότι διαδικασία αυτή δεν είναι μια απλή ελεγκτική ενέργεια, αλλά μια δημιουργική συνεργασία συμπλήρωσης και βελτίωσης των διοικητικών ικανοτήτων του συστήματος το οποίο χρησιμοποιείται για την λειτουργία του πλοίου.

Το περιβάλλον είναι πλέον θέμα υψίστης προτεραιότητας για την επιβίωση των λαών στον πλανήτη μας. Οι Διοικήσεις των περισσότερων λιμένων του κόσμου έχουν υποχρέωση να ενδιαφέρονται και να παίρνουν τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία τους περιβάλλοντος και την όσο το δυνατόν μικρότερη ρύπανση της περιοχής του λιμένα, η οποία στις περισσότερες περιπτώσεις είναι πολύ κοντά σε κατοικημένες περιοχές και πόλεις.

Ηδη η διεθνή νομοθεσία έχει επιβάλλει κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος τους οποίους και εφαρμόζουν υποχρεωτικά όλα τα πλοία. Πέραν όμως από τους κανόνες αυτούς, τα λιμάνια έχουν διαπιστώσει ότι η κακή ποιότητα των καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα στα πλοία έχει σαν αποτέλεσμα την υπερβολική ρύπανση της ατμόσφαιρας με δυσμενείς επι-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΔΙΑΔΟΧΟΣ: (ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ: ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ ΚΑΙ ΒΑΛΤΙΚΗΝ

ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ CONTINENT

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ

Α' όροφος - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ. (01) 4292122 (01) 4292086

TELEFAX: (01) 4292159 - TELEX: (21) 2557-8-9 SNEA - (21) 3332 SNEA

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: «SNEAL»

πτώσεις στους εργαζόμενους και στους κατοίκους τις γύρω περιοχής.

Η προσπάθεια μας είναι να βελτιώσουμε όσο το δυνατόν γρηγορότερα τις υπηρεσίες υποδοχής λιμάνων και καταλοίπων φορτίων στα λιμάνια, ώστε τα πλοία να έχουν την δυνατότητα εύκολα και αποτελεσματικά να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις αυτές, συμβάλλοντας στην προστασία του περιβάλλοντος. Κατά τις εκτιμήσεις του Προέδρου του Intertanko το 1992 τα διαπλέοντα πλοία απέρριψαν λασπώδη κατάλοιπα πετρελαιοειδών φορτίων συνολικής ποσότητας 500.000 τόννων. Αυτό είναι αρκετό για να ευαισθητοποιήσει όλους μας και κυρίως τα λιμάνια της Μεσογείου.

Τα Ευρωπαϊκά λιμάνια διοικούνται κατά διαφορετικό τρόπο σε κάθε χώρα μέλος αλλά στην πραγματικότητα είναι όλα κρατικά με διαφορετικό βαθμό ιδιωτικών λειτουργιών στον τομέα των προσφερομένων υπηρεσιών. Παρ' όλη την κρατική τους μορφή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς που τα διέπει, οι Διοικήσεις όλων των μεγάλων Ευρωπαϊκών Λιμένων στο σημείο αυτό ε-

νεργούμε με πλήρη συνείδηση της ανάγκης να εξυπηρετήσουμε τον σκοπό για τον οποίο η Ευρωπαϊκή Οικονομία, οι θαλάσσιες μεταφορές και η περιφερειακή ανάπτυξη της Κοινότητας επιτάσσουν.

Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι σε αντίθεση με όλες τις άλλες μορφές των υπηρεσιών μεταφορών η Ναυτιλία επιζητεί την μικρότερη δυνατή κρατική παρέμβαση στις λειτουργίες της, αν και συνεχώς επιζητά την κρατική αναγνώριση της σημασίας των υπηρεσιών που προσφέρει. Τα Λιμάνια είναι έτοιμα να δεχθούν αυτές τις απαιτήσεις αλλά θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η ανταπόκρισή μας θα είναι ανάλογη της ευαισθησίας και του αυτοπεριορισμού που θα επιδιξεί η Ναυτιλία, ώστε να ικανοποιηθούν οι βασικές ανάγκες περιορισμού του κινδύνου που διατρέχουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις από την κακή ποιότητα της διοικήσεως των πλοίων.

Η βελτίωση της διοικητικής ποιότητας σ' όλους τους τομείς και ακολούθως και στην Ναυτιλία είναι πολύ δύσκολη προσπάθεια, η οποία θέλει μεγάλο χρόνο και την ανάλογη δαπάνη. Στην προσπάθεια αυτή μέχρι σήμερα έχουν ενταχθεί

πολύ λίγες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ενώ υπάρχουν πολλοί Διευθυντές δεν συναντούμε τόσους ειδικούς Συμβούλους για μια τόσο σπουδαία υπόθεση. Δηλαδή αντί να φροντίζει για την βελτίωση του συστήματος λειτουργίας του πλοίου και του γραφείου με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων, επενδύονται περισσότερα στην υποστήριξη των συμφερόντων που θίγονται από τα συμβάντα.

Οι Διοικήσεις των Λιμένων έχουν υποχρέωση μεταξύ των άλλων καθυκόντων τους να συμβάλλουν στο μέτρο βελτίωσης της λιμενικής υποδομής την οποία θα προστατεύσουν από τους αδικαιολόγητα μεγάλους κινδύνους και προς την κατεύθυνση αυτή θα συνεργασθούμε με όλους τους χρήστες των υπηρεσιών μας και τους Νηογνώμονες, από τους οποίους θα ζητήσουμε την καλύτερη δυνατή συνεργασία ώστε τα δικά τους πιστοποιητικά να καταστούν αρκετά προς εξασφάλιση των δικών μας απαιτήσεων.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE WORLD'S
LARGEST MERCHANT FLEET



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

AVLIS SHIPYARD S.A. GREECE

Your Yard in the Mediterranean



- EXCELLENT DELIVERY TIME
- COMPETITIVE PRICES
- HIGH QUALITY WORK

WE OFFER YOU:

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

CAPACITIES:

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

AVLIS SHIPYARD S.A.

EXTENSIVE SKILL AND EFFICIENCY

P.O. BOX 18 - AVLIS - GREECE

TEL.: (0221) 31512

TLX: 2721143 - 272180 NAXA GR

FAX: (0221) 32009

PIRAEUS OFFICE: TEL.: (01) 4293300-FAX: (01) 4293532

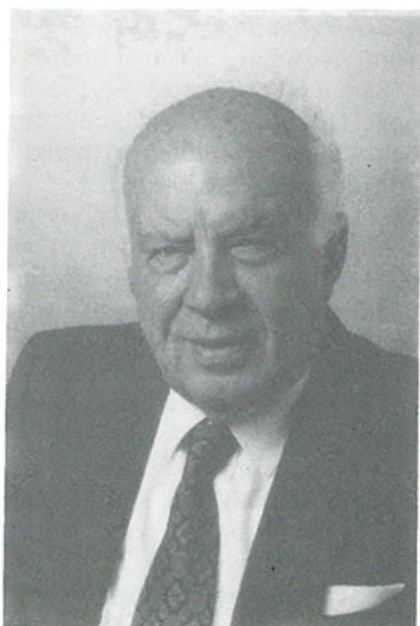
Ένα σοβαρό πρόβλημα της ναυτιλίας

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΤΕΡΑ

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι το θεσμικόν πλαίσιον ήτο, και είναι ο Καταστατικός Χάρτης, με τον οποίον εγαλουχήθη και ηνδρώθη η Ελληνική Ναυτιλία. Συνετέλεσε ουσιωδώς να ανοίξουν οι χρηματοδοτικοί κρουνοί των Ευρωπαϊκών και κυρίως των Αμερικανικών Τραπεζών δια την χρηματοδότηση των Ελλήνων Εφοπλιστών. Βεβαίως δεν πρέπει ταυτοχρόνως να παραγνωρίζουμε και τον Έλληνα εφοπλιστή, η ικανότης του οποίου εις τα θαλάσσια έργα, έχει τις ρίζες της εις την μακραίωνα παράδοσιν.

100 Liberty's πήραν οι Έλληνες εφοπλιστές από τους Αμερικανούς με το σχέδιον MARSALL, 500 πήραν, αν δεν με απατά η μνήμη, οι Τούρκοι και 1000 οι Ιταλοί. Αποτέλεσμα: Οι Ιταλοί και ειδικά οι Τούρκοι έκαμαν μικρά πράγματα. Οι Έλληνες τα έκαμαν 3.500 Ελληνόκτητα πλοία, κατέκτησαν την ΠΡΩΤΗ θέση παγκοσμίως και το σημαντικώτερον την διατηρούν επί μακράν σειράν ετών, και να είσθε βέβαιοι, ότι δεν θα τη χάσουν, για πάρα πολλά χρόνια, εάν το πιστέψει και συνεργασθεί αρμονικά, όπως τώρα, το τρίπτυχο ΚΡΑΤΟΣ — ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΑΙ.

Είναι μικρό κατόρθωμα να ανέλθης παγκοσμίως εις την ΠΡΩΤΗ θέση και να την διατηρείς; Είναι και αυτό μία έκφραση του ΔΥΝΑΜΙΣΜΟΥ της φυλής μας. Το μέγεθος του επιτεύγματος συνειδητοποιείται όταν συλλογισθείς ότι η Ελληνική Ναυτιλία ανταγωνίζεται ΓΙΓΑΝΤΕΣ (Αμερικανούς — Γερμανούς — Άγγλους — Hong Kong κλπ.) στον παγκόσμιο στίβο με καθαρά αξιοκρατικά κριτήρια, χωρίς αμέσους ή εμμέσους επιδοτήσεις, εθνικές μεταφορές και παντός άλλου είδους πριμ. Είναι αξιοπρόσεκτο ότι η εγκυρότερη ναυτιλιακή εφημερίδα «Lloyd's List», με διεθνή απήχηση και κυκλοφορία, η οποία σημειωτέον ποτέ δεν ασχολείται με ΠΟΛΙΤΙΚΑ θέματα, εις το φύλλον της Πέμπτης 17 Δεκεμβρίου αφιέρωσε ευνοϊκόν δια τις ελληνικές θέσεις περί «Μακεδονίας» αρθρίδιον, υπό τον τίτλον «Alexander's heirs» — Ασφα-



λώς απηχεί τις συμπάθειες και διασυνδέσεις του Εφοπλισμού.

Σε συχνές συναντήσεις μας με τον επί μακράν σειράν ετών Διοικητή της Τραπεζής της Ελλάδος κ. Χαλικιά μας έλεγε ότι στις διεθνείς

συναντήσεις του με οικονομικούς παράγοντες και εν τη επιθυμία του, να τους πείσει να μας βοηθήσουν να αναπτυχθούμε οικονομικά, επεκαλείτο το ΜΕΓΑΛΟ επίτευγμα της Εμπορικής Ναυτιλίας. Λέγω πολύ συχνά πως το οξυγόνο της Ναυτιλίας το παρέχουν οι Τράπεζες, αλλά οι Τραπεζίτες, ως γνωστόν έχουν ψυχρήν λογικήν και εξετάζουν κάθε περίπτωση δανείου με τα περίφημα τρία C (Character — Collateral — Credit) καίτοι ο ιδρυτής και πρόεδρος της Morgan (μου διαφεύγει το όνομά του) τα είχε συμπύξει σε Character - Character - Character, δηλαδή απέδιδε πολύ μεγάλη σημασία στο χαρακτήρα του δανειζομένου. Ας σταματήσω όμως εδώ, γιατί θέλω να τονίσω ένα άλλο πολύ σημαντικό στοιχείο: Τη Μεγάλη Συμβολή του ΕΛΛΗΝΑ ναυτεργάτη στην ανάπτυξη της Ελληνοκλήτου Ναυτιλίας. Πιστεύω ακράδαντα ότι ο χειρότερος Έλληνας ναυτεργάτης ει-

METALOCK BRASIL

FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20 26.
11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK
Fax: (132) 22.4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043
Fax: (21) 263-2360



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations
for major marine equipment manufacturers.
Agents in key shipping centres.

ναί καλλίτερος από τον καλλίτερο αλλοδαπό. Η ευστροφία, η σπιρτάδα του Έλληνα είναι έμφυτη, είναι πηγαία, είναι συνυφασμένη με τον χαρακτήρα του. Είναι αναμφισβήτητη και ουσιώδης η συμβολή του. Λυπούμαι όμως ειλικρινά που ολοένα και περισσότερο περιορίζεται ο αριθμός των νέων που στράφονται προς την θάλασσα. Οι ελλείψεις είναι μεγάλες και δυσαναμπλήρωτες. Έχουμε 3.500 Ελληνόκτητα πλοία, θέλουμε οκτώ Αξιωματικούς για κάθε πλοίο. (4 στη κουβέρτα και 4 στη μηχανή). Συνεπώς χρειαζόμεθα 28.000. Αν προσθέσουμε και τουλάχιστον 2.000 δια ανάπαυσιν, εξετάσεις κλπ. γίνονται 30.000.

Εναντι αυτών έχουμε περίπου 20.000. Ομιλώ για Αξιωματικούς γιατί Κατώτερα πληρώματα, να το συνειδητοποιήσουμε πως θα χρησιμοποιούμε ΜΟΝΟΝ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ. Το έλλειμμα είναι μεγάλο και το χειρότερο όλο και μεγαλώνει, διότι κάθε χρόνο αποσύρονται από το ναυτικό επάγγελμα περί τους 1.000 και εισέρχονται περί τους 600, αυτό είναι το μέγα πρόβλημα και σ' αυτό επάνω πρέπει να σκύψουμε όλοι Υπουργείο Ναυτιλίας — Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία

να βρούμε βρούμε λύση. Είναι ΕΘΝΙΚΟΝ πρόβλημα. Είναι ΕΘΝΙΚΗ ανάγκη. Μου λένε πολλοί μην κουράζεσαι. Έχει ανέβει το βιωτικό επίπεδο των Ελλήνων και δεν πάνε πια στη θάλασσα. Εγώ απαντώ. Μα επειδή δεν πάνε, γι' αυτό υπάρχει πρόβλημα, διαφορετικά δεν θα υπήρχε. Πρέπει να τους πείσουμε ότι θάλασσα έχει απεριόριστον πεδίων αναπτύξεως.

Να κόψουν τον ομφάλιο λώρον με το Δημόσιον, με άλλα λόγια με τη ΜΙΖΕΡΙΑ. Δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι οι ναυτικοί δεν έχουν ανέσεις ή ότι θαλασσοπνίγονται. Τα σύγχρονα ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ πλοία γιατί σ' αυτά αναφέρομαι είναι, τα περισσότερα, πλωτά ξενοδοχεία — με ιδιαίτερο ευπρεπές δωμάτιο, και ιδιαίτερο μπάνιο δια κάθε μέλος του πληρώματος. Πέρασε ανεπιστρεπτή η εποχή του ΜΠΟΥΓΕΛΟΥ. Τροφή επαρκέστατη σε ποσότητα και πάρα πολύ καλή σε ποιότητα. Ναι, θα μου πής, όλα σωστά, αλλά λείπει από το σπίτι του.

— Πόσο λείπει; Επτά μήνες το χρόνο προκειμένου για ποντοπόρα φορτηγά και έξι μήνες για δεξαμενόπλοια. Είναι τόσο τρομερό, όταν θα έχει επιστρέψει ο Υπ/ρχος των 20-25 ετών με 3.500.000 δραχ-

μές από το φορτηγό και αρκετά περισσότερα από το τάνκερ, δεδομένου ότι ύπνος και φαγητό είναι εις βάρος του πλοίου; Το ποσόν αυτό δεν το μαζεύει εις την ξηρά όσα χρόνια και αν δουλεύει, διότι από τον μισθόν του πρέπει να συντηρείται και δεν του φθάνει, εκτός του ότι είναι πρόβλημα αν βρη δουλειά στη ξηρά, γιατί μπορεί να μένει επί μακράν συνωθούμενος και εμπαιζόμενος σε προεκλογικά γραφεία χωρίς αποτέλεσμα.

Πολλά ακόμα μπορούσα να γράψω, αλλά προτιμώ να σταματήσω για να μην κάμνη κατάχρηση του χώρου που διατίθεται για το άρθρο μου. Τελειώνω με μια προτροπή προς τους νέους, ένα απόφθεγμα και μία πραγματικότητα. Το έχω αυτό το δικαίωμα. Μου το δίδει η πείρα των 53 ετών που διακινώ την Εμπορική Ναυτιλία, 30 ως Δημόσιος λειτουργός και 23 με τον μανδύα του Εφοπλιστή.

ΝΕΟΙ ΑΓΑΠΗΣΑΤΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ — ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ. — ΔΕΙΤΕ ΠΟΣΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΤΕΡΑΣ

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ

24ΩΡΟ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

Depend on ABS for Expert, Reliable Services

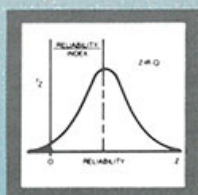
ABS offers all clients in the diverse marine industries a versatile combination of expert survey, verification, engineering, and analytical services.

ABS assures the design and construction of facilities and operation equipment for continuous efficiency and safety and with complete integrity.

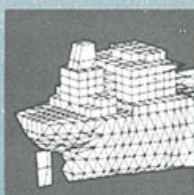
Rely on **ABS**, its 129-year history of service, its trained technical staff, and its worldwide organization.



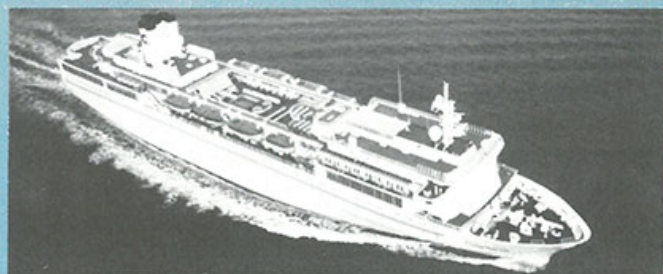
● **CLASSIFICATION AND CERTIFICATION** Design Review, Material Fabrication/Verification, Periodic/Repair Surveys, Preventive Maintenance, Shipowner Assistance.



● **RESEARCH AND DEVELOPMENT** High Speed Assessment, Sophisticated Technology, Complex Structural, Environmental & Hydrodynamic Analytic Capabilities.



● **TECHNICAL SERVICES** Problem Solving, Consultation, Analytical Analysis, Plan Review, Technical Certification.



● **SHIP ENGINEERING** Plan/Specification Review, Design Analysis, Advisory Services, Owner/Operator Regulatory Assistance, Construction Surveys, Classification & Certification.



● **OFFSHORE ENGINEERING** Drilling Systems, Floating Production, Moorings/Buoys & Offshore Support Vessel Services, CVA, Certification & Inspections.



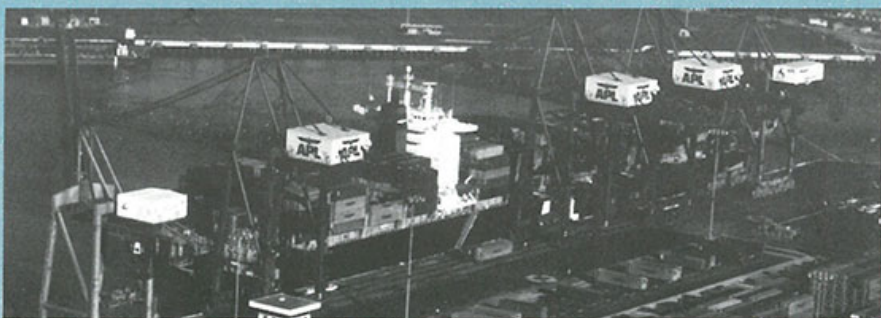
● **SMALL CRAFT SERVICES** Design Review & Construction, Inspection to determine Structural/Mechanical Integrity.



● **YACHT SERVICES** Private/Commercial. Confidence in your purchase starts with establishing the integrity for intended service.



● **GOVERNMENT SERVICES** Provides a full complement of Technical Services for vessels used in Government Service.



● **INTERMODAL SERVICES** Development of Technical Standards for Containers and providing Inspection and Certification.



FOUNDED 1862

ABS

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 159 Major Ports

ABS EUROPE: ABS House, 1 Frying Pan Alley, London E1 7HR, England Tel: (44-71) 247-3255 Telex: 885621
Fax: (44-71) 377-2453

EASTERN REGION: Akti Miaouli and Filellinon St., No. 1-3, P.O. Box 80139, GR185 10, Piraeus, Greece Tel: (30-1) 4293-215 Telex: 212494
Fax: (30-1) 4293-218

Διαχειριστικές ανησυχίες

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΠΑΠΑΛΕΞΗ

Αποτελεί πραγματικά μεγάλη ευκαιρία η δυνατότητα να γράψει κανείς κάτι για την ετήσια έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», να γράψει κάτι σχετικό για τη Ναυτιλία, για τους καημούς, τις χαρές και τα προβλήματά της. Αλήθεια και τι δεν θα μπορούσε να πει η να γράψει κανείς αυτές τις μέρες για τη Ναυτιλία.

Θα αφήσω όμως τα δύσκολα και πολύπλοκα θέματα για τους πιο ειδικούς και τους εμπειρογώμονες. Και θα ασχοληθώ με κάτι απλούστερο, κάτι καθημερινό και πραγματικό, κάτι που μας απασχολεί και μας προβληματίζει.

Είναι κάτι που ο διαχειριστής του πλοίου το αντιμετωπίζει πιο πολύ απ' όλους.

Είναι ο δράκοντας με τα πολλά κεφάλια που ξενερίζει μπρος στις πλώρες των πλοίων μας και δείχνει απειλητικά τις πύρινες γλώσσες του.

Είναι τα χαμηλά ναύλα, η ευθύνη για την ρύπανση, τα ψηλά ασφάλιστρα, οι ακριβές επισκευές, οι επιθεωρήσεις κλάσεως, οι επιθεωρήσεις ασφαλιστών, οι επιθεωρήσεις ναυλωτών, οι επιθεωρήσεις διαφόρων αρχών, οι πληθωριστικές τιμές εφοδίων και καυσίμων και το χειρότερο απ' όλα η έλλειψη πληρωμάτων.

Ο καινούργιος χρόνος μας βρίσκει όλους αντιμέτωπους με όλα τα προαναφερθέντα προβλήματα για τα οποία επείγουν να βρεθούν οι λύσεις. Βέβαια, για μερικά από αυτά, όπως τα χαμηλά ναύλα, ή τα ψηλά ασφάλιστρα κλπ., τα οποία είναι διεθνή προβλήματα, δεν μπορούμε να κάνουμε και πολλά, αλλά υπάρχουν για μας δυνατότητες, συντονίζοντας τις προσπάθειές



μας, να διορθώσουμε μερικά από τα «κακώς κείμενα» για να βελτιώσουμε την σημερινή κατάσταση και να προλάβουμε την απειλούμενη χειροτέρευση.

Αναφέρομαι στο βασικό, ζωτικό και πολυσυζητημένο θέμα του «ανθρώπινου παράγοντα» το οποίο παρ' όλο που είναι κι αυτό πρόβλημα της διεθνούς ναυτιλίας, είναι κάτι που μπορούμε να το απομονώσουμε και να το χειριστούμε τοπικά, εθνικά και υπεύθυνα. Και για να πετύχουμε στην προσπάθεια αυτή επιβάλλεται όλοι πρώτα να πιστέψουμε ότι Ελληνική Ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν θα υπάρξει.

Ο αφελληνισμός του Ελληνικού πλοίου που άρχισε δειλά πριν από πολλά χρόνια, έγινε εντονότερος στις δεκαετίες του 70 και 80 και συνεχίζεται έκτοτε αμείωτος, αποτελεί μεγάλο κίνδυνο για το μέλλον.

Ας μην μας ξεγελάει το γεγονός ότι «βολεύτηκε η κατάσταση με τους Ασιάτες». Λίγοι Έλληνες αξιωματικοί και οι υπόλοιποι αλλοδαποί είναι σήμερα η σπονδυλική στήλη της σύνθεσης των πληρωμάτων των Ελληνικών πλοίων. Αλλά αυτοί οι «Λίγοι» Έλληνες αξιω-

ματικοί γίνονται καθημερινά «Λιγότεροι» και αν δεν κάνουμε κάτι θετικό και ριζικό πολύ γρήγορα θα εκλείψουν παντελώς. Αν αφήσουμε τα πράγματα να προχωρούν με τον ίδιο ρυθμό και ταχύτητα στα crew lists των πλοίων μας θα διαβάζουμε μόνο ξενικά ονόματα. Και το κακό δεν θα σταματήσει εδώ! Πολύ γρήγορα μετά θα δούμε τους πρώτους Φιλιππινέζους ή Ινδούς σουπεριντέντες να εγκαθίστανται στα ελληνικά γραφεία της ακτής Μιαούλη.

Ο Έλληνας ναυτικός, πλοίαρχος ή μηχανικός, υπήρξε πάντα ο πνεύμονας της ελληνικής ναυτικής επιχείρησης. Από τα πλοία αντλούσε πάντοτε τους εμπειρους το ελληνικό γραφείο. Τι θα γίνει αν αυτή η πηγή λείπει;

Δεν μπορεί να φανταστώ ελληνικό πλοίο και ελληνικό γραφείο δίχως Έλληνες. Ασχολούμενος πάνω από τριάντα χρόνια στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο είχα την ευκαιρία να γνωρίσω από πολύ κοντά πολλών μορφών και εθνικοτήτων «Operations» και να δω την προσφορά και συμμετοχή των ναυτικών τους. Θα έλεγα λοιπόν χωρίς κανέναν ενδοιασμό και αμφιβολία ότι ο Έλληνας ναυτικός συνεχίζει να κρατά τα σκήπτρα σε ό,τι λέγεται «Επαγγελματισμός» και «Ναυτική συνείδηση».

Ας προσέξουμε λοιπόν τους ναυτικούς μας, αυτούς που έχουμε και ας δούμε πως μπορούμε να φέρουμε νέους στα καράβια μας. Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν επανειλημμένως ασχοληθεί και συνεχίζουν να προάγουν αυτό το θέμα. Τι γίνεται λοιπόν; Που βρισκόμαστε και τι κάνουμε;

Φαίνεται, το ότι έχει γίνει μέχρι

AEGEAN OCEANIC S.A.

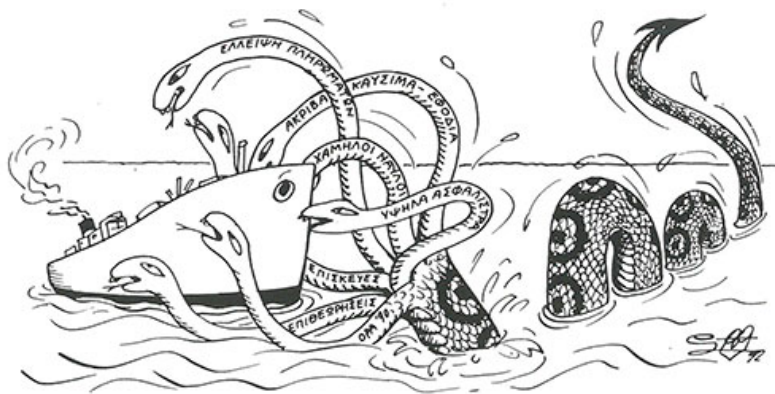
12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106
TELEFAX: 42 20 108
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

τώρα δεν αρκεί. Ο κρατικός φορέας ή δεν θέλει ή δεν μπορεί να επιφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Χρειάζονται βασικότερες και ζωτικότερες προσπάθειες και ενέργειες. Χρειάζεται να βρεθεί η φόρμουλα η οποία πρώτα απ' όλα να καταξιώσει κοινωνικά πάλι το ναυτικό επάγγελμα, να δημιουργήσει κίνητρα που θα εξασφαλίζουν το μέλλον των νεοφερμένων και να αντισταθμίζουν την σκληρότητα της ναυτικής ζωής.

Απ' ό,τι φαίνεται, το «ένα εκατομμύριο δραχμές» τον μήνα, συνήθως πλέον μισθός πλοιάρχου και μηχανικού, δεν είναι αρκετό να προσελκύσει νέους. Δεν νομίζω ότι η λύση βρίσκεται στην αύξηση αυτού του ποσού ή των άλλων μισθών!

Η λύση θα πρέπει να ερευνηθεί στην δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης για το μέλλον, σε διαφανείς προϋποθέσεις μελλοντικής εξέλιξης πέραν των καθιερωμένων βαθμών, σε στρατιωτικές διευκολύνσεις, σε κοινωνικές και συνταξιοδοτικές παροχές ίσως και σε μακρόχρονα συμβόλαια εργασίας. Φυσικά, έχοντας πάντοτε σαν γνώμονα την δυσκολία και την σκληρότητα της ναυτικής διαβίωσης οι μισθολογικές παροχές των ναυτικών μας πρέπει να είναι ανάλογες, προσέχοντας ταυτόχρονα και την ανταγωνιστικότητα του πλοίου στην διεθνή αγορά.



Με λίγα λόγια η Ναυτιλία φέρνει στο κράτος χρήματα. Η Ναυτιλία χρειάζεται ναυτικούς. Ας μπει το χέρι στην τσέπη λοιπόν να κάνουμε ναυτικούς. (Ποιός θα πληρώσει όμως; Αυτό είναι ένα άλλο σχετικό μεν αλλά πολύπλοκο θέμα που δεν μας επιτρέπει ο χώρος να το αναλύσουμε σ' αυτό το κείμενο. Θα πούμε μόνο ότι σε ορισμένες χώρες πληρώνει και ο κρατικός και ο ιδιωτικός φορέας. Σε άλλες περιπτώσεις η ιδιωτική πρωτοβουλία, δημιουργεί μόνη την απαιτούμενη υποδομή. Στην Αγγλία, π.χ, ιδιωτική εταιρία το 1989 επενδύοντας σ' ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης δοκίμων κατάφερε το 1992 να μειώσει τον μέσον όρο ηλικίας των αξιωματικών της από 39 σε 36 χρόνια.

Δέον να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας των Αγγλων αξιωματικών είναι 40, ενώ ο Ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 43 (δεν γνωρίζω

το δικό μας).

Οι ανταγωνιστές μας προσπαθούν. Ας προσέξουμε να μην μας αφήσουν πίσω. Μαζί ενωμένοι ο κρατικός και ιδιωτικός φορέας ας συνεργαστούμε να κόψουμε ένα από τα κεφάλαια του δράκοντα — ίσως το πιο επικίνδυνο — που απειλεί το ελληνικό βαπόρι. Ο καινούργιος χρόνος ας είναι η αρχή μιας νέας αληθινής και ζωντανής προσπάθειας για το καλό της Ελληνικής Ναυτιλίας και του Ελληνισμού γενικότερα.

Όσον αφορά τα άλλα κεφάλαια του δράκοντα, πιστεύω αν έχουμε καλά και αφοσιωμένα πληρώματα με ελληνική συνείδηση και ικανότητα τότε θα καταφέρουμε να τα κόψουμε κι αυτά.

Καλή χρονιά.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

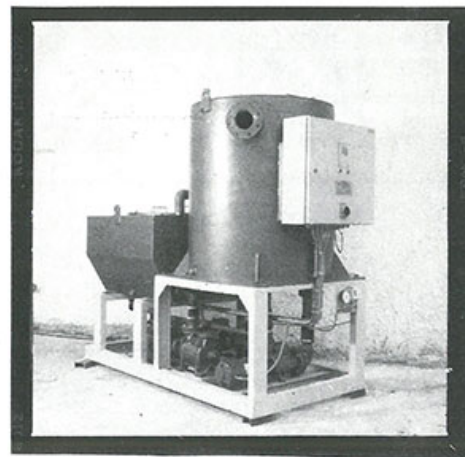
According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF
MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI)
and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.

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.
DERVENAKION & MESOLOGIOU 39 Str., 185 45 PIRAEUS



Phone: (01) 463 7034 — Fax: (01) 461 7423
Telex: 21 1363 POLY GR.



Ε. Τ. ΛΟΥΚΙΔΗΣ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

1963 - 1993

30 ΧΡΟΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



Έτος Ιδρύσεως 1963

Τηλεγραφική Δ/σις: EGRELSHIP, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλ.: 4173993 - 4128530 - 4122789 - 4174437 - 4131219
Τηλ. DIASY: 1014103
Fax: 4121506

Φίλωνος 97-99, Πειραιεύς 185 35
Τ.Θ. 80081, Πειραιεύς 185 10
Τηλέτυπα: 212246 - 212197 - 213948
Ενδεικτικόν Κλήσεως: EGRL GR

Πρώτιστο μέλημα η Εκπαίδευση

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

Η τελευταία φορά που συνεργάστηκα στην ετήσια ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», ήταν στο πρωτοχρονιάτικο τεύχος του 1973, δηλαδή πριν 20 χρόνια.

Εψαξα λοιπόν τα τεύχη και διάβασα τα τότε λεγόμενά μου και άλλων. Δυστυχώς πολλές καταστάσεις παραμένουν οι ίδιες, παρόλο ότι παρέλευσε μια γενεά.

Θάθελα να αναφερθώ στο θέμα της εκπαίδευσης.

Εξαιρουμένης μόνο της επιτυχίας των «sandwich courses» φαίνεται ότι σαν εφοπλισμός, σαν σωματεία και σαν κράτος δεν έχουμε πολλά να καυχήσουμε.

Ελπίζω ότι οι περισσότεροι συνάδελφοί μου συμφωνούν ότι:

— Η πρόοδος της ελληνικής ναυτιλίας (στα τελευταία τουλάχιστον εκατό χρόνια) βασίστηκε κατά μέγιστο ποσοστό στην προσφορά των ναυτικών μας (έμψυχο υλικό). Και σήμερα δεν υπάρχουν καλύτεροι ναυτικοί από τους καλούς Έλληνες ναυτικούς.

Οι συνεταιρισμός ναυτικού και πλοιοκτήτη απέδωσε κέρδη σε αμφοτέρους και στη χώρα.

Παρόλα αυτά πολλοί από μας έχουμε στραφεί σε χώρες της Ασίας ή της Ανατολικής Ευρώπης και της τέως ΕΣΣΔ για εξεύρεση όχι μόνο οικονομικότερης επάνδρωσης, γιατί η εκμετάλλευση του πλοίου δεν αφήνει περιθώρια, αλλά και για την δημιουργία στελεχών λόγω μειωμένης προσφοράς Ελλήνων.

Ο συνεταιρισμός διακινδυνεύει. Όχι λόγω φθηνότερων μισθών των ξένων αλλά λόγω μειωμένης προσφοράς καλών Ελλήνων. Το έργο του καλού Έλληνα ναυτικού υπερκαλύπτει την διαφορά κόστους.

Για μας τους Έλληνες η θάλασσα δεν είναι απλώς άλλη μια βιομηχανία, θάλασσα και ιστορία τρέχουν ανάμικτα στις φλέβες μας.

Συνεταιρισμοί, όμως, δεν διατηρούνται μόνο από συναισθηματικούς λόγους αλλά και από αμοιβαία συμφέροντα. Κι' έτσι πρέπει.

Για τον ναυτικό η συνεχιζόμενη



υπαρξη εμπορικού ναυτικού θα αποφέρει προσφορά εργασίας σε πολύ καλύτερα επίπεδα και βελτιωμένες συνθήκες.

Για το κράτος η διάσωση της εμπορικής ναυτιλίας θα συνεχίσει να αποφέρει πλούτη και δυσεύρετο συνάλλαγμα.

Για τον πλοιοκτήτη η επάνδρωση του πλοίου με τους καλύτερους ναυτικούς θα αποδώσει γιατί οι απαιτήσεις των ναυλωτών καθώς και των διεθνών οργανισμών δεν επιτρέπουν παρά άριστη λειτουργία του πλοίου.

Λίγοι αμφισβητούν ότι υπάρχουν τα κοινά συμφέροντα.

Χρειάζεται να λυθεί το πρόβλημα της προσφοράς καλών ναυτικών για να ριχτούν πάλι δυνατά θεμέλια. Και το πρόβλημα δεν λύνεται μονομερώς.

Πριν είκοσι χρόνια τα προβλήματα ήταν προβλεπτά. Η δικιά μου γενιά δεν έλαβε τα μέτρα που έπρεπε. Πιστεύω ότι η παρούσα γενιά είναι η τελευταία που έχει την δυνατότητα να δώσει λύσεις.

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

**Θερμοκρασίας, Υγρασίας, Πίεσης,
Πεχά, Στροφών, Στάθμης, Ροής,
Αγωγιμότητας, Καυσαερίων, Βάρους,
Ταχύτητας ανέμου, Φωτισμού**

SIGMA HELLAS LTD.

Φιλωσσών 98B, Πειραιάς 185 36
Τηλ 4137923, 4180167, Fax 4519020

Προτείνω να δημιουργηθεί υπό την αιγίδα του κράτους με συμμετοχή των σωματείων, του εφοπλισμού και υπερκομματικών πολιτικών, μια ad-hoc επιτροπή, η οποία να αναθέσει και να ζητήσει:

1. Μελέτη σε έμπειρους εκπαιδευτικούς πανεπιστημιακού επιπέδου των προγραμμάτων μαθημάτων και των συστημάτων που προσφέρουν οι σχολές σε σύγκριση με παρόμοια προγράμματα σε άλλες χώρες.
2. Μελέτη σε management consultant της οργάνωσης των σχολών.
3. Μελέτη σε management consultant με στόχο την βελτίωση της οργάνωσης της λειτουργίας του πλοίου σε σχέση με το πλήρωμα και το περιβάλλον.

Το έργο της επιτροπής να χαρακτηριστεί επείγον και μεγάλης εθνικής σημασίας και να της ανατεθεί στους επόμενους έξι μήνες να επιστρέψει με ανάλογες συστάσεις προς το κράτος, τα σωματεία και τον εφοπλισμό.

Παραπάνω αναφέρομαι περισσότερο στις σχέσεις ναυτικού - πλοιοκτήτη. Όσο για τις σχέσεις κυβέρνησης - εφοπλισμού, πιστεύω ότι το εθνικό νηολόγιο θα πλουτίσει όταν οι ενίοτε κυβερνήσεις αρχίζουν να δείχνουν την δέουσα εκτίμηση για την μακροχρόνια προσφορά του ναυτικού και του πλοιοκτήτη προς την χώρα.

Η αλληλοεκτίμηση είναι απαραίτητη στον συνεταιρισμό.

Στο μεταξύ πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στους ναυτικούς να μετρά η υπηρεσία τους σε ξένα πλοία για προαγωγή διπλώματος.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης έχει εναλλακτικές λύσεις με την πρόσβαση στα ξένα πληρώματα.

Θα έπρεπε και ο Έλληνας ναυτικός να έχει εναλλακτικές λύσεις με πρόσβαση στην ευρύτερη αγορά.

Το ελεύθερο εμπόριο ωφελεί όλους.

Και η απολαβή του κράτους θα εξασφαλισθεί από την ύπαρξη καλών Ελλήνων ναυτικών.

Σκέψεις και προβληματισμοί

Του κ. ΣΤΕΛΙΟΥ ΚΑΤΟΥΝΗ

Χρησιμοποιώ για πρώτη φορά την ευκαιρία της ειδικής ετήσιας έκδοσης των «Ναυτικών Χρονικών» για να εκφράσω ορισμένες σκέψεις μου αναφορικά με τα ναυτιλιακά μας πράγματα.

Τον χρόνο που πέρασε και παρά τις κάποιες αντιξοότητες της ναυλαγοράς, η Ελληνική Ναυτιλία συνέχισε να προοδεύει και ένας αρκετά σημαντικός αριθμός νεώτερων πλοίων υψηλών προδιαγραφών προστέθηκε στη δύναμή της, με αποτέλεσμα να κατέχουμε σήμερα το μεγαλύτερο στόλο από τους εταίρους μας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, ενώ παράλληλα η ελληνόκτητη ναυτιλία διατηρεί την πρώτη θέση σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ενώ όμως σε διεθνές επίπεδο η πρόοδος συνεχίστηκε, ήρθε η απόφαση Μάνου να διαταράξει σοβαρά τις σχέσεις Κράτους και Πλοιοκτησίας και να ανατρέψει το θετικό κλίμα που υπήρχε, και εκφράστηκε άλλωστε με την εγγραφή πολλών πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο κατά το πρώτο εννεάμηνο του 1992.

Νομίζω ότι κάθε καλόπιστος παρατηρητής δικαιολογημένα θα αναρωτηθεί, πως είναι δυνατόν η πρώτη ναυτιλιακή χώρα, με τόσο μεγάλη ναυτική ιστορία να μην έχει ρυθ-

μίσει έγκαιρα τα θέματα που αφορούν τον κυριώτερο παραγωγικό της κλάδο όσον αφορά την πλήρη ένταξη στην ΕΟΚ, και επίσης πως είναι δυνατόν με μία υπουργική απόφαση να πλήττεται το θεσμικό πλαίσιο πάνω στο οποίο στηρίχθηκε η ανάπτυξη του κλάδου, που άμεσα ή έμμεσα προσφέρει απασχόληση και εισόδημα σε 1.500.000 Έλληνες.

Πιστεύω ότι πέρα από την ανάκληση της απόφασης αυτής, ήρθε πλέον η ώρα η Ελληνική Πολιτεία να προχωρήσει σε ορισμένες ουσιώδεις αποφάσεις που είναι κατά τη γνώμη μου απαραίτητες για να συνεχιστεί η ανοδική πορεία της Ναυτιλίας μας.

Και πρώτιστο μέλημα είναι να αναστρέψουμε τη τάση φυγής των Ελλήνων από το ναυτικό επάγγελμα.

Όλοι πιστεύω συμφωνούν ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν μπορεί να υπάρχει η μεγάλη ελληνική ναυτιλία και δυστυχώς, οι νεώτεροι δεν θα ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα εάν Πολιτεία και Εφοπλισμός δεν προσπαθήσουν να τους πείσουν ότι η θάλασσα είναι η μόνη που μπορεί να τους προσφέρει γρήγορη εξέλιξη, υψηλές απο-

δοχές, βελτιωμένες συνθήκες εργασίας και πολύμηνες διακοπές.

Κατά τη γνώμη μου σαν μέσο προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα θα βοηθούσε σημαντικά εάν, μαζί με τα τόσα άλλα μαθήματα στο Λύκειο, διδάσκονταν για ένα εξάμηνο και «Στοιχεία της Ναυτιλιακής Επιστήμης».

Θα μάθαιναν έτσι από πρώτο χέρι τις συνθήκες και τις δυνατότητες απασχόλησης που προσφέρει πλέον η σύγχρονη Ελληνική Ναυτιλία, αλλά και παράλληλα, σαν κάτοικοι του κατ' εξοχήν ναυτικού κράτους, θα τους δινόταν η ευκαιρία να γνωρίσουν τις τεράστιες δυνατότητες που προσφέρει το υγρό στοιχείο που μας περιβάλλει.

Παράλληλα σε όλους τους τελειόφοιτους μαθητές του Λυκείου θα ήταν χρησιμότερο να δίδεται ένα κατατοπιστικό έντυπο, το οποίο θα τους πληροφορούσε επακριβώς για τις δυνατότητες σταδιοδρομίας τους στη Ναυτιλία.

Ισως έτσι, ξεπερνώντας την ελλειπή πληροφόρηση, θα καταφέραμε να ξαναστρέψουμε το ενδιαφέρον των νέων μας προς την θάλασσα.

Καλή Χρονιά και Καλά Ταξίδια.



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piræus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

Η Συμβολή της Εμπορικής Ναυτιλίας στην ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου

Του Δρος Ματθαίου Δ. Λώ

Όποτε ακούσω ανάπτυξη, οικονομικά προγράμματα και προοπτικές, το δικό μου μυαλό δεν πάει ούτε στο 2000 ούτε πέρα απ' αυτό, αλλά πίσω, στο παρελθόν. Στην εμπειρία των βασικών και δοκιμασμένων αρχών οι οποίες διέπουν την ελεύθερη οικονομία κι' όπου κυρίαρχη θέση κατέχει το συγκριτικό πλεονέκτημα. Το σύνολο δηλαδή των ευνοϊκών συνθηκών που αποτελούν προϋπόθεση για κάθε επιτυχημένη και βιώσιμη επιχειρηματική προσπάθεια. Το συγκριτικό πλεονέκτημα είναι τόσο κρίσιμο που στον μεν ιδιωτικό τομέα, εάν δεν υπάρχει εξ' αρχής ή πάψει να υπάρχει καθ' οδόν, οι ίδιοι οι νόμοι της ελεύθερης αγοράς οδηγούν τις επιχειρήσεις σε μαρasmus ή και πτώχευση. Όσο για τον δημόσιο τομέα όπου υπεισέρχονται και οι παράμετροι της κοινωνικής πολιτικής και της μειωμένης αποδοτικότητας, η κατάσταση οδηγείται σε απομύζηση πόρων από το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Το λάθος και στις δύο περιπτώσεις συνήθως έχει γίνει στην αρχή, κατά την επιλογή του αντικειμένου της επιχειρηματικής προσπάθειας χωρίς να υπολογίζεται σοβαρά το συγκριτικό πλεονέκτημα. Έτσι, άνετα μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι στο χώρο του Αιγαίου είναι ανάγκη ν' αναζητηθούν δραστηριότητες με συγκριτικό πλεονέκτημα. Ο αιγαιοπελαγίτης επιχειρηματίας, είτε ιδιώτης λέγεται είτε Κράτος, αντί να πειραματίζεται σε άγνωστους γι' αυτόν τομείς με αμφίβολες προοπτικές ανάπτυξης, οφείλει να επικεντρώσει την προσοχή του σε έργα με παρελθόν. Με απλή γλώσσα: Ν' ασχοληθεί με τις δουλειές εκείνες που ήξερε και ξέρει να κάνει αυτός καλύτερα από κάθε άλλον.

Δεν θα αναλύσω ποιές μπορεί να είναι οι δραστηριότητες αυτές στον αιγαιοπελαγίτικο χώρο. Ας τις αναζητήσει ο καθένας στο αναπτυξιακό παρελθόν και παρόν του νησιού του. Ούτε θ' απαριθμήσω τις κρατικές επιχειρήσεις που υποτίμησαν ή



αγνόησαν εντελώς το κριτήριο του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Αρκετό μπελά έχουν σήμερα οι ιδυόντες ν' απαλλαγούν από αυτές, ας μην τους τον επιδεινώνουμε.

Εκεί που εγώ θα επικεντρώσω την προσοχή του εκλεκτού αναγνωστικού κοινού των «Ναυτικών Χρονικών» είναι σε ένα από τα έργα που σίγουρα τα πιό πολλά νησιά του Αιγαίου ξέρουν να κάνουν καλύτερα από όλους τους άλλους και τα έργα αυτά είναι τα θαλάσσια. Το συγκριτικό πλεονέκτημα εδώ είναι διάχυτο, κυρίως στα νησιά που αποτελούν παραδοσιακούς ναυτοπούς, όπου ο τοπικός ενεργός πληθυσμός γνωρίζει καλά τα μυστικά του διεθνούς ναυτιλιακού στίβου εδώ και πολλές γενεές. Το πλεονέκτημα αναπτύσσεται κάθετα σε όλες τις βαθμίδες ναυτιλιακής δραστηριότητας, από τον ανειδίκευτο ναυτικό μέχρι τον πλοιοκτήτη, περνώντας από το στέλεχος της ναυτιλιακής επιχείρησης. Εκτείνεται επίσης οριζόντια στους νησιώτες με δραστηριότητες που εξυπηρετούν τη Ναυτιλία στην Ελλάδα και το εξωτερικό (πράκτορες, τροφοδότες, μεσίτες κλπ.). Δεν έχει παρά να ρίξει κανείς μια ματιά στις απέραντες λίστες των Ελλήνων πρακτόρων και τροφοδοτών ανά την υφήλιο, όπου σίγουρα όλοι θ' αναγνωρίσετε κάποια γνωστά σας ονόματα.

Σύνδεσμος του πλοίου με την πλοιοκτησία είναι ο Έλληνας ναυτικός. Που είναι συγχρόνως και ο

συνδετικός κρίκος του παρελθόντος και παρόντος της Ελληνικής Ναυτιλίας με το μέλλον της, αφού ένας σημαντικός αριθμός αξιωματικών Ε.Ν. συνεχίζουν την καριέρα τους στα ναυτιλιακά γραφεία, ενώ οι πιό ανήσυχτοι από αυτούς γίνονται κάποια στιγμή και οι ίδιοι πλοιοκτήτες. Κατ' αυτόν τον τρόπο αναnevώνεται και διαιωνίζεται η δύναμη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, αντλώντας στελέχη, γνώσεις και πείρα μέσα από ένα καλά δεμένο και αξιοκρατικό ναυτιλιακό περιβάλλον. Και αυτό ακριβώς είναι το μεγάλο προβάδισμα που έχουν οι παραδοσιακοί ναυτοπόι του Αιγαίου και που θα πρέπει φυσικά να συνεχίσουν να το εκμεταλλεύονται και εις το μέλλον.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία σημαντική ανακοπή της προσελεύσεως των νέων στο ναυτικό επάγγελμα κυρίως μεταξύ των κατωτέρων πληρωμάτων. Το φαινόμενο αυτό παρουσιάζεται πιό έντονο στα νησιά του Αιγαίου τα οποία κατά παράδοση επανδρώνουν τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο με άξια πληρώματα. Τα αίτια της σταδιακής απομακρύνσεως της νησιωτικής νεολαίας από τη θάλασσα είναι προφανή: Είναι η δυνατότητα εξευρέσεως εναλλακτικής απασχολήσεως στη στεριά, όσο αυξάνεται το βιοτικό επίπεδο στην Ελλάδα. Λαμβάνοντας μάλιστα υπ' όψιν τους ανασταλτικούς παράγοντες που προκύπτουν από τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, η στεριά γίνεται ακόμη πιό ελκυστική, ακόμη και αν το οικονομικό όφελος εκεί είναι υποδεέστερο. Στους αρνητικούς αυτούς παράγοντες προστίθεται και το επιδεινούμενο πρόβλημα της υπογεννητικότητας που πλήττει το μέλλον του ελληνικού ενεργού πληθυσμού στο σύνολό του.

Εάν όμως όλα αυτά συμβαίνουν τα τελευταία χρόνια από την πλευρά της προσφοράς ναυτεργατικού δυναμικού, από την άλλη πλευρά εκείνη της ζήτησης, έχουμε κά-

ποιες άλλες εξελίξεις και προοπτικές τις οποίες δεν θα πρέπει να παραγνωρίσουμε. Η Ελληνική Οικονομία ευρίσκεται στην τελική ευθεία της πλήρους ενσωματώσεως της στην Ενωμένη Ευρώπη. Όπως πολύ καλά γνωρίζουμε, αυτό σημαίνει ότι η χώρα μας θα κολυπηθεί πολύ σύντομα στα βαθιά νερά ενός έντονα ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και οι συνέπειες στον τομέα της απασχολήσεως δεν προοιωνίζονται θετικές. Είναι πολύ πιθανόν η συμμετοχή της Οικονομίας μας σ' αυτό που είτε το θέλουμε είτε όχι είναι η «Ευρώπη των δύο ταχυτήτων», να φέρει έξαρση της ανεργίας και στον ενεργό πληθυσμό των νησιών του Αιγαίου. Κάτω από τις δυσοίωνες αυτές προοπτικές, η διέξοδος προς τη θάλασσα είναι και επιθυμητή και αναγκαία.

Επιθυμητή, διότι οι νησιώτες νέοι έχουν το τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα της γνώσεως της θαλάσσιας τέχνης τόσο από το στενό οικογενειακό τους περιβάλλον, όσο και από τον ευρύτερο κοινωνικό ιστό του νησιού τους. Και ας μη ξεχνάμε ότι παρά την απομάκρυνση των νέων από τη θάλασσα τα τελευταία χρόνια, ο ιστός αυτός δεν έχει καταστραφεί αφού η προηγούμενη γενιά είναι ακόμη ενεργώς παρούσα στο θαλάσσιο στίβο.

Αναγκαία η έξοδος, διότι οι ευκαιρίες απασχολήσεως στη στεριά μετά την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, δεν θα παρουσιάζονται με την ίδια ευκολία όπως παλιά. Και βέβαια στον τομέα των κατωτέρων πληρωμάτων όπου υπάρχει ο οξύτατος ανταγωνισμός από τα πληρώματα των χωρών του Τρίτου Κόσμου η

διέξοδος στη θάλασσα μπορεί να είναι δύσκολη μέχρι ουτοπική, στον τομέα όμως των αξιωματικών καριέρας υπάρχουν ουσιαστικές ευκαιρίες απασχολήσεως. Οι προϋποθέσεις σήμερα για τη συνέχιση της μεγάλης ναυτικής μας παραδόσεως είναι αφ' ενός οι νέοι να καθοδηγηθούν σωστά από το περιβάλλον τους και αφ' ετέρου να προετοιμασθούν κατάλληλα μέσω ενός συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης υψηλών προδιαγραφών.

Η πρώτη προϋπόθεση είναι συνώνυμη με προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα. Ανεξάρτητα από τις προσπάθειες που γίνονται από το Κράτος στον τομέα αυτό με συστηματική διαφήμιση και ενημέρωση, το κύριο βάρος της προσελκύσεως στον αιγαιοπελαγίτικο χώρο πέφτει στους γονείς και συγγενείς των νέων. Το οικογενειακό περιβάλλον είναι εκείνο που καλύτερα από οποιοδήποτε άλλον θα μυήσει τον μέλλοντα αξιωματικό Ε.Ν. στα μυστικά και τις ιδιαιτερότητες της θαλάσσιας ζωής και τέχνης και που θα του καταδείξει με την μεγαλύτερη πειστικότητα ότι το επάγγελμα του ναυτικού είναι το επάγγελμα των τολμηρών και των νοικοκυραίων.

Για τη δεύτερη προϋπόθεση επιτυχούς απορροφήσεως αξιωματικών από τους παραδοσιακούς ναυτοτόπους του Αιγαίου, την κατάλληλη δηλαδή Παιδεία, η Πολιτεία έχει ρίξει τα τελευταία χρόνια τεράστιο βάρος στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Πρώτος σταθμός αυτής της προσπάθειας η εισαγωγή εδώ και τρία χρόνια του συστήματος εναλλασσομένης εκπαίδευσης στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, των «san-

dwich courses», στα δοκιμασμένα πρότυπα άλλων παραδοσιακών ναυτιλιών. Τέτοιες σχολές ως γνωστόν στο Αιγαίο υπάρχουν στις Οινούσσες και στη Σύρο για τους Πλοιάρχους και στη Χίο για τους μηχανικούς. Με το νέο σύστημα ο νέος εξοικειώνεται με το ναυτικό επάγγελμα από τα πρώτα κιόλας στάδια της εκπαίδευσής του μέσω μιας καλά μελετημένης χρονικής εναλλαγής φοιτήσεως στη Σχολή και υπηρεσίας σε πλοία του εμπορικού μας στόλου. Παλαιότερα η φοίτηση στις Σχολές ήταν συνεχής με αποτέλεσμα η μετέπειτα θαλάσσια υπηρεσία ν' αποτελεί συχνά μία δυσάρεστη εμπειρία για όσους δεν είχαν συνειδητοποιήσει τις ιδιαιτερότητες και δυσκολίες του επαγγέλματος. Οι περιπτώσεις αυτές σε συνδυασμό με τις περιπτώσεις άλλων σπουδαστών που ούτως ή άλλως δεν είχαν σκοπό να συνεχίσουν με καριέρα στη θάλασσα, δημιουργούσαν τεράστια ποσοστά διαρροής προς επαγγέλματα της στεριάς της τάξεως του 75% εις βάρος του Εφοπλισμού και του Κράτους που χρηματοδοτούν από κοινού τη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση. Με το νέο σύστημα, το ποσοστό αυτό έχει πέσει στο 33% και οι απόφοιτοι των Σχολών αυτών είναι ταγμένοι ναυτικοί καριέρας. Η προσπάθεια όμως της Πολιτείας δεν σταματά εδώ. Η ποιοτική αναβάθμιση της ύλης στα πρότυπα των τεχνολογικών εξελίξεων της ναυπηγικής και ναυσιπλοΐας και η ανάλογη αναβάθμιση του διδακτικού προσωπικού είναι διαδικασίες σε πλήρη εξέλιξη. Παράλληλα προωθείται και άλλη εκπαιδευτική διέξοδος προς τη Ναυτιλία μέσω των ΙΕΚ

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»

(Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης) για όσους αποφασίσουν καθυστερημένα να στραφούν προς την θάλασσα. Χρήζει προσοχής και η αναβάθμιση της μέσης ναυτικής εκπαίδευσης η οποία επιτελείται στα δημόσια και ιδιωτικά λύκεια Εμπορικού Ναυτικού. Τέτοια Λύκεια στο Αιγαίο υπάρχουν δημόσια — που αλλού; — στους παραδοσιακούς ναυτοτόπους Βροντάδο, Καρδάμυλα, Οινούσσες και Άνδρο, ενώ ένα ιδιωτικό λειτουργεί στη Σύρο. Και ενώ οι τοποθεσίες των λυκείων αυτών είχαν τόσο σοφά επιλεγεί εδώ και πολλές δεκαετίες στην καρδιά της Ελληνικής ναυτοσύνης του Αιγαίου, η λειτουργία τους σήμερα έχει περιπέσει σε μαρasmus. Κύριος λόγος αυτής της πορείας είναι η εποπτεία τους από το Υπουργείο Παιδείας, ένα υπουργείο που βρίσκεται μακριά από τον παλμό της Ναυτιλίας. Απαραίτητη λοιπόν προϋπόθεση για να λειτουργήσουν με δυναμισμό και αυτά τα σχολεία και να δώσουν γερές βάσεις στους αυριανούς ναυτικούς μας είναι η ένταξή τους στην εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κάτι που ήδη γίνεται με το ιδιωτικό λύκειο της Σύρου.

Για όσους, τέλος, νέους επιθυμούν να περάσουν στον διοικητικό χώρο της Ναυτιλίας χωρίς να είναι απαραίτητα ναυτικοί, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου με την έδρα της Διοίκησης Επιχειρήσεων του στη Χίο αποτελεί την ιδανική λύση. Ας μη ξεχνάμε όμως εδώ ότι ο ανταγωνισμός σ' αυτό το συγκεκριμένο αντικείμενο εκπαίδευσης από τα Πανεπιστήμια και τις Σχολές Ναυτιλιακών σπουδών του εξωτερικού είναι εντονότατος. Θα πρέπει λοιπόν οι σπουδές που προσφέρει το Πανεπιστήμιο Αιγαίου να είναι ισάξιες σε

ποιότητα, ένταση, ακόμη και φιλοσοφία με τα αντίστοιχα ιδρύματα του εξωτερικού.

Τα ευεργετικά αποτελέσματα της εν δυνάμει επιστροφής του ενεργού πληθυσμού του Αιγαίου στη Ναυτιλία είναι έκδηλα: μείωση της τοπικής ανεργίας, συγκράτηση των πληθυσμών των νησιών και ανακοπή του ρεύματος αστυφιλίας, γεγονός υψίστης εθνικής σημασίας ειδικά για τα ακριτικά νησιά του Αιγαίου. Επίσης, εισροή ζωογόνου ναυτιλιακού συναλλάγματος στην τοπική οικονομία και την Εθνική Οικονομία γενικότερα. Και, ποιός ξέρει αν η ημέρα δεν είναι μακριά που η Χίος, παραδοσιακή κοιτίδα του ναυτιλιακού Αιγαίου δεν αποκτήσει και την ιδιότητα του ναυτιλιακού κέντρου, σαν δορυφόρος της διεθνούς ναυτιλιακής μητροπόλεως του Πειραιώς.

Προτού όμως συζητήσουμε ή πριν καν ονειρευτούμε μία τέτοια εξέλιξη θα πρέπει να έχουμε στο νησί τις τελειότερες τηλεπικοινωνίες. Ας μην ξεχνάμε ότι η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση είναι προσωποπαγής και επομένως ευρίσκεται εκεί που ευρίσκεται ο Έλληνας πλοιοκτήτης. Αυτό, για όσους ενδιαφέρονται και φιλοδοξούν να τον κρατούν κοντά τους, σημαίνει σήμερα ψηφιακή τεχνολογία. Ακολουθούν σε σημασία η συνεπής και πυκνή συγκοινωνιακή σύνδεση της πρωτεύουσας με τη Χίο και η βελτίωση της ήδη υπάρχουσας ναυτιλιακής υποδομής, δηλαδή λιμενικές και λοιπές Αρχές, Τράπεζες κλπ. Απώτερος στόχος είναι η προσέλκυση του αυτόχθονος εφοπλισμού στον ίδιο τον τόπο του τόσο ιδιωτικά όσο και επαγγελματικά για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα, με όλες τις ευεργετικές επιπτώσεις που

τούτο θα έχει στην οικονομική και κοινωνική ζωή του νησιού. Καταθέτω λοιπόν και αυτόν τον ορατισμό στο πανηγυρικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» και γνωρίζω στους λάτρες του Κάμπου της Χίου, ότι οι αρχιτεκτονικοί θησαυροί του, σήμερα σε παρακμή και εξαθλίωση, περιμένουν ξανά, όπως παλιά, τους πρωτοπόρους της θάλασσας για να επανακτήσουν την παλιά τους αίγλη.

Αυτές είναι οι ανησυχίες της Ελληνικής Ναυτιλίας για το μέλλον του Αιγαίου στο 2000 και παραπέρα. Διαπιστώνουμε ότι η υποδομή στο Αιγαίο υπάρχει, επιβάλλεται όμως, η βελτίωσή της. Οι παραδοσιακοί ναυτοτόποι του Αιγαίου, με πρώτη τη Χίο, έχουν πολλά να ωφεληθούν από τον δυναμικό κλάδο της ελληνικής ποντοπόρου Ναυτιλίας, ο οποίος προσφέρει ευκαιρίες απασχόλησης και προκοπής σε όλες τις βαθμίδες επαγγελματικής δραστηριότητας. Έναν κλάδο που αντλεί τον δυναμισμό του ολοκληρωτικά από την ιδιωτική πρωτοβουλία και την ελεύθερη οικονομία, προσφέροντας απασχόληση στον ενεργό πληθυσμό της νησιωτικής Ελλάδος, συγκρατώντας τον πληθυσμό αυτό στον τόπο του και προσκομίζοντας στην Εθνική Οικονομία πολύτιμο ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Αυτός είναι ο κλάδος που άντεξε και αντέχει πάντα στις οικονομικές και πολιτικές κρίσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Αυτός είναι ο κλάδος που μας κάνει όλους υπερήφανους για τη νησιωτική καταγωγή μας και κάνει τους άλλους να μιλούν με θαυμασμό για τη ναυτοσύνη μας. Ας τον κρατήσουμε ψηλά για πάντα.

Δρ. ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

B.C. DORIAN MARINE TAPE

A STRONG HATCH COVER SEALING TAPE

DORIAN IMEX LTD.

17, SANTAROZA STR., GR - 155 39 PIRAEUS
TEL.: 41 30 491, 42 20 592, 41 36 920 - FAX: 42 20 449



LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
 FLEET SERVICES LTD.
 1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
 57/60 ALDGATE HIGH STREET
 LONDON EC3N 1AL ENGLAND
 PHONES: 01-488.2171/4
 TELEX: 889378 TRANS G
 FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
 SEAWORTHY SHIPPING INC.
 45, KNOLLWOOD ROAD,
 ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
 TELEPHONE: (914) 592-8013
 TELEX: 226666 QUIV US
 CABLES: QUIVERCO NEW YORK
 FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
 91, AKTI MIAOULI
 GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
 PHONES: 4290780-788 (9 Lines)
 TELEX: 21-3876/21 - 1650/24 - 1173

LASK GR
 CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
 FAX: (01) - 4290790 - 4290791

LAS PALMAS OFFICE
 ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808
 265.812/265.816
 TELEX: 96490/96492 ITLM E
 CABLES: ITALMAR LASPALMAS
 FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
 FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
 1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 W. GERMANY
 PHONES: (40) 39.14.33
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
 FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
 SUFLENORSA SA
 C/ARENAL 104-8D
 36201 VIGO / SPAIN
 PHONES: (986) 224656/7
 TELEX: 83674 SFNSE
 FAX: (986) 430001

Representative Offices: Pusan/Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands

Στο λιμάνι του Πειραιά...

«PANAGIA FANEROMENI» VALETTA - MALTA

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ, της Thenamaris (Ships Management) Inc.

Μέσα από το όνομα, οι ρίζες, η παράδοση, οι ελπίδες, και τα στηρίγματα της Ελληνικότητας.

Στο Port of Registry όμως, ηχηρή η αδυναμία του Έλληνα να συνδέσει την επιχειρηματική του δράση με τον τόπο του, την χώρα που ζει, και από την οποία εξασκεί το Διεθνές του επάγγελμα.

Και αν η λέξη αδυναμία μοιάζει απόλυτη και υπερβολική, για τον Ελεύθερο επιχειρηματία που αντιμετωπίζει τον Διεθνή ανταγωνισμό, προσωπικά την θεωρώ απόλυτα κατάλληλη.

Το «Pantanassa, Valletta/ Malta», το «Nissos Patmos», Limassol/ Cyprus» ή και ο «Capta Nikolos, Monrovia, Liberia», συνοψίζουν όλα εκείνα τα μέτρα, εμπόδια, και κύρια, κρατικούς παρεμβασμούς, που αποθαρρύνουν και αποτρέπουν περισσότερους από τους μισούς Έλληνες πλοιοκτήτες στο να συνδέσουν την δικιά τους Ελληνικότητα, την Ελληνικότητα των γραφείων τους που λειτουργούν εδώ, με την σημαία του πλοίου.

Και έτσι, στον Πειραιά, κάτω από τα γραφεία της Ακτής Μιαούλη, δίπλα στην κυανόλευκη της Επιβατηγού Ακτοπλοΐας που δεν μπορεί να κάνει κι αλλιώς, ο άσπρος σταυρός των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννη σε κόκκινο φόντο, μαζί με την κίτρινη Μεγαλόνησο σε άσπρη σημαία, κυματίζουν στο Εθνικό μας μελτέμι.

Μα και στην Οδησό, το Ρόττερταμ, στο Τόκιο και την Καλκούτα, στο Connecticut και την Bahia, πάνω από 2.000 - πλοία που θα μπορούσαν να υπογραμμίζουν την παρουσία της Ελλάδας, να προβάλλουν την χώρα μας στις άκρες της γής, — και έχει τόσο ανάγκη την προβολή αυτή!! — εκπροσωπούν και θυμίζουν χώρες αλλότριες.

Η πολυσυζητημένη στροφή, η επαναφορά στην σημαία, δεν έγινε!!

Δεν αξίζει βέβαια τον κόπο να αναπτύξει κανείς για μια ακόμα φορά τα επιχειρήματα για την ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ της αναβίωσης του Μεγάλου



Ελληνικού Νηολογίου.

- Την σκοπιμότητα την οικονομική για τη χώρα, για τους Ναυτικούς και τους επιχειρηματίες.
- Την σκοπιμότητα την πολιτική, για την προβολή της Ελλάδας στον κόσμο, την διαπραγματευτική της δύναμη στην Ευρώπη.
- Την σκοπιμότητα την κοινωνική, για την απασχόληση, το NAT, την δημιουργία θέσεων για πολλούς Έλληνες Ναυτικούς και επιχειρηματίες της θάλασσας, στο μέλλον.

Αλλά ούτε και να τεκμηριώσει την ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ της Ελληνικής Σημαίας που συνεχίζοντας την μεγάλη της παράδοση, προεκτείνοντας και εκσυγχρονίζοντας το δοκιμασμένο θεσμικό της καθεστώς, θα μπορούσε ακόμα και μέσα στο πλαίσιο των ρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης, να προσφέρει δυνατότητες λειτουργίας ισοδύναμες με εκείνες που διαθέτουν οι Ελεύθερες σημαίες της Διεθνούς Ναυτιλίας, αλλά και τα διπλά νηολόγια των παραδοσιακών, αλλά και πιο πρακτικών και ευέλικτων χωρών.

Με βάση την ιστορία της Ναυτιλίας μας και την δοκιμασμένη μας πείρα, θα ήταν δυνατόν, τρέχοντας μπροστά από την πρόθεση των Ευρωπαίων να επέμβουν στο θεσμικό μας πλαίσιο για την Ναυτιλία, προλαβαίνοντας τις εξελίξεις του EUROS, να τεκμηριώσουμε ότι ένα καθεστώς φορολογικό, αρκετά ελεύθερο σαν το Ελληνικό, και ακόμη πιο ελεύθερο, μαζί με κανονισμούς Σημαίας που εξασφαλίζουν την ασφάλεια και την ποιότητα, είναι το μόνο κατάλληλο για να λει-

τουργήσει η Διεθνής Ναυτιλία.

Τότε ίσως, δεν θα χρειαζόταν να τεκμηριώνουμε την ανησυχία μας για την εγκύκλιο Μάνου στηριγμένοι στην ηυξημένη τυπική ισχύ του νόμου 27/75 μόνο. Θα υποστηρίζαμε τις θέσεις μας για την απελευθέρωση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας από τα εσωτερικά φορολογικά συστήματα των Κρατών Μελών, μια και μόνο έτσι μπορεί να λειτουργήσει ανταγωνιστικά το πλοίο, ενισχύοντας άλλωστε και την ανταγωνιστικότητα των Ευρωπαϊκών εξαγωγών.

Βέβαια, η ανάπτυξη τέτοιων θέσεων, για το τι θα πεί Φόρος, πως εκτιμάται, σε ποιόν οφείλεται, τι σημαίνει ελευθερία επιχειρηματικών επιλογών, κατα πόσο οι Διεθνείς Οργανισμοί και η ίδια η αγορά ελέγχουν αυστηρά την ποιότητα και εξασφαλίζουν την ασφάλεια, όταν το θέμα μας είναι η Ναυτιλία που δεν χρησιμοποιεί Εθνικούς πόρους παρά μόνο τις ελεύθερες θάλασσες για την λειτουργία της, είναι αντικείμενο ήδη συζητημένο. Αντικείμενο, που ξεπερνά τον σκοπό της μικρής αυτής συμμετοχής στο πανηγυρικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» για το 1992.

Ξεφεύγοντας λίγο από την συνηθισμένη μας αυταρέσκεια, θα πρέπει να εκτιμήσουμε ότι δεν φέραμε τα πλοία πίσω. Σε σοβαρή τουλάχιστον κλίμακα.

Όταν τα προβλήματα του κλάδου είναι μια δύσκολη αγορά, η ανανέωση του στόλου, η ικανή επάνδρωση, ο εκσυγχρονισμός της οργάνωσης και υποδομής μας, η διατήρηση της συνέχειας και μακροβιότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Όταν οι απαιτήσεις της αγοράς κλιμακώνονται και το υψηλό επίπεδο ασφάλειας και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι το μόνο κριτήριο πετυχημένης λειτουργίας...

εμείς, συχνά μένουμε στο επίπεδο των ήδη ξεπερασμένων μικρορυθμίσεων που δεν έχουν ορίζοντες επιτυχίας.

Η καινούργια χρονιά, θα είναι σίγουρα καλύτερη.

Χρειάζεται τόλμη για να διατηρηθεί η Εθνική Ναυτιλία

Του κ. ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ

Ο χρόνος που έφυγε, πέρασε μέσα από ένα βαρομετρικό χαμηλό, όχι πολύ βαθύ είναι αλήθεια, αλλά αρκετό για να δημιουργήσει νέα προβλήματα που προστέθηκαν στα υπάρχοντα παλιά και να προβληματίσει τον κόσμο που ασχολείται άμεσα ή έμμεσα με την Εμπορική Ναυτιλία.

Η πρόσκληση των «Ναυτικών Χρονικών» για συμμετοχή μου στην ειδική ετήσια έκδοση, με προβληματίσε για το θέμα που έπρεπε να ασχοληθώ. Είναι τόσα πολλά τα ζητήματα που μας απασχολούν, ώστε δυσκολεύεται κανείς να τα αξιολογήσει και να τα ιεραρχήσει.

Προ καιρού διάβασα σε εφημερίδα ότι κάποιος σύμβουλος του πρωθυπουργού δήλωσε ότι «δεν ενδιαφέρει την κυβέρνηση εάν τα πλοία θα φύγουν από την σημαία ή όχι».

Εάν αυτό είναι αλήθεια — πράγμα που δεν τολμώ να πιστέψω — τότε τα οράματα για την μεγάλη εμπορική ναυτιλία, οι μεγαλόσχημες κατά καιρούς δηλώσεις των κυβερνήσεων, θα μείνουν άνευ αντικρυσματος, λογοτεχνικά κείμενα ειπωμένα ή γραμμένα ψηφοθηρική αδεία.

Δυστυχώς ο ρεαλισμός λείπει από όλους μας. Ο καθένας μας βλέπει τα πράγματα από την δική του σκοπιά, προτάσει το δικό του συμφέρον και



όταν ικανοποιήσει πλήρως τις δικές του θέσεις μετά θα σκεφθεί τους άλλους.

Εάν η δήλωση του συμβούλου είναι πραγματική, θα πρέπει να μας απασχολήσει. Τέτοια πυροτεχνήματα δεν ρίχνονται έτσι. Προετοιμάζουν το έδαφος για κάτι που θα ακολουθήσει. Μήπως η παρέμβαση στο θεσμικό πλαίσιο είναι μια συνέχεια;

Το ερώτημα τίθεται για τον τρόπο που έγινε η παρέμβαση. Έτσι, χωρίς προειδοποίηση. Εν ψυχρώ.

Δεν μας ενδιαφέρει λοιπόν, εάν φύγουν τα πλοία από την Ελληνική σημαία. Δεν είναι δυνατόν να έχει γίνει τέτοια δήλωση. Δεν είναι δυνατόν άνθρωπος που κλήθηκε να συμβουλευσει — αλήθεια ποτέ δεν κατάλαβα τον ρόλο των συμβούλων — τον υπεύθυνο πρωθυπουργό μιας

χώρας, που έχει ήδη τοποθετηθεί σ' ένα θέμα δημόσια, να υποστηρίζει θέσεις που βρίσκονται σε αντίθεση με την θέση αυτή.

Έχει ειπωθεί ότι η Ελληνική σημαία δεν είναι συμφέρουσα. Η έκφραση αυτή έχει παρεξηγηθεί. Δηλαδή, μόνο το συμφέρον απασχολεί τους Έλληνες πλοιοκτήτες; Ας χρησιμοποιήσουμε άλλες λέξεις. Η Ελληνική σημαία δεν είναι ανταγωνιστική σε εποχές ισχνών αγελάδων. Εδώ υπάρχει το πρόβλημα. Πρόβλημα επιβίωσης. Δεν μιλάει κανείς για κέρδη στις εποχές αυτές. Το μόνο σου μέλημα είναι να αποφύγεις τον παροπλισμό και να είσαι εντάξει με τις υποχρεώσεις προς τους τρίτους.

Παρ' όλες τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα πλοία με την γαλανόλευκή, ο αριθμός τους αυξάνει. Με αργό ρυθμό βέβαια, αλλά αυξάνει. Η πολιτεία έχει υποχρέωση, αν όχι να βοηθήσει, τουλάχιστον να μην στερήσει από τον Έλληνα πλοιοκτήτη τα «κεκτημένα» για να συνεχίζει αυτός να βλέπει στην σημαία της πατρίδας του το καταφύγιό του, το λιμάνι του.

Ενώ ο αριθμός των πλοίων με Ελληνική σημαία αυξάνει, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών συνεχώς



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLOS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693

μειώνεται. Οι νέοι δεν έλκονται πλέον από την θάλασσα. Τους φοβίζει το μέλλον, το κατάντημα των απομάχων του κύματος, που κυριολεκτικά ζητιανεύουν την σύνταξη, για την οποία παλέψανε μια ζωή ολόκληρη. Ο νέος προτιμάει την στεριά, ίσως γιατί είναι ανημέρωτος για τις συνθήκες που επικρατούν τώρα στα καράβια, ίσως γιατί οι ευκαιρίες στην στεριά είναι περισσότερες απ' ό,τι στο παρελθόν.

Το ερώτημα όμως είναι το πως θα επανδρωθεί η Ελληνική ναυτιλία. Με τι αξιωματικούς; Με τι κατώτερα πληρώματα; Από ανάγκη χρησιμοποιούνται σήμερα ξένοι στα πλοία. Εάν συνεχισθεί αυτή η «αθρόα αποστροφή» προς την θάλασσα, τι θα γίνει σε μερικά χρόνια; Θα έχουμε αμιγή ξένα πληρώματα; Ή μήπως θα αναγκαστούμε να προσλαμβάνουμε κοινοτικούς ναυτικούς εφόσον υπάρχουν χώρες στην κοινότητα που με μικρότερο εμπορικό στόλο ή και

σχεδόν ανύπαρκτο, παράγουν σήμερα ναυτικούς.

Εδώ καλείται το κράτος να παίξει τον ρόλο του. Τον πρωταγωνιστικό βέβαια, όχι του κομπάρσου. Το 1992 ονομάστηκε «έτος ναυτικής εκπαίδευσης», ο χρόνος έφυγε και τίποτα δεν έγινε. Πολλοί υποστηρίζουν ότι η κρητική είναι εύκολη, αλλά η αντιμετώπιση των προβλημάτων είναι το πρόβλημα. Θα συμφωνήσω αλλά θα προσθέσω ότι το να υποδεικνύει κάποιος τα σφάλματα ή και να προειδοποιεί ώστε να μην γίνουν λάθη είναι εξίσου σοβαρό και εποικοδομητικό έργο.

Διαβάζουμε στον τύπο και στα ναυτιλιακά περιοδικά για τις ενέργειες της Κομισιόν προς ενίσχυση του κοινοτικού στόλου και της ανταγωνιστικότητάς του.

Η Κομισιόν δεν θα θεσπίσει κανόνες που προάγουν τον προστατευτισμό, αλλά θα βοηθήσει τον θεμιτό ανταγωνισμό. Τον τρόπο που θα γί-

νει αυτό μέσα σ' ένα κόσμο με ακράτητο προστατευτισμό δεν μας το λέει. Εκτός και εάν περιορίζει τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών της κοινότητας, ενώ τριγύρω μας βασιλεύει ο «αθέμιτος» ανταγωνισμός όχι πλέον των σημαιών ευκαιρίας, αλλά «σοβαρών» σημαιών εγκατεστημένων εις τον περίγυρο της κοινότητας.

Πολλοί θα πουν ότι αυτές οι λίγες αράδες που γράφτηκαν, έθιξαν θέματα γνωστά σε όλους. Θέματα πολυγραμμένα και πολυδιαβασμένα. Σωστά. Αλλά αφού τα προβλήματα παραμένουν τα ίδια επί σειρά ετών, πρέπει να επαναλαμβάνονται οι κριτικές και τα σχόλια.

Δεν γνωρίζω τι μας επιφυλάσσει ο καινούργιος χρόνος στην ναυτιλία, αλλά και γενικότερα. Μια ευχή κάνω. Ας είναι τουλάχιστον ειρηνικός.

ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

Με Θάρρος και Ρεαλισμό

Του κ. ΘΑΝΑΣΗ ΒΑΡΙΝΟΥ

Νέες προοπτικές αλλά και νέα προβλήματα παρουσιάζονται από την 1η Ιανουαρίου 1993 για τους Έλληνες Εφοπλιστές και Ναυτεργάτες.

Η δυνατότητα ναυτολόγησης σε πλοία με σημαία κρατών μελών της ΕΟΚ., η διαδοχική ασφάλιση μεταξύ των Απομαχικών Ταμείων κρατών μελών, η σταδιακή απελευθέρωση του καμποτάζ, το Νηολόγιο EUROS και η εφαρμογή των «θετικών μέτρων» σε συνδυασμό με την απροθυμία των νέων να παραμείνουν στο ναυτικό επάγγελμα θα οξύνει το πρόβλημα της επάνδρωσης των ελληνικών πλοίων με άξια στελέχη.

Η λύση όλων των δίκαιων αιτημάτων και προβλημάτων που απασχολούν τον ναυτεργατικό κόσμο είναι τώρα όσο ποτέ άλλοτε επιβεβλημένη. Πρέπει να ικανοποιηθούν επιτέλους αιτήματα όπως το Νομοσχέδιο για το ΝΑΤ, ο νέος Εσωτερικός Κανονισμός των πλοίων, ο Νόμος για την αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης, η ψήφος των Ναυτικών, το Συνδικαλιστικό Νομοσχέδιο και τέλος τα κίνητρα για την προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Κανένα αξιόλογο Νομοσχέδιο δεν κατατέθηκε στην Βουλή από το ΥΕΝ. Το νομοθετικό έργο του Υπουργείου τα τελευταία τέσσερα

χρόνια είναι ανύπαρκτο. Έτσι όλες οι λύσεις των προβλημάτων του ναυτεργατικού κόσμου, μένουν στο συρτάρι.

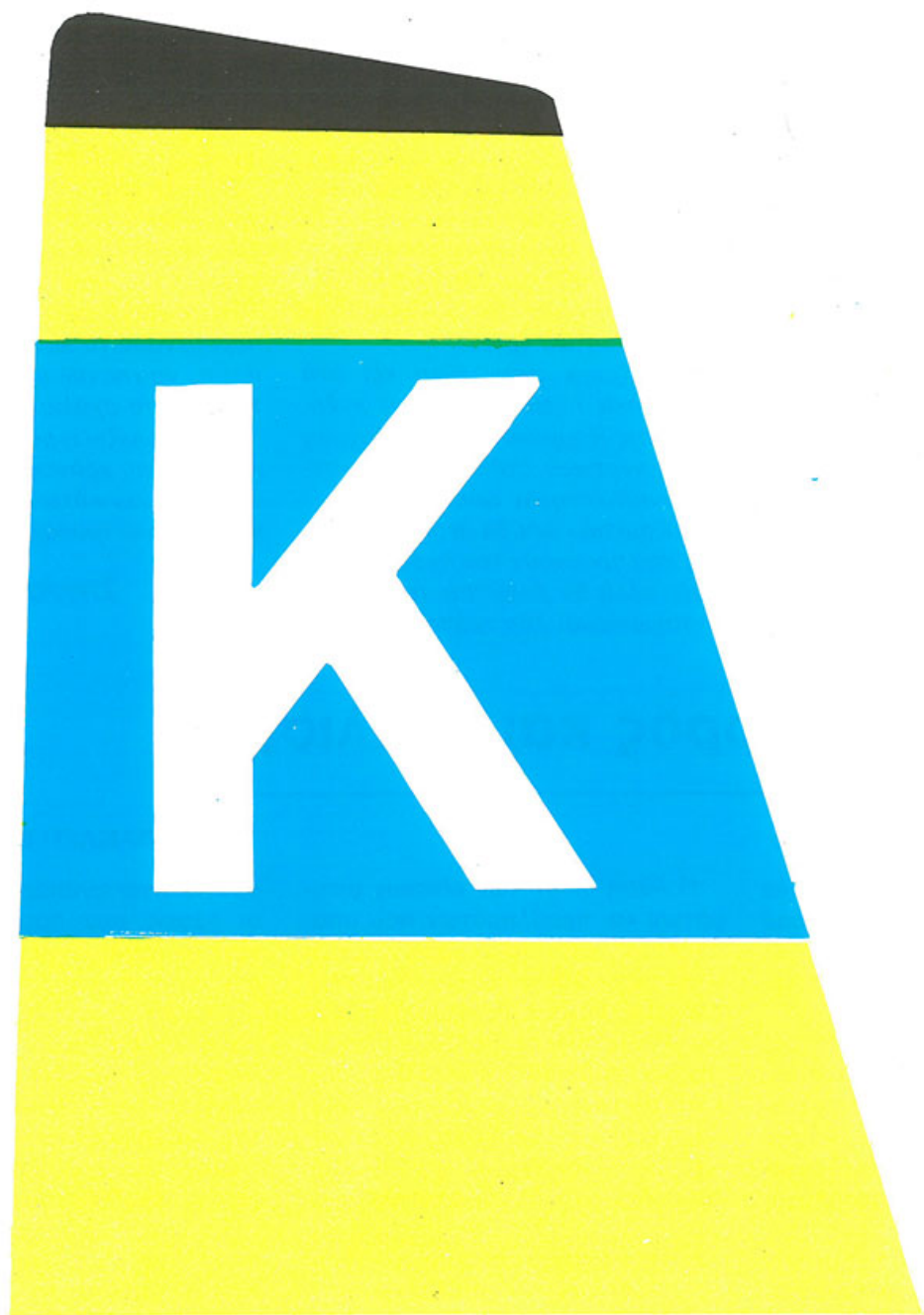
Όλα αυτά τα προβλήματα που προβλήθηκαν προεκλογικά και οι υποσχέσεις που έδωσαν κορυφαία στελέχη του Κυβερνήσαντος κόμματος, καλείται τώρα να ικανοποιήσει ο νέος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αλ. Παπαδόγγονας.

Το έργο αυτό δεν είναι εύκολο αλλά δεν είναι και ακατόρθωτο. Χρειάζεται θάρρος και ρεαλισμός για την επίλυση τέτοιων προβλημάτων. Ο κ. Αλ. Παπαδόγγονας έχει αποδείξει ότι γνωρίζει και μπορεί να επιλύσει τέτοια προβλήματα.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832286 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



Athenian Group of Companies

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

Διαιωνίζονται τα προβλήματα του Κλάδου

Του κ. ΝΙΚΟΥ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ, Προέδρου Ενώσεως Πλοιοκτητών Ρ/Κ και Ν/Γ Πλοίων

Μετα την επί τριετία αδικαιολόγητη και παράνομη αναστολή από το ΥΕΝ της εφαρμογής των ισχυόντων κανονισμών λιμένος για τις ρυμουλκώσεις, στις περιοχές Πειραιά — Ελευσίνας, και τις προκληθείσες σοβαρές ανωμαλίες κατά την παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών στις εν λόγω περιοχές, εκδόθηκε τον Φεβρουάριο 1992 νέος κανονισμός που υποτίθεται ότι θα εδιόρθωνε τα κακώς κείμενα και θα επέβαλλε τάξη ύστερα από μακρά περίοδο ασυδοσίας και αυθαιρεσιών.

Δυστυχώς όμως, είτε από έλλειψη επαρκών εμπειριών των αρμοδίων στις πραγματικές συνθήκες εργασίας των ρυμουλκών, είτε από πιέσεις ασκούμενες προς το Υ.Ε.Ν. από πρόσωπα ενδιαφερόμενα να εξυπηρετήσουν (δια του κανονισμού) ιδιαίτερα συμφέροντά τους, ο κανονισμός που εκδόθηκε προκάλεσε την δημιουργία νέων προβλημάτων, τα βασικότερα των οποίων είναι:

- ο υπερβολικά μεγάλος αριθμός των εκδιδόμενων αδειών ρυμουλκών

- η «παράνομη» (παρακάμπτοντας τον κανονισμό) έκδοσις αδειών εις μη δικαιούχα ρυμουλκά

- η ανενόχλητη απασχόλησις ρυμουλκών στερούμενα αδείας

- οι επιβαλλόμενες στους πλοιοκτήτες των ρυμουλκών σοβαρές οικονομικές επιβαρύνσεις

- το defacto κλείσιμο του επαγγέλματος εις Θεσσαλονίκη.

- Ο συνδυασμός των παραπάνω καθιστούν την λειτουργία των ρυμουλκικών επιχειρήσεων προβληματική.

Εις ορισμένα λιμάνια της χώρας (π.χ. Θεσσαλονίκη) ισχύουν κανονισμοί διαφορετικοί του ισχύοντος εις Πειραιά / Ελευσίνα. Είναι ειρωνικό δε ότι ο κανονισμός που καταρτίστηκε για τον Πειραιά προ τετραετίας, υιοθετήθηκε στην Θεσσαλονίκη και δεν εφηρμόσθη ποτέ στον Πειραιά. Ευκολότερα πηγαίνει ένα Ελληνικό ρυμουλκό στην Ιταλία για



εργασία από ό,τι στην Θεσσαλονίκη!

Οι άδειες ρυμουλκών είχαν επίσημα καθιερωθεί στον Πειραιά με τον προϊσχύοντα κανονισμό, βάσει του οποίου δικαιούχα αποκτήσεως αδειών ήσαν όλα τα τότε εργαζόμενα ρυμουλκά, καθώς και νέα ρυμουλκά μικρής ηλικίας (άρα και ποιοτικώς καλύτερα) εφόσον το απαιτούσαν οι ανάγκες του λιμανιού. Με την ρύθμιση αυτή, αφ' ενός μεν εξησφαλιζέτο η λειτουργία όλων των τότε εργαζομένων ρυμουλκών και αφετέρου απεφεύγετο η αλόγιστη είσοδος άλλων παρήλικων και υποβαθμισμένης ποιότητας ρυμουλκών. Έτσι θα επήρχετο βαθμιαία ποιοτική βελτίωση των ρυμουλκικών υπηρεσιών, που σήμερα είναι απαραίτητη για την εξυπηρέτηση των αναγκών του λιμανιού, αλλά ταυτόχρονα θα περιορίζοντο και οι δυνατότητες ασκήσεως παράνομου και αθέμιτου ανταγωνισμού. Ο νέος κανονισμός όμως προβλέπει την έκδοση 120 αδειών, έναντι των 30 περίπου απαιτούμενων, για την εξυπηρέτηση των ρυμουλκώσεων, ενώ παρέχει δικαίωμα αποκτήσεως αδειας και σε νέα ρυμουλκά ηλικίας μέχρι 25 ετών. Καταπνίγει έτσι κάθε προσπά-

θεια ποιοτικής βελτιώσεως των ρυμουλκών και παράλληλα (με την υπερπληθώρα των ρυμουλκών) συντηρεί την προσφυγή πολλών πλοιοκτητών ρυμουλκών σε παράνομες ενέργειες προκειμένου να επιβιώσουν.

Πέραν όμως τούτων, ο κανονισμός καταργεί τις παλαιές άδειες και απαιτεί δια την έκδοση των νέων, την καταβολή σοβαρών ποσών υπέρ του Δημοσίου και του ΝΑΤ. Είναι λυπηρό ότι το κράτος, μέσω ενός κανονισμού που υποτίθεται ότι αποβλέπει στην ομαλοποίηση των ρυμουλκώσεων, επιχειρεί την οικονομική αφάιμαξη των πλοιοκτητών των ρυμουλκών για να συνεχίσουν ασκούντες το επάγγελμά τους. Η επιβάρυνση αυτή επαυξάνεται με την ταυτοχρόνως επιβληθείσα εισφορά υπέρ ΝΑΤ (το λεγόμενο Νατόσημο) κατά 2% επί «πλασματικών» ρυμουλκικών εισπραξέων, η οποία θεωρητικά βαρύνει τον χρήστη των ρυμουλκικών υπηρεσιών, αλλά με την ισχύουσα πρακτική στις συναλλαγές, καταλήγει να επιπίπτει στους ώμους του ιδιοκτήτη. Πρόκειται περί κατάφορης αδικίας που γίνεται μόνο σε βάρος του οικονομικώς ασθενέστερου κλάδου της Ελληνικής ναυτιλίας, διότι φυσικά το ΥΕΝ δεν αποτολμά επιβολή αναλόγων μέτρων στους άλλους οικονομικά ευρωστότερους κλάδους της πλοιοκτησίας.

Οι επιβαρύνσεις όμως των ρυμουλκών δεν σταματούν εδώ. Με τον νέο κανονισμό, η χορήγηση της άδειας συνδέεται με ανάληψη υποχρεώσεως του πλοιοκτήτη να θέτει περιοδικά το ρυμουλκό του επανδρωμένο στην διάθεση της λιμενικής αρχής, άνευ αμοιβής, για την εκτέλεση υπηρεσίας ασφαλείας στο λιμάνι. Επιβαρύνεται έτσι για πρώτη φορά ο ιδιώτης πλοιοκτήτης με σοβαρές δαπάνες, (καταβολή μισθών πληρωμάτων, υπερωριών και λοιπών λειτουργικών εξόδων του ρυμουλκού του) σε μια εργασία η υ-

ποχρέωση εκτελέσεως της οποίας ανήκει στο κράτος.

Πέραν των ανωτέρω, ο νέος κανονισμός προχωρεί σε σειρά άλλων υποχρεώσεων που καθιστούν την εργασία των ρυμουλκών προβληματική. Προβλέπει ειδικότερα την ανάκληση της τόσο ακριβά πληρωμένης άδειας αν το ρυμουλκό παραμείνει σε αργία πέραν των 6 μηνών. Παραβλέπει έτσι το γεγονός ότι τα ρυμουλκά, εκ της φύσεως των εργασιών τους, διανύουν ενίοτε μακράς περιόδους αργίας, είτε διότι ο πλοιοκτήτης τους δεν θεωρεί οικονομικώς συμφέρουσα την διατήρηση σε ενέργεια όλων των ρυμουλκών του (ελλείψει επαρκούς εργασίας) είτε διότι ανεύρε περιστασιακή απασχόληση του ρυμουλκού του σε κάποια άλλη (εντός ή εκτός Ελλάδας) εργασία μεγαλύτερης διάρκειας, είτε τέλος, διότι το ρυμουλκό χρειάζεται πολλές φορές πολυδάπανες επισκευές που δεν έχει πάντα ο πλοιοκτήτης δυνατότητα να τις εκτελέσει στο διάστημα του δμήνου.

Η παρέμβαση του κράτους όμως προχωρεί ανεπίτρεπτα και στην εμπορική δραστηριότητα του ρυμουλκού. Οι πλοιοκτήτες των ρυμουλκών μπορούσαν ελεύθερα ν' αναλαμβάνουν ρυμουλκήσεις πλοίων μεταξύ Ελληνικών λιμανιών, τηρώντας τα προβλεπόμενα περί ιπποδυνάμεων κτλ. Ο νέος κανονισμός απαιτεί για την εργασία αυτή την προηγούμενη έγκριση του ΥΕΝ. Παραμένει άγνωστη η σκοπιμότης του μέτρου τούτου, η εφαρμογή του οποίου συνιστά παρέμβαση στον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ ρυμουλκικών εταιριών

για την εξασφάλιση εργασίας, αφού προϋπόθεση για αυτήν θα είναι πλέον και η εξασφάλιση της (όχι πάντα αμερόληπτης) κρατικής εγκρίσεως.

Υπάρχουν όμως και άλλα τρωτά σημεία του κανονισμού. Αποκλείονται π.χ. τα ναυαγοσωστικά από την εκτέλεση επιφυλακών ασφαλείας πλησίον πλοίων που φορτοεκφορτώνουν υγρά καύσιμα, αν προηγουμένως δεν έχουν χαρακτηριστεί ως ρυμουλκά! Παραβλέπεται έτσι το γεγονός ότι τα ναυαγοσωστικά, διαθέτοντα μεγάλη ισχύ καθώς και το πλέον άρτιο εξοπλισμό πυροσβέσεως, είναι τα καταλληλότερα σκάφη για την καταστολή πυρκαϊών και για την απομάκρυνση εκ των προκυμαίων των πλοίων υγρών καυσίμων στα οποία εξεδηλώθη πυρκαϊά. Επί πλέον τα ναυαγοσωστικά διαθέτουν πλήρη εξοπλισμό και μέσα για την καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης, μπορούν να συμβάλλουν αποτελεσματικά στην πρόληψή της. Είναι χαρακτηριστικό ότι το κράτος καταφεύγει, και μόνον, στην συνδρομή των ναυαγοσωστικών σε περιπτώσεις εκτεταμένων θαλάσσιων ρύπανσης από πετρέλαιο. Ενδεικτική δε τούτου είναι η πρόσφατη περίπτωση ρυπάνσεως εκ της συγκρούσεως δύο Ρωσικών πλοίων στο Αιγαίο για την καταστολή της οποίας χρησιμοποιήθηκαν και μόνο τα ισχυρά ναυαγοσωστικά των εταιριών Μάτσα - Τσαβλίρη, χωρίς μάλιστα να αποζημιωθούν για τις σοβαρές δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκαν για το προσφερθέν έργο τους. Άλλη περίπτωση ήταν η καταπολέμησης μεγάλης κηλίδας στον

Σαρωνικό στις 3-4 Οκτωβρίου (δωρεάν εργασία 2 ημερών) κατόπιν εντολής κλπ.

Ανωτέρω αναφέρθηκαν τα βασικότερα μειονεκτήματα του νέου κανονισμού. Πέραν όμως αυτών, υπάρχουν και οι αμφιβολίες περί των προθέσεων της πολιτείας να προχωρήσει στην πιστή εφαρμογή του. Τούτο, διότι τρεις μόλις μήνες μετά την έκδοσή του, το ΥΕΝ, με νεότερο κανονισμό, τον τροποποίησε προκειμένου να δώσει δικαιώματα αποκτήσεως αδειάς και εις άλλα ρυμουλκά που δεν επλήρουν τις αρχικά τεθείσες προϋποθέσεις. Επίσης προ ημερών εξεδόθη απόφασις του ΥΕΝ, βάσει της οποίας εξαιρούνται από τον κανονισμό ορισμένες κατηγορίες ρυμουλκών. Έτσι διευρύνεται κανείς, κατά πόσον ο κανονισμός αυτός προορίζεται ν' αποτελέσει σταθερή βάση για την ρύθμιση των ρυμουλκήσεων στις περιοχές Πειραιώς — Ελευσίνας ή θα τροποποιείται περιοδικά ανάλογα με τις εκάστοτε πιέσεις και τα συμφέροντα των διαφόρων ενδιαφερομένων.

Τα προβλήματα όμως των ρυμουλκών δεν σταματούν στον προαναφερθέντα κανονισμό. Επί σειρά ετών ζητά ο κλάδος από το ΥΕΝ την διαμόρφωση της συνθέσεως των πληρωμάτων ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών, σε επίπεδα ανάλογα με τα ισχύοντα σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, για να περιορισθεί το κόστος των ρυμουλκικών υπηρεσιών και να καταστούν οικονομικώς βιώσιμες οι αντίστοιχες επιχειρήσεις. Δυστυχώς το ΥΕΝ συνεχώς κωφεύει στο αίτημα και επιμένει στην διατήρηση μιας εξω-



GEORGE STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

πραγματικής συνθέσεως η οποία καταλήγει στο αποτέλεσμα να απασχολεί ένα μικρό ρυμουλκό πλήρωμα περισσότερο από το απασχολούμενο σε ένα μεγάλο ποντοπόρο πλοίο. Επί παραδείγματι ένα ρυμουλκό 7μελούς βάρδιας χρειάζεται πλήρωμα 21 ατόμων δια 24ωρη λειτουργία. Επίσης ρυμουλκό, καθ' όλα αδελφό με ρυμουλκά 5νταμελούς συνθέσεως, αλλά μ' έναν κύλινδρο κυρίας μηχανής παραπάνω, χρειάζεται από τον νόμο, 7πταμελή βάρδια.

Για τα ναυαγοσωστικά ειδικότερα, η επιβαλλόμενη υπερβολική σύνθεση πληρώματος μειώνει την ανταγωνιστικότητά τους στον διεθνή χώρο, αποστερώντας τα πλοία αυτά από ναυαγιαρειακές και ρυμουλκικές εργασίες, προς όφελος των ξένων ανταγωνιστών τους. Ναυαγοσωστικό / Ρυμουλκό συνθέσεως 15 ατόμων υπό Ελληνική σημαία, λειτουργεί υπό Ολλανδική ή Αγγλική σημαία με 8 άτομα. Για τον λόγο αυτό άλλωστε, διαγράφεται σήμερα τάση εγκαταλείψεως της Ελληνικής σημαίας, προκειμένου να καταστούν διεθνώς ανταγωνιστικότερα. Τούτο όμως είναι επιζήμιο για την εθνική μας οικονομία και δια τους ίδιους τους ναυτικούς (θέσεις εργασίας) επί πλέον δε χάνεται η ναυαγοσωστική υποδομή, ήτοι δεν δημιουργούνται ναυαγοσώστες καριέρας ούτε στα γραφεία, ούτε στα πλοία. Κατ' αντίθεση δε προς τα Ελληνικά πλοία άλλων κατηγοριών, τα Ελληνικά ναυαγοσωστικά δεν έχουν δυνατότητα χρησιμοποίησης αλλοδαπών ναυτικών και αυτό ενισχύει την τάση φυγής τους στις ξένες σημαίες. **Επισημαίνω ότι δεν υπάρχει σήμερα κανέναν ναυαγοσωστικό υπό Ελληνική σημαία σταθμευμένο εκτός Ελλάδος, ενώ παλαιότερα η εταιρία Τσαβλέρη (μόνο) διατηρούσε 10-12 ναυαγοσωστικά ανά την υφήλιο.**

Ενα άλλο σοβαρό πρόβλημα είναι η παράλειψη του YEN να αναπροσαρμόζει τα τιμολόγια ρυμουλκίσεων ανάλογα με το συνεχώς διογκούμενο κόστος των ρυμουλ-

κών, λόγω συνεχών αυξήσεων μισθών πληρωμάτων, ανατιμήσεων καυσίμων και λοιπών εξόδων συντηρήσεως. Είναι αξιοσημείωτο ότι η τελευταία αύξησης που εγκρίθηκε ήταν το 1991.

Πρόσφατα τέθηκε υπόψιν του YEN το αίτημα της Ενώσεως, είτε να αναπροσαρμόσει το τιμολόγιο, είτε να το απελευθερώσει, αφήνοντας την διαμόρφωση του ύψους του στον κρατούντα ελεύθερο ανταγωνισμό. Και εδώ όμως το YEN αποφεύγει συστηματικά να λάβει οποιαδήποτε θέση.

Πρόβλήματα των ιδιοκτητών ρυμουλκών υπάρχουν και στις σχέσεις τους με τα πληρώματα. Βάσει παρωχημένων διατάξεων των Συλλογικών Συμβάσεων, που συμφωνήθηκαν προ πολλών ετών (όταν οι ρυμουλκικές εταιρίες στον Πειραιά ήταν ελάχιστες) κάθε ρυμουλκό για να έχει δικαίωμα εργασίας πέραν του 8ώρου υποχρεώνεται σε πρόσληψη διπλής ή τριπλής βάρδιας πληρώματος, ανάλογα με τα ρυμουλκά που διαθέτει ο κάθε πλοιοκτήτης. Έτσι ο πλοιοκτήτης του ρυμουλκού υποχρεώνεται να το διατηρεί επανδρωμένο με πλήρωμα πολύ μεγαλύτερο της αναγκαίας συνθέσεως, χωρίς μάλιστα τις περισσότερες φορές να εργάζεται το ρυμουλκό του. Το χειρότερο είναι ότι πολλοί πλοιοκτήτες (σχεδόν όλοι οι μη παραδοσιακοί) παραβιάζουν συστηματικά την υποχρέωσή τους αυτή, με αποτέλεσμα ν' αναπτύσσεται αθέμιτος και παράνομος ανταγωνισμός, που υποβαθμίζει την ποιότητα των ρυμουλκικών υπηρεσιών.

Παράνομος ανταγωνισμός αναπτύσσεται επίσης και από την πρακτική ορισμένων πλοιοκτητών ρυμουλκών να μην αμοιβούν τα πληρώματά τους με αποδοχές της Συλλογικής Συμβάσεως (ο λεγόμενος «κλειστός» μισθός), να προσλαμβάνουν πλήρωμα ολιγότερο από το απαιτούμενο εκ του Νόμου (οι λεγόμενοι ναυτολογημένοι «ξύλινοι»), να προμηθεύονται παράνομα / κλεμμένα καύσιμα, να δωροδοκούν πιλότους, να υπερτιμο-

λογούν υπηρεσίες και γενικά να καταφεύγουν σε διάφορες έκνομες κολάσιμες μεθόδους, που δυστυχώς η Πολιτεία δεν επιθυμεί να ελέγξει.

Αν στα προβλήματα αυτά προστεθεί και η αρνητική στάση των Αρχών στην διευκόλυνση της εργασίας των ρυμουλκών, όπως π.χ. η άρνησή τους να προσδιορίσουν μόνιμο αγκυροβόλιο στο λιμάνι του Πειραιά (με αποτέλεσμα την περιπλάνηση ρυμουλκών και πληρωμάτων) και γενικά η έλλειψη κατανόησης στις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν, γίνεται πλέον αντιληπτό ότι η παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας απέχει πολύ από του να βρίσκεται σε επίπεδα ανάλογα με εκείνα των σύγχρονων λιμένων της Ευρώπης. Είναι δε λυπηρό να υποβαθμίζεται σε τέτοιο βαθμό στην χώρα μας η ρυμουλκή επιχείρηση, η οποία σε άλλες χώρες θεωρείται ζωτικής σημασίας, για την εξυπηρέτηση της εμπορικής κινήσεως και της ασφαλείας των λιμανιών. Και ενώ εκεί λαμβάνει σειρά μέτρων για την αποτελεσματική στήριξή της, εδώ το Κράτος ηθελημένα ή μή υποθάλλει την καταπόντισίν της.

Εξέθεσα τα πράγματα ως έχουν. Ελπίζω οι επισημάνσεις μου να συμβάλλουν στην επίλυση των προβλημάτων. Ομολογώ ότι δεν είμαι αισιόδοξος. Προηγούμενες επιστολές και παραστάσεις στο Υ.Ε.Ν., τόσο της Εννώσεώς μας, όσο και του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, επί σειρά ετών, υπήρξαν «βοαί εν τη ερήμω». Εξαντλήθηκε η υπομονή ορισμένων νομιμοφρόνων ιδιοκτητών ρυμουλκών και ήδη προσέφυγαν στο Συμβούλιο Επικρατείας. Ας θυμηθούμε το γνωστό έγκυρο αξίωμα: «όπου κρατική παρέμβασις — η επιχείρησις προβληματική».

Ευχαριστώ τα «Ναυτικά Χρονικά» δια την φιλοξενία και εύχομαι σ' όλους τους αναγνώστες Καλή Χρονιά.

ΝΙΚΟΣ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

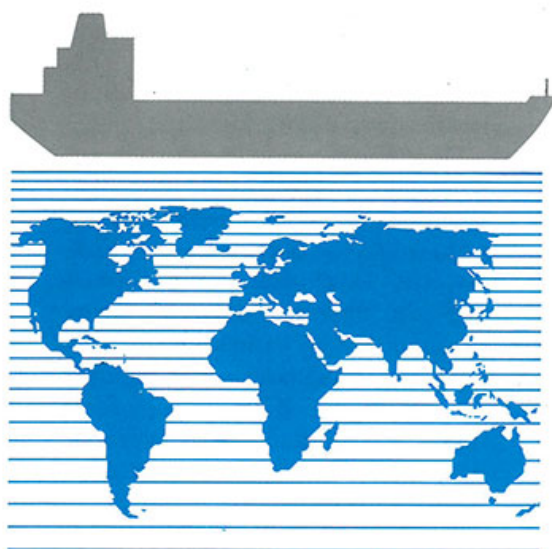
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

BERY

MARITIME INC.



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

Expert knowledge
in container and
multipurpose
market.

Detailed
experience in
handy-size
bulkcarrier trades.

Evaluation and
presentation of
shipping projects
and freight
opportunities.

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

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

41, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4292300 (6 lines) - FAX: 4292097 - TELEX:- 213612 (3 lines) BERY GR.

Ο ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΕΥΤΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ Ε.Ν.

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Η απόκτηση μεταπτυχιακού
διπλώματος

«Εάν θέλουμε να έχουμε μια ευ-
ημερούσα Εμπορική Ναυτιλία θα
πρέπει να προσελκύσουμε κα-
τάλληλους και ικανούς ανθρώ-
που, να τους εκπαιδεύσουμε και
να τους δημιουργήσουμε κίνητρα
για μια σταθερή σταδιοδρομία
αρχικά στην θάλασσα και συνέ-
χεια στην ξηρά».

JOHN SPRUYT
Lloyd's List

Τα παραπάνω συμπεράσματα
του διακεκριμένου αρθρογράφου
του Lloyd's List χαιρόμαστε ιδιαίτε-
ρα που βρίσκονται σε αρμονία με
τις δικές μας διαπιστώσεις που εί-
χαμε δημοσιεύσει σε σχετικό άρθρο
μας στα «Ναυτικά Χρονικά» της
15ης Οκτωβρίου 1992.

Συγκεκριμένα είχαμε επισημάνει
ότι σήμερα εάν ρωτήσετε οποιοδή-
ποτε σπουδαστή ΑΔΣΕΝ πως βλέ-
πει τις ναυτικές του σπουδές και
την ναυτική του σταδιοδρομία θα
σας δώσει με απόλυτη φυσικότητα
την ακόλουθη απάντηση:

«Θα ταξιδέψω μερικά χρόνια με-
τά τις τετραετείς σπουδές μου, θα
αποκτήσω όλα τα διπλώματά μου
στην συνέχεια θα εργαστώ στα
γραφεία ναυτιλιακής εταιρίας ή ό-
που αλλού μπορέσω με τις γνώσεις
και την εμπειρία μου».

Αυτή η σκέψη των αυριανών
στελεχών της ναυτιλίας για μια συ-
νολική ναυτιλιακή σταδιοδρομία που
θα ξεκινά από τη θάλασσα και στην
συνέχεια σε κάποιο δεδομένο χρό-
νο θα συνεχίζεται στην ξηρά άλλο-
τε εθεωρείτο ΑΔΙΑΝΟΗΤΗ. Σήμε-
ρα και πολύ περισσότερο αύριο,
θεωρείται ΑΥΤΟΝΟΗΤΗ.

Και αυτή η πραγματικότητα απο-
τελεί την ειδοποιό διαφορά μεταξύ
των σκέψεων, στόχων και φιλοδο-
ξιών που έχουν τα σημερινά στελέ-
χη της ναυτιλίας με τους συναδέλ-
φους του χθές.

Με άλλα λόγια σήμερα κανένας
σπουδαστής Ναυτικών Σπουδών,
ανεξάρτητα από τους λόγους που
σπουδάζει και επιθυμεί να σταδιο-
δρομήσει στην θάλασσα δεν δέχε-
ται τον μονόδρομο της «δια βίου»
παραμονής του στα πλοία.

Αυτό δε σε επίπεδο πρόθεσης
και σχεδιασμού, ανεξάρτητα από
το ένα και σε ποιό βαθμό θα πραγ-
ματοποιήσει τελικά τους στόχους
του.

Κατά συνέπαι φαίνεται πλέον ότι
πρέπει να μας απασχολήσει σοβα-
ρά και κατά προτεραιότητα η καθο-
λική αυτή αντίληψη μήπως και απο-
τελεί μια νέα βάση για προσέγγιση
τους προβλήματος:

α) Και της προσέλευσης στελε-
χών Ε.Ν. και μάλιστα σε επίπεδο ε-
πιλογής.

β) Και της αναβάθμισης των ναυ-
τικών σπουδών και της ποιότητας
των στελεχών των πλοίων.

γ) Και της στελέχωσης των ναυ-
τιλιακών γραφείων με υψηλής
ποιότητας στελέχη που προέρχον-
ται από την θάλασσα.

Μήπως σήμερα το πρόβλημα της
στελέχωσης της Ελληνικής Ναυτι-
λίας περνά μέσα από την φιλοσο-
φία της δημιουργίας στελεχών ανα-
βαθμισμένης στάθμης που θα έ-
χουν την δυνατότητα ευκολότερα
μετά από ωρισμένα χρόνια στην
θάλασσα να βρουν εναλλακτική α-
πασχόληση στην ξηρά είτε στις
ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή παρεμ-
φερείς ή μη δραστηριότητες;

Και εδώ πραγματικά φαίνεται το
πόσο ανέτοιμοι σαν ναυτιλία είμα-
στε για να δεχθούμε αυτήν την με-
ταβολή που έχει συντελεστεί πάνω
στο πρόβλημα της εξασφάλισης
στελεχών για τα πλοία και την ναυ-
τιλία γενικότερα.

Και πραγματικά αυτή την αλλαγή
του σκηνικού δεν την έχουμε απο-
δεχθεί προς δύο κατευθύνσεις;

Η πρώτη είναι ότι τις ναυτικές
σπουδές εξακολουθούμε να τις έ-
χουμε απομονωμένες σε ένα καθα-

ρά τεχνικό - ναυτικό επίπεδο γεγο-
νός που δεν παρέχει την δυνατότη-
τα μιας βαθύτερης κατανόησης —
του λειτουργικού — επιχειρηματι-
κού περιβάλλοντος του πλοίου και
της επιχείρησης.

Η δεύτερη είναι η μη ένταξη των
διπλωμάτων Ε.Ν. μετά την αποφοί-
τησή από τις Σχολές σε εκπαιδευτι-
κή βαθμίδα.

Και εδώ φαίνεται να δημιουργεί-
ται μια «οιωνεί παγίδα» με την έν-
νοια ότι πολλά άξια και φιλόδοξα
στελέχη που θα ήθελαν μετά τις τε-
τραετείς μεταλυκειακές σπουδές
τους στις ΑΔΣΕΝ και την απόκτηση
του Ανωτάτου ναυτικού διπλώμα-
τός τους να έχουν πρόσβαση σε ευ-
καιρίες της ξηράς ορθώνεται μπρο-
στά τους αυτό το καθόλα νόμιμο
μεν και σύμφωνα με τις ισχύουσες
διατάξεις αλλά τόσο ψυχρό, αδιά-
φορο, απαγορευτικό και προσβλη-
τικό για μια μεγάλη ναυτιλία και ένα
ναυτικό λαό:

«Ότι τα διπλώματα Ε.Ν. είναι ε-
παγγελματικά διπλώματα και δεν
μπορούν να έχουν οποιαδήποτε Α-
καδημαϊκή αντιστοιχία».

Και ίσως είναι ευκαιρία να επιση-
μάνουμε δώ ότι σε κανένα άλλο ε-
παγγελματικό - επιστημονικό χώρο
δεν έχουμε τόσο ραγδαίες τεχνο-
λογικές και λειτουργικές εξελίξεις,
σε βαθμό που η αναγκαιότητα της
αφομείωσης και της σωστής εφαρ-
μογής τους από τα στελέχη του
πλοίου καθιστά επιτακτική και συ-
νακόλουθα υποχρεωτική την με-
τεκπαίδευση των στελεχών αυτών
που θα έχουν την ευθύνη της ε-
φαρμογής τους. Κάτι που νομίζω
δεν συμβαίνει σε άλλους χώρους.

Κατά συνέπεια και η αντίληψη ό-
τι τόσο το επίπεδο των παρεχομέ-
νων μετά τις ΑΔΣΕΝ γνώσεων για
απόκτηση των ανωτέρων διπλωμά-
των Ε.Ν. αλλά και το επίπεδο των
μετεκπαιδευτικών κύκλων ότι δεν
παρέχουν υψηλότερου αυξητικού
επιπέδου γνώσεις ίσως είναι ανάγ-
κη να αντιμετωπιστεί όχι με την

διαχρονικά μέχρι τώρα αποστασιωποιημένη θεώρηση που εμπεριέχει μια A priori αρνητική στάση και άρνηση της συζήτησης του θέματος.

Γιατί αυτή η αρνητική στο σύνολό της στάση δημιουργεί ένα τεράστιο ναυτιλιακό αλλά και ηθικό πρόβλημα αφού ουσιαστικά εκμηδενίζει σε ακαδημαϊκό επίπεδο προσπάθειες και αγώνες άξιων και φιλόδοξων στελεχών που με θυσίες πολλές — και περισσότερο ακόμη οικονομικές περνούν από τις αυστηρές αυτές διαδικασίες για να αποκτήσουν το Ανώτατο ναυτικό τους δίπλωμα. Που τελικά δεν έχει ουδεμία ακαδημαϊκή αξία. Δηλαδή ουδεμία κοινωνική και εκπαιδευτική καταξίωση παρά μόνο αποδεικνύει το δικαίωμα τους να το χρησιμοποιήσουν για ωρισμένο σκοπό μέσα στο πλοίο.

Χωρίς αμφιβολία η μη ακαδημαϊκή αντιστοιχία του Ανωτάτου ναυτικού διπλώματος αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα αντικίνητρα και γκρεμίζει τα όνειρα του κάθε στελέχους για μια μελλοντική αξιοπρεπή απασχόλησή του στην ξηρά.

Και εάν μιν γιαυτὸν που ανάλωσε την ζωή του στην θάλασσα γκρεμίζει κάποια όνειρα για τους νέους που βρίσκονται μπροστά στο σταυροδρόμι της επιλογής μιας μελλοντικής σταδιοδρομίας είναι βέβαιο ότι αποτελεί ένα σοβαρό στοιχείο για να μην βρουν ελκυστική μια συνολική ναυτιλιακή σταδιοδρομία.

Και το γεγονός της μη επιστημονικής καταξίωσης του Ανωτάτου Ναυτικού διπλώματος παίρνει συνεχώς και μεγαλύτερες διαστάσεις και συνειδητοποιείται περισσότερο ατόμου μπορεί να υπάρξει — και υπάρχει βέβαια — το συγκριτικό στοιχείο ότι σε άλλες χώρες οι ναυτικές σπουδές είναι Ανωτάτου Επιπέδου, ενώ στην χώρα μας με διάφορες δικαιολογίες — που δεν φαίνεται να είναι πειστικές — το θέμα αυτό συνεχώς μελετάται και αναβάλλεται ή αναβάλλεται για μελέτη.

Και θα λέγαμε το περισσότερο θλιβερό στοιχείο που χρησιμοποιεί η αρνητική επιχειρηματολογία είναι η απειλή και «μπαμπούλας» ότι Ανωτατικοποίηση του Διπλώματος Α' τάξεως θα στερήσει την ναυτιλία από έτοιμα και έμπειρα στελέχη.

Οι «τα ταύτα πρεσβεύοντες»

γνωρίζουν, πολύ καλά ότι η πραγματικότητα είναι αντίθετη. Και είναι αντίθετη αφού είναι γνωστό ότι ο απόφοιτος της ΑΔΣΕΝ σήμερα γνωρίζοντας ότι όσα χρόνια και αν μείνει στην θάλασσα και ακόμη αποκτώντας και το Ανώτατο ναυτικό δίπλωμα τα τυπικά του προσόντα δεν μεταβάλλονται και δεν αυξάνονται. Κατά συνέπεια όσο γρηγορώτερα απομακρυνθεί από την θάλασσα τόσο γρηγορώτερα θα μπορούσε να αποκατασταθεί στην ξηρά.

Όμως με το να ταξιδεύει στο πλοίο μέχρι να αποκτήσει το Ανώτατο ναυτικό δίπλωμα είναι βέβαιο ότι η ναυτιλία θα στελεχώνεται με υψηλού επιπέδου μορφωμένα στελέχη που σκοπό έχουν να αποκτήσουν δίπλωμα με Πανεπιστημιακή κάλυψη.

Αυτό σημαίνει ότι τα στελέχη αυτά θα παραμείνουν στην θάλασσα μέχρι ένα όριο ηλικίας περί το 35 έτος κατά μέσο όρο:

Όμως δεν είναι μόνο το στοιχείο της εξασφάλισης στελεχών για την ναυτιλία με την Ανωτατικοποίηση του Διπλώματος Α' τάξεως, είναι παράλληλα και η Αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών, και πέρα από την λειτουργία του ΚΕΣΕΝ.

Γιατί η Πολιτεία θα μπορούσε βεβαίως για όσους Α' τάξεως το επιθυμούν να λειτουργήσει μεταπτυχιακό πρόγραμμα ναυτιλιακών σπουδών επιλεγμένο προς ωρισμένες κατευθύνσεις μέσα στο γνωστικό αντικείμενό τους και στους Αποφοίτους του προγράμματος αυτού να χορηγήσει Πανεπιστημιακό δίπλωμα.

Είναι γνωστό ότι τέτοιες μεταπτυχιακές σπουδές παρέχουν Αγγλικά Πανεπιστήμια καθώς και το διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο.

Και ίσως εδώ πρέπει να διευκρινιστεί το καθησυχαστικό στοιχείο ότι οι πτυχιούχοι αυτοί Α' τάξεως δεν θα έχουν οποιοδήποτε επαγγελματική κατοχύρωση που θα είναι σε βάρος άλλων ναυτιλιακών ειδικοτήτων π.χ. είτε είναι ναυπηγοί, ή μηχανικοί ή λογιστές ή νομικοί κλπ. Όχι προς Θεού δεν είναι δυνατόν να γίνει λόγος για τέτοιες σκέψεις. Τα επαγγελματικά τους δικαιώματα παραμένουν ως έχουν. Αυτό όμως το οποίο μεταβάλλεται και κατοχυρώνεται είναι το γεγο-

νός ότι οι πτυχιούχοι αυτοί κατέχουν στον ανώτατο βαθμό δηλαδή σε επιστημονικό επίπεδο και βαθμό το γνωστικό τους αντικείμενο.

Και αυτό είναι το ζητούμενο. Δηλαδή χωρίς να διεκδικεί ο πλοίαρχος και ο μηχανικός επέκταση των επαγγελματικών του δικαιωμάτων να κατέχει αυτός το γνωστικό του αντικείμενο στον Ανώτατο βαθμό.

Και αυτό το στοιχείο είναι που θα τον καταξιώσει πνευματικά και θα του δημιουργήσει αυτό το κύρος και την επαγγελματική και κοινωνική καταξίωση που σήμερα δεν την διαθέτει.

Στον χώρο της ναυτιλίας αυτό μεταφράζεται σε μεγαλύτερη επαγγελματική αφοσίωση και πίστη και προ παντός σε μια «περηφάνεια» ότι οι επαγγελματικές του επιλογές καταξιώθηκαν και οι επιστημονικές του ανησυχίες βρίσκονται μέσα στον χώρο των δυνατοτήτων του και του εφικτού.

Αλλά δικαιολογούνται οι φόβοι που αιωρούνται σήμερα ότι τέτοια στελέχη θα εγκαταλείψουν την ναυτιλία;

Ενα στέλεχος σε ηλικία περί τα 35 με οικογενειακά βάρη (κατά κανόνα με δική του οικογένεια) με επαγγελματικούς προσανατολισμούς δεδομένους που οι υποχρεώσεις τον έχουν οδηγήσει κατά κανόνα: Το the point of no return, είναι δυνατόν να θεωρήσουμε ότι θα είναι πάντοτε εύκολο να αλλάξει τους προσανατολισμούς του απλά και μόνο για να εκπληρώσει τα νεανικά του όνειρα π.χ. να διοριστεί κάπου στο Δημόσιο ή σε κάποια τράπεζα ή ακόμη να παρακολουθήσει μια άλλη Σχολή;

Αλλά ακόμη όπως και σήμερα συμβαίνει αν κάποιοι από αυτούς βρεθούν από ανάγκη στην ξηρά μετά από τόσα χρόνια στην θάλασσα, είναι κοινωνικά δίκαιο αυτοί οι άνθρωποι διοριζόμενοι π.χ. στον ΟΛΠ ή στην Επιθεώρηση Εμπορικών πλοίων κλπ. να κατατάσσονται και να εντάσσονται στην ιεραρχία της δακτυλογράφου όπως γίνεται μέχρι τώρα επειδή ακριβώς το ναυτικό τους δίπλωμα δεν αντιπροσωπεύει κανένα επίπεδο εκπαίδευσης;

Ο καθένας αντιλαμβάνεται τι ισχυρό αντικίνητρο είναι αυτό, πόση πικρία προκαλεί και πόσο τερα-

στια αρνητική εικόνα δημιουργεί για την ναυτική σταδιοδρομία.

Και νομίζω ότι πρέπει να τονιστεί ότι όσο απομονώνουμε το ναυτικό γνωστικό αντικείμενο από τον περίγυρο των άλλων τομέων γνώσεων τόσο περισσότερο απομονώνουμε τα ίδια τα ναυτικά επαγγέλματα από τα ενδιαφέροντα της σπουδάζουσας νεολαίας και τα καθιστούμε κοινωνικά και εκπαιδευτικά περιθωριακά.

Και τα περιθωριακά επαγγέλματα οδηγούν σε περιθωριακές σπουδές οι οποίες ατυχώς προορίζονται κυρίως στο να στρατολογήσουν σπουδαστές, όχι από την αστείρευτη δεξαμενή των εκατοντάδων χιλιάδων νέων με όρεξη για μόρφωση και για δουλειά, αλλά από τους άλλους, από αυτούς δηλαδή που ίσως τους έχουν πληροφορήσει ότι για να γίνεις πλοίαρχος και μηχανικός σήμερα «δεν χρειάζονται και πολλά γράμματα». Και αυτή η επιλογή βέβαια με την σκέψη ότι οι τελευταίοι, — όχι βέβαια ότι θα γίνουν καλύτεροι; αλλά θα παραμείνουν στα πλοία.

Ομως ο καθένας μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του από την συνεχιζόμενη αποστασιοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης από τον κορμό της Γενικής Εκπαιδεύσεως στην χώρα μας και το πόσο κατακρημνίζει η κατάσταση αυτή τα όνειρα και τους σχεδιασμούς πολλών νέων που θα επιθυμούσαν να ακολουθήσουν αρχικά μία ναυτική σταδιοδρομία η οποία όμως δεν θα υπολειπόταν σε κοινωνικό επαγγελματικό και ακαδημαϊκό κύρος ούτε από τον δημοδιδάσκαλο ούτε την νοσηλεύτρια κάποιας κλινικής ούτε τον μουσικό ούτε και από τον «δια βίου» άνεργο ανθρωπολόγο ή κοινωνιολόγο κλπ. κλπ. των οποίων ειρρήσθω εν παρόδω οι Σχολές είναι Πανεπιστημιακού επιπέδου.

Εχω βαθεία την αίσθηση ότι ο εφοπλιστικός παράγων δεν έχει προσεγγίσει το τεράστιο αυτό πρόβλημα και από την θιγόμενη πλευρά, δεν το έχει αξιολογήσει και δεν του έχει δώσει την προτεραιότητα που θα έπρεπε.

Και αυτό φαίνεται βέβαια μέσα από τα σχετικά κείμενα της ΕΕΕ η οποία αναγνωρίζει μεν φραστικά και την τυπική αναβάθμιση των ναυτι-

κών σπουδών και στην χώρα μας πλην όμως θεωρεί ότι πρέπει το θέμα να μελετηθεί προηγουμένως ώστε μελλοντικά να εφαρμοστεί.

Η διατύπωση οδηγεί στην σκέψη ότι το θέμα τίθεται στο «υπόψη αρχείο». Με άλλα λόγια θέση αρνητική διατυπώμενη όμως καθησυχαστικά ώστε να εκτονωθούν οι ανησυχίες και οι αντιδράσεις.

Παρά την αρνητική αυτή θέση της ΕΕΕ, είμαι βέβαιος ότι ο κατά περίπτωση Έλληνας εφοπλιστής δεν μπορεί να δεχθεί συνειδητά ότι αυτός ο πλοίαρχος και Α' μηχανικός στον οποίο έχει αναθέσει την ευθύνη της διοίκησης και λειτουργίας της τεράστιας περιουσίας του χιλιάδες μίλια μακριά του κάτω από αντίξοες φυσικές και λειτουργικές συνθήκες και κινδύνους μπορεί να ανταποκριθεί πληρέστερα με το να διαθέτει λιγότερες γνώσεις, μειωμένη κριτική προσέγγιση των προβλημάτων και λιγότερο κύρος προς κάθε κατεύθυνση.

Κάτω από αυτό το πρίσμα δεν μπορώ να δεχθώ ότι ένας Πλοίαρχος και Α' Μηχανικός με Ανωτατικοποιημένο — Πανεπιστημιακού επιπέδου το ναυτικό του δίπλωμα θα είναι ανεπιθύμητος και στο πλοίο και στο Γραφείο.

Και θα ανέφερα ακόμη ότι χάρη της προσέλευσης παλαιότερα αλλά και πρόσφατα ακόμη παρά τους ζωντανούς εθνικούς κινδύνους η Πολιτεία ελάττωσε την στρατιωτική θητεία των αποφοίτων των ΑΔΣΕΝ, προκειμένου να υπηρετήσουν λίγα χρόνια στην θάλασσα. Και όμως το Πολ. Ναυτικό έχει τρομακτικές ανάγκες και μάλιστα σε εξειδικευμένα ναυτικά στελέχη. Αυτές οι ανάγκες υπεχώρησαν γιατί ορθά θεωρήθηκε ότι οι ανάγκες προσέλευσης στελεχών στην ναυτιλία εβάρυναν περισσότερο.

Διερωτώνται πολλοί γιατί να μην εφαρμόσουμε και στον χώρο της εκπαίδευσης μια ανάλογη καινοτομία, που θα στοχεύει να κρατήσει στην θάλασσα στελέχη για πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από ότι με την μειωμένη στρατιωτική θητεία.

Οι ανάγκες της ναυτιλίας είναι τέτοιες που έκαμψαν και αυτές τις εθνικές ανάγκες του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Γιατί να μην κάμψουν και τις όποιες επιφυλάξεις και του Υπουργείου Παιδείας».

Υποσημείωση: Έχουμε την γνώμη ότι ωρισμένες από τις ΑΔΣΕΝ που θα κατονομαστούν είναι ανάγκη να περιληφθούν στις Πανελληνίες εξετάσεις των ΤΕΙ ενώ οι υπόλοιπες να δεχθούν υποψηφίους με το ισχύον σύστημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

Η ίδρυση — λειτουργία πανεπιστημιακών τμημάτων ναυτικής κατεύθυνσης

Σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς η προέλευση των Αξιωματικών Ε.Ν. είναι από μεν την Μέση Εκπαίδευση δια των αποφοίτων των Ναυτικών Λυκείων και από την Ανώτερη Εκπαίδευση δια των αποφοίτων των ΑΔΣΕΝ.

Από τα 20 χρόνια που λειτουργεί ο θεσμός των ΑΔΣΕΝ υπάρχει η εμπειρία της διαρροής μεγάλου ποσοστού από τους αποφοίτους των Σχολών αυτών.

Οπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο Α, μπορούμε να δημιουργήσουμε ουσιαστικά κίνητρα και για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης αλλά και για την προσέλκυση μεγάλου αριθμού υποψηφίων χρησιμοποιώντας έστω και μερικώς τον καταξιωμένο θεσμό των Πανελληνίων εξετάσεων επιτυχάνοντας συγχρόνως με την αναβάθμιση — Ανωτατικοποίηση του διπλώματος Α' Τάξεως και την παραμονή στο επάγγελμα για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Ομως μέχρι σήμερα πεισματικά αρνούμεθα σαν Ελληνική Ναυτιλία να ανοίξουμε τις πόρτες και σε μια τρίτη πηγή προέλευσης στελεχών.

Η πηγή αυτή είναι η λειτουργία Πανεπιστημιακών τμημάτων Ναυτικής κατεύθυνσης ή (ή Ακαδημιών). Ενώ για πολλές χώρες η Πανεπιστημιακή προέλευση αποτελεί την κύρια πηγή τροφοδότησης της ναυτιλίας εμείς μια γνήσια ναυτική χώρα με την μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο αρνούμεθα να λειτουργήσουμε Πανεπιστημιακά τμήματα με τους δύο κύριους κλάδους της ναυτιλίας.

α) Ναυτικής Επιστήμης (Nautical science) και

β) Ναυτικής Μηχανολογίας (Marine Engineering) για κάλυψη των δύο βασικών ειδικοτήτων καταστρώματος και μηχανής.

Σημειώνεται ότι τα ναυτικά επαγγέλματα προσόντα και των Αξιω-



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
VANCOUVER SHIPYARDS CO. LTD.
ELGIN BROWN & HAMER (PTY) LTD.
ASTILLEROS UNIDOS DE VERACRUZ, S.A. DE C.V.
ASTILLEROS CANARIOS S.A.
SINGMARINE DOCKYARD & ENGINEERING WORKS
KEPPEL PHILIPPINES SHIPYARD INC.
CEBU SHIPYARD & ENGINEERING WORKS INC.
CHOKHANI INTERNATIONAL LTD.
WESTERN EAGLE (PRIVATE) LTD.
AHI — WESTERN EAGLE

Singapore
Rotterdam, Holland
Sasebo, Japan
Palermo, Italy
Trieste, Italy
Vancouver, Canada
Durban, S. Africa
Veracruz, Mexico
Las Palmas, Canary Islands
Singapore
Manila, Philippines
Cebu, Philippines
Madras, India
Singapore
United Arab Emirates

SHIPAGENTS

*Your home
in the far east*

JARDINES SHIPPING AGENCIES in

Singapore, Taiwan, Hong Kong,
S. Korea, Malaysia, Philippines,
China, Indonesia, Hawaii,
Thailand, Vietnam

RONASONS INTERNATIONAL LTD.

Valletta, Malta

I.V. MELI

Palermo, Italy

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus

Telephones: 4516195, 4519266, 4180593, 4184890, 4537360

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

Telefax: 4182432

A.O.H.: 6201988, 6201226

ματικών της προέλευσης αυτής θα είναι τα ίδια τα οποία ισχύουν και για τις δύο σημερινές προελεύσεις.

Εγκαταστάσεις: Κτίρια εξοπλισμός

Για την εγκατάσταση των Πανεπιστημιακών τμημάτων είναι δυνατή η άμεση χρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων των ΑΔΣΕΝ.

Συγκεκριμένα οι εγκαταστάσεις ΑΔΣΕΝ / Χανίων — Ασπροπύργου και Νέας Μηχανιώνας μπορούν να διατεθούν για την λειτουργία των ιδίων τμημάτων σε Πανεπιστημιακό επίπεδο. Ο εξοπλισμός τους θεωρείται ότι είναι από τους καλύτερους που διαθέτουν και οι ανάλογες σχολές του εξωτερικού.

Το βέβαιο πάντως είναι ότι υπάρχουν εξοπλισμός καλύπτει ικανοποιητικά της ανάγκες και των δύο κατευθύνσεων.

Θα πρέπει ίσως να διευκρινιστεί ότι στις Σχολές που θα δημιουργηθούν Πανεπιστημιακά Τμήματα αυτά θα λειτουργούν παράλληλα με τις ΑΔΣΕΝ ή εφόσον οι εγκαταστάσεις δεν φαίνεται να επαρκούν θα μπορούσαν οι σπουδαστές αυτής της ΑΔΣΕΝ να καταναλωθούν στις άλλες Σχολές.

Εκπαιδευτικό - Καθηγητικό προσωπικό.

Στην γενική του τοποθέτηση είναι ένα σοβαρό πρόβλημα η ύπαρξη καταλλήλων και προσοντούχων καθηγητών. Όμως το πρόβλημα όπως είναι γνωστό το έχουν πολλά επαρχιακά Πανεπιστήμια που λειτουργούν για πολλά χρόνια χωρίς να έχουν καλύψει τις έδρες τους.

Για παράδειγμα της Σάμου, της Χίου, της Αλεξανδρούπολης, της Ξάνθης, Κομοτινής και όλα τα Πανεπιστημιακά Τμήματα Παιδαγωγικής που λειτουργούν σε πολλές επαρχιακές πόλεις συνεχίζουν να λειτουργούν παρά τις σοβαρότατες ελλείψεις.

Όμως τέτοιο πρόβλημα τα δύο αυτά τμήματα δεν θα αντιμετωπίσουν — τουλάχιστον σε τόσο σοβαρό βαθμό. Και ο λόγος είναι ότι βρίσκονται μέσα σε μεγάλα αστικά κέντρα που ήδη λειτουργούν πανεπιστήμια και ακόμη δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός επιστημόνων. Αυτές οι πηγές με βεβαιότητα μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες σε γενικά μαθήματα.

Υπάρχουν βεβαίως και τα ειδικά

μαθήματα που σήμερα διδάσκει το ναυτικής προέλευσης προσωπικό. Χωρίς αμφιβολία πρόκειται για πρόβλημα με ιδιαιτερότητα που η λύση του είναι περισσότερο μακροπρόθεσμη αφού το υψηλής στάθμης προσωπικό της προέλευσης αυτής θα απαιτήσει περισσότερο χρόνο. Άλλωστε ανάλογο πρόβλημα αντιμετωπίζουν και οι Στρατιωτικές Σχολές αλλά και τα ειδικά Πανεπιστημιακά τμήματα όπως είναι των Μουσικής, Θεατρολογίας, Καλών Τεχνών κλπ.

Γεγονός πάντως είναι ότι και σήμερα ακόμη υπάρχουν ναυτικά στελέχη με προσόντα πολλά περισσότερα από τα ναυτικά επαγγελματικά τους προσόντα. Αυτό όμως με κανένα τρόπο δεν σημαίνει ότι μεγάλος αριθμός από το υπάρχον προσωπικό δεν έχει θέση για προσφορά μέσα στα αναβαθμισμένα αυτά ιδρύματα.

Πάντως το σημαντικό είναι ότι δεν μπορεί να ευσταθήσει ως επιχείρημα η έλλειψη καθηγητών για την μη λειτουργία των Πανεπιστημιακών αυτών Τμημάτων στα παραπάνω αναφερθέντα ναυτικά κέντρα.

Απλά για εφησυχασμό αναφέρεται εδώ ότι την περίοδο 1960 στις ΑΔΣΕΝ / Ασπροπύργου δίδασκαν αρκετοί καθηγητές του Ε.Μ. Πολυτεχνείου.

Προέλευση υποψηφίων

Οι υποψήφιοι θα επιλέγονται μέσω των Πανελληνίων εξετάσεων όπως και τα άλλα Πανεπιστημιακά Τμήματα. Επιπρόσθετα δε οι επιτυχανόντες θα υπόκεινται και στις ιατρικές εξετάσεις που σήμερα προβλέπονται για τις ΑΔΣΕΝ ακριβώς για να επιτραπεί η φοίτηση μόνο στους υγιεινολογικά ικανούς, όπως δηλαδή ακριβώς συμβαίνει και με τις Στρατιωτικές Σχολές.

Είναι φανερό ότι και μόνο η επιλογή τέτοιων σπουδαστών θα εξυψώσει το κύρος των σπουδών. Και αυτό είναι πολύ σημαντικό στην προσπάθεια της ποιοτικής αναβάθμισης των στελεχών Ε.Ν.

Διάρκεια Σπουδών - ποιότητα

Οι σπουδές στα τμήματα Ναυτικής κατεύθυνσης θα είναι τετραετούς διάρκειας όπως ακριβώς και σήμερα στις ΑΔΣΕΝ. Δηλαδή τα τρία έτη θα είναι θεωρητική εκπαίδευση και το ένα έτος πρακτική εκ-

παίδευση επί πλοίων υπό την εποπτεία της Σχολής και με την ευθύνη και παρακολούθηση των Αξιωματικών του πλοίου.

Θα εφαρμοστεί με άλλα λόγια το σημερινό σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης με την πιθανή ενσωμάτωση των δύο περιόδων θαλασσίας υπηρεσίας σε μία περίοδο η οποία συνολικά δεν θα υπερβαίνει τους 12 μήνες.

Και αυτό και για λόγους εκπαιδευτικούς αλλά και πρακτικούς ακόμη:

Το σύστημα αυτό άλλωστε ακολουθείται και σε άλλες χώρες, στις οποίες οι απόφοιτοι, όπως και στην χώρα μας μετά το πέρας των τετραετών σπουδών τους μαζί με το πτυχίο τους αποκτούν και το Δίπλωμα Αξιωματικού Γ' τάξεως Ε.Ν.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η επιλογή των υποψηφίων μέσα από τις Πανελλήνιες εξετάσεις και η Πανεπιστημιακή στάθμη των σπουδών θα καταξιώσει και στην χώρα μας τις ναυτικές σπουδές και στο επιστημονικό και στο ναυτιλιακό και στον στενό επαγγελματικό χώρο αλλά ακόμη περισσότερο στον κοινωνικό.

Το τελευταίο στοιχείο είναι πολύ σημαντικό δεδομένης της δίψας του Έλληνα για επιστημονική μόρφωση.

Και αυτό είναι που θα προσελκύσει μεγάλο αριθμό να ενδιαφερθεί για μια συνολική ναυτική σταδιοδρομία.

Ο κίνδυνος της διαρροής: το αρνητικό στοιχείο

Εαν θελήσουμε τεκμηριωμένα να απαντήσουμε στο ερώτημα αυτό οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι οι απόφοιτοι των Πανεπιστημιακών Τμημάτων Ναυτικής Κατεύθυνσης οπλισμένα με γνώσεις και με κύρος θα είναι οι περιζήτητοι για την επάνδρωση των πλοίων ενώ κατά την διάρκεια της ναυτικής τους σταδιοδρομίας θα έχουν μεγαλύτερες ευκαιρίες για αξιοπρεπή απασχόληση στην ξηρά και κυρίως στον χώρο της ναυτιλίας.

Και αυτό θα πρέπει να το θεωρήσουμε σαν απόλυτα φυσιολογικό δηλαδή το γεγονός ότι και αυτής της προέλευσης οι Αξιωματικοί Ε.Ν. προσδοκούν στην συνολική ναυτιλιακή σταδιοδρομία η οποία δεν είναι άλλη από την εναλλακτική απασχόλησή τους από τα πλοία

στην ξηρά.

Ομως στο σημείο αυτό είναι αναγκαία να διατυπωθούν ωρισμένες σκέψεις.

Και διερωτώμεθα το κράτος λειτουργεί δεκάδες τμήματα Πανεπιστημιακών Σχολών από τα οποία αποφοιτούν χιλιάδες πτυχιούχοι και σε κανένα δεν θέτει οποιοδήποτε περιορισμό ως προς την υποχρεωτική απασχόλησή τους σε ωρισμένο τομέα.

Σήμερα λειτουργούν Πανεπιστημιακά Τμήματα των οποίων οι απόφοιτοι περνούν δεκάδες χρόνια για να βρουν απασχόληση πάνω στην ειδικότητά τους, και όμως θεωρήσε απόλυτα αναγκαίο μέσα στο κοινωνικό - οικονομικό γίγνεσθαι ότι πρέπει να λειτουργήσουν και τα Τμήματα αυτά. Τμήματα που παρέχουν ειδικότητες οι οποίες με αυστηρά οικονομικά - τεχνοκρατικά κριτήρια δεν είναι παραγωγικές. Και θα λέγαμε στο τέλος τέλος γιατί να επιβαρύνεται ο Έλληνας πολίτης με δαπάνες τέτοιες που τουλάχιστον η αποδοτικότητά τους και η ωφελιμότητά τους δεν είναι τουλάχιστον αποφασιστικής σημασίας. Και όμως το Κράτος δαπάνη σημαντικά ποσά για την λειτουργία τους.

Σε αντιδιαστολή με τις ειδικότητες αυτές τα τμήματα της Ναυτικής κατεύθυνσης θα παρέχουν ειδικότητες τις οποίες έχει τρομακτική ανάγκη η Ελληνική Ναυτιλία και σαν ποιότητα στελεχών αλλά και ως αριθμητική κάλυψη των κενών θέσεων ναυτικής εργασίας.

Και κάτω από αυτό το πρίσμα, αν δούμε την δημιουργία Πανεπιστημιακού επιπέδου στελεχών Εμπορικού Ναυτικού έχω βαθιά την πεποίθηση ότι σαν ναυτιλιακή χώρα με ένα τόσο δραστήριο παραγωγικό κλάδο, με διεθνείς προεκτάσεις έχουμε κάθε λόγο να λειτουργήσουμε τέτοια Πανεπιστημιακά τμήματα.

Γιατί οι απόφοιτοί τους είναι βέβαιο ότι με τις γνώσεις και την εμπειρία τους στην ναυτιλία θα αποτελούν δια βίου ένα ενεργό και συναλλαγματοφόρο κεφάλαιο.

Δεν είναι ο απόφοιτος άλλων Πανεπιστημιακών Τμημάτων που αναμένει «Το μάνα της δημοσιοϋπαλληλικής πρόσληψης». Η οικογένειά του δεν θα πεινάσει. Γιατί έχει μπροστά του ανοιχτή την πολλά υποσχόμενη ναυτική καριέρα η οποία έχει μεν τις δυσκολίες της έχει όμως και τις δικές της προοπτι-

κές.

Προοπτικές που η πείρα της ναυτιλίας και της θάλασσας αποδεικνύει ότι οι ικανοί προόδευσαν επαγγελματικά, οικονομικά και κοινωνικά. Προοπτικές που με βεβαιότητα στους ικανούς εξασφαλίζουν μια πετυχημένη ναυτιλιακή συνολική σταδιοδρομία στην θάλασσα και στην ξηρά.

Κάτω από αυτό το πρίσμα και αν ακόμη το ποσοστό διαρροής αυτών των αποφοίτων είναι μεγαλύτερο από αυτό των ΑΔΣΕΝ δεν νομίζω ότι αυτό αποτελεί ισχυρό επιχείρημα να μην λειτουργήσουν Πανεπιστημιακά Τμήματα Ναυτικής κατεύθυνσης.

Και αληθινά με ποια λογική θα στερούσαμε σ' αυτό το στέλεχος της ναυτιλίας να απαοκτήσει ένα Master πολύ χρήσιμο για την ναυτιλία είτε είναι αυτό Ναυτιλιακών μεταφορών ή θαλάσσιας ρύπανσης ή υδρογραφίας ή ναυτικής Μετεωρολογίας ή ασφάλειας Ναυσιπλοΐας κλπ.

Ομως αληθινά αυτό που έχει σπουδάσει ο καθένας αυτό πονάει εκεί βρίσκει τα ενδιαφέροντά του και εκεί κυρίως θα προσανατολιστεί επαγγελματικά.

Με αυτό θέλουμε να πούμε ότι τους αποφοίτους αυτούς η ναυτιλία θα τους κερδίσει.

Γιατί η εξειδίκευσή τους είναι τέτοια που φυσιολογικά οι πιθανότητες απασχόλησής τους εκτός ναυτιλίας είναι πολύ περιορισμένες.

Η εφοπλιστική πλευρά

Θεωρούμε ότι είναι ανάγκη να γίνει ιδιαίτερη μνεία σχετικά με τον εφοπλισμό.

Λογικά, εάν πέρα από το σημερινό σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης το κράτος ιδρύσει και λειτουργήσει με δικές του δαπάνες τα Πανεπιστημιακά Τμήματα Ναυτικής κατεύθυνσης ο εφοπλισμός δεν αναμένεται να έχει αντιρρήσεις αφού με την ίδρυση των τμημάτων αυτών και αναβάθμιση της ποιότητας των στελεχών εξασφαλίζουμε αλλά και μια νέα πρόσθετη πηγή προέλευσης στελεχών θα έχουμε στην διάθεση της ναυτιλίας.

Ομως, όπως είναι γνωστό ο εφοπλισμός εισφέρει σοβαρά ποσά μέσω του ΚΝΕ στην ναυτική εκπαίδευση.

Από τα πράγματα λοιπόν εάν το Κράτος δεν λειτουργήσει με δικές



DUBAI DRYDOCKS

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4221-956, 4221-957, 4221964

Telefax: 4224-328, 4224-332, 4224-333

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,
211625 GRAP

του δαπάνες τα νέα τμήματα και συμμετέχει σ' αυτές και το ΚΝΕ — που είναι άλλωστε το πιο λογικό και το ούκ άνευ — αυτό σημαίνει ότι έχει σοβαρό λόγο να παρεμβαίνει και η εφοπλιστική πλευρά στην προς την ορθή κατεύθυνση διάθεση των κονδυλίων του ΚΝΕ.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η εφοπλιστική πλευρά χωρίς βεβαίως να αντικρούει την αναβάθμιση — όπως τουλάχιστον αναγράφεται στα κατά καιρούς υπομνήματά της — είναι λογικό περισσότερο να προβλέπει στην αριθμητική διάσταση της παραγωγής στελεχών. Με άλλα λόγια η εφοπλιστική πλευρά δεν μπορεί να δεχθεί το γεγονός ότι θα συμβάλλει με το ΚΝΕ για να εκπαιδεύουν άνθρωποι — στελέχη — έστω και Πανεπιστημιακού επιπέδου, τα οποία τελικά δεν θα παραμείνουν στα πλοία, αλλά θα βγούν στην ξηρά.

Βεβαίως θα λεχθεί ότι και τώρα συμβάλλει το ΚΝΕ για την λειτουργία των ΑΔΣΕΝ χωρίς να έχει εξασφαλιστεί ότι οι απόφοιτοί τους θα ναυτολογηθούν σε πλοία.

Όμως ακριβώς το γεγονός του Πανεπιστημιακού πτυχίου τους φοβίζει για το ότι η διαρροή θα έχει τεράστιες διαστάσεις.

Εμείς προσωπικά θεωρούμε ότι ο φόβος αυτός είναι μεν κατανοητός αλλά διογκώνεται πολύ περισσότερο από αυτούς που δεν βλέπουν θετικά την ίδρυση των Πανεπιστημιακών Τμημάτων Ναυτικής Κατεύθυνσης.

Παρόλα αυτά όμως εκτιμάμε ότι τέτοιοι περιορισμοί είναι δυνατό να καθιερωθούν με τον ιδρυτικό νόμο των Τμημάτων αυτών και θα μπορούσαν να προβλέπουν ενδεικτικά:

α) Την μη δυνατότητα ένταξης στην βαθμίδα ΠΕ για τους προσ-

λαμβανομένους στο Δημόσιο πριν την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξεως Ε.Ν.

β) την μη δυνατότητα απόκτησης Πανεπιστημιακού μεταπτυχιακού πτυχίου ή εγγραφής σε άλλη πανεπιστημιακή σχολή σύμφωνα με τα ισχύοντα πριν την απόκτηση διπλώματος Α' τάξεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως προέκυψε από την προηγούμενη ανάλυση των Κεφαλαίων Α και Β:

α) Θα δημιουργηθούν τρεις ανεξάρτητες μεταξύ τους πηγές προέλευσης Αξιωματικών Ε.Ν.

β) Η κάθε μια προέλευση θα έχει τα δικά της προσόντα εισαγωγής έτσι ώστε να υπάρχει δυνατότητα επιλογής από την Μέση, Ανωτέρα και Ανωτάτη Εκπαίδευση ανάλογα με τις δυνατότητες, τις συνθήκες αλλά και την επιθυμία των υποψηφίων.

γ) Ανεξάρτητα από την προέλευση των Αξιωματικών Ε.Ν. τα διπλώματά τους θα είναι ενιαία και κατά συνέπεια τα ναυτικά επαγγελματικά τους δικαιώματα τα ίδια.

δ) Θα επέλθει ουσιαστική — μαζί με την τυπική — αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών και στην χώρα μας — όπως προπολλού έχει εφαρμοστεί σε άλλες χώρες.

ε) Τα αναβαθμισμένα ναυτικά στελέχη στην θάλασσα θα τροφοδοτούν με στελέχη ποιότητας και τα ναυτιλιακά γραφεία.

στ) Θα περάσει στην σπουδάζουσα νεολαία το κίνητρο της συνολικής ναυτικής σταδιοδρομίας και θα προσελκυσθούν πολλοί νέοι στον χώρο της ναυτιλίας.

Ο υποψήφιος των ΑΕΙ έχοντας μπροστά του στον πίνακα των Σχολών ΑΕΙ για δήλωση συμμετοχής και τα Τμήματα Ναυτικών Σπουδών με βεβαιότητα θα συμπληρώσει και τις Σχολές αυτές.

Κατά συνέπεια ο χώρος της Ναυτιλίας θα γίνει χώρος συζήτησης σχολιασμού στο κύριο σώμα μιας νεολαίας αποφασισμένης κάπου να ενταχθεί.

Δεν θα είναι χώρος η ναυτιλία περιθωριακός για τους, άγνωστος και ίσως πριφρονιμένος όπως ουσιαστικά είναι σήμερα.

Και εκεί είναι το πολύ σημαντικό κέρδος της ναυτιλίας.

Τέλος θέλουμε να επισημάνουμε ότι με την πρόταση του Α' Κεφαλαίου ωρισμένες από τις ΑΔΣΕΝ να εισαχθούν στις Πανελλήνιες εξετάσεις των ΤΕΙ, ενώ στην συνέχεια σε όλους τους αποφοίτους των ΑΔΣΕΝ μετά την απόκτηση του Διπλώματος Α' τάξεως να δοθεί η δυνατότητα παρακολούθησης κύκλου Σπουδών π.χ. ετήσια διάρκεια για απόκτηση πτυχίου Master — όπως εφαρμόζουν Αγγλικά Πανεπιστήμια καθώς και το Διεθνές Πανεπιστήμιο του Μάλμο, συμβάλλουμε θετικά:

α) Στην προσέλευση μεγάλου αριθμού υποψηφίων στις ΑΔΣΕΝ — κατά συνέπεια επιλογή των εισαγομένων σπουδαστών.

β) Στην παραμονή στην θάλασσα μεγαλύτερου αριθμού Αξιωματικών προκειμένου να αποκτήσουν διπλώμα Master.

γ) Στην αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών αλλά και στην δημιουργία στελεχών υψηλής ποιότητας για να καταλάβουν διοικητικές θέσεις και στα ναυτιλιακά γραφεία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΕΥΑΓ. ΝΤΟΥΝΗΣ

KOUANIS LIMITED

Shipmanagers and Operators

METAXA BUILDING
16-18 Aristidou street
185 31 Piraeus

Telephones: 4129281 - 4174472 - 4174533
Telex: 213487 EFKO GR
Fax: 4129852
Cables: Efkouanis

*...after half a century experience in mooring rope trading,
now in our own manufacturing plant
we produce a new generation of mooring ropes*

NIKA-CORD

- EXCEPTIONAL STRENGTH TO WEIGHT RATIO
- HIGH ABRASION RESISTANCE
- DOUBLE TWISTED YARNS
- U.V. STABILIZED
(SUITABLE FOR FLORIDA-U.S.A. SUNSHINE)
- HIGH SHOCK ABSORPTION
- ELECTRONICALLY CONTROLLED
EVEN LOAD DISTRIBUTION
- SMOOTH ON HANDLING
- ONLY VIRGIN RAW MATERIALS USED
- EXCEEDS DIN, B.S. AND ISO SPECIFICATIONS
APPROVED BY MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES



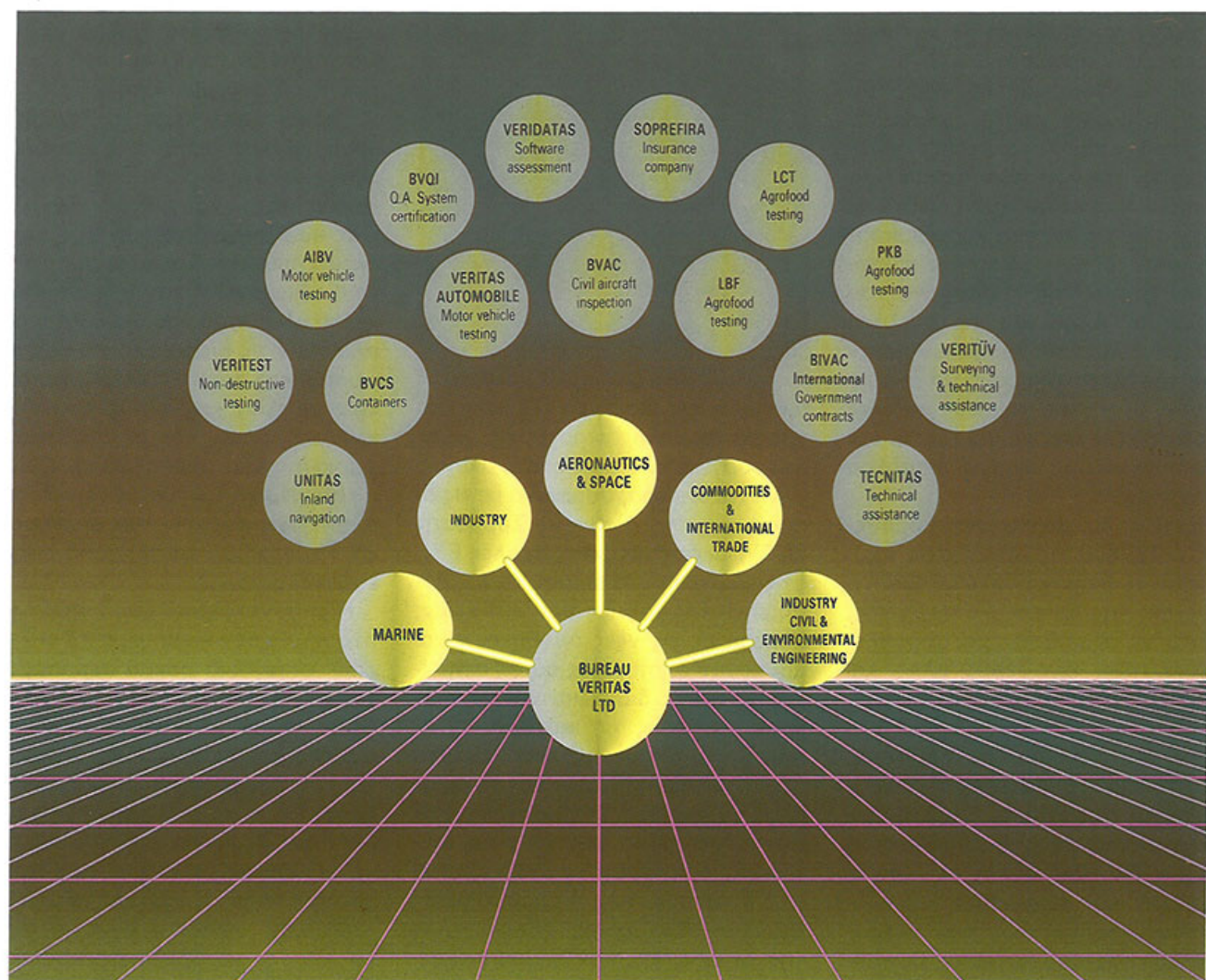
**"KATRADIS-
MARINE ROPES INDUSTRY. S.A.**

HEAD OFFICE : PSARRON & ANAPAFSEOS STR.,
P.O. BOX 86032 - PIRAEUS 186 48 - GREECE
TEL (01) 46.27.800 - 46.26.269 - 46.28.380
TELEX : 212880 / 212503 NIKA GR
FAX : (01) 4626268 - 4619631



**BUREAU
VERITAS**

Your partner worldwide



HEAD OFFICE:

Cedex 44
92077 Paris La Défense
France
Tél.: 16 (1) 42.91.52.91
Telex: 615 370 F BVADM

PIRAEUS

85, Akti Miaouli,
185 38 Piraeus
Tel.: (01) 429 1210/1/2/3/4,
(01) 429 1313/4/5/6
Telex: 21 2599 BVGR,
24 1071 BVGR
Telefax: (01) 429 1366

THESSALONIKI

13, Kountouriotou Str.
546 25 Thessaloniki
Tel.: (31) 544 704
Telex: 41 0656 BVTH
Telefax: (31) 543 435

LIMASSOL

107, Miltonos Str.
Zakaki, P.O. Box 3421
Limassol - Cyprus
Tel.: (5) 393 425, 393 146
A.O.H. 376 505
Telex: 4874 DANOS CY
Telefax: (5) 394 511

ΥΨΗΛΗ Η ΣΥΝΕΙΔΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ, Γεν. Διευθυντή της HELMEPA

Παρακολουθώντας την τελευταία δεκαετία τις εργασίες των δύο βασικών Επιτροπών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την Ασφάλεια (MSC) και το Περιβάλλον (MEPC), πιστεύω πως η ναυτιλία οδηγείται σταδιακά σε λειτουργίες υψηλών απαιτήσεων.

Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν στην εφαρμογή υψηλής τεχνολογίας που απαιτεί ιδιαίτερες γνώσεις, στην τήρηση κανονισμών που απαιτεί ειδική εκπαίδευση και πάνω απ' όλα σε μία έντονη γραφειοκρατική απασχόληση, ιδιαίτερα επίπονη και χρονοβόρα κυρίως για τον Πλοίαρχο. Αλλά και τα στελέχη των ναυτιλιακών γραφείων στην ξηρά χρειάζεται όχι μόνο να συμμετέχουν σ' αυτές τις πολύπλοκες διαδικασίες αλλά να ηγούνται και να εξασφαλίζουν υψηλού επιπέδου λειτουργία.

Παράλληλα, μονομερείς νομοθεσίες αυξάνουν τις απαιτήσεις που, εφόσον η βιομηχανία επιθυμεί τη συνέχιση της δραστηριότητάς της, πρέπει να τηρηθούν με απρόβλεπτο κόστος, κινδύνους αλλά και αμφίβολο αποτέλεσμα για το περιβάλλον.

Γεννιέται λοιπόν το ερώτημα, κατά πόσον οι δυνατότητες του ανθρώπινου παράγοντα θεωρούνται ανεξάντλητες στο να μπορέσει να αφομοιώσει όλες αυτές τις νέες απαιτήσεις και συγχρόνως να εξασφαλίσει πραγματικά την Ασφάλεια και την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, που είναι και οι στόχοι αυτών των κανονισμών.

Είναι μάλλον ανέφικτο να θυμάται ο Αξιωματικός του Ε.Ν. τις απαιτήσεις που ισχύουν σε κάθε περιοχή, χωρικά ύδατα και ακόμη σε συγκεκριμένα λιμάνια. Απ' την άλλη μεριά, είναι αδύνατος ο έλεγχος παγκόσμια τόνων πλοίων, όταν η αγορά λειτουργεί με τους φυσιολογικούς της ρυθμούς. Και ακόμη χειρότερες γίνονται οι προβλέψεις όταν σκεφτεί κανείς ότι θα πρέπει να εκτελεστούν όλων των ειδών οι ε-



πιθεωρήσεις και να ελεγχθεί το γραφειοκρατικό μέρος της όλης λειτουργίας πλοίων και εταιριών.

Μέχρι σήμερα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW οι σπουδές στις σχολές Ε.Ν. στις χώρες που κύρωσαν τη Σύμβαση είναι της τάξεως των 2-4 ετών. Σήμερα με τις νέες συνθήκες είναι αδύνατον οι σπουδές αυτές στην ίδια χρονική διάρκεια να περιλάβουν επιτυχώς τις καινούργιες απαιτήσεις. Επομένως, κατ' ανάγκη οι μελλοντικοί αξιωματικοί θα διδάσκονται τα νέα άγνωστα θέματα πάνω στο πλοίο από τους παλαιότερους, ή θα πρέπει να περιοριστεί η διδασκαλία των παραδοσιακών θεμάτων στις Σχολές, προς όφελος της απόκτησης των νέων γνώσεων.

Είναι πιστεύω σαφές πως όλες αυτές οι διαδικασίες που υιοθετούνται στον IMO αλλά και εκείνες των μονομερών εθνικών νομοθεσιών έξω από τον Οργανισμό απαιτούν ιδιαίτερα υψηλό κόστος εκπαίδευσης, που είναι αμφίβολο αν όλοι οι ενδιαφερόμενοι είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν.

Οι παραδοσιακοί ναυτικοί των παλαιότερων γενεών με την τεράστια εμπειρία που διαθέτουν αποχωρούν σταδιακά από το επάγγελ-

μα και νέοι καλούνται να καταλάβουν τη θέση τους.

Φοβάμαι πως το έντονα γραφειοκρατικό νομοθετικό πλέγμα των απαιτήσεων θα λειτουργεί αφαιρετικά στην εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος, που για πολλά χρόνια διατηρεί κάτι το μυθικό στη σκέψη των περισσότερων στη στεριά.

Πολλοί κατά καιρούς παραβάλουν τη λειτουργία της ναυτιλίας με εκείνη της αεροπορίας, λόγω ακριβώς της προηγμένης τεχνολογίας που απλώνεται και στις κατασκευές πλοίων. Και είναι απαραίτητο ο αξιωματικός του Ε.Ν. να κατέχει το υλικό που του διατίθεται στο πλοίο και τις διαδικασίες για την αντιμετώπιση των εκτάκτων συνθηκών με τους κινδύνους που περικλείουν, όπως και ο αντίστοιχος χειριστής του αεροπλάνου. Όμως, η καθημερινή ζωή με τις γενικές της απαιτήσεις είναι τελείως διαφορετική στο περιβάλλον των δύο αυτών επαγγελμάτων.

Η επαγγελματική δραστηριότητα στο πλοίο δεν είναι θέμα 10-12 ωρών, όπως ένα μακρύ αεροπορικό ταξίδι. Ακόμη, το πλοίο δεν χρειάζεται μόνον χειρισμούς αλλά και συντήρηση, που οι ίδιοι αξιωματικοί του προγραμματίζουν και εκτελούν. Και οι καιρικές συνθήκες στη θάλασσα δεν είναι ένα περιστασιακό φαινόμενο που λόγω ταχύτητας στο αεροπλάνο έχει βραχεία διάρκεια, αλλά αντίθετα είναι σημαντικό μέρος απρόβλεπτης χρονικής διάρκειας, που απαιτεί εξίσου επαγγελματική ικανότητα αλλά και αντοχή.

Ίσως οι παραπάνω σκέψεις - ερωτηματικά να θεωρηθούν απαισιόδοξες ή ακόμη και υπερβολικές. Πλήν όμως βασίζονται στην παραδοχή ότι η αυστηρή ναυτιλιακή νομοθεσία στοχεύει πραγματικά στη βελτίωση της Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα και στην Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πλοίων.

Αν αυτός είναι ο στόχος, και δεν υπάρχουν λόγοι για ν' αμφιβάλλει κανείς, τότε παράλληλα και εξίσου θεαματική θα πρέπει να είναι η κινητικότητα στο διεθνή χώρο για την επαγγελματική κατάρτιση των νέων ναυτικών. Δυστυχώς, στο χώρο του IMO, αλλά και στα κείμενα των μονομερών εθνικών νομοθεσιών, γίνεται λόγος για απαιτήσεις ειδικής εκπαίδευσης χωρίς να καθορίζονται οι στόχοι της, η ομοιογένεια που απαιτείται και, ακόμη περισσότερο, η αντιμετώπιση του κόστους της.

Υπάρχει επομένως ένα κενό στον τρόπο ικανοποίησης των νέων νομοθετημένων στόχων. Το κενό αυτό είναι η κατάρτιση / εκπαίδευση των ναυτικών στις νέες διαδικασίες και προδιαγραφές, που δεν έχουν πάντα άμεση σχέση με το ναυτιλιακό μέρος του επαγγέλματος.

Είναι δε ατυχές το γεγονός ότι ο στεριανός πληθυσμός δεν είναι ενήμερος για την αυστηρότητα και το πλήθος των ελέγχων και κανονισμών που ισχύουν στη θάλασσα. Και είναι απορίας άξιο, πως είναι δυνατόν οι ίδιοι φορείς να θεωπίζουν τόσο αυστηρούς και δαιδαλώδεις κανονισμούς για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, ενώ συγχρόνως η στεριανή περιβαλλοντική νομοθεσία, όταν και όπου υπάρχει, προκλητικά να υπολείπεται.

Ετσι, οι περιβαλλοντικά συνειδητοποιημένοι ναυτικοί όταν ξεμπάρκάρουν ζούν σε παράδεισο «περι-

βαλλοντικής ασυδοσίας» που σε μερικές περιοχές, τουλάχιστον στην πατρίδα μας, εκφράζεται με τις ανεξέλεγκτες ιδιωτικές χωματερές, που προσβάλλουν το περιβάλλον και το πολιτιστικό μας επίπεδο.

Η ναυτική εκπαιδευτική δραστηριότητα είναι μέλημα και ευθύνη της Πολιτείας, που οφείλει να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW που έχει κυρώσει. Στο χώρο όμως της εθελοντικής εκπαίδευσης που γίνεται στο πλαίσιο της ιδρυτικής της Διακήρυξης, η HELMEPA προσπαθεί να συμπληρώσει τα κενά που δημιουργούνται κάθε τόσο με τις νέες απαιτήσεις. Η δημιουργία του ηλεκτρονικού της προγράμματος IN-DEX δίνει τη δυνατότητα άμεσης ενημέρωσης αλλά και εκπαίδευσης στην ξηρά και στο πλοίο πάνω στους Κανονισμούς των Διεθνών Συμβάσεων SOLAS — MARPOL και STCW.

Η έκδοση και διάθεση στα μέλη της του μοντέλου του Vessel Response Plan, που ενέκρινε η U.S.C.G. και στο οποίο συνεργάστηκε η ΕΕΕ, πιστεύω πως διευκόλυνε σημαντικά τη δύσκολη εργασία της κατάρτισης και υποβολής στην U.S.C.G. των ατομικών σχεδίων των πλοίων που ταξιδεύουν στις ΗΠΑ.

Οι απαιτήσεις για το Safety Management που περιγράφει η Απόφαση 680 (17) του IMO, αντιμετωπίζονται με το καινούργιο Manual της HELMEPA που έχει τίτλο «Εθελοντικές Οδηγίες Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία του Πλοίου και την Πρόληψη της Ρύπανσης».

Όπως είχε ανακοινωθεί, η ελληνική έκδοση κυκλοφόρησε ήδη την 20/12/92, ενώ η αγγλική θα εκδοθεί μέχρι τέλος Φεβρουαρίου 1993. Και είναι σημαντικό να τονιστεί ότι για την έκδοση αυτή συνεργάστηκαν με τη HELMEPA, η ΠΝΟ, η ΕΕΕ, το Committee του Λονδίνου και το NEE, πράγμα που κάνει αυτό το Manual να είναι η συλλογική απάντηση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στις νέες απαιτήσεις.

Στόχος τώρα της HELMEPA είναι να κυκλοφορήσει μέσα στο 1993 και δισκέτες υπολογιστή PC με τα περιεχόμενα του Manual, ώστε να αποτελέσει ακόμη ένα βοήθημα για τα πλοία και τις εταιρίες σαν μέρος της ηλεκτρονικής Data Bank «HELMEPA INDEX».

Στα 15 τετραήμερα σεμινάρια του Εκπαιδευτικού Προγράμματος 1992-93 έχουν περιληφθεί θέματα που αφορούν στις νέες απαιτήσεις, ενώ το εκπαιδευτικό υλικό της HELMEPA διατίθεται δωρεάν στους αξιωματικούς που παρακολουθούν τα σεμινάρια αυτά.

Η HELMEPA καταρχήν μετρά τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας από τις απαντήσεις που δίνουν σε ειδικό ερωτηματολόγιό της όσοι αξιωματικοί συμμετέχουν σε κάθε σεμινάριο. Παράλληλα, τα στατιστικά στοιχεία της U.S.C.G. για τις επιθεωρήσεις των πλοίων

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

Phones: 313 3200 — 311 9132 - 312 4932
Fax: 313-7553
Tlx: 27003/23867/21017/21331 FAROS AR
A.O.H.: J.N. KTISTAKIS 7852179/7852337
N.J. KTISTAKIS 7852858/4498287
Capt. E. MIRKOS 856 0619
CABLES: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones 4224765 (6 lines)
Telex: 21 2884 GENI GR.
Fax: 413 1314
A.O.H.: 6524166

στα λιμάνια των ΗΠΑ αποτελούν σημαντικό δείκτη του επιπέδου των πλοίων μελών. Ακόμη, οι ερωτήσεις ορισμένων φορτωτών για το αν το πλοίο είναι μέλος της HELMEPA είναι πιστεύω ένδειξη εκτίμησης της όλης προσπάθειας.

Ισως να ήταν χρήσιμο η εθελοντική εκπαιδευτική πρωτοβουλία της HELMEPA, στην οποία έχουν συμμετάσχει μέχρι τώρα πάνω από 6.500 Έλληνες ναυτικοί, να ερχόταν σε στενότερη συνεργασία με την εκπαιδευτική δραστηριότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Και τούτο γιατί πιστεύω ότι η διαφορετική προσέγγιση της HELMEPA μπορεί να συμπληρώσει την επίσημη εκπαίδευση της Πολιτείας, δίνοντας στους σπουδαστές τη διάσταση και τη βαρύτητα που η ίδια η βιομηχανία αποδίδει στα θέματα που διδάσκονται σχετικά με το Περιβάλλον και την Ασφάλεια. Μια τέτοια πρόταση έκαναν πρόσφατα οι σπουδαστές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο στη Διοίκηση του Πανε-

πιστημίου, μετά από 3ήμερο σεμινάριο που η HELMEPA προσκλήθηκε και οργάνωσε εκεί.

Είναι απαραίτητο η Ελλάδα να συνεχίζει να κατέχει την πρώτη θέση στη διεθνή Ναυτιλία. Κι αυτό στηρίζεται στις ικανότητες του Έλληνα ναυτιλλόμενου, που οι ρίζες του και οι παραδόσεις του βρίσκονται για χιλιάδες χρόνια στη θάλασσα. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πάντα καθοριστικός σε κάθε εγχείρημα και τώρα που ο διεθνής ναυτιλιακός διάλογος κινείται γύρω από αυτόν, είναι η ώρα να μιλήσει η ελληνική ναυτοσύνη.

Η HELMEPA, δημιούργημα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, έδωσε με τη συμπαράσταση όλων όσων τη συνέτρεξαν και μία άλλη εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας. Ενωμένοι Έλληνες ναυτικοί και πλοιοκτήτες προχώρησαν δέκα χρόνια πιο μπροστά από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, υπενθυμίζοντας ότι μόνη η νομοθεσία χωρίς την προσωπική συμμετοχή του ανθρώπου δεν μπορεί να επιτύχει :

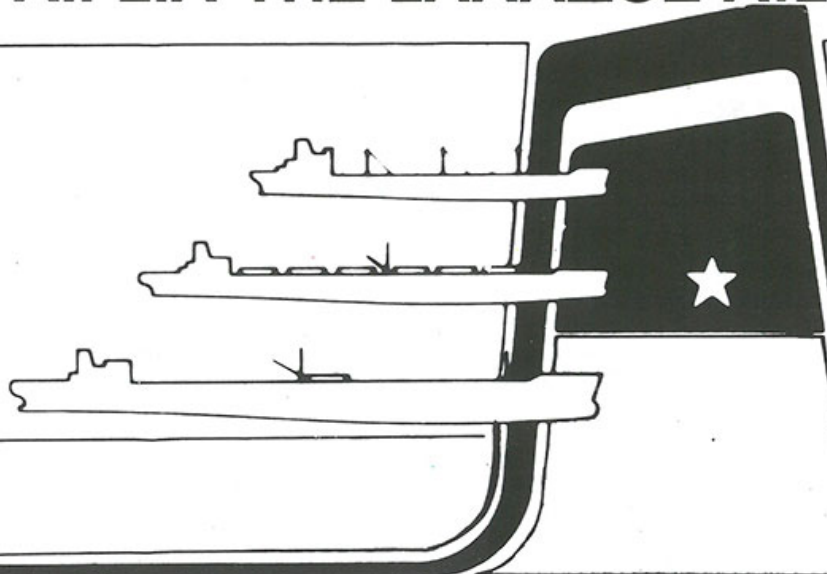
ΑΣΦΑΛΗ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ. Και τώρα ο διάλογος στον IMO αποδεικνύει την ορθότητα αυτής της τοποθέτησης.

Μήπως τώρα είναι καιρός η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική, που εκφράζει τη μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου, να υπενθυμίσει πως οι δυνατότητες του ανθρώπου πλησιάζουν τα όρια της αντοχής;

Ισως ο διεθνής ναυτιλιακός διάλογος να υπηρετούσε πραγματικά την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, αν μέρος του υψηλού κόστους χρηματοδότησης των νέων απαιτήσεων κατευθύνονταν σε μια διαφορετική μορφή εκπαίδευσης. Σε μία κατεύθυνση που θα έφερνε τον άνθρωπο πραγματικά στο επίκεντρο της προσπάθειας. Κι αυτό πιστεύω μπορεί να το υποστηρίξει σήμερα η Ελληνική Πολιτεία αναλαμβάνοντας διεθνώς τη σχετική πρωτοβουλία.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΗΤΣΑΤΣΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

Διάλυση, αναβάθμιση προδιαγραφών, ναυπήγηση

(ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΣΤΑΘΕΡΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ — ΖΗΤΗΣΕΩΣ)

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Το παρόν άρθρο στηρίζεται σε στατιστικά δεδομένα ληφθέντα από έγκυρα εξειδικευμένα ναυτιλιακά φύλλα και από τα αρχεία του γνωστού ναυτιλιακού - μεσιτικού Οίκου George Moundreas & Co. S.A., με την οποία ο γράφων συνεργάζεται, αφ' ενός, και, αφ' ετέρου, σε ευρεία ανταλλαγή σκέψεων και απόψεων με πλειάδα ναυτιλιακών παραγόντων, Ελλήνων και ξένων.



Ο προβληματισμός περί το ζήτημα της εξασφάλισης σταθερής ισορροπίας προσφοράς - ζήτησης, θέμα που άπτεται επί μέρους προβλημάτων, όπως 1) Η απρόσκοπτη επιτέλεση του παγκόσμιου δια θαλάσσης μεταφορικού έργου, 2) Η στήριξη ενός ελαχίστου, έστω, ναυπηγικού δυναμικού για τον αυτόνομο σκοπό της εν καιρώ ανανέωσης του παγκόσμιου εμπορικού στόλου αλλά και της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού και, 3) η υποβοήθηση του «κοινωνικού status» που πλέκεται γύρω από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε παγκόσμια κλίμακα, ο προβληματισμός αυτός, επαναλαμβάνω, γίνεται τώρα πολυπλοκώτερος από την πρόσφατη όξυνση των προβλημάτων ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασίας του περιβάλλοντος.

Υπό το φώς των ανωτέρω, και δεδομένης της σημαντικής καθυστέρησης των διαδικασιών ανανέωσης του παγκόσμιου εμπορικού

ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ήδη η προοπτική του αδιεξόδου καθίσταται ορατή στον τομέα των ασφαλίσεων ενώ, από την άποψη της εκμετάλλευσης, ασφυκτικός γίνεται ο κλοιός γύρω από το παρήλικο πλοίο, τόσο στην προσπάθεια εξασφάλισης απασχόλησης όσο και από τον αριθμό και τη φύση των εκτάκτων επιθεωρήσεων από αρμόδια όργανα ή μη. Η διατύπωση, επομένως, και η άμεση εφαρμογή ενός προγράμματος «ανανέωσης» του παγκόσμιου εμπορικού στόλου προβάλλει σχεδόν αναγκαία, αναζητεί, όμως, ακόμη το κατάλληλο σχήμα.

Κάτω από την πίεση της ναυλαγοράς, κάποια σχήματα «πριμοδοτήσεως» της διάλυσης ορισμένων τύπων ή και μεγεθών πλοίων (με πρώτα το capesize bulkcarriers) τίθενται επί τάπητος. Δύσκολο να κρίνει κανείς τέτοιες ενέργειες. Σε μια τόσο ευρεία αγορά, όπως η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, η επίλυση των προβλημάτων δια της μεθόδου της πριμοδοτήσεως, οποιαδήποτε ουσία ή μορφή και αν έχει αυτή, προσκρούει στην απουσία κοινής αποδοχής εκ μέρους των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών, στην απροθυμία του κοινωνικού συνόλου στη χρησιμοποίηση μη ναυτιλιακών πόρων προς χρηματοδότηση προγραμμάτων του είδους και στην έλλειψη προηγούμενων εμπειριών (επομένως και πείρας) περί τη σχεδίαση και εφαρμογή πα-

στολού, η ανάγκη θέσεως σε εφαρμογή μιας στοιχειώδους πολιτικής προβάλλει μάλλον επείγουσα, ταυτοχρόνως γεννά, όμως, σειρά παραπλεύρων προβλημάτων που έχουν σχέση με την υπάρχουσα χωρητικότητα, τα οικονομικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τη δυνατότητα ή και σκοπιμότητα διαλύσεως ή εκτεταμένων επισκευών μέχρι και αναβαθμίσεως των προδιαγραφών (upgrading), την καταφυγή στις ναυπηγικές εσχάρες, επιλογές - διλήμματα που περικλείουν αντικρουόμενα συμφέροντα, αφ' ενός, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους, αφ' ετέρου.

Γεγονός είναι ότι η κάθετη αύξηση του ναυπηγικού κόστους κατά τη μετά το 1987 περίοδο, σε συνδυασμό με την πλήρη σχεδόν απραξία του τομέα των διαλύσεων κατά τον αυτόν χρόνο, έφερε τη Ναυτιλία σε μια ιδιότυπη κατάσταση γηράνσεως, και τούτο σε μια στιγμή έξαρσης των προβλημάτων

ΣΤΕ ΤΟΥΜΑΣΣΙΣ

**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

**Phone: 7015656
Fax: 7015086
Telex: 210780 TUMA**

ρομοίων προγραμμάτων. Οι διαπιστώσεις αυτές ουδόλως συνιστούν λόγο απορρίψεως των σχετικών προσπαθειών, υπογραμμίζουν, όμως, τις ενυπάρχουσες δυσκολίες και αποτρέπουν άκαιρους και αδιαιολόγητους ενθουσιασμούς.

Συζητήσιμη εναλλακτική λύση αποτελεί η πλέον επιμελημένη συντήρηση της υπάρχουσας — μη παρηλικού — χωρητικότητας που φθάνει στην ουσιαστική αναβάθμιση των προδιαγραφών του πλοίου (upgrading). Με δειλά βήματα, η μέθοδος αυτή ετέθη σε εφαρμογή από αριθμό πλοιοκτητών κατά το 1990/1991. Αποτελεί εντύπωση του γράφοντος ότι, παρά την εκ μέρους μερίδος πλοιοκτητών επιδειχθείσα επιμέλεια, η εν λόγω «λύση» μάλλον εγκαταλείπεται. Πράγματι, η πλειονότητα των περί ου ο λόγος πλοιοκτητών δεν είχε το θάρρος (ή και την οικονομική ευχέρεια) να προχωρήσει σε ουσιαστική αναβάθμιση, με αποτέλεσμα ή όλη προσπάθεια να εκφυλισθεί σε επισκευή ρουτίνας ή και σε απλή απόπειρα δημιουργίας ψευδών εντυπώσεων περί το αποτέλεσμα. Άλλωστε, και αυτή η ίδια η αγορά αντιμετώπισε μάλλον ψυχρά και της λίγες εκείνες περιπτώσεις γνήσιας προσπάθειας, αφού ούτε οι ναυλωτές ούτε οι ασφαλιστές έλαβαν σοβαρά υπ' όψη το εγχείρημα.

Όπως ήδη αναφέραμε, οι ναυπηγικές τιμές, όπως αυτές διαμορφώθηκαν κατά την τελευταία πενταετία, απέτελεσαν ισχυρόν ανασταλτικό παράγοντα στην ανέλιξη της ναυπηγικής δραστηριότητας. Η αυστηρή κριτική και η πίεση που υπέστη το καθεστώς των προμηθευτών, κινήτρων, χρηματοδοτήσε-

ων, κλπ., προς τη Ναυπηγική Βιομηχανία τείνουν προς την δραστική μείωση, αν μη προς την οριστική εξάλειψη των καθ' οιονδήποτε τρόπον επιδοτήσεων παρά τη σθεναρή αντίδραση των ενδιαφερομένων κυβερνήσεων και αυτής της ΕΟΚ ακόμη.

Σαν πιο πιθανό ενδεχόμενο προβάλλει, λοιπόν, η επικράτηση των κανόνων της αγοράς, η επιλογή της σχετικά βραδείας ανανέωσης υπό την πίεση των πραγμάτων μέσα από βασανιστικές διαδικασίες, η διεκπεραίωση των οποίων ασφαλώς θα απαιτήσει κάποιο χρόνο. Με βάση την ίδια παραδοχή, δεν είναι δύσκολο να προβλέψει κανείς και μερικά ακόμη βασικά χαρακτηριστικά της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων της.

Η απαλλαγή από τα παλαιά πλοία θα προσκρούει στην περιορισμένη δυνατότητα της αγοράς των διαλύσεων να απορροφήσει το διατιθέμενο όγκο και αριθμό πλοίων, πράγμα που ασφαλώς θα προκαλέσει πτώση των τιμών scrap ή και επιβράδυνση του ρυθμού πωλήσεων.

Σαν αποτέλεσμα των υψηλών τιμών, οι νέες παραγγελίες θα καταστούν προνόμιο των ολίγων και ισχυρών που περιλαμβάνουν κρατικές επιχειρήσεις, μεγάλα ναυτιλιακά συγκροτήματα και τα γνωστά μεγάλα ονόματα (shipping magnates) του διεθνούς εφοπλισμού. Οι σπουδαιότερες επιχειρηματικές εκφάνσεις στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας θα περιέλθουν σε λίγους. Τούτο μοιραίως θα σημαίνει συστηματικοποίηση του διεθνούς μεταφορικού έργου αλλά και ισχυροποίηση της διαπραγματευτικής θέσης

του εφοπλιστικού παράγοντος στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας. Τούτο δυνατόν θα σημαίνει και έναρξη των διαδικασιών ανόδου των ναύλων σε επίπεδα ανταποκρινόμενα προς το επενδύμενο ναυτιλιακό κεφάλαιο, κάτι πρωτόγνωρο για τη ναυτιλία του 20ου αιώνα, αλλά, σε κάποιο βαθμό, και στην εκ της ανόδου των ναύλων αύξηση της τελικής τιμής των προϊόντων.

Όλα τα παραπάνω τελούν υπό την αίρεση της ριζικής αλλαγής των συνθηκών μέσα στην παγκόσμια αγορά υπό το φως γενικωτέρων εξελίξεων στον κοινωνικοοικονομικό χώρο, στο βαθμό που η βιομηχανική κοινωνία τείνει προς τη «μεταβιομηχανική», εκείνη του 21ου αιώνα, την κοινωνία της «πληροφορικής», όπως πολλοί αρέσκονται να αποκαλούν, με τις αντίστοιχες αλλαγές των ανθρωπίνων αναγκών και, επομένως, των συστημάτων των διαθαλάσσης μεταφορών. Μια εναργή — όσο και ποιητική — εικόνα μιας τέτοιας μελλοντικής αλλά όχι και τόσο μακρινής κοινωνίας, μαζί με τα ερωτηματικά που προβάλλει στην παγκόσμια ναυτιλία, μας έδωσε ο κ. Γ. Π. Λιβανός στην ομιλία του ενώπιον του συνεδρίου «Quality of Shipping in the Year 2000», που έλαβε χώρα στη Λευκωσία τον περασμένο Νοέμβρη, ένα κείμενο που ξεπερνά την εικόνα του καλού εφοπλιστή εγγίζοντας εκείνη ενός οραματιστή που, ανάμεσα στο πλήθος των μεστών νοημάτων, μας θυμίζει — επί τέλους — ότι «Shipping's mission is to serve mankind's needs».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L.

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

- * SHIP AGENTS
- * BUNKER SUPPLIER
- * SHIPBROKERAGE
- * CREW & SPARES

Η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Μεταφορές

Σε ανταπόκριση από τις Βρυξέλλες του δημοσιογράφου Sean Moloney προς την εφημερίδα Lloyd's List που δημοσιεύτηκε στις 3 Δεκεμβρίου 1992, με τίτλο: «Η Commission υποστηρίζει προτάσεις για τις μεταφορές», περιέχονται πληροφορίες που αποδεικνύουν μια πολυπραγμωσύνη και μια ίσως υπεραπασχόληση της Commission με ναυτιλιακά θέματα και ληπτέα αντίστοιχα μέτρα, που θα μπορούσε να λεχθεί ότι εγγίζουν τα όρια της υπερβολής, ιδίως λόγω της ύπαρξης και συνεχούς απασχόλησης με αυτά ειδικών προς τούτο και μάλιστα καταξιωμένων διεθνών ναυτιλιακών Οργανισμών.

Η ανταπόκριση αυτή έχει ως εξής:

Από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίθηκαν μέτρα που αφορούν την διάθρωση του μεγέθους της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ως επίσης την ενδυνάμωση του ελέγχου στους λιμένες κατάρτου, με βάση τους κανόνες του I.M.O.

Τα μέτρα αυτά αποτελούν μέρος, μιας πολυδιάστατης Λευκής Βίβλου της Commission, που έχει τον τίτλο «Η μελλοντική ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών», η οποία στοχεύει στην πληρέστερη ολοκλήρωση των διαφόρων μεθόδων στις μεταφορές της Ευρώπης.

Σκοπός της Λευκής Βίβλου είναι επίσης ο περιορισμός των τεχνητών εμποδίων στους τρόπους μεταφοράς και η περιφρούρηση των κανονισμών ασφαλείας και κοινωνικής προστασίας.

Η Βίβλος αυτή υποστηρίζει ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν πρέπει να καταβάλλουν μόνον το τίμημα για το κόστος κατασκευής και χρήσης των έργων υποδομής των μεταφορών, αλλά επίσης και για το έμμεσο κόστος το αναφερόμενο στο περιβάλλον, την ασφάλεια και στα μέτρα κοινωνικής προστασίας.

Στον τομέα της ναυτιλίας η Λευκή Βίβλος καλεί για την περαιτέρω προώθηση του προταθέντος νηολογίου EUROS ως και των άλλων μέτρων, για την εξασφάλιση των εφοπλιστών της Κοινότητας, ώστε να μην μειονεκτούν στον χώρο της κοινοτικής αγοράς.

Στο κείμενο σημειώνεται: «Προσοχή πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη της αγκιπλοούσης ναυτιλίας, μέσα στο νέο πλαίσιο απελευθέρωσης της εσωτερικής αγοράς και στην επέκτασή της στην περιοχή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και πέραν αυτής στην Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη.

Το Forum της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας έχει αναγνωρίσει το πεδίο αυτό ως εκείνο για το οποίο πρέπει να ληφθούν μέτρα κατά προτεραιότητα».

Η μελέτη εφιστά την προσοχή επίσης εις το ότι ο ρόλος των λιμένων ως κόμβων στο προτεινόμενο Διερωπαϊκό Δίκτυο (TEN), πρέπει να είναι αποσαφηνισμένος. «Οι θαλάσσιοι διάδρομοι σαν εναλλαγές των δια ξηράς ομοίων θα πρέπει να καθορισθούν για την αύξηση της αποτελεσματικότητας του Διερωπαϊκού Δικτύου στο σύνολό του».

Οι ενέργειες της ΕΟΚ στο πεδίο της ασφάλειας της ναυτιλίας θα περιλαμβάνουν «ενδυνάμωση του έργου

Του Υποναυάρχου Λ.Σ.(εα)κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ και των κανόνων του I.M.O. με την καθιέρωση των σημαντικών υφιστάμενων κανονισμών του I.M.O. ως υποχρεωτικών και με την εγκαθίδρυση ενός καθεστώτος για περισσότερο συστηματική εφαρμογή στην Κοινότητα των μελλοντικών σημαντικών κανονισμών του I.M.O.».

Οι σχετικές οδηγίες για τα Standards θα επεκταθούν ώστε να αποφευχθούν τα διαφορετικά επίπεδα ασφαλείας εντός της Κοινότητας.

«Προτάσεις της Επιτροπής για έναν βελτιωμένο και περισσότερο αποτελεσματικό συντονισμό των ενεργειών των Κρατών - μελών, εντός του I.M.O., είναι επίσης στις προοπτικές».

Σύμφωνα με την μελέτη η αποτελεσματικότητα του υφιστάμενου Memorandum of Understanding on Port State Control θα αυξηθεί δια μέσου υποχρεωτικών κανόνων για επιθεωρήσεις των πλοίων, που παρουσιάζουν ένα διεθνώς αναγνωρισμένο περιβαλλοντολογικό κίνδυνο, ή τοιούτο ασφαλείας και με την εναρμόνιση των κριτηρίων για την απαγόρευση απόπλου των πλοίων.

Προτάσεις θα γίνουν για την πρόβλεψη μιας ομοιόμορφης νομικής βάσης για την επιβολή των διεθνώς εγκεκριμένων κανόνων, εφαρμόσιμης σε όλα τα πλοία τα ταξιδεύοντα προς και από Ευρωπαϊκούς λιμένες, εάν ένα τέτοιο πλαίσιο δεν υφίσταται σε διεθνή βάση.

Θα προωθηθούν Κοινοτικές οδηγίες που να καλύπτουν βασικές απαιτήσεις ασφαλείας για τα μη συμβατικά πλοία, όπως τα επιβατηγά πλοία εθνικών μεταφορών, φορτηγά πλοία μικρού μεγέθους και ανακατασκευασμένα πλοία.

Σε σχέση με την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, θα δοθεί προσοχή στην ανάγκη για περισσότερο συγκλίνοντα καθεστώτα ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος.

Θα προταθούν μέτρα εναρμόνισης στην ταξινόμηση, την συσκευασία και τις ενδεικτικές ετικέτες των επικίνδυνων εμπορευμάτων, τα οποία θα επεκτείνονται σ' όλες τις μεθοδεύσεις της μεταφοράς.

Η Λευκή Βίβλος τονίζει ότι είναι κεφαλαιώδες το ότι η Κοινότητα στοχεύει στην επικράτηση αντιπροστατευτικής πολιτικής στην παγκόσμια ναυτιλία και επεκτείνει, όσο είναι δυνατόν, στις ναυτιλιακές μεταφορές την εφαρμογή των κανόνων της οικονομίας της αγοράς.

Η Επιτροπή λέγει ότι θα καταστεί αναγκαίο στο μέλλον να αντιμετωπισθεί το πως η Κοινότητα θα μπορούσε να αναπτύξει σχέσεις με τις τρίτες χώρες στο ναυτιλιακό πεδίο. Έτσι η Επιτροπή θα δημιουργήσει μια επικοινωνία για το θέμα αυτό στο εγγύς μέλλον.

Η Λευκή Βίβλος τέλος σημειώνει ότι η Κοινότητα πρέπει να συνεχίσει να χρησιμοποιεί τις διατάξεις της Συνθήκης του Lome και τις συμφωνίες συνεργασίας, για να διασφαλισθεί ένας βαθμός σύγκλισης στις ναυτιλιακές πολιτικές, και να βοηθηθούν οι αναπτυσσόμενες χώρες να δημιουργήσουν ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Ελληνικά δικαστήρια τινάζουν στον αέρα τις εταιρίες του Νόμου 89

Του κ. ΔΗΜ. ΧΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Τελικώς δεν επαληθεύθηκαν — τουλάχιστον ως τη στιγμή, γιατί πλέον μετά τη «βόμβα» Μάνου αλλά και τα τεκταινόμενα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν είναι δυνατόν να υπάρχει απόλυτη βεβαιότητα για ό,τιδήποτε — οι φόβοι για αμφισβήτηση από την ΕΟΚ των εταιριών του Ν. 89 κλπ. μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της 1ης Ιανουαρίου 1993, φόβοι που είχαν εκφραστεί σε μία από τις συσκέψεις μη μελών — σήμερα — οι οποίες είχαν πραγματοποιηθεί τον περασμένο χρόνο στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για τη συζήτηση των θεμάτων της Ναυτιλίας και για τη συμβολή των μη μελών στην αντιμετώπισή τους.

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν υφίσταται και πρόβλημα. Γιατί εκείνο που δεν έγινε από την ΕΟΚ, πραγματοποιείται αργά αλλά σταθερά από την Ελληνική Δικαιοσύνη. Η οποία, με αποφάσεις της θέτει υπό αμφισβήτηση το νομικό πλαίσιο που αφορά τις διαχειρίστριες εταιρίες των Νόμων 89, 378 και 27.

Το θέμα δεν είναι, βεβαίως, νέο. Δεν έχει ανακύψει, δηλαδή, το 1992. Έχει επισημανθεί από τον γράφοντα στη διάρκεια του χρόνου που πέρασε. Και γραπτώς (από τα «Ναυτικά Χρονικά») αλλά και προφορικώς και με ειδικότερη ενημέρωση.

Δεν εδόθη όμως η σημασία που έπρεπε. Και ούτε υπήρξε η αντίδραση που επιβαλλόταν:

Ίσως (από την πλευρά του εφοπλισμού) γιατί δεν είχε άμεσες οικονομικές επιπτώσεις όπως αυτές που επιφέρει η κατάργηση (με την εγκύκλιο Μάνου) των φορολογικών απαλλαγών του Ν. 27 για επισκευές και μετασκευές πλοίων σε ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Ίσως (από την Πολιτεία — εν προκειμένω από το Υπουργείο Ναυτιλίας) διότι δεν «πήραν χαμπάρι» τους κινδύνους που περικλείει η αμφισβήτηση των νόμων οι οποίοι διέπουν τις διαχειρίστριες εταιρίες.

Τι άλλο να πιστέψει κανείς;

Γιατί, βεβαίως, δεν είναι δυνατόν να γίνει εύκολα αποδεκτή ή άποψη που διατύπωσε θιγείς ήδη από την αμφισβήτηση της νομοθεσίας για τις διαχειρίστριες εταιρίες: Ότι, δηλαδή, έχουμε να κάνουμε με εσκεμμένη αδράνεια και για την εφαρμογή ενός «σατανικού σχεδίου» που αποβλέπει στην κατάργηση των διαχειριστριών εταιριών του Ν. 89 και στην εξουδετέρωση των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιριών ώστε οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες να οδηγηθούν εκόντες άκοντες στην ελληνική ναυτική εταιρία, την επιλεγόμενη και «εταιρία «Σαρλή», και να εξαναγκασθούν να φέρουν τα πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο — τέτοιες «συλλήψεις» είναι άγνωστες στην Ελληνική Πολιτεία.

Στο μεταξύ, όμως, πληθύνονται τα προβλήματα που δημιουργούνται από την αμφισβήτηση της νομοθεσίας για τις διαχειρίστριες εταιρίες.

Όπως είναι γνωστό, για την προσέλκυση και την εγκατάσταση στην Ελλάδα ναυτιλιακών επιχειρήσεων παρασχέθηκαν με σειρά νόμων φορολογικές απαλα-

γές και διάφορες ευκολίες που εξυπηρετούσαν την αποτελεσματικότερη λειτουργία τους, όπως είναι λόγου χάρη, η δυνατότητα συγκλήσεως εδώ των συνεδριάσεων των διοικητικών συμβουλίων και των γενικών συνελεύσεων των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιριών πλοίων με ξένες σημαίες που εκπροσωπούσαν, η τήρηση λογιστικών βιβλίων στην Ελλάδα, η διατήρηση τραπεζικών λογαριασμών στην Ελλάδα κλπ.

Και αυτό είναι ακριβώς εκείνο που βάλλεται με διάφορες δικαστικές αποφάσεις:

Ειδικότερα, στα ελληνικά δικαστήρια έχει διαμορφωθεί η άποψη ότι εφ' όσον η διοίκηση νομικών προσώπων (εν προκειμένω των αλλοδαπών πλοιοκτητριών εταιριών πλοίων με ξένες σημαίες) τα οποία έχουν συσταθεί με τους νόμους αλλοδαπής Πολιτείας ασκείται από την Ελλάδα θεωρούνται προσωπικές εταιρίες και γι' αυτές έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Εμπορικού Νόμου περί ομορρύθμων εταιριών. Σαν κριτήριο δε για τον χαρακτηρισμό της πραγματικής έδρας του νομικού προσώπου λαμβάνεται κυρίως υπόψη ο τόπος συνεδριάσεως των διοικητικών συμβουλίων ή συγκλήσεως των γενικών συνελεύσεων, κλπ.

Από τα ανωτέρω προκύπτει μία ακόμη ανακολουθία της Ελληνικής Πολιτείας, η οποία εμφανίζεται να παγιδεύει εκείνους με τους οποίους συνήψε συγκεκριμένες συμβάσεις — η εγκατάσταση γραφείου στην Ελλάδα βάσει του Ν. 89 αποτελεί σαφέστατα μία σύμβαση μεταξύ της Ελληνικής Πολιτείας και του επενδυτού, σύμβαση ανάλογη με την εγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίου — επί τη βάσει συγκεκριμένων νόμων που αμφισβητούνται όμως από τα ελληνικά δικαστήρια. Και είναι αυτονόητο ότι από την ανακολουθία αυτή δεν θίγονται μόνον οι επενδυτές αλλά και οι ξένες τράπεζες που χρηματοδοτούν με τεράστια ποσά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες αιφνιδίως βρίσκονται με άδεια χέρια, αφού, σύμφωνα με τη νομολογία ελληνικών δικαστηρίων, δεν υπάρχουν πλέον μετοχές και φυσικά δεν υπάρχει ενέχυρο μετοχών που εξασφαλίζει τις δανειοδοτούσες τράπεζες για την είσπραξη των δανείων που χορηγούν.

Φυσικά, δεν είναι μόνον τα ανωτέρω εκείνα που προκύπτουν από την αμφισβήτηση της νομοθεσίας που διέπει τη διαχείριση πλοίων με ξένες σημαίες από εταιρίες του Ν. 89: Υπάρχει η μετατροπή των σχέσεων των μετόχων σε σχέσεις ομορρύθμων εταιριών και υφίσταται προσωπική και απεριόριστη ευθύνη κάθε ταίρου, ευθύνη εις ολόκληρον, ευθύνη άμεση και ευθύνη πρωτογενής, δεν υφίστανται διοικητικά συμβούλια ή γενικές συνελεύσεις, ενώ τεράστια προβλήματα ανακύπτουν σε περιπτώσεις λύσεως των εταιριών, που εφ' εφόσον πλέον χαρακτηρίζονται προσωπικές με δικαστικές αποφάσεις μπορούν να λύνονται με απλή καταγγελία.

Το Λιμάνι της Πάτρας

ΕΤΗΣΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΛΙΟΥΡΔΗ, Διευθυντή Λιμενικού Ταμείου Πάτρας

Το Λιμάνι της Πάτρας είναι ένα από τα αρχαιότερα λιμάνια της χώρας μας. Η ιστορία του χάνεται στα βάθη των αιώνων. Από τα πρώτα χρόνια της συστάσεως του Ελληνικού Κράτους παίζει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδος σαν το σημαντικότερο εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο αυτής.

Σήμερα το Λιμάνι της Πάτρας είναι το μεγαλύτερο Λιμάνι της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και το τρίτο της χώρας, συνδέεται οδικά και σιδηροδρομικά με όλη τη Δυτική Πελοπόννησο και μέσω του Ρίου - Αντιρρίου με τη Δυτική Στερά Ελλάδα. Εξυπηρετεί δηλαδή ή έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει εκτός από την περιοχή της Πόλης της Πάτρας στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η βιομηχανική ζώνη και μία ευρύτερη ενδοχώρα που φθάνει βόρεια μέχρι την Ήπειρο, Νότια μέχρι τη Μεσσηνία, και Ανατολικά μέχρι την περιοχή του λεκανοπεδίου της Αττικής.

Είναι ο τροφοδότης σε πρώτες ύλες, μηχανικές εγκαταστάσεις και ειδών επεξεργασίας για όλες τις βιομηχανικές μονάδες της περιοχής καθώς και ο κύριος τροφοδότης της περιοχής σε βιομηχανικά προϊόντα από τη Δυτική Ευρώπη. Επίσης το Λιμάνι της Πάτρας είναι το κέντρο από όπου εξαγονται βιομηχανικά και άλλα προϊόντα που παράγονται στην περιοχή και κυρίως των γεωργικών προϊόντων. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε και μία άλλη μεταφορική δραστηριότητα του Λιμανιού της Πάτρας που καλύπτει σε εξυπηρέτηση όλο τον ελλαδικό χώρο, πρόκειται για την διακίνηση μέσω αυτού των φορτηγών οχημάτων Διεθνών μεταφορών (TIR) που μεταφέρουν κυρίως νωπά Ελληνικά αγροτικά προϊόντα στις αγορές της Κεντρικής Δυτικής Ευρώπης παρακάμπτοντας τη διέλευσή τους μέσω Γιογκοσλαβίας με τα γνωστά προβλήματα τα οποία έχουν οξυνθεί σε μεγάλο βαθμό τον τελευταίο καιρό. Η εναλλακτική αυτή λύση που προσφέρει το Λιμάνι της Πάτρας εάν αξιοποιηθεί επαρκώς και ήδη αξιοποιείται, διαγράφει ευοίωνες προοπτικές για το ξεπέραςμα, μέ-

χρι ένα βαθμό, του προβλήματος της προώθησης των Ελληνικών Προϊόντων, χωρίς σημαντικές και απρόβλεπτες καθυστερήσεις στους τόπους διάθεσης. Τελευταία όπως θα πούμε παρακάτω έχει εκδηλωθεί έντονο κοινοτικό ενδιαφέρον για το λιμάνι της Πάτρας σαν κοινοτικό λιμάνι σύνδεσης της Ελλάδος με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΟΚ.

Παρεχόμενες εξυπηρετήσεις

Το Λιμάνι της Πάτρας διαθέτει κρηπιδώματα συνολικού μήκους 4.000 περίπου μέτρων και δύναται να εξυπηρετεί φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τον. και επιβατηγά μέχρι 16.000 κόνων και μήκους 200 και πλέον μέτρων. Το μέσο βάθος του λιμανιού είναι 9,5 μέτρ. εκτός από την προβλήτα Άστιγγος μήκους 200 μ. όπου το βάθος ανέρχεται σε 12 μ. και του κρηπιδώματος Γλυφάδας μήκους 600 μ. περίπου όπου το βάθος φθάνει τα 10,5 μ.

Επίσης το Λιμάνι διαθέτει κατάλληλους και ευρύχωρους εστεγασμένους χώρους προσπελάσιμους σε μηχανικά μέσα για την προσωρινή εναπόθεση και προφύλαξη των εμπορευμάτων από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Πέραν αυτών το Λιμάνι έχει την δυνατότητα υδροδότησης των πλοίων σε 24ωρη βάση, παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής εξυπηρέτησεως. Μέσα στο λιμάνι λειτουργεί πυροσβεστικός σταθμός εξοπλισμένος με χερσαία και πλωτά πυροσβεστικά μέσα που παρέχει πλήρη πυρασφάλεια.

Κοντά στο κυρίως Λιμάνι στη βόρεια πλευρά λειτουργεί Μαρίνα που υπάγεται στο Λιμενικό Ταμείο και διαχειρίζεται από αυτό.

Τέλος στο Λιμάνι λειτουργούν δύο ειδικές αίθουσες υποδοχής και εξυπηρέτησεως επιβατών στις οποίες παρέχονται όλες οι εξυπηρετήσεις (τελωνειακές — Λιμενικές αστυνομία).

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ADAMSON PHIL. INC.

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR



11th Floor, SAGE House
110 Herrera St., Legaspi Village,
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

Tel.: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

Μηχανικός εξοπλισμός του Λιμανιού

Το Λιμενικό Ταμείο διαθέτει 25 περνοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα ανυψωτικής ικανότητας από 3 μέχρι 10 τόν. Επτά (7) γερανοί φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων ανυψωτικής ικανότητας από 6 μέχρι 118 τόν. Ένα ειδικό μηχανήμα φορτοεκφόρτωσης και διακίνησης και στοιβάσις Containers.

Επίσης το Λιμάνι διαθέτει σύγχρονο μηχανήμα αναρρόφησης χύδην φορτίων (πνευματικό μεταφορέα) ικανότητας αναρρόφησης 80 -100 τόν. την ώρα. Ο υπό πάνω μηχανικός εξοπλισμός διαρκώς ανανεώνεται και συμπληρώνεται ανάλογα με τις ανάγκες του Λιμανιού.

Κίνηση Λιμανιού

Επιβατική κίνηση. Το 1991 διακινήθηκαν από το Λιμάνι της Πάτρας 1.076.735 επιβάτες εκ των οποίων 888.685 επιβάτες εξωτερικού και 188.050 εσωτερικού. Το ενδεκάμηνο (1.1.92 έως 30.11.92) διακινήθηκαν 935.914 επιβάτες έναντι 847.638 του αντιστοίχου χρονικού διαστήματος του 1991 ήτοι σημειώθηκε αύξηση της τάξεως του 10,4%.

Κίνηση οχημάτων

Το 1991 διακινήθηκαν 287.302 οχήματα πάσης φύσεως εκ των οποίων 79.139 φορτηγά ειδικών χρήσεων διεθνών γραμμών (T.I.R.). Το 1990 είχαν διακινηθεί 231.427 οχήματα εκ των οποίων 70.139 φορτηγά (T.I.R.). Το ενδεκάμηνο (1.1.1992 έως 30.11.1992) διακινήθηκαν 256.542 πάσης φύσεως οχήματα έναντι 214.766 του αντιστοίχου χρονικού διαστήματος του 1991, εκ των οποίων 102.683 φορτηγά οχήματα, ήτοι αύξηση 40,7% έναντι του αυτού χρονικού διαστήματος του προηγούμενου χρόνου. Πέραν αυτών υπάρχει και μία διακίνηση 25.000 περίπου δίτροχα τροχοφόρα ετησίως που δεν περιλαμβάνεται στα ανωτέρω στοιχεία.

Εμπορευματική κίνηση

Το 1991 διακινήθηκαν από την περιοχή του Λιμένος περισσότερα από δύο εκατομμύρια πάσης φύσεως εμπορευμάτων τα περισσότερα των οποίων διακινούνται με οχήματα T.I.R. κατά το σύστημα Ro - Ro χωρίς να εναποτίθενται στο Λιμενικό χώρο.

Ναυτιλιακή κίνηση

Το 1991 κατέπλευσαν στο Λιμάνι 2.816 πλοία και απέπλευσαν 2.808 ήτοι συνολική κίνηση 5.624 πλοία. Το προηγούμενο έτος η κίνηση ήταν 6.170 πλοία. Όπως είναι γνωστό η σπουδαιότερη κίνηση

του Λιμένος της Πάτρας αφορά την Πορθμειακή σύνδεση του με τα Λιμάνια της Ιταλίας Αγκώνα — Πρίντεζι — Μπάρι — Τεργέστη.

Το 1992 δρομολογήθηκαν στη γραμμή Πάτρα - Ιταλίας 50 πορθμεία έναντι 42 του προηγούμενου έτους. Κυριώτερες Ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν δρομολογήσει πλοία στη γραμμή Πάτρας — Ιταλίας είναι οι Μινωϊκές γραμμές, οι Ελληνικές Μεσογειακές γραμμές, Strinzis Lines, η Adriatica, η Marlays, η Karageorgis Lines, η Ventouris Ferries και η United Ferries Agencies Ltp. (ANEK).

Προοπτικές ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του Λιμανιού της Πάτρας

Από όσα είπαμε μέχρι τώρα προκύπτει ότι το λιμάνι ανταποκρίνεται στην υπάρχουσα εμπορευματική κίνηση. Η συνύπαρξη όμως των Εμπορευματικών και Τουριστικών δραστηριοτήτων του Λιμανιού, στους ίδιους χώρους, δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα ιδίως τους Καλοκαιρινούς μήνες με σπουδαιότερο το κυκλοφοριακό και το πρόβλημα εξεύρεσης χώρου στάθμευσης οχημάτων, και εναπόθεσης εμπορευμάτων.

Ήδη όμως το Λιμάνι μας πλησιάζει στα όρια των δυνατοτήτων του. Τα γεγονότα των τελευταίων ετών στη Γιουγκοσλαβία και την γύρω περιοχή, των οποίων η εξέλιξη είναι απρόβλεπτη είχαν άμεσες επιπτώσεις στην κίνηση του Λιμανιού της Πάτρας, μια και ένα σημαντικό μέρος της κίνησης μέσω της Γιουγκοσλαβίας με φορτηγά αυτοκίνητα (T.I.R.) διοχετεύτηκε προς τις χώρες της ΕΟΚ, από το Λιμάνι της Πάτρας.

Το γεγονός αυτό προκάλεσε κατακόρυφη αύξηση της κίνησης φορτηγών αυτοκινήτων από το λιμάνι της Πάτρας όπως φαίνεται και από τα στοιχεία που παραθέσαμε πιο πάνω.

Επιτακτική συνεπώς και επείγουσα είναι η ανάγκη για επέκταση του Λιμανιού και δημιουργία νέων χερσαίων χώρων για την διακίνηση των εμπορευμάτων - επιβατών καθώς και δημιουργία νέων θέσεων υποδοχής πλοίων.

Επειδή όμως στη θέση που ευρίσκεται το σημερινό λιμάνι, σε σχέση με την πόλη, δεν προσφέρει δυνατότητα επέκτασής του στη σημερινή του θέση, η κατασκευή νέου λιμανιού σε άλλη θέση αποτελεί την μόνη λύση.

Υστερα από σύντονες ενέργειες της Λιμενικής Επιτροπής και των παραγόντων της Πόλης τον περασμένο Ιούνιο υπεγράφη σύμβαση για την εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή νέου Λιμανιού. Ήδη παρεδόθη το πρώτο μέρος της μελέτης στην οποία γίνεται και η επιλογή της θέσης του νέου Λιμανιού, που είναι η περιοχή της Ακτής Δυμαίων. Προβλέπεται δε ότι μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 1993 θα έχει ολοκληρωθεί το γενικό σχέδιο του νέου λιμανιού. Από τα πρώτα στοι-

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

χεία των μελετητών εκτιμάται ότι η δαπάνη της πρώτης φάσης των έργων θα είναι της τάξης των 20-23 δισεκατομμυρίων δρχ. και η ολοκλήρωση των έργων θα φθάσει τα 50 περίπου δις. Έχει μεγάλη σημασία ή όσο το δυνατόν γρηγορότερη ολοκλήρωση της μελέτης, γιατί από αυτό θα εξαρτηθεί ή ένταξη των έργων στα κοινοτικά προγράμματα χρηματοδότησης και ειδικότερα στο ειδικό Ταμείο συνοχής που προβλέπει το Β' πακέτο Ντελδρ.

Οι κοινοτικοί παράγοντες και ειδικότερα η Επιτροπή μεταφορών και Τουρισμού έχει δείξει μεγάλο ενδιαφέρον, το χρόνο που πέρασε, για την ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων Πατρών και Ηγουμενίτσας, που ως γνωστό καλούνται να αποτελέσουν την εναλλακτική λύση της μεταφοράς των Ελληνικών προϊόντων προς τις χώρες της Κοινότητας και αντιστρόφως από τη στιγμή που οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές μέσω των βορείων γειτόνων μας έχει γίνει προβληματική, ανασφαλής και οικονομικά ασύμφορη.

Είναι γεγονός ότι το 1992 ανεπύχθη έντονη κινητικότητα από την κοινότητα όσο αφορά το ρόλο που καλείται να παίξει το Λιμάνι της Πάτρας σε κοινοτικό επίπεδο και την αναβάθμιση του ρόλου αυτού. Το Μάρτιο του 1992 έγινε σύσκεψη στην Νεάπολη της Ιταλίας από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού της Κοινότητας με θέματα τα προβλήματα των Λιμένων της Αδριατικής με παρουσία και εκπροσώπων του Λιμανιού της Πάτρας. Διαπιστώθηκε δε το ενδιαφέρον της κοινότητας για το Λιμάνι της Πάτρας και την αναβάθμισή του.

Τον Νοέμβριο του 1992 επισκέφθηκε την Πόλη μας και το Λιμάνι ο Επίτροπος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, Ευρωβουλευτής De Piccoli με κοινοτικούς παράγοντες.

Ο κ. De Piccoli είχε επιφορτισθεί από την κοινότητα να επισκεφθεί διάφορα λιμάνια της Αδριατικής μεταξύ των οποίων και της Πάτρας και να συντάξει έκθεση με τα προβλήματα, τις δυνατότητες ανάπτυξης και τις προοπτικές των Λιμένων αυτών, προκειμένου να ενταχθούν τα λιμάνια αυτά στα κοινοτικά χρηματοδοτικά προγράμματα.

Τέλος το Δεκέμβριο του 1992 έγινε στην Πόλη μας διεθνές συμπόσιο που διοργανώθηκε από το Δίκτυο «Sealink» στα πλαίσια του προγράμματος RECITE των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων. Στη διεθνή αυτή συνάντηση που συμμετείχαν εκπρόσωποι Ιταλικών και Γερμανικών λιμένων καθώς και αρμόδιοι παράγοντες της κοινότητας, τονίστηκε η αναγκαιότητα επιτάχυνσης των ρυθμών που έχουν τεθεί στο πλαίσιο του δικτύου «Sealink» με στόχο την ανάπτυξη των λιμένων που αποτελούν εθνικές πύλες των χωρών της κοινότητας.

Συμπερασματικά πρέπει να επισημάνουμε και να επαναλάβουμε ότι οι προοπτικές για την ανάπτυξη του Λιμανιού της Πάτρας είναι ευοίωνες. Πράγματι το Λιμάνι της Πάτρας προορίζεται να παίξει πρωτεύοντα αναπτυξιακό ρόλο στο μέλλον και χαρακτηρίζεται Λιμάνι Εθνικής σημασίας και σε πρώτη προτεραιότητα κοινοτικού ενδιαφέροντος.

Ειδικότερα το Λιμάνι μας προβλέπεται να είναι ή κύρια θαλάσσια πύλη της χώρας προς τη Δύση τόσο στην εμπορευματική όσο και την τουριστική κίνηση και μία από τις κύριες συγκοινωνιακές αρτηρίες συν-

δυσμένων φορτίων προς την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη μέσω Ιταλίας.

Παράλληλα είναι επιτακτική, για την εύρυθμη λειτουργία του όλου λιμενικού συστήματος, η ανάγκη δημιουργίας ενός νέου ενιαίου θεσμικού πλαισίου Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμανιού, που δίνει λύση τόσο στο θέμα Κατανομής αρμοδιοτήτων στο Λιμάνι όσο και στο θέμα της δημιουργίας Ελεύθερης Ζώνης ή ελεύθερων αποθηκών μέσα στα πλαίσια των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του καθεστώτος της Ελεύθερης διακίνησης των Κοινοτικών Εμπορευμάτων που τίθεται σε εφαρμογή με την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση που αρχίζει με το νέο έτος.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΙΟΥΡΔΗΣ

DIORYX MARITIME CORPORATION INVITES APPLICATIONS SUPPLY DEPARTMENT MANAGER

- DUTIES WILL INCLUDE ORGANISING SUPPLY OF PROVISIONS, DECK AND ENGINEEROM STORES, ETC., FOR A FLEET OF 10/15 VESSELS. MUST MAINTAIN CONTACTS WITH WORLDWIDE SUPPLIERS AND SOME TRAVELLING TO BE EXPECTED.
- THE SUCCESSFUL APPLICANT SHOULD BE AN EX MASTER EXPERIENCED IN THIS FIELD IN HIS MID 40's WITH FLUENT KNOWLEDGE OF THE ENGLISH LANGUAGE.
- COMPUTER EXPERIENCE WILL ALSO BE PREFERRED.
- THE POSITION WILL ATTRACT A COMPETITIVE SALARY AND AN ASSISTANT WILL BE PROVIDED.

APPLY BY SENDING YOUR C.V. TO:

DIORYX MARITIME CORPORATION

8, KOUMPARI STREET
ATHENS 106 74
ATTENTION MR. G.D.P.

ALL APPLICATIONS WILL REMAIN STRICTLY
CONFIDENTIAL

**Στους Συνεργάτες
και τους Ναυτικούς μας
Ευχόμαστε
Καλή χρονιά**



Ιάσσηνος 3
185 37 - Πειραιάς

Τηλ.: 41.80.941/8 - 41.84.744
Fax: 45.17.006
Telex: 240151 - 212275 - 240150

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Σταθερά στην κορυφή με 2.659 ποντοπόρα πλοία 55.494.597 τον. γκρός

Με την ίδια ορμή συνεχίσθηκε για τρίτη χρονιά η αύξηση στη δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου, που με καταγραμμένη από τα «Ναυτικά Χρονικά» συνολική χωρητικότητα 55.494.597 τον. γκρός και 2.659 ποντοπόρα πλοία συνεχίζει να διατηρεί τα πρωτεία στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Παράλληλα το εθνικό μας νηολόγιο αύξησε κατά το δωδεκάμηνο που πέρασε τη δύναμή του κατά πέντε πλοία και τη χωρητικότητά του κατά 1.564.178 τον. γκρός, ενώ η συμμετοχή της Ελληνικής σημαίας στη χωρητικότητα της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας σταθεροποιείται στο 43,47%.

Ειδικότερα, κατά το 1992 το σύνολο τη Ελληνόκτητης Ναυτιλίας παρουσίασε και νέα αύξηση κατά 108 πλοία και στη συνολική χωρητικότητα κατά 3.622.507 τον. γκρός, ενώ ο υπό Ελληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων αυξήθηκε κατά πέντε μονάδες και 1.564.178 τον. γκρός. Πέρυσι η Ελληνόκτητη Ναυτιλία είχε παρουσιάσει αύξηση στη δύναμή της κατά 109 μονάδες και 2.783.282 τον. γκρός και το ελληνικό νηολόγιο αύξηση κατά 29 μονάδες και 1.800.155 τον. γκρός, ενώ το 1990 η ελληνόκτητη Ναυτιλία είχε αυξηθεί κατά εννέα μονάδες και 1.298.220 τον. γκρός και το ελληνικό νηολόγιο είχε αυξήσει τη χωρητικότητά του κατά 1.527.665 τον. γκρός με μείωση της δύναμής του κατά επτά πλοία.

Υπενθυμίζουμε ότι από το 1985, καθιερώθηκε μία καινοτομία στη στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας: Υπολογίζονται μόνο τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου (φορτηγά, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρός και παραλείπονται τα πλοία των ιδίων κατηγοριών χωρητικότητας μικρότερης των 1.000 τον. γκρός, καθώς και τα επιβατηγά και τα λοιπά σκάφη (ρυμουλκά, αλιευτικά, κλπ.) ανεξαρτήτως χωρητικότητας. Και σημειώνουμε ότι η καινοτομία αυτή κρίθηκε αναγκαία, αφ' ενός για να αποφεύγονται οι συγχύσεις που αναπόφευκτα προκαλεί ο συνυπολογισμός στη δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας και των μικρών πλοίων, καθώς και των πλοίων ειδικών κατηγοριών όπως είναι τα επιβατηγά, ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, θαλαμηγοί κλπ. και αφετέρου για να γνωρίζουμε κάθε στιγμή την πορεία της Ποντοπόρου Ναυτιλίας.

Και κατά την εφετηνή στατιστική διακρίβωση των μεγεθών της Ελληνικής Ναυτιλίας και των μεταβολών που επήλθαν κατά τη διάρκεια του 1992 κατεβλήθη, όπως πάντα η ίδια επίμονη προσπάθεια. Δεν αποκρύπτομε όμως ότι λόγω της μυστικότητας που επικράτησε σε ορισμένες περιπτώσεις αγοραπωλησιών πλοίων, τα οποία διατηρήθηκαν υπό τις προηγούμενες σημαίες τις οποίες έφεραν ή επανανηολογήθηκαν σε νεοϊδρυθέντα νηολόγια και των οποίων οι αντιπρόσωποι είναι άγνωστοι στα «Ναυτικά Χρονικά», ή ακόμη διατήρησαν το παλαιό όνομά τους, είναι πιθανόν ένας μικρός αριθμός πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας να μας διαφεύγει.

Ειδικότερα, κατά το 1992 προστέθηκαν στον Ελληνόκτητο στόλο τρία νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 178.945 τον. γκρός και αγοράσθηκαν από αλλοδαπούς πλοιοκτήτες 259 μεταχειρισμένα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 7.081.945 τον. γκρός. Το 1991 είχαν προστεθεί στον Ελληνόκτητο στόλο 13 νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 531.825 τον. γκρός και 226 μεταχειρισμένα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 4.959.712 τον. γκρός, ενώ το 1990 είχαν προστεθεί οκτώ νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 163.927 τον. γκρός και 160 μεταχειρισμένα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τον. γκρός.

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς μόνο 83 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.164.386 τον. γκρός, ενώ οδηγήθηκαν στη διάλυση 58 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 2.123.541 τον. γκρός και τέλος χαρακτηρίστηκαν ολικές απώλειες και διαγράφηκαν από την δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 18 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 225.799 τον. γκρός. Πέρυσι είχαν πωληθεί σε αλλοδαπούς 88 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.591.986 τον. γκρός, οδηγήθηκαν στη διάλυση 22 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 573.788 τον. γκρός και διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες 11 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 359.944 τον. γκρός ενώ το 1990 είχαν πωληθεί σε αλλοδαπούς 147 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.824.777 τον. γκρός, διαλύθηκαν 19 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 234.194 τον. γκρός και χάθηκαν μόνο τρία σκάφη συνολικής χωρητικότητας 44.438 τον. γκρός.

Από το σύνολο των 259 πλοίων που αγοράσθηκαν από αλλοδαπούς κατά το 1992, μόνο 43 γράφηκαν στο ελληνικό νηολόγιο (ποσοστό 16,6%), πέρυσι το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 33,18% (75 στα 226 πλοία), το 1990 ήταν 21, 88% (35 στα 160 πλοία), το 1989 ήταν 29,65%, το 1988 ήταν 26,6% και το 1987 ήταν 22%.

Από τα υπόλοιπα, 65 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.295.668 τον. γκρὸς νηολογήθηκαν στο κυπριακό νηολόγιο, 34 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 852.494 τον. γκρὸς νηολογήθηκαν στο παναμαϊκό νηολόγιο, 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 695.340 τον. γκρὸς στο λιβεριανό νηολόγιο, 58 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.283.593 τον. γκρὸς στο νηολόγιο της Μάλτας, 21 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 504.172 τον. γκρὸς στο νηολόγιο των Μπαχάμας, επτά πλοία συνολικής χωρητικότητας 22.302 τον. γκρὸς νηολόγιο της Ονδούρας και 10 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 416.340 τον. γκρὸς στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου. Επίσης στο αγγλικό νηολόγιο, ενεγράφη ένα δεξαμενόπλοιο 133.035 τον. γκρὸς, στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ ένα μπάλκ κάρριερ, 120.734 τον. γκρὸς, στο νηολόγιο του Βανουάτου δύο φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 17.229 τον. γκρὸς, στο νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ δύο φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 40.590 τον. γκρὸς και στο νηολόγιο της Αντίγκουα ένα μπάλκ κάρριερ, 39.869 τον. γκρὸς.

Από τις μεταβολές που σημειώθηκαν στη δύναμη των άλλων σημαίων που καλύπτουν ελληνικά συμφέροντα αξίζει να σημειωθεί η συνεχιζόμενη στασιμότητα ή και μείωση που παρατηρήθηκε και κατά το 1992 στην χωρητικότητα ή στην δύναμη των παραδοσιακών σημαίων ευκαιρίας που χρησιμοποιούνται από την Ελληνόκτητη Ναυτιλία. Έτσι η Παναμαϊκή παρουσίασε μικρή αύξηση στην εγγεγραμμένη ελληνόκτητη χωρητικότητα κατά 282.323 τον. γκρὸς και στην δύναμη κατά 10 μονάδες ενώ η Λιβεριανή υπέστη και νέα μείωση στη δύναμη κατά δύο πλοία και στη χωρητικότητα παρουσίασε αμελητέα αύξηση κατά 948 τον. γκρὸς. Ελάχιστα πλέον πλοία αντιπροσωπεύουν τα ελληνικά συμφέροντα στα νηολόγια της Αγγλίας, της Κεϋλάνης, των Φιλιππίνων, του Λιβάνου και της Νέας Ζηλανδίας.

Αντίθετα, συνεχίστηκε και το 1992 η προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών προς τις «μικρές» σημαίες και τα νεοϊδρυθέντα νηολόγια με την αύξηση (με τις εγγραφές και διαγραφές ελληνόκτητων πλοίων στις διάφορες σημαίες ευκαιρίας) της δύναμης της Μάλτας κατά 61 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.307.592 τον. γκρὸς, ενώ το νηολόγιο των Μπαχάμας αυξήθηκε κατά 16 ελληνόκτητα πλοία συνολικής χωρητικότητας 292.188 τον. γκρὸς και του Αγίου Βικεντίου κατά 8 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 372.200 τον. γκρὸς.

Η ελληνόκτητη δύναμη του Κυπριακού νηολογίου αυξήθηκε κατά 4 σκάφη, ενώ η χωρητικότητα μειώθηκε κατά 171.612 τον. γκρὸς, παραμένοντας στη δεύτερη θέση της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας με 826 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 13.857.725 τον. γκρὸς.

Ειδικότερα για τη δύναμη της υπό Ελληνική σημαία Ναυτιλίας επισημαίνεται ότι με αύξηση στη διάρκεια του 1992 κατά πέντε πλοία και κατά 1.564.178 τον. γκρὸς ο υπό το εθνικό νηολόγιο στόλος των ποντοπόρων πλοίων χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρὸς, έφθασε τα 909 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 24.125.707 τον. γκρὸς. Υπενθυμίζουμε ότι το 1985 είχαν καταγραφεί από τα «Ναυτικά Χρονικά» 1.548 ποντοπόρα πλοία υπό Ελληνική σημαία συνολικής χωρητικότητας 27.765.421 τον. γκρὸς, το 1986 1.209 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 24.183.381 τον. γκρὸς, το 1987 ήταν 1.010 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 21.006.751 τον. γκρὸς, το 1988 μειώθηκαν σε 935 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 19.759.053 τον. γκρὸς, το 1989 σε 882 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 19.233.709 τον. γκρὸς, το 1990 σε 875 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 20.761.374 τον. γκρὸς και το 1991 αυξήθηκαν σε 904 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 22.561.529 τον. γκρὸς.

Με τις μεταβολές που επήλθαν στη διάρκεια του 1992, η δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (υπολογιζόμενων μόνον των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρὸς) ανέρχεται σε 2.659 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 55.494.597 τον. γκρὸς.

Ακολουθεί η λεπτομερέστερη ανάλυση των μεταβολών που επήλθαν κατά τη διάρκεια του έτους :

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293846-52 Φάξ: 4294749 — Τέλεξ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646 — Τέλεξ: 419183

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ.: 26.321 — Τέλεξ: 282268

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

Οι επιμέρους εξελίξεις

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Μόνον τρία νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 178.945 τον. γκρός παραδόθηκαν στους Έλληνες πλοιοκτήτες κατά το 1992, σημειώνοντας έτσι σημαντική μείωση έναντι αυτών του 1991 (13 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 531.825 τον. γκρός) αλλά και των προηγούμενων ετών.

Σημειώνουμε ότι το 1990 είχαν εγγραφεί στην Ελληνόκτητη δύναμη οκτώ νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 163.927 τον. γκρός, το 1989 είχαν εγγραφεί 9 πλοία, 262.041 τον. γκρός, το 1988 8 νεότευκτα σκάφη, 121.294 τον. γκρός, το 1987 είχαν εγγραφεί 15 νεότευκτα, 330.305 τον. γκρός, το 1986 15 σκάφη, 319.375 τον. γκρός, το 1985 34 σκάφη, 781.354 τον. γκρός, το 1984 43 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 942.672 τον. γκρός και το 1983 είχαν εγγραφεί στην Ελληνόκτητη δύναμη 54 νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.320.671 τον. γκρός.

Τα επίπεδα των παραγγελιών νέων σκαφών συνεχίζουν να παραμένουν χαμηλά, συγκρινόμενα μάλιστα με την συνεχιζόμενη αύξηση στις αγορές μεταχειρισμένων σκαφών, τα οποία συνεχίζουν να είναι ελκυστικά στις σημερινές συνθήκες της ναυτιλιακής αγοράς.

Κατά το 1992 δεν παραδόθηκαν νεότευκτα φορτηγά σκάφη σε Έλληνες πλοιοκτήτες, ενώ κανένα από τα τρία νεοαναυπηγμένα πλοία που εισήλθαν στην Ελληνική Ναυτιλία δεν νηολογήθηκε στο εθνικό νηολόγιο. Το 1991 στο Ελληνικό νηολόγιο είχαν εγγραφεί τρία σκάφη από οκτώ νεότευκτα.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξ/πλοία	Δεξ/πλοία τ.γκρός
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	2	162.800
ΜΑΛΤΑΣ	1	16.145	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	1	16.145	—	—	2	162.800

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τα αγορασθέντα από την αλλοδαπή μεταχειρισμένα πλοία, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά και δεξαμενόπλοια, ανήλθαν κατά το 1992 σε 259 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 7.081.945 τον. γκρός. Παρατηρήθηκε δηλαδή αύξηση στον αριθμό των πλοίων που αγόρασαν Έλληνες πλοιοκτήτες από αλλοδαπούς αλλά και σημαντική αύξηση στην αγορασθείσα χωρητικότητα καθώς το 1991 είχαν αγορασθεί 226 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4.959.712 τον. γκρός και το 1990 μόνο 160 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τον. γκρός.

Αναλυτικά παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση στον αριθμό και τη χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων που αγοράστηκαν το 1992 σε σύγκριση με αυτά του 1991 (65 σκάφη, 1.611.726 τον. γκρός). Αυξήσεις επίσης παρατηρήθηκαν και στις αγορές των μπάλκερς και των φορτηγών, όμως η χωρητικότητα έμεινε στα αυτά με το 1991 επίπεδα (101 φορτηγά, 2.863.067 τον. γκρός και 69 φορτηγά, 484.919 τον. γκρός).

Το 1990 είχαν αγορασθεί 59 μπάλκ κάρριερς, συνολικής χωρητικότητας 1.578.657 τον. γκρός, 47 φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 313.938 τον. γκρός και 54 δεξαμενό-

πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2.706.272 τον. γκρός.

Η αναλυτική κατανομή των αγορασθέντων μεταχειρισμένων πλοίων κατ' είδος και σημαία έχει ως εξής:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξ/πλοία	Δεξ/πλοία τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	16	607.267	12	174.254	15	879.058
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	38	914.567	22	201.290	5	179.811
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	19	546.856	6	34.099	9	271.539
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	7	174.963	1	9.716	20	510.661
ΜΑΛΤΑΣ	26	719.370	12	91.224	6	472.999
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	6	127.504	9	56.348	6	320.320
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	7	22.302	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	3	115.601	4	15.489	3	285.250
ΑΓΓΛΙΚΗ	—	—	—	—	1	133.035
N. MAP- ΣΑΛΛ	1	120.734	—	—	—	—
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	—	—	2	17.229	—	—
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	—	—	2	40.590	—	—
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	1	39.869	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	1173.366731	77	662.541	65	3.052.673	

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Και νέα μείωση παρουσίασαν οι πωλήσεις μεταχειρισμένων ελληνόκτητων πλοίων σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες κατά το 1992. Επωλήθησαν μόνο 83 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.164.386 τον. γκρός έναντι 88 σκαφών συνολικής χωρητικότητας 1.591.986 τον. γκρός το 1991 και 147 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 3.824.777 τον. γκρός το 1990.

Αναλυτικά τα πωληθέντα πλοία καταχωρούνται κατ' είδος και σημαία νηολόγησης ως ακολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Μπάλκερς τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρός	Δεξ/πλοία	Δεξ/πλοία τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9	191.155	12	70.586	5	43.022
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	9	124.844	11	71.231	3	224.935
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	5	87.326	5	27.027	3	62.671
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	3	110.073	2	17.680	—	—
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	5	16.741	1	1.597
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	13.835	1	13.332	1	51.898
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	3	4.321	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	1	15.907	—	—	—	—
ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ	1	15.907	—	—	—	—
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ	—	—	1	1.354	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	29	557.991	41	222.272	13	384.123

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Σημαντική αύξηση παρουσίασε κατά το 1992 η αγορά των διαλύσεων της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας καθώς επωλήθησαν

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: (01) 4282946 - 957
FAX: (01) 4282958
TELEX: 211618 - 241043
241086 - 241087 WIDE GR.

προς διάλυση 58 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 2.123.541 τόν. γκρό, ενώ το 1991 είχαν διαλυθεί 22 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 573.788 τόν. γκρό και το 1990 19 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 234.194 τόν. γκρό. Με την σημαντική αυτή αύξηση τα επίπεδα των διαλύσεων επανέρχονται σε παρόμοια με αυτά της περασμένης δεκαετίας του 1980 (59 σκάφη, 1.075.010 τόν. γκρό το 1988, 131 πλοία, 2.295.814 τόν. γκρό το 1987 και 264 πλοία, 5.239.074 τόν. γκρό το 1986) εάν μάλιστα σημειωθεί ότι πολλά από τα σκάφη που περιλαμβάνονται στα μεγέθη των πωλήσεων προς αλλοδαπούς — παλαιά και μη κερδοφόρα πλοία — κατέληξαν αργότερα σε διαλυτήρια.

Ακολουθεί η αναλυτική κατάσταση των διαλυθέντων σκαφών κατά το 1992:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Μπάλκερς τ.γκρό	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρό	Δ ε ξ / π λ ο ι α πλοία	Δ ε ξ / π λ ο ι α τ.γκρό
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6	255.709	1	4.507	10	439.427
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	3	68.944	4	29.810	11	534.127
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	1	10.722	3	24.124	1	106.718
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	56.779	—	—	2	161.262
ΜΑΛΤΑΣ	3	45.490	2	19.621	8	353.931
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	1	2.966	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	1	9.404	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	15	447.048	11	81.028	32	1.595.465

Η πορεία των διαλύσεων από το 1970 και εντεύθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970..	διελύθησαν	33	σκάφη	543.499	τ.γκρό
»	1971..	»	105	»	688.406	»
»	1972..	»	125	»	923.768	»
»	1973..	»	112	»	734.820	»
»	1974..	»	112	»	845.532	»
»	1975..	»	107	»	1.515.179	»
»	1976..	»	114	»	2.042.554	»
»	1977..	»	136	»	2.047.458	»
»	1978..	»	212	»	3.196.860	»
»	1979..	»	215	»	2.187.353	»
»	1980..	»	154	»	1.922.029	»
»	1981..	»	126	»	2.247.009	»
»	1982..	»	185	»	3.878.658	»
»	1983..	»	149	»	3.544.406	»
»	1984..	»	199	»	4.208.429	»
»	1985..	»	286	»	6.133.358	»
»	1986..	»	264	»	5.239.074	»
»	1987..	»	131	»	2.239.074	»
»	1988..	»	59	»	1.075.010	»
»	1989..	»	9	»	273.360	»
»	1990..	»	19	»	234.194	»
»	1991..	»	22	»	573.788	»
»	1992..	»	58	»	2.123.541	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά το υπό εξέταση διάστημα τα σκάφη που διεγράφησαν από την δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας λόγω βύθισης ή ολικής απώλειας ανήλθαν σε 18, συνολικής χωρητικότητας 225.799 τόν. γκρό. Παρατηρήθηκε δηλαδή αύξηση στον αριθμό των πλοίων που διαγράφηκαν αλλά μείωση στην απωλεσθείσα χωρητικότητας καθώς πέρυσι είχαν διαγραφεί 11 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 359.944 τόν. γκρό και το 1990 είχαν απωλεσθεί μόνο τρία σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 44.438 τόν. γκρό.

Η κατανομή των ολικών απωλειών κατ' είδος και σημαία ακολουθεί στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Μπάλκερς τ.γκρό	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρό	Δ ε ξ / π λ ο ι α πλοία	Δ ε ξ / π λ ο ι α τ.γκρό
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1	36.265	3	27.626	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	—	—	2	15.606	1	29.196
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	1	10.089	1	3.044	2	6.390
ΜΑΛΤΑΣ	2	32.787	2	13.499	1	38.878
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	9.466	—	—	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑ	1	2.953	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	6	91.560	8	59.775	4	74.464

Η πορεία των απολεσθέντων από διάφορα ατυχήματα σκαφών, από το 1970 και εντεύθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970...	σκάφη	33	τ.γκρό	181.990
»	1971...	»	40	»	234.228
»	1972...	»	35	»	316.512
»	1973...	»	32	»	230.440
»	1974...	»	28	»	160.661
»	1975...	»	23	»	236.473
»	1976...	»	35	»	417.039
»	1977...	»	32	»	242.584
»	1978...	»	80	»	729.322
»	1979...	»	56	»	713.533
»	1980...	»	33	»	339.744
»	1981...	»	52	»	417.472
»	1982...	»	59	»	449.153
»	1983...	»	39	»	424.472
»	1984...	»	20	»	228.833
»	1985...	»	21	»	311.336
»	1986...	»	26	»	808.134
»	1987...	»	15	»	288.359
»	1988...	»	15	»	357.845
»	1989...	»	18	»	273.360
»	1990...	»	3	»	44.438
»	1991...	»	11	»	359.944
»	1992...	»	18	»	225.799

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι αυξομειώσεις εξάλλου κατά σημαίες κατά τη λήξαν έτος εν συγκρίσει με το 1991, στην ελληνόκτητη δύναμη εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1992 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1991 ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	+ 5	+ 1.564.178
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 4	- 171.612
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	+ 10	+ 282.323
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 2	+ 948
ΜΑΛΤΑΣ	+ 61	+ 1.307.592
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	+ 16	+ 292.188
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	+ 4	+ 15.260
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	+ 8	+ 372.200
ΑΓΓΛΙΚΗ	+ 1	+ 133.035
ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ	- 1	- 214.163
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	+ 2	+ 17.229
ΜΑΛΤΙΒΕΣ	- 1	- 1.354
ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ	- 1	- 15.907
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	+ 2	+ 40.590
ΣΥΝΟΛΟ	+ 108	+ 3.622.507

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων των 16 σημείων στο τέλος του 1992:

ΣΗΜΑΙΑ	Αρ. Πλοίων	Τ.Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	909	24.125.707
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	826	13.857.725
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	406	4.418.411
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	129	5.404.640
ΜΑΛΤΑΣ	246	3.803.620
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	70	1.868.778
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	17	63.420
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	16	429.999
ΑΓΓΛΙΚΗ	5	210.417
ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ	7	979.082
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	10	90.297
ΚΕΪΛΑΝΗΣ	3	15.593
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2	18.083
ΛΙΒΑΝΟΣ	9	135.795
Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑ	2	32.440
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	2	40.590
ΣΥΝΟΛΟ	2.659	55.494.597

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟ-ΛΕΥΚΟ

Το 43,47% της χωρητικότητας της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, υπό όλες τις σημαίες καλύπτει η κυανόλευκος. Η συμμετοχή των υπολοίπων σημαιών είναι 24,97% για την Κυπριακή, 9,73% για την Λιβεριανή, 7,96% για την Παναμαϊκή, 6,85% της Μάλτας, των Μπαχάμας 3,36% και των Νήσων Μάρσαλ 1,76%, ενώ των υπολοίπων κυμαίνεται σε επίπεδα κάτω του 1%.

Με βάση τον αριθμό των πλοίων η Ελληνική σημαία καλύπτει το 34,18% και ακολουθεί η Κυπριακή με 31,06%, η Παναμαϊκή με 15,26%, της Μάλτας με 9,25%, η Λιβεριανή με 4,85% και των Μπαχάμας με 2,63% ενώ οι υπόλοιπες καλύπτουν ποσοστά χαμηλότερα του 1%.

Τα ποσοστά αυτά αναφέρονται σε ποντοπόρα πλοία, ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τόν. γκρός.

Αναλυτικότερα οι μεταβολές στην Κυανόλευκο έχουν ως εξής:

Ενεγράφησαν κατά το υπό ανασκόπηση έτος 102 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 3.417.208 τόν. γκρός με την κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	14	τ.γκρός	342.019
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	30	»	996.452
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	1	»	18.431
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	3	»	38.525
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	24	»	313.493
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969...	1	»	963
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	4	»	100.617
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	20	»	1.548.749
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	5	»	57.959
Σύνολο σκάφη.....	102	»	3.417.208

Διεγράφησαν εξάλλου κατά το αυτό χρονικό διάστημα 97 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.853.030 τόν. γκρός,

με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	9	τ.γκρός	212.314
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	23	»	644.808
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	6	»	148.393
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	2	»	28.014
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	24	»	212.993
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969...	15	»	104.397
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	2	»	35.385
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	4	»	189.019
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	12	»	277.707
Σύνολο σκάφη.....	97	»	1.853.030

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών που επήλθαν στα ελληνικά πλοία κατά το 1992:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλφα Μπρέιβρυ.....	14.283	πρ. «Άναγγελ Λήντερ»
Κάλμα.....	19.483	πρ. «Stacarrier»
Νόρθ Κάουντες.....	36.600	πρ. «Λουϊζιάνα Ρέιμποου»
Τζιουελ Ι.....	35.762	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Αγία Μαρίνα.....	22.511	πρ. «Πασίφικ Γουαίβ»
Αμαρυλλίς.....	14.069	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Πίνδαρ.....	32.607	πρ. «Front Merlin»
Ελλάς Μακεδονία.....	22.667	πρ. «Bremen Se- nator»
Στάρ Μιχάλης.....	22.271	πρ. «Agnes»
Γκόλντεν Φάλκον.....	24.843	υπέστειλε λιβε- ρια- νή
Άννα.....	30.852	πρ. «Καπετάν Γιάννης»
Αστρομάρ.....	25.525	πρ. «Al Majeed»
Ολύμπικ Μέντωρ.....	17.879	υπέστειλε πανα- μαϊκή
Ελλάς Σενάτορ.....	22.667	πρ. «Ελλάς Μακε- δονία»
Σκάφη 14.....	342.019	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπάντρυ.....	35.282	πρ. «Bantry»
Νάνη.....	14.651	υπέστ. κυπριακή
Φαλκονέρα.....	41.133	υπέστ. λιβε- ριανή
Χίος Χάρμονυ.....	15.500	υπέστ. πανα- μαϊκή
Χίος Γκλόρυ.....	15.948	υπέστ. πανα- μαϊκή
Μαρίκα.....	18.055	πρ. «Αρεθούσα ΙΙ»
Όουσεν Τρέιντερ.....	13.243	πρ. «Όσεαν Τρέιντερ»

Παλόμα.....	28.738	υπέστ. κυπριακή
Πατρίτσια.....	14.686	πρ. «Πατρίτσια Λ.
Μακεδονία.....	83.517	πρ. «Ambra Hunter»
Γκρέϊς.....	14.687	πρ. «Γκρέϊς Λ.»
Μαριάντ.....	30.890	πρ. «Πρίαμος»
Ματούμπα.....	19.916	πρ. «Alangos»
Αγγελική.....	60.909	πρ. «Tara»
Άλφα Στόρμ.....	66.731	πρ. «Ambra Hawk»
Γκλόμπαλ Λίνγκ.....	54.996	υπέστ. λιβεριανή
Ζέφυρος.....	13.201	πρ. «Pacglory»
Τήνος.....	77.377	πρ. «Μπάτης»
Φλάϊγκ Ντάϊαμοντ.....	62.233	πρ. «Kristina»
Απολλόνιαν Λάϊον.....	38.484	πρ. «Αιτζιαν Λάϊον»
Γκόλντεν Ορίζον.....	12.291	υπέστ. παναμαϊκή
Ελπίδα.....	14.957	υπέστ. παναμαϊκή
Καλίστη.....	15.611	πρ. «Ολύμπικ Πρόμις»
Μεσίστρια.....	13.620	πρ. «Γκόλντεν Χόουπ Ι»
Τζίνι.....	14.638	πρ. «Ολύμπικ Φοίνιξ»
Φλάγκ Έμεραλντ.....	62.879	πρ. «Bao Shan»
Φλάγκ Ντάϊαμοντ.....	62.233	πρ. «Φλάϊγκ Ντάϊαμοντ»
Αγία Φιλοθέη.....	15.684	πρ. «Pan Victoria»
Αθήνα.....	29.877	πρ. «Co-op Granel»
Σουβρέττα.....	34.485	πρ. «Moleson»
Σκάφη 30.....	996.452	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέα.....	18.431	πρ. «Μαϊστρος»
Σκάφος 1.....	18.431	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλς Μαϊρή.....	14.103	πρ. «Ζίμ Μπραζίλ»
Τσεφού.....	10.511	πρ. «Άλφα Τσάλεντζ»
Λιναμπόλ Σούκρε.....	13.911	πρ. «Σίλβερ Χάπινες»
Σκάφη 3.....	38.525	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
ΑΧΣ Γιασμί.....	12.234	πρ. «ΤΣΚ Μέλον-τυ»
Γουϊντγουαρντ.....	14.212	πρ. «Windward»
Ελένη.....	8.630	πρ. «Κράντωρ»
Μαρία Καλλίκη.....	10.620	πρ. «Crystal King»
Ατλάντικ Τρέιντερ.....	6.738	πρ. «Νάξος Ρήφερ»
Ειρήνη.....	11.282	πρ. «Έλλη»
Μπάλκαν Ρήφερ.....	8.874	υπέστ. Νορβηγική

Ουάσιγκτον Στάρ.....	12.214	πρ. «Άννα Λ.»
Πασίφικ Τρέιντερ.....	6.631	πρ. «Ιθάκα Ρήφερ»
Πελμαρίνερ.....	1.599	πρ. «City of Ipswich»
ΑCΧ Όρτσιντ.....	12.234	πρ. «Ρατάνα Θέβι»
Σακούρα Ρήφερ.....	7.098	πρ. «Sakura Reefer»
Ρόμπιν.....	17.495	πρ. «Ρόμπιν»
Καλιφόρνια Εξπρες.....	18.215	πρ. «Κάρμεν»
Μάερσκ Αλτζεσίρας.....	38.991	πρ. «Stuttgart Express»
Ση Μπάρον.....	9.589	πρ. «Mulpha Tarah»
Ση Χάρμονυ.....	5.477	πρ. «Λασίθι»
Κορμοράντ.....	9.281	πρ. «Cedar Hill»
Παλλάς.....	16.505	πρ. Π.Σ. Παληός
Μαλλέκο.....	11.584	πρ. «Άλμα»
Μεονία.....	20.325	υπέστ. σημ. Δανίας
Πόλ Γκάλφ.....	16.670	υπέστ. σημ. Σιγκαπούρης
Πόλ Μπάλτικ.....	16.670	υπέστ. σημ. Σιγκαπούρης
Φαλοστρία.....	20.325	υπέστειλε σημ. Δανίας
Σκάφη 24.....	313.493	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπίλλης.....	963	πρ. «Πορταϊτισσα»
Σκάφος 1.....	963	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλφα Ιντέλλιτζενς.....	24.105	πρ. «Άναγγελ Ιντέλλιτζενς»
Σάντα Άννα.....	22.637	υπέστ. λιβεριανή
Σαν Νικόλας.....	26.937	πρ. «St. Nikolai»
Σαν Μικαέλις.....	26.938	πρ. «St. Michaelis»
Σκάφη 4.....	100.617	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αϊντα.....	24.408	πρ. Λοίδα»
Ολύμπικ Μπρήζ.....	126.990	υπέστ. λιβεριανή
Ολύμπικ Άρμωρ II.....	128.234	υπέστ. παναμαϊκή
Άθως.....	18.552	πρ. «Μαραθών»
Γουόρλντ Κίνσιπ.....	40.357	υπέστ. λιβεριανή
Κρήτη Αμπάσαντορ.....	60.406	πρ. «Elin»
Σκόπελος.....	122.222	πρ. «Fairfield Jason»
Δήλος.....	136.601	πρ. «British Respect»

Έλλεσποντ Κάπιτολ...	173.085	υπέστ. σημ. Ν. Μάρσαλλ
Έλλεσποντ Παραντάιζ	146.263	υπέστ. σημ. Ν. Μάρσαλλ
Νίκη.....	65.104	πρ. «Nike»
Σύρα.....	65.111	πρ. «Luna»
Χανιά.....	64.313	πρ. «Lorado»
Αλέξανδρος.....	40.633	υπέστ. σημ. Μπαχάμας
Νήσος Θηρασία.....	54.577	πρ. «Kiho»
Σέντορ.....	40.633	υπέστ. σημ. Μπαχάμας
Κίρστεν.....	158.475	πρ. «Kirsten Maersk»
Σειρήνα.....	997	πρ. «Blue Eyes I»
Νήσος Σίκινος.....	40.894	πρ. «Cairo»
Νήσος Σίφνος.....	40.894	πρ. «Brent»
Σκάφη 20.....	1.548.749	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λακωνία.....	13.623	πρ. «Hera»
Μακεδονία.....	1.848	πρ. «Αύρα»
Μήλος.....	39.530	υπέστ. σημ. Αγ. Βικεντίου
Δέσποινα Σ.....	992	πρ. «Ιωάννα»
Σεκαβίν V.....	1.966	πρ. «Nada»
Σκάφη 5.....	57.959	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άναγγελ Λήντερ.....	14.400	μετ. «Άλφα Μπρέϊβρυ» (ε.)
Εντέβορ.....	22.208	επωλήθη αλλοδαπούς
Εξπλόρερ.....	22.208	επωλήθη αλλοδαπούς
Λουϊζιάνα Ρέινμποου ..	36.600	μετ. «Νόρθ Κάουντες» (ε.)
Έλλην.....	19.370	μετ. «Επτάλοφος» (μ.)
Καπετάν Γιάννης.....	31.850	επωλήθη Έλληνες
Ελλάς Μακεδονία.....	22.667	μετ. «Ελλάς Σενάτορ» (ε.)
Όσεαν Γουϊντ.....	20.669	διαγράφεται
Σουβρέττα.....	22.342	διαγράφεται
Σκάφη 9.....	212.314	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρεθούσα II.....	20.239	μετ. «Μαρίκα» (ε.)
Εντράστ Φέηθ.....	36.265	βυθίσθηκε 7/12
Πετρίνα.....	31.368	μετ. «Ανθή Π.» (κ.)
Φλάγκ Ρολάκο.....	6.585	επωλήθη αλλοδαπούς
Ολύμπικ Λήντερ.....	14.722	μετ. «Ωντάσιους» (Μπχ.)

Πατρίτσια Λ.....	16.306	μετ. «Πατρίτσια» (ε.)
Γκρέϊς Λ.....	16.306	μετ. «Γκρέϊς» (ε.)
Εντράστ Χόουπ.....	30.861	διαγράφεται
Όλυμπος.....	14.318	επωλ. Νορβηγούς
Μαρίνα.....	25.108	διάλυση Κίνα
Μπάτης.....	78.373	μετ. «Τήνος» (ε.)
Πεντέλη.....	57.802	διάλυση Κίνα
Ταύγετος.....	14.607	μετ. «Γκρέϊτ Ουνιαρχ» (μ.)
Αιτζιαν Λάϊον.....	34.484	μετ. «Απολλόνιαν Λάϊον» (ε.)
Ανδρέας.....	15.592	μετ. «Αθανάσιος Βαρθής» (μ.)
Ζευς.....	87.667	διάλυση Κίνα
Ολύμπικ Πρόμις.....	14.644	μετ. «Καλίστη» (ε.)
Ολύμπικ Φοίνιξ.....	14.638	μετ. «Τζίνι» (ε.)
Π.Σ. Παληός.....	16.509	μετ. «Παλλάς» (ε.)
Φλάϊγκ Ντάϊαμοντ....	62.233	μετ. «Φλάγκ Ντάϊαμοντ» (ε.)
Αραγκόν.....	10.713	μετ. «Παραγκόν» (κ.)
Πάνορμος.....	10.104	μετ. «Ανδρέας V» (μ.)
Σουβρέττα.....	15.364	διαγράφεται
Σκάφη 23.....	644.808	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαϊστρος.....	18.923	μετ. «Κέα» (ε.)
Φλάγκ Δέσποινα.....	15.621	σημ. Παναμά
Βυζάντιον.....	35.041	διάλυση Κίνα
Ασημίνα.....	25.001	διάλυση Πακιστάν
Δημητρούλα.....	15.090	διάλυση Κίνα
Αγία Θαλασσινή.....	28.717	ύψωσε κυπριακή
Σκάφη 6.....	148.393	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ζίμ Μπραζίλ.....	14.103	μετ. «ΑΛΣ Μαίρη» (ε.)
Σίλβερ Χάππινες.....	13.911	μετ. «Λιναμπόλ Σούκρε» (ε.)
Σκάφη 2.....	28.014	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κράντωρ.....	8.630	μετ. «Ελένη» (ε.)
ΤΣΚ Μέλοντυ.....	12.688	μετ. «ΑΧΧ Γιασμίν» (ε.)
Αετός.....	3.065	επωλ. αλλοδαπούς
Άννα Λ.....	12.214	μετ. «Ουάσιγκτον Στάρ» (ε.)
Βάλιαντ.....	11.076	μετ. «Λεβάντ Φόρτσουν» (ε.)

Έλλη.....	11.282	μετ. «Ειρήνη» (ε.)
Ιθάκη Ρήφερ.....	6.631	μετ. «Πασίφικ Τρέιντερ» (ε.)
Μήλος Ρήφερ.....	8.106	ολική απώλεια
Νάξος Ρήφερ.....	6.738	μετ. «Ατλάντικ Τρέιντερ» (ε.)
Ρατάνα Θέβι.....	1.683	μετ. «ΑΧΧ Όρτσιντ» (ε.)
Ρόπιν.....	17.495	σωστό όνομα «Ρόμπιν»
Εκουαντόρ Τρέιντερ..	10.227	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Βελήμαχι.....	10.986	ύψωσε λιβεριανή
Κάρμεν.....	21.122	μετ. «Καλιφόρνια Εξπρές» (ε.)
Λασίθι.....	4.965	μετ. «Ση Χάρμονυ» 6ε.)
Μούτσαϊνα.....	5.785	επωλήθη αλλοδαπούς
Μαρία Καλλίκη.....	10.620	διαγράφεται
Μίνι Λίντ.....	1.592	μετ. «Ελένη»
Άλμα.....	11.584	μετ. «Μαλλέκο» (ε.)
Κορμοράντ.....	8.281	ύψωσε σημαία Μάλτας
Σταυράκης ΙΙ.....	1.584	μετ. «Τζήνη» (μ.)
Μυρσινίδι.....	5.785	επωλήθη Κινέζους
Φενίσιαν Φλάγκ.....	2.174	μετ. «Cem II» (ΑΒ)
Χίος Κλίππερ.....	6.680	ολική απώλεια
Σκάφη 24.....	212.993	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγία Ευθυμία.....	9.099	μετ. «Βιργινία» (μ.)
Αλέξιον Χόουπ.....	9.084	διαγράφεται
Δέλτα Φλάγκ.....	10.586	επωλ. αλλοδαπούς
Πορταϊτίσσα.....	%63	μετ. «Μπίλλης» (ε.)
Τρανσκοντέιντερ 1...	2.760	επωλήθη αλλοδαπούς
Μαϊάμι Ρήφερ.....	8.047	ύψωσε σημ. Μάλτας
Μινόαν Ρήφερ.....	4.575	ύψωσε σημαία Μάλτας
Μύκονος.....	8.981	μετ. «Μύκονος V» (π.)
Σέριφος.....	12.228	ύψωσε παναμαϊκή
Αρτέμων.....	8.344	διαγράφεται
Ζάνετ.....	4.503	μετ. «Αnet» (ΑΒ)
Νοκονγούντ.....	4.507	διάλυση Κίνα
Ρέντγουντ.....	3.999	επωλήθη αλλοδαπούς
Ιντσόν Γκλόρυ.....	12.840	ολική απώλεια
Μπάλτικγουντ.....	3.881	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη 15.....	104.397	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άναξ Λαϊόν.....	3.356	επωλήθη αλλοδα-

Μπουένα Εμπρέσα....	32.029	πούς επωλήθη Ιάπωνες
Σκάφη 2.....	35.385	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαραθών.....	18.552	μετ. «Άθως» (ε.)
Μαρία Κ.....	51.602	διάλυση Πακιστάν
Λέγκασσ.....	118.865	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 4.....	189.019	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δραστήριος.....	48.687	διάλυση Κίνα
Λεωνίδας.....	29.287	διάλυση Μπαγκλαντές
Συνετός.....	72.576	διάλυση Κίνα
Φαίαρ Σκάυ.....	3.281	επωλήθη αλλοδαπούς
Αιτωλός.....	1.599	επωλήθη Γάλλους
Ουμπαράνα.....	28.133	διάλυση Μπαγκλαντές
Σπύρος.....	31.296	διάλυση Μπαγκλαντές
Γκάζ Πρόγκρες.....	2.475	διάλυση Ινδία
Γεώργιος Β.....	18.796	επωλήθη διάλυση
Γιάννης Π.Β.....	37.710	επωλήθη διάλυση
Ιωάννα.....	1.110	μετ. «Δέσποινα Σ.» (ε.)
Κάπ Ακρίτας.....	2.757	διαγράφεται
Σκάφη 12.....	277.707	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στον αριθμό των πλοίων κατά 5 μονάδες και αύξηση στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 1.564.178 τον. γκρός, η οποία μας δίνει τη σημερινή δύναμη υπό την ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σε φορτηγά, μπάλκ κάρριερς και δεξαμενόπλοια, άνω των 1.000 τον. γκρός, από:

909 σκάφη, 24.125.707 τον. γκρός

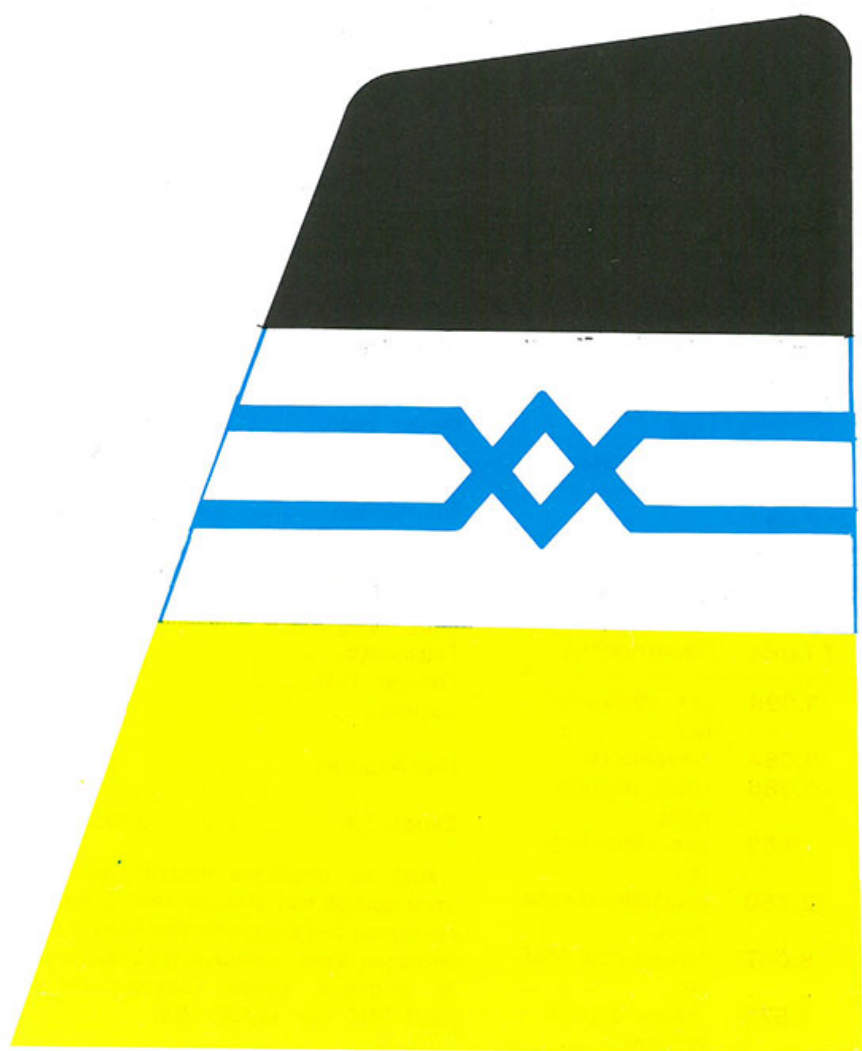
ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τα εγγραφέντα στο κυπριακό νηολόγιο, πλοία ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν το 1992 σε 111, συνολικής χωρητικότητας 2.120.159 τον. γκρός και τα διαγραφέντα την ίδια περίοδο ήταν 107 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 2.291.771 τον. γκρός.

Τα εγγραφέντα πλοία αναλύονται ως κατωτέρω:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	9	τ.γκρός	206.968
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	53	»	1.257.896
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	4	»	111.550
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	2	»	20.382

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



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

**Εὐτυχισμένο τὸν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	38	»	343.552
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	5	»	179.811
Σύνολο σκάφη.....	111	»	2.120.159

Ενώ τα διαγραφέντα την ίδια περίοδο αναλύονται ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	44	τ.γκρός	910.166
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	5	»	59.199
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	3	»	27.224
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	28	»	238.710
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	8	»	41.394
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	9	»	629.597
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	10	»	385.481
Σύνολο σκάφη.....	107	«	2.291.771

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών στα ελληνόκτητα πλοία υπό Κυπριακή σημαία:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάραβος Τρεϊντερ...	31.643	πρ. «Orchid Sea»
Στάρ Κίγκ.....	19.589	πρ. «Ocean King»
Καλυψώ Ν.....	20.366	πρ. «Seahope»
Κοσμάρ.....	23.247	πρ. «Garcia Lorca»
Κορινθιακός.....	18.656	πρ. «Atalanta»
Πατριωτικός.....	14.319	πρ. «Atlahua»
Χιούντσον Μπαϊη....	30.644	πρ. «Variant»
Ποντομέδων.....	22.271	πρ. «Heda»
Τέξας Σίτυ.....	26.233	πρ. «Castillo de Monterrey»
Σκάφη 9.....	206.968	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγία Ελεούσα.....	22.401	πρ. «Cockrow»
Κάπταιν Σαράντης....	26.301	πρ. «Πατρία Ελλάς»
Μαρία Α.....	14.873	πρ. «Afsar»
Μεξικάνα.....	28.373	πρ. «Mexican Gulf»
Πάλμα.....	15.581	πρ. «Σαππόρο Ολύμπικς»
Στ. Κοσμάς Αιτωλός...	30.778	πρ. «Μουσάκη»
Σηχόουπ ΙΙ.....	15.275	πρ. «Sara J.»
Στάμων.....	10.976	πρ. «Concepcion»
Σίλβερ Ντίγκνιτυ.....	28.266	πρ. «Wien»
Άγιαξ.....	73.652	πρ. «Blue Iris»
Αμάμη.....	22.656	πρ. «William»
Γιωργής Κ.....	29.897	πρ. «Emmanuel B.»
Γκόλντεν Πρόμις.....	14.036	πρ. «Pacific Trader»

Ευρυμέδων.....	23.019	πρ. «Nireas»
Ημιθέα.....	23.230	πρ. «Ιππόλυτος»
Ιάσων.....	17.646	πρ. «Λάχεσης»
Κυρία Αρμάου.....	19.566	πρ. «Bauci»
Λέντζ.....	6.172	πρ. «Στραβίνσκυ»
Μαλιμπού.....	16.849	πρ. «Σιμπούμι»
Μαριγούλα Κ.....	30.381	πρ. «Μαριλούλα»
Ούριος.....	15.391	πρ. «Ουρανία Λ.»
Πέργαμος.....	11.431	πρ. «Kabite»
Πρόγκρες.....	15.539	πρ. «Λέρος Πρόγκρες»
Σεντόσα.....	15.584	πρ. «Αόμητος»
Ανδρέας Σπίριτ.....	21.908	πρ. «Tolten»
Ανθή Π.....	31.076	πρ. «Πετρίνα»
Αντίγονος.....	19.166	πρ. «Νέστωρ»
Αούκ.....	35.354	πρ. «Regal Carrier»
Αρήστη.....	20.700	πρ. «Wani Hill»
Διομήδης.....	19.166	πρ. «Κάσσανδρος»
Πρωταγόρας.....	19.166	πρ. «Έκτωρ»
Πτολεμαίος.....	19.166	πρ. «Πελίας»
Τηλέμαχος.....	19.166	πρ. «Λαίλαψ»
Τρεμπίζόντ.....	48.501	υπέστ. Λιβεριανή
Φόρτσουν Μπαϊη....	19.959	πρ. «Western Trial»
Αλβίων Ι.....	39.050	πρ. «Μιστράλ»
Ευαγγελία Τ.....	31.228	πρ. «Σηφάλκον»
Κάτσα V.....	26.316	πρ. «Fjord Trader»
Κλίπερ Αλλάϊανς....	10.407	αγορά από αλλοδαπούς
Μαριγούλα.....	9.760	πρ. «Cidade de Belem»
Φλέτσα.....	17.255	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Γουϊντερ Στάρ.....	16.357	πρ. «Federal Hudson»
Πολύδωρος.....	57.319	πρ. «Redeemer»
Φοίνιξ.....	16.037	πρ. «Καπετάν Ανδρέας Γ.»
Δημοκρατικός.....	15.080	πρ. «Atacama»
Ιωάννης Μ.....	35.185	πρ. «Trendy»
Ορφείας.....	64.335	πρ. «Πυθία»
Τζοάννα Β.....	26.321	πρ. «Fjord wind»
Γιάνμπαζ.....	10.185	αγορά από αλλοδαπούς
Αριστέιδης.....	41.978	πρ. «Seneca»
Μαριάνικ Κ.....	14.798	πρ. «Ari»
Ναβιγκέϊτορ Δ.....	9.111	πρ. «Γκόλντεν Χόουπ»
Τριάς.....	15.963	πρ. «Πρεντάτορ»
Σκάφη 53.....	1.257.896	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ση Εσκούαϊρ.....	11.413	πρ. «Εσκούαϊρ»
Ντελαγκράτσια.....	31.551	πρ. «Gazia»
Γεώργιος Π.....	39.869	υπέστειλε σημ. Αντίγκουας
Αγία Θαλασσινή.....	28.717	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 4.....	111.550	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παντάναξ.....	8.352	πρ. «Ρούμπενς»
Ευγενικός.....	12.030	πρ. «Otto Patrela-da»
Σκάφη 2.....	20.382	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αχιλλεύς.....	8.705	πρ. «Pedro C.»
Έμιλ Σ. ΙΙ.....	9.440	πρ. «Mbandaka»
Θεοσκέπαστη Σ.....	3.367	πρ. «Levante»
Κατερίνα ΙΙ.....	1.532	υπέστ. ελληνική
Μικάδο.....	9.951	πρ. «Σέϊλορ»
Πάνορμος Μπαίη.....	10.113	πρ. «La Pampa»
Πάνορμος Γουϊντ.....	10.076	πρ. «Cordoba»
Πέϊς.....	9.448	πρ. «Labrador»
Συμπλέα.....	8.784	πρ. «Πάλ Ντράγκον»
Άγιος Ιωάννης.....	9.154	πρ. «Alegria de Rio»
Άγιος Νικόλας.....	9.155	πρ. «Pino del Aqua»
Γκούντ Σπίριτ.....	9.784	πρ. «Μοντρώ»
CMB Έμπλεμ.....	12.470	πρ. «Πατραϊκός ΙΙ»
Ρέμπραντ.....	8.686	πρ. «Rembrandt»
Κέϊπ Κένεντυ.....	8.373	υπέστ. λιβερτιανή
Θερμαϊκός ΙΙ.....	15.086	πρ. «Παντρόνε»
Πανορμίτης.....	9.236	πρ. «Neuquen ΙΙ»
Πλανήτης.....	9.236	πρ. «Atilio Malva-gni»
Μακεδών.....	21.708	πρ. «Anro Melbo-urne»
Νίκος Μ.....	3.531	πρ. «Τζιόβι»
Άϊς Κρέστ.....	8.423	πρ. «Φρίο Ά-τλας»
Δημήτρης Ν.....	6.614	υπέστ. παναμαϊκή
Ση Σερενέϊτ.....	4.123	πρ. «Λαϊδη Τέρ-ρυ»
Αγγελική ΙΙ.....	11.702	πρ. «Rachel V»
Κατερίνα Σ.....	3.367	πρ. «Monzon»
Σοφία Σ.....	3.367	πρ. «Cierzo»
ΔΣΡ Νταλιάν.....	14.834	πρ. «Τζώννου Του»
CGM Κλέμπερ.....	15.086	πρ. «Θερμαϊκός ΙΙ»
Άστρον.....	9.281	πρ. «Freedom»
Άφρικαν Σαν.....	7.494	πρ. «Pacific Tra-der»
Γιάνμαζ ΙΙ.....	9.868	πρ. «Ivo Vojonov-ie»
Μακεδονικός.....	9.154	πρ. «Άγιος Ιωάν-νης»
Νεγκοσιέϊτορ.....	11.291	πρ. «Νάξος Πράϊντ»
Άϊς Μπρήζ.....	9.128	πρ. «Devon»
Ιγκλού Κίγκ.....	1.239	αγορά από αλλο-δαπούς
Κοράλ.....	9.806	πρ. «Ρίκια»
Ντάϊαμοντ Η.....	5.450	πρ. «Ντάϊαμοντ»
Ση Φάγιε.....	15.490	πρ. «Frontier W-ind»
Σκάφη 38.....	343.552	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αμέρικαν Ένερτζυ....	10.631	πρ. «Maratha Ele-gance»
Λόρντ.....	101.416	πρ. «Diamond Ma-rine»
Αμέρικαν Κέμιστ.....	.631	πρ. «Donizetti»
Πρόγκρες Γουϊντ.....	17.754	πρ. «Wind Sunri-se»
Καπιτάν Μιράντα.....	40.369	πρ. «Sea King»
Σκάφη 5.....	179.811	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεανούλα.....	35.540	μετ. «Παλμιέρ» (μ.)
Μουσάκη.....	35.506	μετ. «Στ. Κοσμάς Αιτωλός» (κ.)
Πάνορμος.....	19.820	ύψωσε σημαίας Μάλτας
Πατρία Ελλάς.....	26.301	μετ. «Κάπταιν Σα-ραντής» 6κ.)
Σημάτζικ ΙΙ.....	14.275	ύψωσε σημ. Μάλ-τας
Άδμητος.....	15.684	μετ. «Σεντόσα» (κ.)
Αρτεμίσιον.....	11.989	μετ. «Muriel»
Ιππόλυτος.....	23.230	μετ. «Ημιθέα» (κ.)
Λάχεσης.....	7.648	μετ. «Ιάσων» (κ.)
Λέρος Πρόγκρες.....	17.414	μετ. «Πρόγκρες» (κ.)
Μαριλούλα.....	30.341	μετ. «Μαριγούλα Κ.» (κ.)
Μαρύλι.....	15.412	μετ. «South Calm» (κ.)
Όμνιουμ Πράϊντ.....	13.858	μετ. «Όσεαν ΓΡ» (μ.)
Ουρανία Λ.....	16.317	μετ. «Ούριος» (κ.)
Σιμπούμι.....	16.849	μετ. «Μαλιμπού» (κ.)
Στραβίνσκυ.....	6.172	μετ. «Λεντζ» (κ.)
Έκτωρ.....	19.166	μετ. «Πρωταγόρας» (κ.)
Καπετάν Αντώνης ΙΙΙ..	63.216	μετ. «Φόρουμ Κέ-ηπ» (κ.)
Κάσσανδρος.....	19.166	μετ. «Διομήδης» (κ.)
Κυρήνια.....	15.951	μετ. «Άννα Α.» (μ.)
Λαίλαψ.....	12.166	μετ. «Τηλέμαχος» (κ.)
Νάνη.....	14.651	ύψωσε ελληνική
Νέστωρ.....	19.166	μετ. «Αντίγονος» (κ.)
Παλόμα.....	29.457	ύψωσε ελληνική
Πελίας.....	19.166	μετ. «Πτολεμαίος» (κ.)
Ημιθέα.....	23.230	διαγράφεται
Καρλίτα.....	9.996	ύψωσε παναμαϊκή
Σηφάλλον.....	31.228	μετ. «Ευαγγελία Τ. (κ.)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αγία Σοφία.....	15.825	μετ. «Ελλησπον- τος» (μ.)
Νίκος Καζαντζάκης....	45.752	διάλυση Κίνα
Νόρθ Σήλντς.....	7.266	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Πρίαμος.....	30.890	μετ. «Μαριάντ» (ε.)
Καπετάν Ανδρέας Γ...	16.037	μετ. «Φοίνιξ» (κ.)
Γκλόμπαλ Σαν.....	14.756	μετ. «Global Tra- der» (π.)
Ευτυχία.....	18.734	μετ. «Όμηρος» (μ.)
Θερμαϊκός ΙΙ.....	15.086	μετ. «CGM Κλέμ- περ» (κ.)
Όσσεαν Τρέιντερ.....	13.631	ύψωσε ελληνική
Πυθία.....	65.885	μετ. «Ορφέας» (κ.)
Ράβεν.....	9.646	διάλυση Πακιστάν
Σουπεριτας.....	20.538	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Άντριου Η.....	16.258	επωλήθη αλλοδα- πούς
Γκόλντεν Χόουπ.....	9.130	μετ. «Ναβιγκέϊτορ Δ.» (κ.)
Λάπις.....	9.980	διαγράφεται
Σενσεϊ.....	18.837	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Σκάφη 44.....	910.166	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εσκούαϊρ.....	11.434	μετ. «Ση Ε- σκούαϊρ» (κ.)
Αικατερίνη Β.....	9.066	μετ. «Summit Pio- neer» (κ.)
Άϊς Γιώργης.....	11.621	διαγράφεται
Σ.Β. Έξι.....	13.546	διάλυση Ινδία
Κάπταιν Νικόλας.....	13.532	μετ. «Captain» (AB)
Σκάφη 5.....	59.199	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρούμπενς.....	8.352	μετ. «Παντάναξ» (κ.)
Κλίππερ Μάτζικ.....	10.520	διαγράφεται
Παντάναξ.....	8.352	διαγράφεται
Σκάφη 3.....	27.224	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νισίμα.....	6.646	μετ. «Sripina» (π.)
Σέϊλορ.....	9.951	μετ. «Μικάδο» (κ.)
Απολλωνία Φέϊθ.....	6.522	βυθίσθηκε Σαρδη- νία 8/11
Μερίντιαν Ση.....	9.872	επωλήθη αλλοδα- πούς
Μοντρώ.....	9.924	μετ. «Γκούντ Σπί- ριτ» (κ.)

Πατραϊκός ΙΙ.....	12.470	μετ. «CMB Έm- plem» (κ.)
Ήστερν Στάρ.....	7.348	μετ. «Ήστ Λάϊτ» (Μπχ.)
Μπουένος Άϊρες.....	9.603	ύψωσε παναμαϊκή
Πατρόνε.....	15.086	μετ. «Θερμαϊκός ΙΙ» (κ.)
Τσαϊκόσφκυ.....	6.057	επωλήθη Κορεά- τες
Πέϊς.....	9.448	μετ. «Golden Star»
Χάρμου.....	8.183	διάλυση Τσιταγ- κόγκ
Άγιος Νικόλας.....	9.155	μετ. «Ελληνικός» (κ.)
Ανέστο Δ.....	8.741	διάλυση Ινδία
Λαϊδη Τέρρυ.....	4.123	μετ. «Σή Σερε- νέϊτ» 6κ.)
Ρέμπραντ.....	8.686	μετ. «Πριματίστ» (π.)
Σαν Τζώρτζ.....	9.084	ολική απώλεια
Φρίο Άτλας.....	8.413	μετ. «Άϊς Κρέστ» (κ.)
Χρυσάνθη Σ.....	1.532	μετ. «Χρυσή Π.» (μ.)
Λίτσα Ν.....	3.256	μετ. «Ευαγγελία Ν.» (μ.)
Τζώνυ Τού.....	15.550	μετ. «ΔΣΡ Ντα- λιάν» (κ.)
Άγιος Ιωάννης.....	9.154	μετ. «Μακεδονι- κός» (κ.)
Άρκτικ Ρήφερ.....	6.678	ύψωσε παναμαϊκή
Άρτεμις.....	3.908	διάλυση Ινδία
Νάξος Πράϊντ.....	11.645	μετ. «Νεγκοσιέϊ- τορ» (κ.)
Αϊνικόλας Ι.....	12.376	μετ. «Μεντάφρικα Λίνκ» (μ.)
Καρινιώ Ρήφερ.....	5.379	ύψωσε παναμαϊκή
Ρίκια.....	9.810	μετ. «Κοράλ» (κ.)
Σκάφη 28.....	238.710	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βάλβις Μπαϊή.....	8.766	μετ. «Λιπαρίτ Μπαϊή» (π.)
Θείος Βίκτωρ.....	1.588	επωλήθη αλλοδα- πούς
Μπαρόνες Μ.....	3.987	διαγράφεται
Σκάρος.....	10.617	διαγράφεται
Ρήφερ Πρόγκρες.....	1.573	μετ. «Pearl Ree- fer» (π.)
Κάπταιν Νίκος Α.....	8.978	διάλυση Αλάγκ
Άρο.....	2.571	μετ. «Gitara (μ.)
Σαν Λάκ.....	3.314	επωλήθη
Σκάφη 8.....	41.394	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βυτίνα.....	60.827	ύψωσε σημ. Μπα- χάμας
Τρέιντ Ιντιπέντενς....	109.197	επωλήθη αλλοδα- πούς

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Γκρήκ Φάιτερ.....	60.399	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
Κόραλ Κέιπ.....	112.825	επωλήθη αλλοδαπούς
Τρέιντ Χόνορ.....	106.776	διάλυση Ινδία
Βερμαδάλ V.....	2.915	διαγράφεται
Γουϊνστον.....	106.266	διάλυση Μπαγκλαντές
Κύπρος Γκλόρυ.....	17.875	διάλυση Ινδία
Κουήν Εύη.....	52.519	ύψωσε σημ. Μάλτας
Σκάφη 9.....	629.597	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αχάτης.....	36.522	διάλυση Ινδία
Αλίνα Π.....	29.196	ολική απώλεια
Μαργαρίτης Π.....	36.634	διάλυση Ινδία
Μπέλλα Δάφνη.....	37.625	διάλυση Ινδία
Λήντερσιπ.....	53.075	ύψωσε σημ. Μάλτας
Μπρήντεν.....	41.524	διάλυση Ινδία
Πέντουλας.....	41.521	διάλυση Αλάγκ
Σάββας II.....	39.695	διάλυση Αλάγκ
Αρμονία.....	30.647	διάλυση Μπαγκλαντές
Γουώρθου.....	39.042	διάλυση Κίνα
Σκάφη 10.....	385.481	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στο κυπριακό νηολόγιο κατά 4 πλοία, αλλά μείωση στη χωρητικότητα κατά 171.612 τον. γκρός, η οποία αφαιρούμενη από την υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1991 δύναμη, μας δίνει τη σημερινή δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων υπό ΚΥ-ΠΡΙΑΚΗ σημαία από:

826 πλοία, 13.857.725 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Στα ίδια χαμηλά επίπεδα με αυτά των τελευταίων ετών, συνεχίζει να παρουσιάζεται η κίνηση στο Παναμαϊκό νηολόγιο. Οι εγγραφές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ήταν το 1992, 57 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.034.039 τον. γκρός (32 πλοία, 608.099 τον. γκρός το 1991 και 62 πλοία, 1.064.774 τον. γκρός το 1990) και οι διαγραφές το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 47 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 751.716 τον. γκρός (έναντι 45 πλοίων, 482.478 τον. γκρός το 1991 και 53 πλοίων, 1.368.725 τον. γκρός το 1990).

Οι εγγραφές στο Παναμαϊκό νηολόγιο αναλύονται ως κατωτέρω:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	1	τ.γκρός	13.483
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	15	»	399.971
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	6	»	181.145
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	1	»	6.687
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	13	»	89.958
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	4	»	29.723
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	6	»	23.311
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	9	»	238.889

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	2	»	50.872
Σύνολο σκάφη.....	57	»	1.034.039

Τα διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	1	τ.γκρός	22.629
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	13	»	315.051
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	4	»	52.442
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	1	»	8.917
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	7	»	55.214
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	6	»	27.517
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	5	»	59.972
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	8	»	201.736
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	2	»	8.238
Σύνολο σκάφη.....	47	»	751.716

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πηνελόπη II.....	13.483	πρ. «Union Endeavour»
Σκάφος 1.....	13.483	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρκαδία I.....	89.556	πρ. «Amazon Maru»
Σολ.....	22.126	πρ. «Κέν Σκάυ»
Χίος Χάρμονυ.....	15.500	πρ. «Romanee»
Χίος Γκλόρυ.....	15.948	πρ. «Carlomagno»
Κίγκ Σέϊλορ.....	20.486	πρ. «Hanse Economist»
Ιόνιαν Ση.....	11.694	πρ. «Eastern Venture»
Καρλίτα.....	9.996	υπέστ. κυπριακή
Άρης.....	10.418	πρ. «Rone A.»
Χίος Ντρήμ.....	15.948	πρ. «Hansa Partner»
Ιόνιαν Κομμάντερ.....	16.023	πρ. «Wanderer»
Ιόνιαν Μπρήζ.....	17.251	πρ. «Samar Victory»
Σάουθ Σήλντς.....	10.761	πρ. «Three Star»
Ιόνιαν Σκάυ.....	15.979	πρ. «Jena»
Ιόνιαν Στάρ.....	15.979	πρ. «Meissen»
Όλυμπος.....	112.306	πρ. «Hoegh Hill»
Σκάφη 15.....	399.971	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλάγκ Δέσποινα.....	15.621	υπέστειλε ελληνική
Ζέα.....	48.154	πρ. «Ziya S.»
Ιόνιαν Σέϊλορ.....	17.372	πρ. «Indonesia Victory»
Νάγκα.....	36.982	πρ. «Ocean Blue»
Σοφία Ν.....	24.330	πρ. «Damodar Tasaka»
Μις Βίκυ.....	38.686	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη 6.....	181.145	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μάουντ Έϊς.....	6.687	πρ. «Akitsu Maru»
Σκάφος 1.....	6.687	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πέργαμος.....	4.551	πρ. «Sagitaris»
Ρέα.....	8.825	αγορά από αλλοδαπούς
Άλιμος Ι.....	3.056	πρ. «Άγιος Νικόλαος Ι.»
Αιτζήαν Ρήφερ.....	9.710	υπέστειλε κυπριακή
Φρίο Αλάσκα.....	1.756	πρ. «Reefer Fortune»
Μπουένος Άϊρες.....	9.603	υπέστειλε κυπριακή
Όλγα Μ.....	1.985	πρ. «Άγιος Νικόλαος»
Χρυσοβαλάντου.....	12.294	πρ. «Χρυσοβαλάντου Γκρέϊς»
Πριματίστ.....	8.686	πρ. «Ρέμπραντ»
Άρκτικ Ρήφερ.....	6.678	υπέστ. κυπριακή
Γιάνμπαζ Ι.....	9.236	πρ. «Almirante Stormi»
Κυριακούλα Δ.....	8.199	πρ. «Ν. Μερσίνη»
Καρινιώ Ρήφερ.....	5.379	υπέστειλε κυπριακή
Σκάφη 13.....	89.958	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λιπαρίτ Μπαϊν.....	8.766	πρ. «Βάλβις Μπαϊν»
Μύκονος V.....	8.981	πρ. «Μύκονος»
Πηνελόπη Ι.....	3.044	πρ. «Feder Trade»
Σέριφος.....	8.932	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 4.....	29.723	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νόρδερν Ναβιγκέϊτορ .	2.469	πρ. «Hikari II»
Σάουθερν Ναβιγκέϊτορ.	3.793	πρ. «Κόμπε 2»
Στέϊνλες Χυόγκο.....	4.711	πρ. «Στέϊνλες Λήντερ»
Ιόνιαν Γκλόρυ.....	2.918	πρ. «Shogyu Maru»
Στέϊνλες Κόμπε.....	4.710	πρ. «Στέϊνλες Γκόβερνορ»
Στέϊνλες Μάγια.....	4.710	πρ. «Στέϊνλες Σέϊλορ»
Σκάφη 6.....	23.311	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θήτα Αίολος.....	1.887	πρ. «Mars Gas»
Στέϊνλες Ορκάγκερ... .	12.098	πρ. «Orkanger»
Γκόλντεν Ναβιγκέϊτορ.	3.405	πρ. «Στέϊνλες Έμπερορ»
Ιόνιαν Τζέϊντ.....	7.297	πρ. «Jade»
Ντολίχα Μπαϊν.....	61.172	πρ. «Chevron Stream»
Ιόνιαν Μαρίνερ.....	6.901	πρ. «Andreas Z.»
Στέϊνλες Φάϊτερ.....	12.098	πρ. «Στέϊνλες Οργκάγκερ»
Τζ. Εντ. Ντ. Φρέντσιπ.	1.205	πρ. «Θήτα Ίκαρος»
Μύρτος Μπαϊν.....	132.826	πρ. «Akama»
Σκάφη 9.....	238.889	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νίσι.....	39.849	πρ. «Aquila»
Αιτζήαν Μαρίνερ.....	11.023	πρ. «Essi Silje»
Σκάφη 2.....	50.872	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εσμεράλντα Ι.....	22.629	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφος 1.....	22.629	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέν Σκάυ.....	22.126	μετ. «Σόλ» (π)
Αλεξάντερς Πάουερ... .	16.356	επωλήθη αλλοδαπούς
Μαρία Κ.....	20.502	επωλήθη αλλοδαπούς
Ολύμπικ Άρμουρ ΙΙ... .	138.037	ύψωσε ελληνική
Χίος Γκλόρυ.....	15.948	ύψωσε ελληνική

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Χίος Χάρμου.....	15.500	ύψωσε ελληνική
Δημήτρης Ν.....	6.614	ύψωσε κυπριακή
Γκόλντεν Φόρτσιουν..	11.733	ύψωσε λιβεριανή
Ελπίδα.....	15.723	ύψωσε ελληνική
Νιούκαστλ Σίτυ.....	10.089	ολική απώλεια
Αλεξάντερς Ντέαριγκ.	14.856	μετ. «Νίκαια» (μ.)
Γκόλντεν Χόουπ 1....	14.531	μετ. «Μεσίστρια» (ε.)
Γκόλντεν Χοράϊζον...	13.036	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 13.....	315.051	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίσσος.....	13.881	ύψωσε σημ. Μάλτας
Λατώ.....	18.210	μετ. «Dynamik Spirit» (π.)
Προγκρέσιβ.....	10.722	διάλυση Ινδία
Προμηθέυς.....	9.629	μετ. «Oceanic»
Σκάφη 4.....	52.442	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλώρα V.....	8.917	μετ. «CCNI An-cud» (π.)
Σκάφος 1.....	8.917	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος Ι.....	3.056	μετ. «Άλιμος Ι» (π.)
Αιτζήαν Ρήφερ.....	9.710	ύψωσε παναμαϊκή
Ρέα.....	8.825	διάλυση Ινδία
Τζιόβι.....	3.531	μετ. «Νίκος Μ.» (κ.)
Χρυσοβαλάντου Γκρεϊς.	12.598	μετ. «Χρυσοβαλάντου» (π.)
Κώς.....	8.936	μετ. «Conarak» (κ.)
N. Μερσίνη.....	8.558	μετ. «Κυριακούλα Δ.» (π.)
Σκάφη 7.....	55.214	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλπίν.....	5.060	διάλυση Κίνα
Κάπταιν Άκης.....	10.239	διάλυση Κίνα
Φρίο Λας Πάλμας.....	2.863	επωλήθη αλλοδαπούς
Πηνελόπη Ι.....	3.044	βυθίσθηκε Λειξόδες 3/4
Αθανάσιος Δ.....	4.507	μετ. «Aton» (AB)
Ατλάντικ.....	1.804	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη 6.....	27.517	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βένους V.....	42.048	ύψωσε λιβεριανή
Κόμπε 2.....	3.793	μετ. «Σάουθερν Ναβιγκέϊτορ» (π.)
Στέϊνλες Λήντερ.....	4.711	μετ. «Στέϊνλες Χυ-όγκο» (π.)
Στέϊνλες Γκόβερνορ...	4.710	μετ. «Στέϊνλες Κόμπε» (μ.)
Στέϊνλες Σέϊλορ.....	4.710	μετ. «Στέϊνλες Μάγια» (π.)
Σκάφη 5.....	59.972	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Άρμουρ..	54.889	επωλήθη αλλοδαπούς
Ντουϊ Σαμούντρα.....	997	επωλήθη Ινδονησία
Θήτα Μινέρβα.....	4.937	ολική απώλεια
Ιόνιαν Τσάλλεντζερ...	17.697	μετ. «Ionian Challenger I.» (AB)
Στέϊνλες Έμπερορ...	3.405	μετ. «Γκόλντεν Ναβιγκέϊτορ» (π.)
Θήτα Ίκαρος.....	995	μετ. «Τζ. Εντ. Ντ. Φρέντσιπ» (π.)
Στέϊνλες Ορκάγκερ...	12.098	μετ. «Στέϊνλες Φάϊτερ» (π.)
Μάττερχορν.....	106.718	διάλυση Κίνα
Σκάφη 8.....	201.736	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Δίμινι Στάρ.....	6.785	μετ. «African Express» (AB)
Στέϊνλες Πρίνσεσ.....	1.453	ολική απώλεια
Σκάφη 2.....	8.238	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις, προέκυψε αύξηση στη δύναμη κατά 10 σκάφη και στη χωρητικότητα κατά 282.323 τον. γκρός. Το 1991 το Παναμαϊκό νηολόγιο είχε υποστεί μείωση κατά 13 ελληνόκτητα σκάφη ενώ η χωρητικότητά του είχε αυξηθεί κατά 125.621 τον. γκρός. Έτσι η σημερινή δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων υπό την ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία είναι:

406 σκάφη, 4.418.411 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Και κατά το 1992 συνεχίσθηκε η μειωμένη κίνηση στο νηολόγιο της Αφρικανικής χώρας, με 19 εγγραφές ελληνόκτητων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 922.907 τον. γκρός (15 εγγραφές, 724.458 τον. γκρός το 1991 και 20 εγγραφές, 1.186.070 τον. γκρός το 1990) και με 21 διαγραφές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας, συνολικής χωρητικότητας 921.959 τον. γκρός (26 διαγραφές, 1.277.192 τον. γκρός το 1991 και 44 διαγραφές, 2.654.781 τον. γκρός το 1990).

Οι εγγραφές στο Λιβεριανό νηολόγιο αναλύονται κατά κατηγορία και ηλικία ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	1	τ.γκρός	12.876
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	6	»	138.333
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	1	»	35.487
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	1	»	10.986
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	1	»	9.716
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	2	»	162.800
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	1	»	42.048
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	6	»	510.661
Σύνολο σκάφη.....	19	»	922.907

Οι δε διαγραφές παρουσιάζουν την κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	3	τ.γκρός	61.206
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	6	»	293.244
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	1	»	43.456
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91...	1	»	12.811
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	2	»	14.711
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	2	»	64.403
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	6	»	432.128
Σύνολο σκάφη.....	21	»	921.959

Ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών έχει ως κατωτέρω:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νιου Μούν.....	12.876	πρ. «New Mail»
Σκάφος 1.....	12.876	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέν Σάν.....	11.956	πρ. «Lancelot Sun»
Νίκκο Στάρ.....	29.198	πρ. «Nikko Maru»
Τσόκο Στάρ.....	29.344	πρ. «ChokoMaru»
Κάλλιαν Σ.....	18.695	πρ. «Dragonland»
Μαρκέλλα.....	37.407	πρ. «Navios Valior»
Γκόλντεν Φόρτσιον..	11.733	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 6.....	138.333	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εντερπράϊζ.....	35.487	πρ. «Star Enterprise»

Σκάφος 1..... 35.487

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βελήμαχι.....	10.986	υπέστειλε ελληνική
Σκάφος 1.....	10.986	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρέϊνμποου Στάρ.....	9.716	πρ. «Rainbow Freezer»
Σκάφος 1.....	9.716	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νίσυρος.....	81.400	υπό ναυπήγηση
Ναρόβα.....	81.400	Τσίτα ναυπηγήθηκε Τσίτα
Σκάφης 2.....	162.800	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βένους V.....	42.048	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφος 1.....	42.048	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αράμπιαν Ση.....	118.197	πρ. «Sana»
Κόνδωρ.....	26.974	πρ. «Phillips Arkansas»
Πράϊμ Γιούνιτυ.....	44.989	πρ. «Golden Sunray»
Γουαϊόμιγκ.....	164.717	πρ. «World Symphony»
Σαϊντ Κωνσταντίνος..	151.221	πρ. «Chevron Ocean»
Ταλόφα.....	4.563	πρ. «Bos Venture»
Σκάφη 6.....	510.661	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ουαϊτ Ρόουζ.....	13.852	μετ. «Handy Jack»

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Πασίφικ Γουαϊνβ.....	22.511	μετ. «Αγία Μαρίνα» (ε.)
Γκόλντεν Φάλκον.....	24.843	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 3.....	61.206	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φαλκονέρα.....	41.133	ύψωσε ελληνική
Τρεμπιζόντ.....	48.501	ύψωσε κυπριακή
Γουόρντ Ντουάλιτυ..	56.799	διάλυση Κίνα
Μιστράλ.....	39.050	μετ. «Αλβιών Ι. (κ.)
Τσάμπιον.....	52.765	μετ. «Alexandra Sea» (λ.)
Γκλόμπαλ Λινγκ.....	54.996	ύψωσε Ελληνική
Σκάφη 6.....	293.244	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Βίκτορυ.....	43.456	μετ. «Venice» (λ.)
Σκάφος 1.....	43.456	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σεβαστάκι.....	12.811	μετ. «CTE Cinta» (λ.)
Σκάφος 1.....	12.811	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κέϊπ Κένεντυ.....	9.842	ύψωσε κυπριακή
Απολλωνία V.....	4.869	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη 2.....	14.711	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σιέννα.....	41.766	ύψωσε ελληνική
Σάντα Άννα.....	22.637	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 2.....	64.403	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εκουϊτόρ.....	58.336	ύψωσε σημ. Μάλτας

Ολύμπικ Μπρήζ.....	126.990	ύψωσε ελληνική
Γουόρντ Κίνσιπ.....	40.551	ύψωσε ελληνική
Άξων.....	98.905	διάλυση Κίνα
Πράϊμ Γιούνιτυ.....	44.989	ύψωσε σημ. Μάλτας
Νόρδερν Ντάνσερ....	62.357	διάλυση Ινδία
Σκάφη 6.....	432.128	

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε και νέα μείωση στον αριθμό των σκαφών κατά 2 μονάδες, που ακολουθεί την τάση των τελευταίων ετών (- 11 μονάδες το 1991, - 24 το 1990), ενώ η εγγεγραμμένη χωρητικότητα παρέμεινε στα ίδια επίπεδα σημειώνοντας αμελητέα αύξηση κατά 948 τον. γκρός. (Το 1991 η χωρητικότητα είχε παρουσιάσει πτώση κατά 552.734 τον. γκρός και το 1990 κατά 1.468.711 τον. γκρός).

Ετσι η σημερινή δύναμη του υπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ελληνόκτητου στόλου διαμορφώνεται ως εξής:

129 σκάφη, 5.404.640 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τα εγγραφέντα το 1992 ανήλθαν σε 103, συνολικής χωρητικότητας 2.138.806 τον. γκρός ενώ το 1991 είχαν εγγραφεί 83 ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.167.344 τον. γκρός και το 1990 είχαν εγγραφεί 60 πλοία, 1.068.414 τον. γκρός, κατανέμονται δε κατά κατηγορία και ηλικία ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	1	τ.γκρός	16.145
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	10	»	335.193
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	35	»	762.896
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	4	»	72.404
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	20	»	161.945
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	7	»	49.457
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	2	»	101.140
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	20	»	529.067
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	4	»	110.559
Σύνολο σκάφη.....	103	»	2.138.806

Τα διαγραφέντα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 42 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 831.214 τον. γκρός έναντι 33 πλοίων, 459.619 τον. γκρός που είχαν διαγραφεί το 1991 και 27 πλοίων, 434.492 τον. γκρός το 1990 και καταχωρούνται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	1	τ.γκρός	35.762
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	8	»	151.570
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	7	»	126.982
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	5	»	41.136
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	8	»	38.621
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	4	»	116.912
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	9	»	320.231
Σύνολο σκάφη.....	42	»	831.214

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Ματαράς.....	16.145	πρ. «Fetesti»
Σκάφος 1.....	16.145	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τόμις Γκλόρυ.....	39.537	πρ. «Basarabi»
Τόμις Σπίριτι.....	39.537	πρ. «Baraolt»
Τόμις Φέϊθ.....	39.500	πρ. «Banisor»
Τόμις Φιούτσερ.....	39.594	πρ. «Baia Sprie»
Τόμις Χόουπ.....	39.500	πρ. «Borcea»
Λίμπρα Ι.....	12.735	πρ. «Vulcana Bai»
Επτάλοφος.....	19.370	πρ. «Έλλην»
Ατλάντικ Πράιντ.....	40.134	πρ. «Ambia Finjo»
Μάουντ Πάρνηθα.....	33.186	πρ. «Bals»
Μάουτ Υμηττός.....	32.100	πρ. «Bailesti»
Σκάφη 10.....	335.193	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Διαμαντής Π.....	9.048	πρ. «Ντίλλιντζενς Π.»
Έλλη Μ.....	12.387	πρ. «Mathew»
Λασσία.....	16.191	πρ. «Singa Wilstream»
Λεβάντες.....	27.833	πρ. «Sprycarrier»
Μιλάγκρο.....	19.921	πρ. «Λακέρτα»
Μπελούγκα.....	14.886	πρ. «Sheila»
Μπλού Σκάυ.....	15.954	πρ. «Welkin»
Παλιέρ.....	35.101	πρ. «Θεανούλα»
Πάνορμος.....	17.807	υπέστειλε κυπριακή
Πρωτόκλητος 4.....	60.998	πρ. «Ocean Voyager»
Σηβένους.....	19.847	πρ. «Mar Atlantico»
Σημάτζικ ΙΙ.....	14.246	υπέστειλε κυπριακή
Χριστίνα ΙΙ.....	14.868	πρ. «Keru Meru»
Όσεαν ΓΡ.....	13.459	πρ. «Όμνιουμ Πράιντ»
Περίανδρος.....	16.249	πρ. «Perast»
Ανατολή.....	15.335	πρ. «Red Arrow»
Άννα Α.....	14.500	πρ. «Κυρήνια»
Εξόνη.....	15.871	πρ. «Εξόνη ΙΙ»
Θεοτόκος.....	55.032	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Έλεν Ν.....	14.129	πρ. «Αλεξάντερς Όαθ».
Ελλησποντος.....	14.983	πρ. «Αγία Σοφία»
Μπλού Φίν.....	15.954	πρ. «Μπλού Σή»
Νόρθ Σήλντς.....	7.266	υπέστειλε κυπριακή
Υπένεμα.....	40.059	πρ. «Υπάνεμα»
Αχιλλεύς.....	75.763	πρ. «Bergebonde»
Γκρέϊτ Ούνιαρχ.....	14.317	πρ. «Ταύγετος»
Μαϋστάρ.....	19.724	πρ. «Derbent»

Όμηρος.....	18.340	πρ. «Ευτυχία»
Σουπερίτας.....	20.179	υπέστειλε κυπριακή
Χριστινάκι.....	16.070	πρ. «Hanne»
Αθανάσιος Βαρδής.....	15.592	πρ. «Ανδρέας»
Νίκαια.....	14.856	πρ. «Αλεξάντερς Ντέαριγκ»
Μάουντ Όλυμπος.....	33.186	πρ. «Blaj»
Πάνυ Ρ.....	14.088	πρ. «Manaka»
Σενσεϊ.....	18.837	υπέστειλε κυπριακή

Σκάφη 35..... 762.896

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίσσος.....	13.881	υπέστειλε παναμαϊκή
Τζώρτζ.....	14.003	πρ. «Thorunn»
Τζίμου.....	19.644	πρ. «Δημήτριος Γ.Ρ.»
Τριάνα.....	24.876	πρ. «Ανέμη»
Σκάφη 4.....	72.404	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κοπακαμπάνα Ρήφερ..	8.201	υπέστειλε ελληνική
Μαρίλια Α.....	19.928	πρ. «Ατλαντίς ΕΛ.»
Απολλωνία Μπόντ....	1.581	πρ. «Bihn Tranh»
Μάρτιν.....	9.067	πρ. «Happy Chance»
Μέγα Λάκ.....	8.945	πρ. «Elizabeth K.»
Μέγα Μπρήζ.....	8.681	πρ. «L.L. Equador»
Μέγα Ρίο.....	8.788	πρ. «Regina Celi»
Μέγα Στάρ.....	11.298	πρ. «Ocean Prima»
Ελληνικός.....	9.155	πρ. «Άγιος Νικόλας»
Χρυσή Π.....	1.532	πρ. «Χρυσάνθη Σ.»
Αποστόλης ΙΙ.....	8.767	πρ. «Dadi»
Ευαγγελία Ν.....	3.256	πρ. «Λίτσα Ν.»
Άγιος Γεράσιμος.....	8.917	πρ. «Andrios»
Ακέλα.....	8.681	πρ. «Μέγα Μπρήζ»
Ελπίδα.....	1.516	πρ. «Paulina IV»
Κάβος Γερανός.....	9.112	πρ. «Brasilia»
Σέρ Χάν.....	11.298	πρ. «Μέγα Στάρ»
Κορμοράντ.....	9.281	υπέστειλε ελληνική
Μεντάφρικα Λίνκ.....	12.357	πρ. «Αϊνικόλας Ι.»
Τζήνη.....	1.584	πρ. «Σταυράκης ΙΙ»
Σκάφη 20.....	161.945	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βιρτζίνια.....	9.099	πρ. «Αγία Ευθυμία»

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ντίππαχ.....	9.522	πρ. «Αλεξάνδρεια»
Θάλλεια.....	10.152	πρ. «Aleksandr Blok»
Μαΐαμι Ρήφερ.....	8.047	υπέστειλε ελληνική
Μινόαν Ρήφερ.....	6.313	υπέστειλε ελληνική
Ορίων Τρέιντερ.....	1.924	πρ. «Αμαλία»
Δημητράκης.....	4.400	πρ. «Veliko Tirnovο»
Σκάφη 7.....	49.457	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τόμις Ιντέγκριτυ.....	50.570	πρ. «Ploiesti»
Τόμις Πρόβιντενς.....	50.570	πρ. «Prahova»
Σκάφη 2.....	101.140	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπρικον.....	17.246	πρ. «U.N. Trader»
Μπλού Ση.....	15.954	πρ. «Handy Carrier»
Πράϊμ Ντιούτυ.....	40.369	πρ. «Sea King»
Πράϊμ Νόμπλ.....	19.666	πρ. «Jahre Energy»
Σηπρόμις.....	17.777	πρ. «Oscro Sailor»
Σητάνκ.....	18.661	πρ. «Goldentank»
Σηφόρτσουν.....	17.659	πρ. «Elizabeth S.K.»
Απσχερον.....	17.977	αγορά από Σοβιετικούς
Γκρόζνυ.....	18.017	αγορά από Σοβιετικούς
Γκουντέρμες.....	18.107	αγορά από Σοβιετικούς
Εκουέϊτορ.....	58.336	υπέστειλε λιβεριανή
Μαϋκόπ.....	18.021	αγορά από Σοβιετικούς
Σήφρεντ.....	20.812	πρ. «Alice G.»
Πρίμα.....	14.185	πρ. «Σηβέντσουρ»
Θήτα Τρίτων.....	21.296	πρ. «New Venture»
Πράϊμ Γιούνιτυ.....	44.989	υπέστειλε λιβεριανή
Θήτα Ωκεανίς.....	20.572	πρ. «Green King»
Τσάριουτ.....	15.093	πρ. «Chariotventure L.»
Κουήν Εύη.....	52.519	υπέστειλε κυπριακή
Πρίνσες Αριάδνη.....	61.901	πρ. «Unity»
Σκάφη 20.....	529.067	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φιλικός.....	44.663	υπέστειλε ελληνική
Αύρα.....	1.848	πρ. «Megara Iblea»

Λήντερσιπ.....	53.075	υπέστειλε κυπριακή
Οπασία.....	10.973	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη 4.....	110.559	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τζιουελ.....	35.762	ύψωσε ελληνική
Σκάφος 1.....	35.762	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λακέρτα.....	18.763	μετ. «Μιλάγκρο» (μ.)
Εξόνη II.....	15.871	μετ. «Εξόνη» (μ.)
Φλέτσα.....	18.907	ύψωσε κυπριακή
Αλεξάντερς Όαθ.....	14.364	μετ. «Έλεν Ν.» (μ.)
Μπλού Ση.....	15.954	μετ. «Μπλού Φίν» 6μ.)
Υπάνεμα.....	40.059	μετ. «Υπένεμα» (μ.)
Ντίμι.....	11.689	διάλυση Κίνα
Πρεντάτορ.....	15.963	μετ. «Τριάς» (κ.)
Σκάφη 8.....	151.570	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ερατώ.....	16.978	βυθίσθηκε 21/10
Πέλαγος.....	15.874	μετ. «Βύρων» (ΑΒ)
Δημήτριος Γ.Ρ.....	19.644	μετ. «Τζίμμου» (μ.)
Λίσσος.....	13.881	διάλυση Ινδία
Ανέμη.....	24.876	μετ. «Τριάντα» (μ.)
Φρη Πάουερ.....	15.809	ολική απώλεια
Σκύρος.....	19.920	επωλήθη διάλυση
Σκάφη 7.....	126.982	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άννα Χ.....	1.594	επωλήθη αλλοδαπούς
Άφρικαν Γουαίηβ.....	10.618	διάλυση Ινδία
Μέγα Λάκ.....	8.945	διαγράφεται
Μέγα Μπρήζ.....	8.681	μετ. «Ακέλα» (μ.)
Μέγα Στάρ.....	11.298	μετ. «Σέρ Χάν» (μ.)

Σκάφη 5.....	41.136	
--------------	--------	--

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίλυ Τ.....	1.991	επωλήθη αλλοδαπούς

Μακάρις.....	4.400	ολική τεκμαρτή απώλεια
Αλεξάνδρεια.....	7.993	μετ. «Ντίππαχ» (μ.)
Αρίων Ι.....	1.221	διαγράφεται
Ντορίν.....	9.003	επωλήθη διάλυση
Βιρτζίνια.....	9.099	ολική απώλεια
Λαΐδη Ανέτα.....	2.990	μετ. «God Pride» (Ονδ.)
Αμαλία.....	1.924	μετ. «Ορίον Τρέιντερ» (μ.)

Σκάφη 8..... 38.621

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φίνες.....	83.168	διάλυση Πακιστάν
Πέρκο.....	1.597	επωλήθη αλλοδαπούς
Γκρόζνυ.....	18.017	επωλήθη διάλυση
Σηβέντσουρ.....	14.130	μετ. «Πρίμα» (μ.)
Σκάφη 4.....	116.912	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φιλικός.....	44.663	διάλυση Μπαγκλαντές
Τάϊγκερ.....	66.113	διάλυση Μπαγκλαντές
Αύρα.....	1.848	μετ. «Μακεδονία» (ε.)
Θεομάνα.....	26.174	διάλυση Μπαγκλαντές
Πριμαβέρα.....	40.675	διάλυση Τσιταγκόγκ
Λάρνακα.....	22.046	διάλυση Ινδία
Φρήμαν.....	26.759	επωλήθη
Λήντερσιπ.....	53.075	διάλυση Μπαγκλαντές
Κατίνα Π.....	38.878	βυθίσθηκε Μαπούτο

Σκάφη 9..... 320.231

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε και νέα αύξηση στην ελληνόκτητη δύναμη, την εγγεγραμμένη στο νηολόγιο της Μάλτας, κατά 61 πλοία (+ 50 πλοία το 1991, + 33 πλοία το 1990) καθώς και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 1.307.592 τον. γκρός (+ 707.725 τον. γκρός το 1991, + 633.922 τον. γκρός το 1990), η οποία προστίθεται στην υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1991 δύναμη, μας δίνει τη σημερινή δύναμη υπό τη σημαία της ΜΑΛΤΑΣ από:

246 πλοία, 3.803.620 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Οι εγγραφές στο νηολόγιο των νήσων της Καραϊβικής ανήλθαν το 1992 σε 29 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 708.832 τον. γκρός (17 σκάφη, 264.127 τον. γκρός το 1991 και 19 σκάφη, 593.020 τον. γκρός το 1990) που κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	4	τ.γκρός	86.701
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	4	»	70.053
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1981-91.....	2	»	17.837
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80.....	11	»	92.722
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1981-91.....	2	»	48.496
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	6	»	393.023
Σύνολο σκάφη.....	29	»	708.832

Οι διαγραφές ελληνόκτητων πλοίων κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 13 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 416.644 τον. γκρός (10 σκάφη, 167.882 τον. γκρός το 1991 και 8 σκάφη, 349.589 τον. γκρός το 1990) και κατανέμονται κατά κατηγορίες ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1981-91.....	1	τ.γκρός	14.069
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	4	»	91.941
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80.....	4	»	49.968
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	4	»	260.666
Σύνολο σκάφη.....	13	»	416.644

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλκινόη.....	19.602	πρ. «Harta»
Αρίσβη.....	19.602	πρ. «Hasil»
Μαρίζα.....	15.177	πρ. «Merchant Pilot»
Ντέλφικ Φλέϊμ.....	32.320	πρ. «Alpha Flame»
Σκάφη 4.....	86.701	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ωντάσιους.....	15.642	πρ. «Ολύμπικ Λήντερ»
Αδάμας.....	13.608	πρ. «Κλίππερ Αδάμας»
Χρυσοβαλάντου.....	17.722	πρ. «Peace»
Μέντ Σαλβαντόρ.....	23.081	πρ. «China Trident»
Σκάφη 4.....	70.053	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σκέϊτερ.....	9.002	πρ. «Tundra Skater»
Σκιέρ.....	8.835	πρ. «Tundra Skier»

Σκάφη 2..... 17.837

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σπρίντερ.....	8.831	πρ. «Tundra Sprinter»
Μπάλτικ Τρέιντερ.....	6.414	πρ. «Dzieci Polskie»
Νόρντικ Τρέιντερ.....	6.414	πρ. «Zygardow»
Πρόσω.....	26.409	πρ. «Βίλλ ντε Ντουνκέρκ»
Ήστ Λάιτ.....	7.348	πρ. «Ήστερν Στάρ»
Εκουαντόρ Τρέιντερ..	10.227	υπέστειλε ελληνική
Άρκτικ Τρέιντερ.....	6.414	αγορά από αλλοδαπούς
Μιντανάο Τρέιντερ..	10.227	πρ. «Εκουαντόρ Τρέιντερ»
MSC Μαρίνα.....	7.958	πρ. «Wind Trader»
Ιγκλού Λάιον.....	1.241	αγορά από αλλοδαπούς
Ιγκλού Φίνν.....	1.239	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη 11.....	92.722	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τόμις Γουέστ.....	24.248	πρ. «Cimrina»
Τόμις Σάουθ.....	24.248	πρ. «Brazi»
Σκάφη 2.....	48.496	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρλόβα.....	52.137	πρ. «Orduna»
Μεσόγειος.....	45.962	πρ. «Alandia Trader»
Μπαίη Ρίτζ.....	103.812	αγορά από ΗΠΑ
Βυτίνα.....	60.827	υπέστειλε κυπριακή
Γκρήκ Φάιτερ.....	60.372	υπέστειλε κυπριακή
Βαλένσια Στάρ.....	69.913	πρ. «Valencia»
Σκάφη 6.....	393.023	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αμαρυλλίς.....	14.069	ύψωσε ελληνική
Σκάφος 1.....	14.069	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Θεοτόκος.....	55.032	ύψωσε σημ. Μάλτας

Κλίππερ Αδάμας.....	13.608	μετ. «Αδάμας» (Μπχ.)
Σίλβερ Φαίηθ.....	13.835	διαγράφεται
Παναγία Φανερωμένη.	9.466	ολική απώλεια
Σκάφη 4.....	91.941	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βίλλ ντε Ντουνκέρκ...	26.409	μετ. «Πρόσω» (Μπχ.)
Εκουαντόρ Τρέιντερ..	10.227	μετ. «Μιντανάο Τρέιντερ» (Μπχ.)
Νέτγουορκ Σουάν.....	6.666	επωλήθη αλλοδαπούς
Νέτγουορκ Στόρκ.....	6.666	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη 4.....	49.968	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κράουν.....	88.886	ύψωσε ελληνική
Λένι.....	79.249	ύψωσε ελληνική
Σέντσιουρι Ντόουν...	51.898	επωλήθη αλλοδαπούς
Αλέξανδρος.....	40.633	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 4.....	260.666	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στην εγγεγραμμένη ελληνόκτητη δύναμη στο νηολόγιο των Μπαχάμας κατά 16 πλοία και 292.188 τον. γκρός που επιβεβαιώνει την ανοδική τάση των τελευταίων ετών, (+ 11 σκάφη, 243.431 τον. γκρός το 1990, + 7 σκάφη, 96.245 τον. γκρός το 1991) και μας δίνει τη σημερινή δύναμη του υπό σημαία ΜΠΑΧΑΜΑΣ ελληνόκτητου στόλου από:

70 σκάφη, 1.868.778 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Αυξημένη παρουσιάζεται το 1992 η κίνηση στο Ονδουριανό νηολόγιο. Σημειώσαμε 9 εγγραφές ελληνόκτητων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 25.500 τον. γκρός και 5 διαγραφές, συνολικής χωρητικότητας 10.240 τον. γκρός. Το 1991 είχε εγγραφεί μόνο ένα φορτηγό, 1.502 τον. γκρός και είχαν διαγραφεί 4 φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.706 τον. γκρός, ενώ το 1990 είχαν εγγραφεί 7 σκάφη, 43.406 τον. γκρός και είχαν διαγραφεί 8 σκάφη, 69.299 τον. γκρός.

Οι εγγραφές αναλύονται ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	1	τ.γκρός	1.490
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969..	8	»	24.010
Σύνολ σκάφη.....	9	»	25.500

Ενώ οι διαγραφές κατά το 1992 περιλαμβάνουν μόνο 5 φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1969, συνολικής χωρητικότητας 10.240 τον. γκρός.

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίνκα.....	1.490	πρ. «Glinka»
Σκάφος 1.....	1.490	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιούλα.....	2.966	πρ. «Valencia»
Στόρκ.....	9.609	πρ. «Gerdt Oldendorf»
Γ. Σουρής.....	1.588	πρ. «Vania»
Φίλιππος.....	1.598	παραμένει στη δύναμη
Γιουνιχόουπ.....	2.724	πρ. «Taumyg»
Ιρίνα Γ.....	2.927	πρ. «Konda»
Ρόζα Κ.....	1.600	πρ. «Λάουρα»
Γκαλσής.....	998	πρ. «Worldpeace»
Σκάφη 8.....	24.010	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λίνα.....	2.953	ολική απώλεια
Λάουρα.....	1.600	μετ. «Rosa C. (Ον.)
Γιούλα.....	2.966	διάλυση Ινδία
Στάρ Κουήν.....	1.502	μετ. «Vedia» (Ον.)
Καρτεράδος II.....	1.219	μετ. «Mirna» (Ονδ.)
Σκάφη 5.....	10.240	

Από τις μεταβολές αυτές προέκυψε αύξηση κατά το 1992, στην εγγεγραμμένη στο Ονδουριανό νηολόγιο ελληνόκτητη δύναμη κατά 4 μονάδες και στη χωρητικότητα κατά 15.260 τον. γκρός (έναντι μείωσης κατά 3 σκάφη, 13.204 τον. γκρός το 1991 και κατά ένα σκάφος, 25.893 τον. γκρός το 1990). Έτσι η ελληνόκτητη δύναμη του υπό σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ στόλου είναι:

17 σκάφη, 63.420 τον. γκρός

ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ

Αυξημένη παρουσιάζεται η κίνηση στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου, καθώς κατά το 1992 εγγράφηκαν 12 ελληνόκτητα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 441.435 τον. γκρός και διαγράφηκαν 4 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 69.235. Το 1991 είχαν εγγραφεί 5 σκάφη, 44.965 τον. γκρός και το 1990 4 σκάφη, 15.138 τον. γκρός, ενώ οι διαγραφές τα δύο προηγούμενα έτη ήταν αντίστοιχα 3 σκάφη, 13.601 τον. γκρός και 6 σκάφη, 20.774 τον. γκρός.

Οι εγγραφές των πλοίων κατά το 1992 αναλύονται κατά κατηγορία ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	3	τ.γκρός	115.601
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	2	»	25.095
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	4	»	15.489

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1970-80.....	2	»	245.720
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	1	»	39.530
Σκάφη.....	12	»	441.435

Τα δε διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1970-80.....	1	τ.γκρός	14.851
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1969.....	1	»	9.404
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1970-80...	1	»	5.450
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1969.....	1	»	39.530
Σκάφη 4.....	»		69.235

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος αυτών των μεταβολών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πηνελόπη Α.....	18.349	πρ. «Kamenari»
Αλίνα.....	58.650	πρ. «El Ancora»
Άνεμος.....	38.602	πρ. «Eastray»
Σκάφη 3.....	115.601	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βύρων.....	15.874	πρ. «Πέλαγος»
Μάρικομ Ι.....	9.221	πρ. «Δέσποινα Α.»
Σκάφη 2.....	25.095	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σή Ντάϊμοντ.....	5.450	πρ. «Roncesvalles»
Πατρίτσια.....	2.995	πρ. «Figaro»
Ντάϊμοντ.....	5.450	πρ. «Valvanuz»
Αριστέα.....	1.594	πρ. «Veneta»
Σκάφη 4.....	15.489	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λεωνίδας.....	126.193	πρ. «Kosmos Seafarer»
Ασημίνα.....	119.527	πρ. «Nor Master»
Σκάφη 2.....	245.720	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίλος	39.530	πρ. «Milos Matijevic»
Σκάφος 1	39.530	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πασίφικ Στάρ	14.851	μετ. «Sunrise» (AB)
Σκάφος 1	14.851	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλις	9.404	διάλυση Ινδία
Σκάφος 1	9.404	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντάϊαμοντ	5.450	μετ. «Ντάϊαμοντ Η.» (κ.)
Σκάφος 1	5.450	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μίλος	39.530	ύψωσε ελληνική
Σκάφος 1	39.530	

Με τις μεταβολές που επήλθαν στο νηολόγιο αυτό κατά το 1992, παρουσιάζεται αύξηση στη δύναμη κατά 8 σκάφη, και στη χωρητικότητα κατά 372.200 τον. γκρός, με αποτέλεσμα το διπλασιασμό της ελληνικής παρουσίας στο νηολόγιο του ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ με:

16 σκάφη, 429.999 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Στο Αγγλικό νηολόγιο, στο οποίο συμπεριλαμβάνουμε και τις μεταβολές στο νηολόγιο του Γιβραλτάρ, των Καϋμάνων νήσων και άλλων μικρών Βρεταννικών αποικιών, όπου νηολογούν πλοία τους οι Έλληνες εφοπλιστές, σημειώσαμε κατά το 1992 μόνο μία εγγραφή πλοίου.

Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο «Άσος Μπαϊν», πρώην «Eastern Trust», ναυπηγήσεως του 1974, 133.035 τον. γκρός. Πέρυσι από το νηολόγιο αυτό είχε διαγραφεί ένα

μπάλκερ ελληνικών συμφερόντων, 10.511 τον. γκρός.

Ετσι η σημερινή δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων υπό ΑΓΓΛΙΚΗ σημαία είναι:

5 σκάφη, 210.417 τον. γκρός

ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ

Στα ίδια με τα περσινά επίπεδα παρουσιάζεται η κίνηση ελληνόκτητων πλοίων στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλλ, στο οποίο είχαν εγγραφεί για πρώτη φορά το 1990, έξι ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.057.133 τον. γκρός. Το 1991 είχαν εγγραφεί 3 μπάλκερς, 199.730 τον. γκρός και είχε διαγραφεί ένα μπάλκερ, 63.618 τον. γκρός.

Το 1992 εγγράφηκε στο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλλ μόνο ένα μπάλκερ, ναυπηγήσεως του 1973, 120.734 τον. γκρός και διαγράφηκαν δύο δεξαμενόπλοια, ναυπηγήσεως 1970-80, συνολικής χωρητικότητας 334.897 τον. γκρός.

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κόμπας Ρόουζ.	120.734	πρ. «Bos Combo»
Σκάφος 1	120.737	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Έλλεσποντ Κάπιτολ. .	188.634	ύψωσε ελληνική
Έλλεσποντ Παραντάϊζ	146.263	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 2	334.897	

Μετά τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται μείωση στην ελληνόκτητη δύναμη κατά ένα σκάφος και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητας κατά 214.163 τον. γκρός, που μας δίνει τη σημερινή δύναμη στο νηολόγιο των ΝΗΣΩΝ ΜΑΡΣΑΛΛ από:

7 σκάφη, 979.082 τον. γκρός

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Στο νηολόγιο του Βανουάτου σημειώσαμε κατά το 1992 μόνο 2 εγγραφές, συνολικής χωρητικότητας 17.229 τον. γκρός. Το 1991 είχαν εγγραφεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 17.832 τον. γκρός και είχε διαγραφεί ένα πλοίο, 9.427 τον. γκρός, ενώ το 1990 είχαν εγγραφεί 4 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 41.843 τον. γκρός, χωρίς να σημειωθούν διαγραφές.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1981-91**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαντορίνη Ρέξ.	8.739	πρ. «Cap Valiente»

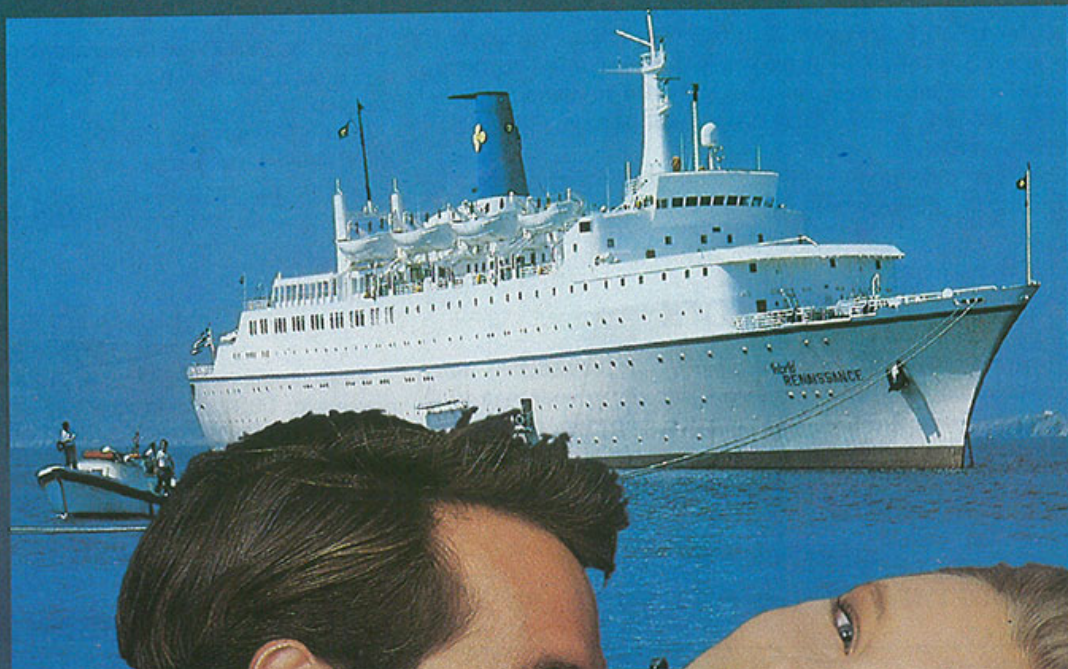
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

EPIROTIKI LINES

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

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302 212741 212575



Σκάφος 1..... 8.739

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νήσος Ύδρα.....	8.490	πρ. «Seki Rex»
Σκάφος 1.....	8.490	

Από τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται αύξηση στη δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων κατά 2 σκάφη και στην χωρητικότητα κατά 17.229 τον. γκρός που μας δίνει την σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ από:

10 σκάφη, 90.297 τον. γκρός

ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ

Με την διαγραφή, κατά το 1992, του μπάλκερ «Τσουνά» ναυπηγήσεως του 1968, 15.907 τον. γκρός, το οποίο μετονομάστηκε «Ihthis» και ύψωσε σημαία Αγίου Βικεντίου, παύει πλέον η ελληνική αντιπροσώπευση στο νηολόγιο αυ-
τ ό .

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Κατά το 1992, στο νηολόγιο των Μαλντίβων νήσων σημειώσαμε μόνο τη διαγραφή του ελληνόκτητου φορτηγού «Αττική», ναυπηγήσεως του 1961, 1.354 τον. γκρός, το οποίο επωλήθη σε ξένα συμφέροντα και μετονομάστηκε σε «Villa Musum».

Έτσι δεν αντιπροσωπεύεται πλέον ελληνόκτητη χωρητικότητα στο νηολόγιο των Μαλντίβων νήσων.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Κατά το 1992 εμφανίζεται μεταξύ των νηολογίων που χρησιμοποιούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και το νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ, στο οποίο εγγράφηκαν δύο φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 40.590 τον. γκρός.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970-80

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βοριγκία.....	20.295	αγορά από αλλοδαπούς
Φιονία.....	20.295	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη 2.....	40.590	

ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ

Σύντομη ήταν η ελληνική παρουσία, κατά το 1992, στο νηολόγιο της Αντίγκουα. Εγγράφηκε το μπάλκερ «Γεώργιος

Π.», το οποίο αργότερα μετανηολογήθηκε στο κυπριακό νηολόγιο.

Έτσι, στο τέλος του 1992, το νηολόγιο της Αντίγκουα, δεν περιλαμβάνει, γνωστά στα «Ναυτικά Χρονικά», ελληνόκτητα πλοία.

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γεώργιος Π.....	39.869	πρ. «Foo»
Σκάφος 1.....	39.869	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1969

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γεώργιος Π.....	39.869	ύψωσε κυπριακή
Σκάφος 1.....	39.869	

Η ΚΕΪΎΛΑΝΗ

Κατά το 1992 δεν σημειώσαμε στο νηολόγιο της Κεϋλάνης καμία μεταβολή στη δύναμη των πλοίων Ελληνικών συμφερόντων.

Έτσι η δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό την σημαία ΚΕΪΎΛΑΝΗΣ παραμένει σε:

3 σκάφη, 15.593 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Χωρίς καμία μεταβολή στο νηολόγιο των Φιλιππίνων παρέμεινε το 1992 η ελληνόκτητη δύναμη. Έτσι στο νηολόγιο των ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ παραμένουν στις 31 Δεκεμβρίου 1992 μόνο:

2 σκάφη, 18.083 τον. γκρός

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά το 1992 δεν σημειώσαμε εγγραφές ή διαγραφές ελληνόκτητων πλοίων στο νηολόγιο του Λιβάνου. Έτσι η Ελληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ παραμένει σε:

9 σκάφη, 135.795 τον. γκρός.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στο νηολόγιο της Νέας Ζηλανδίας παραμένουν μόνο δύο ελληνόκτητα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 32.440 τον. γκρός, χωρίς να σημειωθεί καμία μεταβολή στην Ελληνόκτητη δύναμη και κατά το 1992.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ακολουθεί ο πίνακας που εμφανίζει την ανοδική πορεία της Ναυτιλίας των Ελλήνων από το τέλος του 1955, πάντοτε σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών».

1955...	1.035	πλοία	6.905.706	τ. γκρός	1973...	4.126	»	42.624.963	
1956...	1.081	»	8.533.360	»	1974...	4.185	»	45.368.043	
1957...	1.368	»	10.542.998	»	1975...	4.330	»	48.298.436	»
1958...	1.496	»	11.899.383	»	1976...	4.616	»	50.584.588	»
1959...	1.552	»	12.456.150	»	1977...	4.936	»	52.863.827	»
1960...	1.520	»	12.200.764	»	1978...	4.887	»	52.497.681	»
1961...	1.850	»	13.212.844	»	1979...	4.812	»	52.950.095	»
1962...	1.940	»	13.299.617	»	1980...	4.788	»	53.625.884	»
1963...	2.105	»	15.025.153	»	1981...	4.749	»	54.317.773	
1964...	2.272	»	16.498.393	»	1982...	4.587	»	53.454.982	»
1965...	2.515	»	18.575.153	»	1983...	4.616	»	56.138.758	»
1966...	2.724	»	19.724.681	»	1984...	4.389	»	53.601.462	»
1967...	2.864	»	21.821.052	»	1985...	2.800*	»	43.908.875	»
1968...	2.920	»	23.897.178	»	1986...	2.546*	»	45.104.350	»
1969...	3.057	»	26.932.061	»	1987...	2.534*	»	47.536.688	»
1970...	3.320	»	30.899.174	»	1988...	2.534*	»	48.046.188	»
1971...	3.578	»	34.101.909	»	1989...	2.433*	»	47.835.588	»
1972...	3.887	»	39.068.225	»	1990...	2.442*	»	49.233.808	»
					1991...	2.551*	»	51.872.090	»
					1992...	2.659*	»	55.494.597	»

* Από το 1985 υπολογίζονται μόνο τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου (φορτηγά μπάκερς και δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω των 1.000 τόν. γκρός.

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

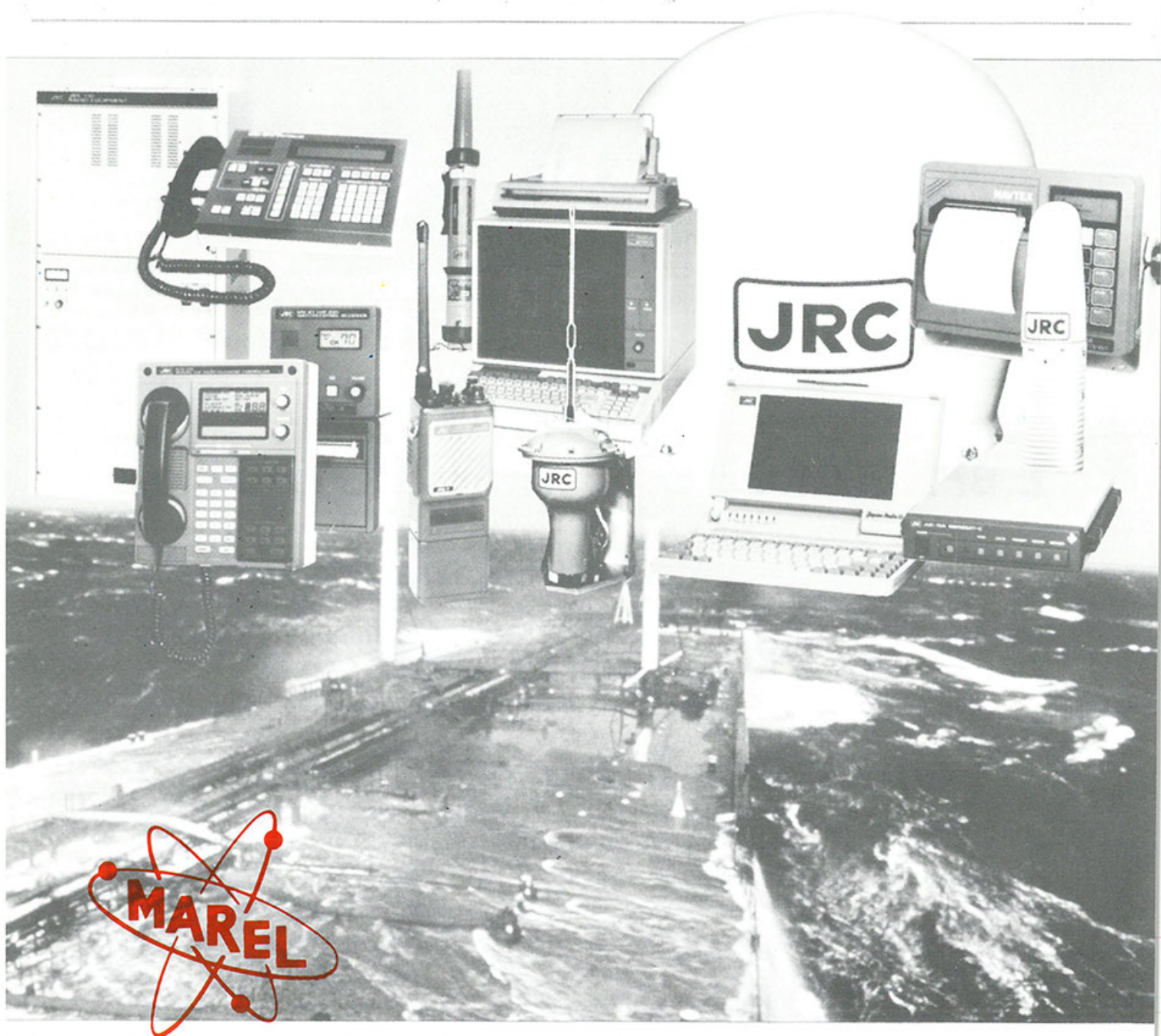
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

JRC

The only company that
manufactures everything you
need for a totally integrated
GMDSS installation.



For more information, contact:
Marel Electronics SA
6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

JRC/RAYTHEON: Your

RAYTHEON

An unparalleled worldwide sales and service network.

Raytheon and JRC are the only companies that can supply you with every GMDSS product you need, all made by one manufacturer. Each JRC component has been designed specifically to work as part of your totally integrated GMDSS installation.

For example, JRC makes the only GMDSS that provides the added simplicity and safety of having a single control unit which manages every aspect of standard MF/HF communication, plus the automatic transmission, monitoring and reception of DSC emergency alert signals.

With this superior, high level of dedication to GMDSS available from Raytheon, there is no reason to settle for outdated products, even if they come assembled in a pretty console. Raytheon can provide your complete ultra-modern GMDSS installation with maximum flexibility for bulkhead, table top or console mounting, for retrofits or new construction.

As a world leader in research and development of military electronics, Raytheon is on the cutting edge of today's most advanced technology. For five years we have worked very closely with JRC, ship owners, operators and crew members to determine the most functional, easy-to-use, ultra-reliable designs for GMDSS products. As a result, no other company can match the level of sophistication and the commitment to excellence that are part of every product we offer.

Our GMDSS equipment is type approved in some countries already, and approvals are pending in others, all over the world. But, wherever you sail with GMDSS from Raytheon aboard, you have the added confidence that comes from being protected by the world's largest, most experienced, marine electronics service network.

For more information about our GMDSS products, use the coupon or contact your nearest Raytheon headquarters.

GMDSS is the future of search and rescue, and worldwide communications. At Raytheon, we provide you with tomorrow's technology, today.

MF/HF RADIO INSTALLATIONS

MF/HF radio equipment is capable of voice communication, DSC and NBDP. It features automated alerts, calls by DSC and error-free messages in ARQ mode by NBDP.

- JSS-710/720 Radio Station
 - MF/HF Transmitter
 - All Wave Receiver
 - DSC Watch Receiver
 - DSC Terminal
 - Remote Controller
 - NBDP
 - Personal Computer
 - Printer
 - Automatic Antenna Tuner

INMARSAT SHIP EARTH STATION

The JRC SES is the most popular terminal in the world because of its superior reliability. It features distress alert and general communications on telex and telephone channels.

- JUE-45A MK II INMARSAT-A SES
 - ADE (Above Deck Equipment)
 - BDE (Below Deck Equipment)
 - Main Unit
 - VDU/Printer
 - Telephone Set
- JUE-75A INMARSAT-C SES
 - EME (Externally Mounted Equipment)
 - IME (Internally Mounted Equipment)
 - Data Terminal
 - Printer

VHF RADIOTELEPHONES

Designed for on-scene, ship-to-ship, and ship-to-shore communications; features built-in Digital Selective Calling (DSC).

- JHS-31 VHF Radiotelephone
- NRE-63 Watch Receiver
- NCH-329 Remote Controller
- NKG-52 Printer
- NRE-76 Guard Receiver
- JHS-7 Portable VHF Radiotelephone

NAVTEX, EGC AND HF MSI RECEIVERS

Receives safety information including navigational and meteorological warnings.

- NCR-300A NAVTEX Receiver
- NRD-230 HF MSI Receiver
- JRE-60A EGC Receiver
- NMB-265A EGC Decoder

SATELLITE EPIRB AND RADAR TRANSPONDER

EPIRB operates on 406 MHz and 121.5 MHz. Designed to float free if the ship sinks and activate automatically when afloat. Also available with manual release bracket.

SART (Search and Rescue Radar Transponder) responds when interrogated by a 9-GHz radar. It is the main means of locating a survival craft or its mother ship in distress.

- JOE-2A EPIRB
- JQX-10A SART (Radar Transponder)

MAIL TO: RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK

☐ Please send GMDSS product information.

NAME _____

TITLE _____

COMPANY _____

ADDRESS _____

TELEPHONE _____

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES
AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244
FAX (0279) 444223 • TELEX 81444

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road, Hudson, NH 03051 USA
TEL 603 881-5200
FAX 603 881-4756 • TELEX 681-7529

Specifications subject to change without notice.

For US flag vessels only: This device has not been approved by the FCC. This device is not, and may not be offered for sale or lease, or be sold or leased until such approval of the FCC has been obtained.

GMDSS connection.

Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοραπωλησιών

Οι γραμμές αυτές γράφονται λίγες ημέρες πριν από το τέλος του 1992, όταν είναι πια φανερό ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου διέρχεται μία από τις ανοδικές περιόδους της που, χωρίς να αποτελεί σημείο ασφαλούς και σταθερής ανάκαμψης, δεν παύει να μας υπενθυμίζει ό,τι και εμείς από τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαμε κατά τη διάρκεια του έτους πλειστάκις επισημάνει, ότι, δηλαδή, στη δίνη των συνεχών διακυμάνσεων της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου που, με μικρή χρονική απόσταση, συναρτάται προς τις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας, ευνύπαρχει δυναμισμός που επιτρέπει τη σχετικά ομαλή πορεία της.

Στους αντιτιθεμένους προς την άποψη αυτή, σε εκείνους που θέλουν να διαπιστώνουν την ύπαρξη μιας ακόμα ναυτιλιακής κρίσης, η στήλη θα υπενθυμίσει τα κατώτατα επίπεδα ναύλων κατά το λήξαν έτος σε σχέση με τα αντίστοιχα παρελθουσών κρίσεων και θα δεχθεί την ύπαρξη «ακραίων», πράγματι, περιπτώσεων, όπως, π.χ., εκείνη των *carriersize bulkcarriers*, που όμως θα πρέπει να θεωρηθεί κάτω από το πρίσμα της ολιγοπωλιακής λειτουργίας του εν λόγω τύπου που εύκολα πέφτει θύμα δυσκόλων στιγμών.

Άλλος λόγος που ενισχύει την εντύπωση μιας σχεδόν «ενδημούσης» κρίσεως ειδικά στο χώρο του ναυτιλιακού Πειραιά είναι η κατοχή και εκμετάλλευση υπό μικρομεσαίων πλοιοκτητών αρκετά μεγάλου αριθμού υπερηλικών ή ανορθοδόξων ως προς τα ζητούμενα στην αγορά μεγέθη πλοίων του που, όπως είναι φυσικό, δέχονται πρώτα την πίεση εκ της στενότητας της ζήτησεως.

Στις γραμμές που ακολουθούν, και που αποτελούν πραγματικό «ημερολόγιο ναυλαγοράς» και αγοραπωλησιών του 1992, ο προσεκτικός μελετητής εύκολα θα διαπιστώσει τις αυξομειώσεις της αγοράς κάτω από συνθήκες που σαφώς διαφέρουν από τις παλαιότερες κρίσεις «αυξήσεως των αποθεμάτων», δεν συνεπάγονται μαζικό παροπλισμό και, κυρίως, χαρακτηρίζονται από ταλαντώσεις μεταξύ μέσων και ανωτάτων επιπέδων ναύλων.

Με δεδομένο το πρόσφατο ιστορικό των χαμηλών και υψηλών ναύλων (1980, 1982, 1986, 1990) και των σοβαρών διακυμάνσεων των αξιών και, επομένως, της τιμής αγοράς των πλοίων, η εικόνα της ναυλαγοράς και ο χαρακτηρισμός «κρίση — μη κρίση» αποκτά όλως σχετική σημασία. Για προσκλήσεις στα (χαμηλά) επίπεδα του 1986, π.χ., η από το 1987 μέχρι των ημερών μας περίοδος υπήρξε συνεχώς κερδοφόρα!

Η αύξουσα πίεση για βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των εμπορικών πλοίων και για την προστασία του περιβάλλοντος τείνει να αναζωπυρώσει το ενδιαφέρον για διάλυση της παλαιάς και υποβαθμισμένης χωρητικότητας, γεγονός που, συνδυαζόμενο με την κάθετη άνοδο του ναυπηγικού κόστους, δημιουργεί προοπτικές ικανοποιητικών αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης για τις αποδεκτές ηλικίας και καλών προδιαγραφών μονάδες.

Η στήλη δεν θα αποτολμήσει πρόγνωση της πορείας της ναυλαγοράς για το 1993, πράγμα που βρίσκεται, άλλωστε, πέρα από τους σκοπούς του παρόντος εισαγωγικού για την αναλυτική παρουσίαση των εξελίξεων των αγορών κατά το 1992 σημειώματος. Πάντοτε όμως αναφερόμενη στο ξηρό φορτίο, δε βλέπει λόγους μεταβολής της τρέχουσας τάσης μέχρι και το τέλος της προσεχούς άνοιξης.

Τα Δεξαμενόπλοια

Κάπως διαφορετική είναι ασφαλώς η εικόνα στον τομέα της ναυλαγοράς πετρελαίου. Εδώ σαφώς παρατηρήθηκε σοβαρή μείωση της ζήτησης που, σε συνδυασμό με την έως εσχάτως επιμονή πλειάδος πλοιοκτητών να «κυκλοφορούν» στη αγορά πεπαλαιωμένες μονάδες, πλοία που, περισσότερο από το να «κλέβουν» τα φορτία, ασκούσαν απλώς πίεση με την ύπαρξή τους, οδήγησε σε κάθετη πτώση των ναύλων. Το φαινόμενο είναι κατανοητό, αν ληφθεί υπ' όψη ότι σημαντικός αριθμός από αυτά τα πλοία προσφάτως πέρασε από τις εκτεταμένες και δαπανηρές επισκευές που απαιτούσαν απόσβεση.

Ωδη το σκηνικό φαίνεται να αλλάζει, καθώς ο αριθμός των προς διάλυση οδηγούμενων μονάδων αισθητώς αυξάνεται και η συναίσθηση του ματαιού της επισκευής και διατήρησης πλοίων που όλοι αποφεύγουν εμπεδώνεται. Εν τούτοις, ο αριθμός και ο όγκος των υπό ναυπήγηση η παραγγελία μονάδων, σε αντίθεση με τα πλοία ξηρού φορτίου, είναι σε ποσοστά και σε απόλυτους αριθμούς σαφώς μεγαλύτεροι και, με την επιφύλαξη της εννοίας διαμορφώσεως της ζήτησεως μέσα στους προσεχείς μήνες ή έτη, πιθανόν να συνιστούν, αν όχι πλήγμα, τουλάχιστον σοβαρή απειλή στην ισορροπία προσφοράς - ζήτησης.

Μέσα από τις γραμμές που ακολουθούν, ο αναγνώστης θα σημειώσει τη συνεχή σχεδόν καχεξία στον τομέα της μεταφοράς των πετρελαϊκών παραγώγων (oil products) και χημικών προϊόντων (chemicals).

Εν τούτοις, σε μια υπέρβαση των περιεχομένων της ανασκόπησης που ακολουθεί, αξίζει να παρατηρήσουμε ότι ο τομέας της μεταφοράς υγρών καυσίμων έχει δώσει — και ασφαλώς και στο μέλλον θα δώσει — εξέχουσες στιγμές αποδοτικής εκμετάλλευσης για όσους πράγματι θέλουν και ξέρουν να τον υπηρετήσουν.

Από την ίδια την αποστολή του, το παρόν εισαγωγικό σημείωμα δεν θα επεκταθεί στους εξειδικευμένους τομείς θαλασσιών μεταφορών αφού ελάχιστα αυτοί μνημονεύονται στην αναλυτική μας παρουσίαση.

Οι Αγοραπωλησίες

Οι εξελίξεις στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων κατά τη διάρκεια του 1992 αποτελούν κλασικό δείγμα συμπεριφοράς κάτω από την επίδραση των πλέον επιφανειακών εντυπώσεων εκ της (πρόσκαιρης) πορείας της ναυλαγοράς. Και είναι, πράγματι, απορίας άξιον το πως παροδικά κέρδη και ζημιές στον τομέα των ναυλώσεων, των οποίων η εμβέλεια μόλις εκτείνεται χρονικά σε μερικούς μήνες, καθίστανται οδηγός επί πράξεων αγοραπωλησιών που περικλείουν σεβαστά χρηματικά ποσά επενδύσεων με προβλεπόμενη απόσβεση (και, επομένως, διάρκεια εκμετάλλευσης) μερικών ετών.

Ετσι, με βάση αυτή τη «φιλοσοφία» και σαν συνέπεια των διακυμάνσεων της ναυλαγοράς με καθοδικές τάσεις, η αγοράία αξία των πλοίων κατά τη διάρκεια του 1992 υπέστη σεβαστών διαστάσεων μείωση.

Βεβαίως, πέραν των προαναφερθέντων, υπάρχει και αριθμός συμπληρωματικών λόγων που ενεθάρρυναν αυτή την τάση, ο σημαντικότερος των οποίων θα πρέπει να αναζητηθεί στην αύξουσα πίεση κυβερνήσεων και κοινωνικών ομάδων με σκοπό την απαλλαγή από τα παλαιά και τα υποσυντηρούμενα πλοία χάριν της ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Άλλος σοβαρός λόγος πρέπει να επισημανθεί στην υπεραξιολόγηση που, από ένα υπεραισιόδοξο πνεύμα,

είχε επικρατήσει κατά τις σηνγές της ευφορίας του '90.

Όπως σημειώσαμε και στο εισαγωγικό σημείωμα της ανασκόπησης των ναυλώσεων, η ανέλιξη της δραστηριότητας στον τομέα των αγοραπωλησιών είναι τόσο γλαφυρή από την κατά μήνα παράθεση των γεγονότων ώστε ένας πρόλογος σαν τον παρόντα δεν έχει χρησιμότητα πέρα από την επισήμανση συμπερασμάτων που ίσως να διαφεύγουν του μη ειδικού. Και εδώ ακριβώς, κλείνουμε διαπιστώνοντας την άμεση αναστροφή των καθοδικών τάσεων αξιών και τιμών στο πρώτο σημάδι βελτίωσης της ναυλαγοράς, γεγονός που έμμεσα αλλά εύγλωττα υποδηλώνει ότι, μέσα στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, το ικανό να επιτελέσει τον προορισμό του πλοίο είναι και θα εξακολουθεί να είναι αξία, ιδίως εν όψει της διαφαινομένης σταθεροποίησης των ναυπηγικών τιμών σε υψηλά επίπεδα.

Μια ματιά και στις ναυπηγήσεις, για χάρη της πληρότητας του λόγου μάλλον παρά της σπουδαιότητας ή του όγκου της σχετικής δραστηριότητας, ιδίως στο χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας. Κάποια συγκράτηση στην τοποθέτηση νέων παραγγελιών, περισσότερο σε πλοία ξηρού φορτίου, λιγότερο στα πετρελαιοφόρα, μπορεί να αποδοθεί σε δισταγμούς περί το μέλλον της ναυλαγοράς και τον τρόπο διεξαγωγής των θαλασσιών μεταφορών, αφ' ενός, και των υψηλών τιμών, αφ' ετέρου. Η μέχρι πρότινος απραξία στον χώρο των διαλύσεων, όμως, έκανε και αυτό το σχετικά φτωχό shipbuilding orderbook να συνιστά απειλή για την ισορροπία προσφοράς - ζήτησης. Πεποίθηση της στήλης είναι, ότι η λύση του προβλήματος «θαλάσσιες μεταφορές» σε συνδυασμό με την ασφάλεια και το περιβάλλον βρίσκεται στην περαιτέρω αύξηση του αριθμού παραγγελιών υψηλών προδιαγραφών πλοίων, μαζί με τη συστηματική πλέον στροφή προς τα διαλυτήρια όλων των παρηλίκων και αντιστοικονομικών μονάδων.

Οι κατά μήνα εξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Ο ερχομός του 1992 βρίσκει τον δείκτη της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου στις 1500 μονάδες, αλλά τα βλέμματα των παρατηρητών της αγοράς είναι στραμμένα στην Κοινοπολιτεία των Ανεξαρτήτων Κρατών όπου υπάρχουν προβλήματα πληρωμής καθυστερούμενων ναύλων, ενώ παράλληλα η χαμηλή ροή φορτίων στο χώρο της Άπω Ανατολής δεν μπορεί να βοηθήσει τη γενική εικόνα της αγοράς.

Στον τομέα των δεξαμενοπλοίων σημειώσαμε μια ουσιαστική βελτίωση της ζήτησης στις περισσότερες αγορές, με προεξάρχουσες τις περιοχές του Περσικού Κόλπου και της Καραϊβικής.

Οι αγοραπωλησίες

Εντονος σκεπτικισμός επικρατεί στην αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων καθώς οι τιμές των υπερήλικων πλοίων εμφανίζουν αισθητή υποχώρηση χωρίς, προς το παρόν, οι πωλητές να είναι έτοιμοι να δια-

πραγματευθούν σε χαμηλότερα επίπεδα. Η πτωτική εξέλιξη αρχίζει, έστω και σε μικρότερο βαθμό να επηρεάζει και τα νεώτερης ηλικίας πλοία.

Ιδιαίτερα προβληματική εμφανίζεται η αγορά των αγοραπωλησιών στα δεξαμενόπλοια καθώς οι απαιτήσεις του OPA '90 απομακρύνουν τους αγοραστές.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστές
Boringia	20.295	1978	14.000.000	Έλληνες
Lauro	17.161	1977	4.500.000	Ταϊλανδοί
Rikia	13.850	1972	1.700.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστές
Kapetan Antonis III	110.900	1973	11.000.000	Έλληνες

Regal Master	65.500	1977	13.000.000	Έλληνες
Regal Carrier	64.170	1075	10.500.000	Έλληνες
MArine Express	35.089	1981	9.750.000	—
MSC Lucy	32.630	1973	7.000.000	Ελβετοί
Alexander's Power	27.100	1977	7.100.000	Τούρκοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Coral Cape	225.668	1974	12.500.000	Νοτ. Κορέας
Argo Artemis	146.270	1989	47.000.000	Αλλοδαποί
Century Dawn	102.600	1975	11.500.000	Νορβηγοί
Skaufast	87.175	1980	23.000.000	Νορβηγοί
Metaxata (P/c)	69.118	1980	20.500.000	Αμερικανοί
Phillips Arkansas	54.031	1980	15.470.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Με την δυναμική επανεμφάνιση της Ινδίας που πρόσφερε έως και δολ. 220 ανά τόννο βάρους για μικρά πλοία, η αγορά των διαλύσεων παρέμεινε σταθερή. Για τα μεγάλα δεξαμενόπλοια οι τιμές ανά τον. βάρους στη Κίνα και το Πακιστάν κυμάνθηκαν περί τα δολ. 150-160.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Χαμηλή ροή φορτίων από τις βασικές περιοχές φορτώσεων ήταν το κύριο γνώρισμα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου τον Φεβρουάριο. Ούτε η αναγγελία της USDA για νέες πιστώσεις προς τους Σοβιετικούς, ούτε η συμφωνία για την παροχή Κοινοτικού δανείου ύψους 500 εκατ. ECU κατάφεραν να ανατρέψουν το υποτονικό κλίμα.

Πολύ δυσμενέστερη η εικόνα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, όπου οι ναύλοι των VLCC's μειώθηκαν στο ένα τρίτο εκείνων που πληρώνονταν τον Ιανουάριο. Η μείωση της παραγωγής του ΟΠΕΚ στα 22 εκατ. βαρέλια την ημέρα δεν επιτρέπει αισιοδοξία για σύντομη ανάκαμψη των ναύλων.

Οι αγοραπωλησίες

Η αγορά των αγοραπωλησιών ζει την εντονότερη ύφεση των τελευταίων τριών χρόνων. Η συνεχής πτωτική εξέλιξη των τιμών προβληματίζει τους αγοραστές, ορισμένοι από τους οποίους προτιμούν να χάσουν ακόμη και την προκαταβολή του 10%, παρά να αγοράσουν ένα πλοίο που θα είναι φθηνότερο αύριο.

Περισσότερο θεαματική η πτώση των αξιών στα τάνκερς, ιδιαίτερα στα VLCC's της πρώτης γενιάς.

Τουηντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Aquitania	17.373	1986	13.500.000	Ιταλοί
Adam Mickiewicz	17.245	1979	4.500.000	Αλλοδαποί
Fresh Ocean	16.000	1976	3.630.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Iron Shortlant	107.140	1979	18.000.000	Αλλοδαποί
Seafalcon	66.289	1974	8.600.000	Έλληνες
Mosdale	66.041	1991	29.000.000	Κινέζοι
Derbent	34.240	1974	4.250.000	Έλληνες
Socrates	28.166	1984	12.300.000	Σιγκαπούρης
Hansa Partner	28.000	1974	4.350.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Berge Forest	267.400	1978	24.000.000	Νορβηγοί
Diamond				
Marine	227.300	1974	8.500.000	Έλληνες
Gerona	152.113	1976	en bloc	
Valencia	151.805	1077	22.000.000	Έλληνες
Colorado	81.278	1984	22.000.000	Ευρωπαίοι
Kirillis Anna	60.962	1978	8.400.000	Έλληνες
Nortank				
Atlantic	37.243	1984	19.000.000	Ινδοί

Οι διαλύσεις

Μετά την Ινδία στην αγορά των διαλύσεων επανεμφανίζεται και η Κίνα, η οποία μαζί με Πακιστάν πλήρωναν δολ. 160 ανά τον. βάρους για πλοία VLCC.

Στην Ινδία ένα δεξαμενόπλοιο 14.000 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 187.50, ενώ αναμένεται και η επανεμφάνιση αγοραστών από τη Φορμόζα.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Η μικρή βελτίωση των συνθηκών στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου βασίσθηκε στην αύξηση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος στην Άπω Ανατολή. Οι ναύλοι για τα μεγάλα μπάλκερς 100-150.000 τον. d.w. παρέμειναν σε απογοητευτικά επίπεδα, ενώ βελτιώθηκαν οι απολαβές των handymax και handy ιδιαίτερα στην περιοχή της Νοτ. Αμερικής.

Τα μεγάλα τάνκερς εξακολούθησαν να εισπράτουν απογοητευτικούς ναύλους περί τα WS 30, ενώ κάπως καλύτερη ήταν η αγορά της Μεσογείου με τα φορτία των 80.000 τον. στα WS 82-92.

Μόνη περιοχή που παρουσίασε ικανοποιητική δραστηριότητα ήταν της Καραϊβικής με τους 70.000 τον. στα WS 130-170.

Οι αγοραπωλησίες

Περιορισμένος ο αριθμός των πράξεων με πλέον χαρακτηριστικές την αγορά από Κινέζους ενός νεότευκτου single skin VLCC 280.000 τον. στα δολ. 82.500.000, ενώ αίσθηση προκάλεσε και η αγορά από Ιταλούς τριών O.B.O.s των 54.500 τον. d.w., ναυπήγησης 1984-84 στα δολ. 15.500.000 το καθένα.

Τουηντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Liberta	19.470	1086	16.700.000	Ιταλοί

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Geestcape	10.746	1976	en bloc	
Ceesthaven	10.792	1975	14.500.000	Έλληνες
(Reefers with 12 months bareboat chartered back to sellers)				
Caroline				
Schulte	10.448	1982	9.600.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Freesia	34.273	1982	9.800.000	Ιάπωνες
Federal Hudson	28.676	1978	5.000.000	Έλληνες
Taygetos	27.032	1977	5.600.000	Έλληνες
Helm Star	26.913	1986	14.000.000	Ιάπωνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Sanandaj	254.000	1974	7.100.000	Σιγκαπούρης
Front Melody	140.089	1991	45.000.000	Ισπανοί
Chevron				
Stream	128.289	1975	5.600.000	Έλληνες
Dort Maersk	98.224	1983	32.500.000	Κινέζοι

Οι διαλύσεις

Σημαντική κινητικότητα στην αγορά των διαλύσεων με αγοραστές τους διαλυτές της Ινδίας, του Πακιστάν και της Κίνας.

Στροβιλοκίνητο VLCC 34.350 τον. βάρους κατέληξε στο Πακιστάν αντί δολ. 156 ανά τόννο, ενώ ένα μικρότερο τάνκερ 19.344 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 166.

Ινδοί διαλυτές αγόρασαν πλοίο 15.000 τον. βάρους προς δολ. 180 ανά τόννο και στην Κίνα ένα μεγάλο μικτό πλοίο 30.600 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 158,50 ανά τόννο.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Προς το τέλος του υπό ανασκόπηση μήνα η ναυλαγορά ντραϊκάργκο παρουσίασε σαφή δείγματα βελτίωσης των επιπέδων, ιδίως στα μπάλκερς handymax και handy, ένας μεγάλος αριθμός των οποίων απασχολήθηκαν στην αγορά της Νοτ. Αμερικής και των Μεγάλων Λιμνών. Παράλληλα η επανεμφάνιση των Ιαπώνων ναυλωτών βελτίωσε την αγορά των χρονοναυλώσεων στην Άπω Ανατολή. Τα μεγαλύτερα μπάλκερς εξακολούθησαν να εργάζονται με ζημία, με αποτέλεσμα ένας αριθμός πλοίων capesize να οδηγηθεί σε παροπλισμό.

Παρά τις κάποιες αναλαμπές δραστηριότητας στον Περσικό Κόλπο, η αγορά των δεξαμενοπλοίων εξακολούθησε να ζει σε υποτονικές συνθήκες, παρασύροντας σε ύφεση και την μέχρι τώρα υγιή αγορά της Καριβικής.

Οι αγοραπωλησίες

Βελτίωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος ιδιαίτερα για μπάλκερς μεγέθους 25-40.000 τον. d.w., ναυπήγησης μετά το 1974.

Στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων αίσθηση προ-

κάλεσε η απόφαση της Σαουδαραβικής Vela να καταβάλει 40.000.000 δολάρια για το στροβιλοκίνητο ULCC «World Petrobras» 411.508 τον. d.w., ναυπηγής 1977.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Boringia	19.974	1978	en block	
Fionia	19.974	1977	28.000.000	Έλληνες
(Containerships 1.150 TEU, including bareboat charter).				
Rachel V	19.017	1972	950.000	Έλληνες
Fareast Beauty	15.175	1982	5.750.000	Αλλοδαποί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
El Ancora	129.390	1973	3.700.000	Έλληνες
Brisas I	61.981	1980	8.500.000	Αλλοδαποί
Morland	38.230	1987	13.500.000	Αμερικανοί
Olympos	26.984	1977	5.000.000	Νορβηγοί
Menina Alice	26.630	1976	4.200.000	Έλληνες
Green Eliot	23.928	1978	4.500.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
World				
Symphony	356.324	1975	6.200.000	Έλληνες
Kosmos Seafarer	171.891	1974	6.500.000	Έλληνες
Arthur Phillip	65.103	1974	6.700.000	Έλληνες
Buena Empresa	62.938	1982	21.800.000	Έλληνες
Wind Sunrise	31.600	1978	6.600.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Περί τους 2 εκατ. τον. d.w. οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια τον Απρίλιο, ανεβάζοντας στους 5 εκατ. τόννους τη διαλυθείσα χωρητικότητα κατά το πρώτο πεντάμηνο του 1992.

Από την προαναφερθείσα χωρητικότητα τα δεξαμενόπλοια και μικτά πλοία αντιπροσωπεύουν ποσοστό 70%.

Οι τιμές για τα μεγάλα πλοία κυμάνθηκαν στα δολ. 145-150 στο Πακιστάν και στα δολ. 150-155 στην Κίνα, ενώ για τα μικρότερα φορτηγά, ανάλογα με τον τύπο, περί τα δολ. 150-175.

ΜΑΪΟΣ

Σειρά από γεγονότα επέδρασαν θετικά στην σταδιακή ανέλιξη της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, με πλέον χαρακτηριστικά την συμφόρηση στα λιμάνια της Νοτ. Αμερικής και της Μαύρης Θάλασσας, τις μαζικές αγορές κριθής από την πληγείσα από τη ξηρασία Νοτ. Αφρική και την επανεμφάνιση της Κίνας στην αγορά των εισαγωγών δημητριακών.

Η μικρή διακίνηση φορτίων πετρελαίου συνεχίζεται, με αποτέλεσμα η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων να ζει σε περίοδο υποτονικότητας με τους ναύλους μετά

βίας να πλησιάζουν τα έξοδα κινήσεως των πλοίων.

Χαρακτηριστική πτώση σημείωσαν τα έσοδα των πλοίων τύπου afamax στη Μεσόγειο, όπου οι ναύλοι κάτω των WS 80 μεθερμενούνται σε έσοδα περί τα δολ. 5.000 την ημέρα.

Οι αγοραπωλησίες

Η βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης των πλοίων ξηρού φορτίου αναζωπύρωσε το αγοραστικό ενδιαφέρον, ιδιαίτερα για μεγέθη από πάναμαξ μέχρι handy.

Στα δεξαμενόπλοια οι πράξεις που τελεσφόρησαν ήταν λιγοστές και οι περισσότερες αφορούν αγορές Ελλήνων εφοπλιστών.

Εκτός από ορισμένα VLCC's υψηλών προδιαγραφών, τα υπόλοιπα σκάφη άλλαξαν πλοιοκτήτες σε αρκετά χαμηλές τιμές.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Minerva	17.000	1971	en bloc	Έλληνες
Zeus	17.000	1972	en bloc	Έλληνες
Neptune	17.000	1970	6.000.000	Έλληνες
Far Suez	14.600	1983	4.500.000	Αλλοδαποί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Timawra	128.369	1976	13.000.000	Χόγκ Κόγκ
Aegean Lion	72.000	1977	8.750.000	Έλληνες
Kapetan				
Yannis	63.076	1981	15.000.000	Έλληνες
Navios Valor	62.344	1972	2.000.000	Έλληνες
Pacific Wave	36.766	1984	12.750.000	Νορβηγοί
Federal Rhine	35.910	1977	6.000.000	Έλληνες
Hanne	27.000	1973	3.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Chevron Ocean	317.985	1974	6.900.000	Έλληνες
British Respect	277.748	1974	10.000.000	Έλληνες
Fairfield Jason	275.977	1974	11.750.000	Έλληνες
Ambra Hunter (OBO)	169.317	1974	11.750.000	Έλληνες
Elin	123.700	1975	5.000.000	Έλληνες
Skaw Princess (p/c)	57.372	1978	12.000.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Η άνοδος των τελών αγοράς πλοίων για διάλυση στο Πακιστάν και η εποχή του Μουσώων στην Ινδία μείωσαν τον αριθμό των πλοίων που οδηγήθηκαν στη διάλυση.

Δύο μεγάλα τάνκερς πουλήθηκαν στην Κίνα αντί δολ. 134 ανά τόννο βάρους, ενώ ένα μικτό πλοίο 19.000 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 153.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Εμφανή τα σημάδια της εποχιακής κάμψης στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, καθώς και η διάθεση των μεγάλων ναυλωτικών οίκων να καθυστερούν άμεσες φορτώσεις στην προσπάθειά τους να ρίξουν τα επίπεδα των ναύλων. Ιδιαίτερα στα μεγάλα μεγέθη μπάλκ κάρριερς η στροφή αρκετών μικτών πλοίων από τα υγρά στα στερεά φορτία επηρέασαν πτωτικά τους ναύλους των capesize και των πάναμαξ, ενώ αντίθετα τα μικρότερα μπάλκερς εξακολούθησαν να απολαμβάνουν σταθερούς και κερδοφόρους ναύλους.

Μικρή σταδιακή βελτίωση από τα πενιχρότατα επίπεδα του Μαΐου, σημείωσε η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων κατά τον υπό ανασκόπηση μήνα. Οι ναύλοι των VLCC's προς το τέλος του μήνα έφθασαν τα WS 36-38 και αποκαταστάθηκε μία σταθερότητα στη ροή φορτίων από τη Μεσόγειο και τη Καραϊβική.

Οι αγοραπωλησίες

Η σταθερή αποδοτικότητα των handymax και handy μπάλκερς οδήγησε στην ολοκλήρωση αρκετών πράξεων σ' αυτή τη κατηγορία σε σταθερές τιμές.

Αντίθετα χαμηλοί διατηρήθηκαν οι τόνοι στις αγοραπωλησίες τάνκερς, όπου η πτώση των τιμών υπήρξε εμφανέστατη. Ο πρωταγωνιστικός ρόλος των Ελλήνων στις αγορές πλοίων κάθε κατηγορίας υπήρξε αναμφίβολος.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Bremen Senat	33.857	1985	24.500.000	Έλληνες
(Containership 1.552 TEU, including timecharter up to April '93)				
Ivo Vojnovic	16.000	1973	1.200.000	Έλληνες
Frontasantos	12.291	1972	1.050.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Trendy	61.450	1979	10.600.000	Έλληνες
Agnes	37.573	1985	14.800.000	Έλληνες
Chapaevsk	37.000	1984	12.000.000	Ινδοί
Ari	25.630	1980	5.000.000	Έλληνες
Solveig	23.484	1985	8.600.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Eastern Trust	275.333	1974	10.300.000	Έλληνες
Nor Master	254.735	1974	5.500.000	Έλληνες
Valencia	151.800	1977	5.000.000	Έλληνες
Nike	126.380	1977	6.000.000	Έλληνες
Redeemer (OBO)	117.189	1974	5.000.000	Έλληνες
Pretty (P/c)	29.969	1981	9.500.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Η πτώση κατά 20% των τιμών του σκράπ συγκράτησε τον αριθμό των προσφερομένων πλοίων, για διάλυση τον Ιούνιο.

Συνολικά κατά το πρώτο εξάμηνο του 1992 πουλήθηκαν για διάλυση περισσότερα από 140 πλοία, χωρητικότητας περί των 6.500.000 τον. d.w.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Σε σταθερά επίπεδα κινήθηκε η ναυλαγορά ντραϊ-κάργκο τον Ιούλιο, παρά το γεγονός ότι ένας σημαντικός όγκος φορτίων δημητριακών καθυστέρησε στους τόπους φόρτωσης.

Τα μεγάλα μπάλκερς άνω των 100.000 τον. d.w. εξακολούθησαν να εισπράττουν απογοητευτικά χαμηλούς ναύλους, ενώ δυσχερής ήταν και η αποδοτική απασχόληση των συμβατικών φορτηγών.

Υποτονική διατηρήθηκε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων με τους ναύλους των VLCC's περί τα WS 45 και εμφανή την απουσία πολλών μεγάλων πλοίων λόγω εθελοντικού παροπλισμού ή εκτέλεσης επισκευών.

Οι αγοραπωλησίες

Η απουσία πλοίων ικανοποιητικών προδιαγραφών και αποδεκτής ηλικίας συγκράτησε σε περιορισμένα επίπεδα τον αριθμό των πράξεων. Πιθανότατα στην απραξία συνέτεινε η θερμική ανάπαυλα, αλλά και η αναμονή για περαιτέρω πτώση των τιμών.

Τουηντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Pulpha Tapah	15.790	1976	2.250.000	Έλληνες
Pacific Trader	8.348	1975	1.500.000	Έλληνες
Sakura Reefer	8.072	1979	6.250.000	Έλληνες
Moutsaina	7.923	1977	2.800.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Tara	126.580	1977	7.900.000	Έλληνες
Castillo Javier	44.612	1981	7.000.000	Έλληνες
Lito	34.830	1976	6.000.000	Έλληνες
Baigura	34.680	1982	7.800.000	Έλληνες
Alexander's				
Daring	27.600	1977	4.800.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Rosario del Mar	132.100	1977	7.000.000	Έλληνες
South Wind	125.500	1972	2.900.000	Έλληνες
Sea King	83.258	1974	5.400.000	Έλληνες
Green King	36.981	1976	2.500.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Σημαντικός ο αριθμός των πλοίων, στην πλειονότητά τους δεξαμενοπλοίων, που πουλήθηκαν για διάλυση τον Ιούλιο σε σταθερές τιμές. Δεξαμενόπλοιο 100.000 το. d.w. πληρώθηκε στην Κίνα δολ. 152 ανά τόννο βάρους, ενώ οι τιμές για τα φορτηγά στις άλλες αγορές κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 170-190.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Με εξαίρεση την περιοχή του Ατλαντικού που διατήρησε τους ναύλους της σε σταθερά επίπεδα, όλες οι άλλες περιοχές παρουσίασαν χαλάρωση και πτωτική εξέλιξη των ναύλων στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων ξηρού φορτίου.

Τα handymax μπάλκερς σημείωσαν τις λιγότερες απώλειες και εξακολούθησαν να επιτυγχάνουν ικανοποιητικούς ναύλους.

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων παρέμεινε στάσιμη, στα υποτονικά επίπεδα του περασμένου μήνα, με τα περισσότερα πλοία μόλις να καλύπτουν τα ημερήσια έξοδά τους.

Κάπως βελτιωμένη εμφανίστηκε η αγορά των πρόντακτ κάρριερς με ποικιλία φορτίων και προορισμών.

Οι αγοραπωλησίες

Εν αναμονή παρέμειναν πολλοί εν δυνάμει αγοραστές, περιμένοντας τις εξελίξεις στη ναυλαγορά ενόψει του Φθινοπώρου.

Μεταξύ των λίγων αξιόλογων πράξεων περιλαμβάνεται η αγορά από την Naftomar Shipping & Trading των δύο αδελφών πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου Lensovet και Mossomet, ναυπήγησης 1980 και 1979 αντίστοιχα, χωρητικότητας 75.756 κυβ. μέτρων, έναντι συνολικής τιμής 45 εκατ. δολларίων.

Τουηντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Hand Kwong	11.998	174	2.000.000	Έλληνες
Frio Atlas (Ψυγείο)	11.430	1975	—	Έλληνες
Artemon (Ψυγείο)	9.932	1965	876.375	Ινδοί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Bao Shan	111.000	1972	3.800.000	Έλληνες
Ocean Blue	74.543	1969	1.830.000	Έλληνες
Tanglaw	51.600	1977	7.500.000	Έλληνες
Ellin	35.000	1982	8.400.000	Έλληνες
Mosgulf	33.330	1971	2.900.000	Έλληνες
Copper Yale	28.300	1977	5.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Kirsten Maersk	340.000	1975	en bloc	

Karoline Maersk	340.000	1976	25.000.000	Έλληνες
Nor Adventurer	232.700	1976	6.500.000	Έλληνες
Cerro Colorado	132.285	1978	7.000.000	Έλληνες
Unity	124.264	1974	4.500.000	Έλληνες
Fujisan	91.442	1980	8.750.000	Έλληνες
Solimar	61.335	1981	14.250.000	Κινέζοι

Οι διαλύσεις

Μειωμένος ο αριθμός των πλοίων που διαλύθηκαν τον Αύγουστο, σε ελαφρά χαμηλότερες τιμές έναντι του προηγούμενου μήνα. Δεξαμενόπλοιο 36.685 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 133,50 στο Πακιστάν, ενώ παρομοίου μεγέθους σκάφος στο Μπαγκλαντές δολ. 143,50 ανά τόννο. Τέλος στην Κίνα η τιμή ανά τόννο για μικτό πλοίο βάρους 27.600 τον. ήταν δολ. 140,50.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Σε συνθήκες σταθερότητας κινήθηκαν οι αγορές του Ατλαντικού και του Κόντινεντ απασχολώντας σε βαστό αριθμό πλοίων με ποικιλία προορισμών σε ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.

Δυστυχώς, δεν μπορεί να λεχθεί το ίδιο και για το χώρο της Άπω Ανατολής όπου η δραστηριότητα ήταν πενιχρή και τα περισσότερα πλοία αναγκάστηκαν να αποδεχθούν χαμηλούς ναύλους για την επαναπαράδοσή τους σε πιο δραστήριες περιοχές.

Η συσσώρευση ανοικτής χωρητικότητας στον Περσικό Κόλπο κατά τις πρώτες εβδομάδες του μήνα επεδράσε αρνητικά στην ήδη αδύναμη ναυλαγορά των U/VLCC's που διατηρήθηκε περί τα WS 40-44.

Όμως, τις δύο τελευταίες εβδομάδες του Σεπτεμβρίου, και για πρώτη φορά μετά ένα εξάμηνο, οι διαχειριστές των μεγάλων πλοίων μεταφοράς πετρελαίου είδαν τα ημερήσια έσοδά τους να αυξάνονται στα αξιοπρεπή επίπεδα των δολ. 12.000 την ημέρα, σημειώνοντας αύξηση πλέον του 30%.

Ανοδική ζήτηση — η οποία εν πολλοίς αποδίδεται στην αύξηση των αποθεμάτων ενόψει του επερχόμενου χειμώνα στη Δύση — σημειώθηκε και στην περιοχή της Δυτ. Αφρικής με προορισμό τις ΗΠΑ και το Κόντινεντ με ναύλους που κυμάνθηκαν περί τα WS 55-58.

Στις λοιπές περιοχές τα επίπεδα διατηρήθηκαν σταθερά με τα άφραμαξ στην Καραϊβική περί τα WS 90, ενώ σημαντικός υπήρξε ο αριθμός των πρόντακτ κάρριερς που ναυλώθηκαν με ποικιλία προορισμών σε ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.

Οι αγοραπωλησίες

Κυρίαρχοι και πάλι οι Έλληνες στην αγορά των αγοραπωλησιών απέκτησαν, εκτός από ορισμένα τάνκερς, και μπάλκ κάρριερς, ένα σεβαστό αριθμό τουρντέκερς και κοντεϊνερπλοίων υψηλών προδιαγραφών.

Αναμφίβολα όμως «έκλεψε» την παράσταση η συμφωνία του Ομίλου Χανδρή με την αμερικανική εταιρία Overseas Shipholding Group για την δημιουργία joint venture εκμετάλλευσης πολυτελών κρουαζιερόπλοίων. Στην νέα επιχείρηση ο Όμιλος Χανδρή συνει-

σέφερε έξι κρουαζιερόπλοια και οι Αμερικανοί 220 εκατ. δολάρια σε μετρητά.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Stuttgart				
Express	40.849	1977	20.000.000	Έλληνες
Nopal Lily	23.618	1976	4.250.000	Έλληνες
Lloyd Mexico	14.347	1981	en bloc	
Lloyd Mandu	14.236	1979	en bloc	
Lloyd Houston	12.213	1981	6.400.000	Έλληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Iron Master	127.774	1982	17.000.000	Γάλλοι
Elbella IV	40.157	1976	5.500.000	Κινέζοι
Semuel Francis	37.520	1977	5.200.000	Έλληνες
Komin	30.000	1979	5.500.000	Έλληνες
Poli II	22.312	1976	3.500.000	Έλληνες
Korean Topaz	19.374	1978	3.650.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Kiho	90.840	1979	7.900.000	Έλληνες
Japan Stork	81.283	1981	9.150.000	Έλληνες
St. Nicolai	45.575	1982	en bloc	
St. Michaelis	45.574	1981	29.500.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Με σταθερό ρυθμό σημαντικός είναι ο όγκος της παρήλικης χωρητικότητας που οδηγείται στη διάλυση.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς των Νορβηγών μεσιτών Bassoe, κατά το πρώτο εννεάμηνο του 1992 πουλήθηκαν για διάλυση 86 δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη συνολικής χωρητικότητας 8.700.000 τον. d.w. Η Κίνα κυριαρχεί στην αγορά με τιμές περί τα δολ. 137 ανά τόννο για τα VLCC και περί τα δολ. 152-154 για τα Aframax τάνκερς.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Αργά αλλά σταθερά, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου επανήλθε στα προ του θέρους επίπεδα, υποβοηθούμενη από την αύξηση των φορτίων δημητριακών από τις ΗΠΑ προς την Ιαπωνία και τη Κοινοπολιτεία των Ανεξαρτήτων Κρατών. Στην πλευρά του Ειρηνικού θετική επίδραση είχε και η επανεμφάνιση των Ιαπώνων και Κορεατών ναυλωτών που απασχόλησαν σημαντικό αριθμό μπάλκερς.

Μόνες περιοχές με υπερπροσφορά χωρητικότητας εκείνες του Ινδικού Ωκεανού και της Νοτ. Αφρικής με αποτέλεσμα την εκεί διατήρηση χαμηλών ναύλων.

Ελαφρά μείωση της ροής φορτίων πετρελαίου τον Οκτώβριο σε σύγκριση με τον προηγούμενο μήνα, με μικρή εξασθένιση των ναύλων, ήταν το βασικό γνώρισμα της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων κατά τον υ-

πό ανασκόπηση μήνα. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε η Καραϊβική που διατήρησε τους ναύλους των φορτίων 70.000 τον. στα WS 110 και των 50.000 τον. περί τα WS150.

Οι αγοραπωλησίες

Λιγοστές οι πράξεις στην αγορά των αγοραπωλησιών καθώς οι περισσότεροι δεν πιστεύουν ότι η ναυλαγορά θα σημειώσει ουσιαστική άνοδο και έτσι αναμένουν ότι αρκετά πλοία νέας ηλικίας θα πωληθούν σε ρεαλιστικές τιμές, στο άμεσον μέλλον. Η πτώση των τιμών στα overage πλοία συνεχίζεται με αντιπροσωπευτική την αγορά του μπάλκερ «Burgundy» 156.000 τον. d.w., ναυπήγησης 1991 στα 41.500.000 δολάρια και του μπάλκερ «Comship» 127.000 τον. d.w. του 1975 στα 3.500.000 δολάρια.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Neptune				
Cyprine	16.910	1977	3.000.000	Απ. Ανατολή
Lady of Lorne	15.134	1972	1.200.000	Ταϊλάνδης
Otto Parrelada	14.930	1985	6.250.000	Έλληνες
Luso Ana	14.797	1976	2.300.000	Αλλοδαποί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Pankar Indomitable	77.996	1972	6.500.000	Κύπρου
Co-op Granel	60.529	1979	8.900.000	Έλληνες
Al Majeed (πλειστ/μός)	45.500	1985	9.350.000	Έλληνες
Valetta	34.686	1972	3.450.000	Πακιστάν
Pontoporos	29.150	1984	11.500.000	Έλληνες
Seajoy	27.300	1974	3.450.000	Τούρκοι
Anna	26.700	1975	4.250.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Star Hero	153.500	1990	14.000.000	Έλληνες
Chevron				
Meteor	127.500	1977	4.300.000	Έλληνες
Bayovar	92.130	1976	8.000.000	Έλληνες
World Texas	51.250	1980	7.500.000	Έλληνες
Crown				
Confidence	39.700	1983	11.800.000	Ινδοί

Οι διαλύσεις

Ακόμη 10 δεξαμενόπλοια επέλεξαν τη διάλυση και πουλήθηκαν στις αγορές της Κίνας και του Μπαγκλαντές, έναντι τιμής που κυμάνθηκε περί των δολ. 133-140 ανά τον. βάρους. Μικρότερα πλοία βάρους περί των 13-16.000 τον. κατέληξαν στην Ινδία, όπου οι τιμές κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 159-170 ανά τόννο.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Από τις πρώτες εβδομάδες του Νοεμβρίου υπήρξε θεαματική βελτίωση στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου, με τον BIFFEX να ξεπερνά τις 1.300 μονάδες σημειώνοντας αύξηση κατά 15% τις τρεις τελευταίες εβδομάδες του μήνα.

Χαρακτηριστικό της βελτίωσης των συνθηκών απασχόλησης των πλοίων το γεγονός ότι τα μισθώματα στις χρονοναυλώσεις σημείωσαν μεγαλύτερη άνοδο από ότι οι ναύλοι κατά ταξίδι.

Σε υγιείς συνθήκες κινήθηκε και η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων, αν και πρέπει να σημειωθεί η μείωση της ροής φορτίων από τον Περσσοαραβικό Κόλπο προς τα τέλη του μήνα, που σταδιακά οδήγησε σε υποχώρηση των επιπέδων από τα WS 62 στα WS 55-52,5, ανάλογα με τον προορισμό του φορτίου.

Σε βελτιωμένα επίπεδα κινήθηκαν τα Άφραμαξ τάνκερς στη Μεσόγειο με τα ημερήσια έσοδά τους να ξεπερνούν τα δολ. 11.000 την ημέρα, ενώ ακόμη υψηλότερα, περί τα δολ. 11.750 την ημέρα, διαμορφώθηκαν οι ναύλοι των πλοίων αυτού του μεγέθους με φορτία από τον Περσικό προς την Άπω Ανατολή.

Σταθερή υπήρξε η αγορά των πλοίων Σουέζμαχ από τη Δυτική Αφρική περί τα WS 60, ενώ μικρή κάμψη σημειώθηκε την τελευταία εβδομάδα του μήνα στα επίπεδα των ναύλων της Καραϊβικής με τα φορτία των 70-80.000 τόννων περί τα WS 100, αντί των WS 110 που πληρώνονταν στα μέσα Νοεμβρίου.

Οι αγοραπωλησίες

Αναζωπύρωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος μετά την άνοδο της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου. Πολλοί αγοραστής που πριν δύο μήνες ανέμεναν περαιτέρω πτώση των τιμών, σπεύδουν τώρα να κλείσουν μπάλκερς μεγέθους από πάναμαξ μέχρι handy πληρώνοντας υψηλότερες τιμές, ιδίως για τα υψηλών προδιαγραφών πλοία.

Στα δεξαμενόπλοια το ενδιαφέρον περιστρέφεται γύρω από τα λιγοστά προσφερόμενα σκάφη τύπου Άφραμαξ και Σουέζμαχ με κυρίαρχη παρουσία και σ'αυτή τη κατηγορία των Ελλήνων αγοραστών.

Τουρντέκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Crystal Queen	20.819	1979	5.100.000	Αλλοδαποί
Ciudad				
Buenaventura	17.330	1983	8.000.000	Απ. Ανατολή

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Venora	139.750	1983	21.000.000	Γάλλοι
Feng Hui	68.278	1973	4.800.000	Έλληνες
Continental				
Reliance	65.226	1983	15.300.000	Βρεταννοί

Hortencia				
Estrella	42.800	1985	15.950.000	Ιάπωνες
Seaqueen II	34.700	1982	9.000.000	Έλληνες
Agathe	27.440	1974	3.750.000	Έλληνες
Shinwa Maru	23.900	1979	4.150.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή \$	Αγοραστής
Whiting Sea	155.700	1975	6.000.000	Αμερικανοί
Dido	88.232	1983	11.000.000	Έλληνες
Manhattan				
PRincess	83.683	1977	4.100.000	Έλληνες
Brent	81.282	1978	en bloc	
Cairo	81.282	1978	13.000.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Η σταθερή παρουσία στην αγορά των Κινέζων διαλυτών με αμείωτο ενδιαφέρον για την αγορά πλοίων διατηρεί τις τιμές για σκάφη VLCC στα δολ. 140-145 ανά τόννο, ενώ για τα Capesize και τα Suezmax οι τιμές κυμαίνονται στα δολ. 150-155.

Στο Μπανγκλαντές μικρό υπερδεξαμενόπλοιο 33.000 τον. βάρους, που παραδόθηκε ρυμουλκούμενο, πληρώθηκε δολ. 121 ανά τόννο.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Στην εκπνοή του 1992, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου ζει στιγμές έντονης δραστηριότητας και υψηλών ναύλων. Τα συνήθη φορτία σε μέγεθος πάναμαξ από τον Αμερικανικό Κόλπο προς την Ιαπωνία διαμορφώθηκαν στα δολ. 23,80 με τα αντίστοιχα προς το Κόντινεντ στα δολ. 14,80, ενώ παράλληλα η έντονη παρουσία Ιαπώνων ναυλωτών στο χώρο της Άπω Ανατολής μεταφράσθηκε στη χρονοναύλωση μεγάλου αριθμού πλοίων και βελτίωσε ουσιαστικά τη σχέση προσφοράς - ζήτησης υπέρ του πλοίου.

Αρκετά ικανοποιητική και η εικόνα της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων με σταθερή ροή φορτίων από όλες τις βασικές αγορές. Οι ναύλοι των VLCC's διατηρήθηκαν περί τα WS 50-55, των Άφραμαξ στη Μεσόγειο περί τα WS 115 - 135, ενώ η σημαντική άνοδος της ζήτησης πλοίων τύπου Σουέζμαξ για φορτώσεις από Δυτ. Αφρική και Βορ. Θάλασσα εκτίναξαν τους ναύλους τους στα WS 85-95, που είναι οι υψηλότεροι που πληρώθηκαν σε τέτοιου μεγέθους πλοία καθόλη τη διάρκεια του υπό ανασκόπηση έτους.

Οι αγοραπωλησίες

Με αμείωτη ένταση του αγοραστικού ενδιαφέροντος και σε σταθερά επίπεδα τιμών κύλησε η αγορά των αγοραπωλησιών και τον τελευταίο μήνα του 1992.

Αναμφίβολα των μεγαλύτερη αίσθηση προκάλεσε η μαζική αγορά από την Maritime Administration 12 φορτηγών πλοίων, τύπου Ρό-Ρό, συνολικής χωρητι-

κότητας 257.976 τον. d.w., έναντι συνολικού κόστους 266 εκατ. δολλαρίων. Τα αγορασθέντα πλοία είναι ηλικίας μεταξύ 8-17 ετών και θα τεθούν υπό αμερικανική σημαία, εντασσόμενα στον εφεδρικό στόλο άμεσης ετοιμότητας των ΗΠΑ.

Στις λοιπές κατηγορίες πλοίων η παρουσία των Ελλήνων αγοραστών υπήρξε εντυπωσιακή, με την απόκτηση μεγάλου αριθμού μπάλκερς και δεξαμενόπλοίων, όπου στα τελευταία μνημονεύεται ιδιαίτερα η απόκτηση ορισμένων μονάδων που είχαν περιέλθει σε Νορβηγική Τράπεζα και πωλήθηκαν με 100% χρηματοδότηση.

Κοντέινερόπλοια:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Alcyone (445 TEU)	6.680	1982	7.750.000	Γερμανοί

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Mineral				
Australis	149.722	1990	37.000.000	Χόγκ Χόγκ
Alexita	122.544	1972	4.200.000	Έλληνες
Tamar	65.420	1981	10.400.000	Τούρκοι
Kee Navigator	61.470	1976	6.800.000	Έλληνες
Equator				
Eminence	55.822	1979	7.500.000	Έλληνες
Lousiana Mama	40.350	1986	14.900.000	Ιάπωνες
Diwata	35.940	1982	9.100.000	Τούρκοι
Stamariner	32.500	1976	5.250.000	Έλληνες
Pan Victoria	27.532	1976	5.250.000	Έλληνες
Libranave I	26.771	1984	en bloc	
Libranave II	26.771	1984	12.000.000	Έλληνες
Cynthia No. 5	23.900	1984	8.800.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Abt Rasha	328.285	1976	9.000.000	Έλληνες
Ambra Blue	274.938	1975	10.650.000	Έλληνες
Toscana	128.467	1977	7.100.000	Έλληνες
Ambra Baleen	89.427	1987	26.500.000	Έλληνες
Oscos Chief	39.733	1976	en bloc	
Oscos Sea	32.100	1976	en bloc	
Oscos Sword	31.191	1976	11.500.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Η κυριαρχία των Κινέζων διαλυτών συνεχίστηκε και κατά τον τελευταίο μήνα του 1992, οι οποίοι πλήρωσαν δολ. 143,50 τον τόννο για ένα VLCC 33.155 τον. βάρους και δολ. 150 τον τόννο για μικτό μπάλκερ 23.170 τον. βάρους, ενώ για ένα Σουέζμαξ δεξαμενόπλοιο 16.500 τον. βάρους δολ. 153,75 ανά τόννο.

Τα θαλάσσια ατυχήματα του 1992

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ

Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε, μεταξύ του Νοεμβρίου 1991 και του Οκτωβρίου 1992, ο ελληνόκτητος στόλος παρουσίασε σημαντική μείωση στο σύνολο των ατυχημάτων, με 318 περιπτώσεις έναντι 403 της περασμένης περιόδου. Συνεχίζεται δηλαδή η πτωτική τάση στον αριθμό των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου (436 περιπτώσεις ατυχημάτων το 1990 και 408 περιπτώσεις το 1989), τα οποία από το 1978 παρουσιάζουν συνεχή μείωση, αποτέλεσμα της ποιοτικής βελτίωσης των πλοίων αλλά και των προσπάθειών πολλών ναυτιλιακών εταιριών να επιμορφώσουν τα στελέχη και τα κατώτερα πληρώματα στην πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων.

Ο αριθμός των ατυχημάτων που κατέληξαν σε ολική απώλεια του σκάφους μειώθηκε και κατά το 1992, με 18 περιπτώσεις ολικής απώλειας, έναντι 22 του 1991 και 16 περιπτώσεων του 1990 ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα η απωλεσθείσα χωρητικότητα μειώθηκε, με 193.845 τον. γκρός έναντι 434.112 τον. γκρός το 1991 και 263.950 τον. γκρός το 1990.

Κατά το υπό εξέταση δωδεκάμηνο παρουσίασαν αύξηση οι προσάρξεις με 48 περιπτώσεις — από τις οποίες έξι κατέληξαν σε ολική απώλεια και διαγραφή του πλοίου (36 περιπτώσεις, περιλαμβανομένων πέντε ολικών απωλειών από προσάρτηση το 1991) καθώς και οι προσκρούσεις με 41 περιπτώσεις — χωρίς όμως ολικές απώλειες (36 παρόμοια ατυχήματα, με μία ολική απώλεια το 1991). Παρά την μείωση που παρουσίασαν όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες ατυχημάτων κατά το 1992, πρέπει να σημειώσουμε την αύξηση που παρατηρήθηκε στις ολικές απώλειες με αιτία την σύγκρουση, ενώ υψηλός παραμένει και ο αριθμός των βυθισθέντων πλοίων — πέντε πλοία χάθηκαν το 1992, οκτώ πλοία το 1991,

11 το 1990 και το 1989 και τρία το 1988.

Αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο η διεθνής εμπορική ναυτιλία παρουσίασε κατά το 1992 μείωση στις ολικές απώλειες με 127 πλοία συνολικής χωρητικότητας 711.237 τον. γκρός (στα στοιχεία αυτά δεν περιλαμβάνονται οι αριθμοί του Οκτωβρίου) σε σύγκριση με τα 165 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.597.961 τον. γκρός που χάθηκαν το 1991 και τα 145 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.234.327 τον. γκρός που είχαν χαθεί το 1990.

Η έρευνά μας καλύπτει ατυχήματα και ζημιές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ανεξαρτήτως σημαίας, άνω των 500 τόν. γκρός και τα στοιχεία συλλέγονται κατά τη διάρκεια του έτους από τα καθημερινά δημοσιεύματα του Λόυδς Λίστ, αναφορές της Σάλβατζ Ασσοσιέϊσν και από τα στοιχεία κάθε γνωστού ελληνόκτητου πλοίου που τηρούν τα «Ναυτικά Χρονικά».

Στις ολικές απώλειες περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις των τεκμαρτών ολικών απωλειών (CTL) όταν οι περιπτώσεις αυτές εμφανίζονται στις μηνιαίες στατιστικές των Λόυδς, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση με τις παγκόσμιες απώλειες, ακολουθούμε δε την ίδια διαδικασία τα τελευταία χρόνια για να μην επηρεάζεται η συγκριτική ακρίβεια των αριθμών μας.

Σημ. Συντ.: Λόγω μη έγκαιρης δημοσίευσης των μηνιαίων στατιστικών του Σάλβατζ Ασσοσιέϊσν για τον μήνα Οκτώβριο, δεν περιλαμβάνονται στοιχεία για τις παγκόσμιες απώλειες του μηνός αυτού στη στατιστική μας ανάλυση).

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά το γεγονός ότι στο σχετικό πίνακα που δημοσιεύουμε, εμφανίζεται μία πλήρης συνοπτική εικόνα των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου, παραθέτουμε αναλυτικά τα

ναυτικά ατυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα με εκείνα του αντιστοίχου περσινού:

Τον ΝΟΕΜΒΡΙΟ του 1991 συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 38 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 34 περιπτώσεων του αντιστοίχου μηνός του 1990, 48 περιπτώσεων του 1989, 40 ατυχημάτων του 1988, 32 ατυχημάτων του 1987, 29 του Νοεμβρίου 1986 και 26 του 1985. Οι ολικές απώλειες κατά το μήνα αυτό παρουσίασαν αύξηση καθώς χάθηκαν τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 53.026 τον. γκρός, ενώ τον ίδιο μήνα του 1990 είχε χαθεί μόνο ένα μικρό φορτηγό, 1.359 τον. γκρός, τον Νοέμβριο του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 9.562 τον. γκρός και τον Νοέμβριο του 1988 είχαν χαθεί πέντε σκάφη συνολικής χωρητικότητας 72.414 τον. γκρός. Οι παγκόσμιες ολικές απώλειες έφτασαν το υψηλότερο επίπεδο της δωδεκάμηνης περιόδου που εξετάζουμε, με 24 απωλεσθέντα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 143.932 τον. γκρός, έναντι 10 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 31.622 τον. γκρός το 1990 και 16 σκαφών συνολικής χωρητικότητας 53.608 τον. γκρός που είχαν χαθεί το 1989.

Τον ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ του 1991 συνέβησαν σε ελληνόκτητα σκάφη 42 περιπτώσεις ατυχημάτων — που είναι ο υψηλότερος αριθμός ατυχημάτων της περιόδου — έναντι 48 περιπτώσεων του Δεκεμβρίου 1990, 36 περιπτώσεων του 1989, 46 περιπτώσεων του 1988, 42 περιπτώσεων του 1987 και 34 περιπτώσεων του 1986. Τον μήνα αυτό σημειώθηκαν και οι περισσότερες ολικές απώλειες του δωδεκαμήνου, με έξι απωλεσθέντα πλοία συνολικής χωρητικότητας 49.822 τον. γκρός. Συγκριτικά το Δεκέμβριο του 1990 είχαν χαθεί τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 42.235 τον. γκρός, τον αντιστοίχο μήνα του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χω-

ρητικότητας 11.221 τον. γκρός και το 1988 είχαν χαθεί τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 129.988 τον. γκρός. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε το Δεκέμβριο του 1991 16 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 102.671 τον. γκρός, έναντι 12 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 73.477 τον. γκρός το 1990 και 12 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 64.693 τον. γκρός που είχε χάσει την ίδια περίοδο του 1989.

Τον ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ του 1992 ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος υπέστη 30 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 42 περιπτώσεων που σημειώθηκαν τον Ιανουάριο του 1991, 41 περιπτώσεων του 1990, 37 του 1989, 31 του 1988 και 33 του 1986. Το μήνα αυτό διαγράφηκε ως ολική απώλεια το κυπριακό μπάλκερ «Παναγία Φανερωμένη», ναυπηγήσεως του 1971, 9.466 τον. γκρός, μετά από σοβαρές ζημιές που υπέστη από προσάραξη στο Πέραμα. Την αντίστοιχη περίοδο του 1991 είχε σημειωθεί μόνο μία ολική απώλεια, 31.768 τον. γκρός ενώ τον Ιανουάριο του 1990 είχαν διαγραφεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 14.601 τον. γκρός και τον Ιανουάριο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο επίσης μονάδες του ελληνόκτητου στόλου, συνολικής χωρητικότητας 25.637 τον. γκρός. Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου έφτασαν τα 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 111.208 τον. γκρός, έναντι 13 μονάδων, 133.321 τον. γκρός το 1991 και 17 μονάδων, 101.112 τον. γκρός το 1990.

Τον ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ του 1992 η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπέστη 35 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 30 ατυχημάτων του 1991, 54 περιπτώσεων του 1990, 31 του 1989, 36 του 1988, 21 του 1987 και 32 του 1986. Τον μήνα αυτό δεν σημειώθηκε καμμία ολική απώλεια στον ελληνόκτητο στόλο ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχε χαθεί ένα πλοίο, χωρητικότητας 13.792 τον. γκρός, το Φεβρουάριο του 1990 είχαν χαθεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2.959 τον. γκρός και τον Φεβρουάριο του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 16.774 τον. γκρός. Και για τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο η περίοδος αυτή ήταν α-

πό τις πλέον ανώδυνες, καθώς χάθηκαν μόνο οκτώ μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 12.455 τον. γκρός, ενώ το 1991 είχαν χαθεί 18 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 223.521 τον. γκρός και το 1990 είχαν απωλεσθεί 16 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 76.143 τον. γκρός.

Τον ΜΑΡΤΙΟ ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος υπέστη 17 ατυχήματα έναντι 42 περιπτώσεων του Μαρτίου 1991, 45 περιπτώσεων της ίδιας περιόδου του 1990 και 40 περιπτώσεων του 1989. Δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 13.133 τον. γκρός υπέστησαν σοβαρές ζημιές από προσάραξη και διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες. Τον Μάρτιο του 1991 είχαν διαγραφεί τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.857 τον. γκρός, τον Μάρτιο του 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο, το 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 21.498 τον. γκρός και τον Μάρτιο του 1988 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια. Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου τον Μάρτιο του 1992 ήταν δέκα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 107.663 τον. γκρός, ενώ το 1991 είχαν σημειωθεί εννέα ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 49.548 τον. γκρός και το 1990 είχαν χαθεί εννέα πλοία συνολικής χωρητικότητας 129.901 τον. γκρός.

Τον ΑΠΡΙΛΙΟ σημειώθηκε σημαντική μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων με 29 περιπτώσεις εν σχέσει με την ίδια περίοδο του 1991 οπότε είχαν σημειωθεί 49 περιπτώσεις ατυχημάτων. Τον Απρίλιο του 1990 είχαν σημειωθεί 24 ατυχήματα, το 1989 είχαμε 38 περιπτώσεις και το 1988 25 περιπτώσεις ατυχημάτων. Δύο ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 51.718 τον. γκρός σημειώθηκαν τον Απρίλιο του 1992 ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχαμε τέσσερις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 164.730 τον. γκρός. Το 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο ως ολική απώλεια, το 1989 είχαν διαγραφεί επτά και το 1988 είχαν διαγραφεί δύο πλοία, από τον ελληνόκτητο στόλο. Μείωση παρατηρήθηκε και στην παγκόσμια απωλεσθείσα χωρητικότητα καθώς τον μήνα αυτό διαγράφηκαν από τον παγκόσμιο στόλο

11 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 82.561 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχαν σημειωθεί 15 ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 295.320 τον. γκρός και τον Απρίλιο του 1990 είχαν σημειωθεί 13 ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 47.517 τον. γκρός.

Τον ΜΑΪΟ συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 19 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 25 περιπτώσεων της ίδιας περιόδου του 1991, 35 περιπτώσεων του 1990 και 30 περιπτώσεων του 1989. Δύο μικρά δεξαμενόπλοια διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες, με συνολική απωλεσθείσα χωρητικότητας 3.006 τον. γκρός, ενώ τον Μάιο του 1991 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια, το Μάιο του 1990 είχε διαγραφεί ένα μικρό δεξαμενόπλοιο των 999 τον. γκρός, τον Μάιο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.006 τον. γκρός και το Μάιο του 1988 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια στον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο. Επτά πλοία συνολικής χωρητικότητας 56.863 τον. γκρός διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες από τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο ενώ τον Μάιο του 1991 είχαν διαγραφεί 18 πλοία συνολικής χωρητικότητας 158.954 τον. γκρός και την ίδια περίοδο του 1990 έξι πλοία συνολικής χωρητικότητας 119.954 τον. γκρός.

Τον ΙΟΥΝΙΟ σημειώθηκε μικρή αύξηση στον αριθμό των ατυχημάτων εν σχέσει με την ίδια περίοδο του 1991 χωρίς όμως να σημειωθούν ολικές απώλειες. Συγκεκριμένα σημειώθηκαν 20 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 19 του 1991, 23 του 1990, 27 του 1989 και 22 του 1988. Δεν σημειώθηκαν ολικές απώλειες στην ελληνόκτητη ναυτιλία τον Ιούνιο του 1992 ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχε διαγραφεί ένα πλοίο, το 1990 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια και τον Ιούνιο του 1989 είχαν σημειωθεί δύο ολικές απώλειες. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος την περίοδο αυτή έχασε 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 41.232 τον. γκρός ενώ το 1991 είχε χάσει 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 68.640 τον. γκρός και το 1990 οι ολικές απώλειες ήταν επίσης 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 104.068 τον. γκρός.

KARAPIPERIS STAVROS SALVAGE & TOWAGE

24 HOURS PERSONAL SERVICE



KARAPIPERIS 1



KARAPIPERIS 2



KARAPIPERIS 3



KARAPIPERIS 4



KARAPIPERIS 5



KARAPIPERIS 8



TAXIARCHIS KARAPIPERIS 9



KARAPIPERIS 10

269 DIMOKRATIAS AVE. 188 63 PERAMA - PIRAEUS

TEL. 4411955 - 4415860 - 4414244 • FAX 4414245 - TLX 240682 KTUG GR - A.O.H. 4172880 - 4120889 - 4137068

V.H.F. CHANNELS 12-14-16

Τον ΙΟΥΛΙΟ παρουσιάστηκε μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων αλλά και στις ολικές απώλειες καθώς σημειώσαμε μόνο 24 περιπτώσεις ατυχημάτων χωρίς καμμία ολική απώλεια, ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 1991 είχαν σημειωθεί 30 περιπτώσεις ατυχημάτων περιλαμβανομένων δύο ολικών απωλειών, συνολικής χωρητικότητας 60.710 τον. γκρός. Τον Ιούλιο του 1990 είχαν σημειωθεί 26 ατυχήματα, το 1989 30 περιπτώσεις καθώς και το 1988 και 27 περιπτώσεις ατυχημάτων το 1987. Οι ολικές απώλειες για τα προηγούμενα έτη ήταν ένα πλοίο, 5.551 τον. γκρός το 1990, τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 13.149 τον. γκρός το 1989 ενώ το 1988 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια στον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο. Ο παγκόσμιος στόλος έχασε το μήνα αυτό επτά μονάδες συνολικής χωρητικότητας 70.581 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχε χάσει 14 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 139.491 τον. γκρός, τον Ιούλιο του 1990 είχαν διαγραφεί δέκα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 93.962 τον. γκρός και τον Ιούλιο του 1989 εννέα μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 135.254 τον. γκρός.

Ο ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ του 1992 παρουσίασε σημαντική μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων με 19 περιπτώσεις έναντι 28 περιπτώσεων του 1991, 40 του 1990, 33 του 1989 και 24 του 1988. Κατά τον μήνα αυτό σημειώθηκαν δύο ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 13.674 τον. γκρός ενώ την ίδια περίοδο των προηγούμενων ετών είχαν διαγραφεί τέσσερα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 61.914 τον. γκρός το 1991, και τέσσερα πλοία συνολικής χωρητικότητας 128.161 τον. γκρός το 1990. Οκτώ πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.518 τον. γκρός διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες από τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο τον μήνα αυτό ενώ πέρυσι είχαν χαθεί 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 150.839 τον. γκρός, το 1990 είχαν χαθεί 10 πλοία συνολικής χωρητικότητας 183.871 τον. γκρός και το 1989 11 πλοία συνολικής χωρητικότητας 79.918 τον. γκρός.

Ο ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ του 1992 ήταν για την Ελληνόκτητη Ναυτιλία η α-

σφαλέστερη περίοδος του δωδεκαμήνου που ανασκοπούμε καθώς σημειώθηκαν μόνο 19 περιπτώσεις ατυχημάτων χωρίς καμμία ολική απώλεια. Συγκριτικά, τον Σεπτέμβριο του 1991 είχαν σημειωθεί 22 περιπτώσεις ατυχημάτων, το 1990 32 περιπτώσεις, το 1989 30 περιπτώσεις και το 1986 16 ατυχήματα. Καμμία ολική απώλεια δεν είχε σημειωθεί επίσης τον Σεπτέμβριο του 1991, του 1990 καθώς και του 1989. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε την περίοδο αυτή οκτώ μονάδες συνολικής χωρητικότητας 49.553 τον. γκρός ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχε χάσει εννέα μονάδες συνολικής χωρητικότητας 43.511 τον. γκρός και το 1990 είχε χάσει 13 πλοία συνολικής χωρητικότητας 223.588 τον. γκρός.

Τέλος τον ΟΚΤΩΒΡΙΟ του 1992 είχαμε μείωση των ατυχημάτων της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας με 26 περιπτώσεις έναντι 34 του 1991, 32 του 1990, 27 του 1989 και 29 του 1988. Κατά τον μήνα αυτό δεν σημειώσαμε ολικές απώλειες σε Ελληνόκτητα πλοία ενώ την ίδια περίοδο του 1991 είχαν σημειωθεί δύο ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 23.171 τον. γκρός και το 1990 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια στον ελληνόκτητο στόλο.

Λόγω μη έγκαιρης δημοσίευσης των μηνιαίων στατιστικών ατυχημάτων του Αλδύδης Λίστ για τον Οκτώβριο του 1992, δεν κατέστη δυνατόν να παραθέσουμε στοιχεία για τις απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου το μήνα αυτό. Σημειώνουμε ότι τον Οκτώβριο του 1991 η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία είχε χάσει 17 μονάδες από την δύναμή της, συνολικής χωρητικότητας 229.717 τον. γκρός, το 1990 είχαν διαγραφεί εννέα μονάδες συνολικής χωρητικότητας 35.910 τον. γκρός και το 1989 16 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 98.314 τον. γκρός.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ακολουθεί ανάλυση κάθε μίας των οκτώ κατηγοριών ατυχημάτων, βάσει της αιτίας που προκλήθηκαν με διαχωρισμό εκείνων που κατέλη-

ξαν σε ολική απώλεια του σκάφους.

Ζημιές από Κακοκαιρία

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ατυχήματα που οφείλονται σε κακοκαιρία, εκτός των περιπτώσεων προσάραξης ή μηχανικών ζημιών που αναφέρονται στις ανάλογες κατηγορίες.

Μεταξύ της 1ης Νοεμβρίου 1991 και της 31ης Οκτωβρίου 1992 συνέβησαν σε ελληνόκτητα σκάφη 14 περιπτώσεις ατυχημάτων λόγω κακοκαιρίας, έναντι 25 ατυχημάτων του 1991, 33 του 1990 και του 1989, 14 του 1988 και 22 του 1987. Συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία βυθίσθηκε εφέτος το μπάλκερ «Ενστράστ Φαίηθ», ναυπηγήσεως του 1973, 36.265 τον. γκρός και διαγράφηκε από τη δύναμη του Ελληνικού στόλου ως ολική απώλεια. Τα προηγούμενα έτη δεν είχαμε σημειώσει ολικές απώλειες λόγω κακοκαιρίας. Η κατηγορία αυτή κάλυψε το 4,4% του συνόλου των ελληνικών ατυχημάτων — πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 6,3%, το 1990 ήταν 7,57%, το 1989 ήταν 8,08%, το 1988 ήταν 4% και το 1987 ήταν 6,21%.

Βυθίσεις

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μόνο ολικές απώλειες καθώς αναφέρεται σε πλοία που βυθίστηκαν εν πλώ, συνεπεία ρήγματος και εισροής υδάτων, μετατόπισης του φορτίου ή άλλης αιτίας και σε πλοία που αγνοούνται ή των οποίων τα αίτια του ατυχήματος δεν έχουν ακόμα διευκρινισθεί. Κατά το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε οι βυθίσεις πλοίων παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα με πέντε απωλεσθέντα πλοία που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 1,57% του συνόλου των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου. Το 1991 είχαν βυθισθεί οκτώ πλοία (1,98% του συνόλου των ατυχημάτων), το 1990 11 πλοία (2,52% του συνόλου), το 1989 11 πλοία (2,69%), το 1988 (τρία πλοία (0,8% του συνόλου των ατυχημάτων εκείνου του έτους) και το 1987 είχαν χαθεί 11 πλοία (ποσοστό 3,11%).

Προσαράξεις

Τα ατυχήματα αυτά οφείλονται εί-

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ 1992

ΜΗΝΑΣ	Κακο- καιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσά- ραξη (Ο.Α.)	Σύγκ- ρουση (Ο.Α.)	Πρόσ- ρουση (Ο.Α.)	Εκρηξη ή Πυρκαγιά (Ο.Α.)	Ζημιές στη Μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες Ζημιές (Ο.Α.)	Σύνολο (Ο.Α.)	Ολικές απώλειες παγκ. έμπ. στόλου αριθμός πλοίων	Ολικές απώλειες έλλη. έμπ. στόλου αριθμός πλοίων	Αναλογία τ. υκρός έλλ. απώλ. σε σχέση με τις παγκόσμιες
Νοέμβριος 1991...	1	1(1)	4	(9)	1	3(1)	-	15	35(3)	24	3	36,84%
Δεκέμβριος 1991...	4	(2)	4(2)	7	6	(2)	11	4	36(6)	16	6	48,52%
Ιανουάριος.....	2	-	4(1)	5	5	-	11	2	29(1)	14	1	8,51%
Φεβρουάριος.....	2	-	2	5	8	3	12	3	35	8	-	0%
Μάρτιος.....	-	-	3(2)	4	4	1	3	-	15(2)	10	2	12,19%
Απρίλιος.....	1	(1)	1	3(1)	7	1	11	3	27(2)	11	2	62,64%
Μάιος.....	-	-	2(1)	6	-	3(1)	2	4	17(2)	7	2	5,28%
Ιούνιος.....	-	-	6	5	2	3	3	1	20	14	-	0%
Ιούλιος.....	1	-	7	3	2	2	7	2	41,232	7	-	0%
Αύγουστος.....	-	(1)	3	2(1)	1	1	7	3	17(2)	8	2	42,05%
Σεπτέμβριος.....	1	-	3	3	2	2	7	1	19	8	-	0%
Οκτώβριος.....	1	-	3	5	3	3	10	1	26	-	-	-
ΣΥΝΟΛΑ.....	13(1)	(5)	42(6)	57(2)	41	22(4)	99	26	300(18)	127	18	27,25%
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ...	14	5	48	59	41	26	99	26	318			

τε σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, είτε σε σφάλματα του πλοιοάρχου ή του πλοηγού, σε εσφαλμένη κίνηση της μηχανής ή σε βλάβη των οργάνων ναυσιπλοΐας. Το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε σημειώθηκαν 48 προσαράξεις πλοίων, μία σημαντική αύξηση από τις 36 του 1991. Το 1990 είχαν σημειωθεί 60 περιστατικά προσαράξεων και το 1989 42 περιπτώσεις. Επίσης σημειώθηκε νέα αύξηση στις ολικές απώλειες που είχαν σαν αιτία την προσάραξη του σκάφους, με έξι απωλεσθέντα πλοία το 1992 σε σύγκριση με τα πέντε πλοία του 1991, το ένα πλοίο του 1990 και τα τρία πλοία του 1989. Τα ατυχήματα αυτά καλύπτουν το 15,09% του συνόλου των ατυχημάτων, ενώ το 1991 το ποσοστό αυτό ήταν 8,9% του συνόλου, το 1990 ήταν 13,76%, το 1989 ήταν 10,29% και το 1988 ήταν 9,4%.

Συγκρούσεις

Η κακή ορατότητα, σφάλματα του πλοιοάρχου ή του πλοηγού, λανθασμένοι χειρισμοί του πλοίου, των μηχανών ή των ρυμουλκών και η πλημμελής τήρηση των διεθνών κανονισμών ναυσιπλοΐας είναι οι βασικότερες αιτίες που προκαλούν ατυχήματα της κατηγορίας αυτής. Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε οι συγκρούσεις παρουσίασαν μικρή μείωση με 59 περιπτώσεις έναντι 69 του 1991 και 62 του 1990. Μεταξύ αυτών των ατυχημάτων σημειώθηκαν και δύο ολικές απώλειες ενώ πέρυσι είχε σημειωθεί μόνο μία ολική απώλεια και το 1990 δεν υπήρξε καμία ολική απώλεια από σύγκρουση. Το ποσοστό των συγκρούσεων στα ελληνόκτητα πλοία παραμένει από τα υψηλότερα αίτια ατυχημάτων καλύπτοντας το 18,55% του συνόλου των 318 περιπτώσεων ατυχημάτων του 1992. Πέρυσι είχαν σημειωθεί 69 περιπτώσεις συγκρούσεων (ποσοστό 17,12% του συνόλου των ατυχημάτων εκείνης της περιόδου) ενώ το 1990 είχαν σημειωθεί 62 περιπτώσεις (14,22% του συνόλου), το 1989 είχαν σημειωθεί 79 συγκρούσεις (19,36%) και το 1988 είχαν σημειωθεί 71 συγκρούσεις (ποσοστό 19,8%).

Προσκρούσεις

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ζημιές που προκαλούνται από την πρόσκρουση του πλοίου επί προβλήτας, επί παραβεβλημένου πλοίου, σε όχθες διαύλων ή θύρες φραγμάτων και επιπλεόντων ή ημιβυθισμένων αντικειμένων. Οι προσκρούσεις δεν καταλήγουν συνήθως σε ολική απώλεια του σκάφους και το 1992 δεν σημειώσαμε καμία ολική απώλεια από αυτή την αιτία. Το 1991 είχε διαγραφεί το μπάλκερ «Φαίργουϊντ» λόγω πρόσκρουσής του σε άγνωστο ημιβυθισμένο αντικείμενο στον Κόλπο του Άντεν. Οι προσκρούσεις που συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία κατά το 1992 παρουσίασαν μικρή αύξηση με 41 περιπτώσεις έναντι των 36 του 1991 και των 38 του 1990. Η κατηγορία αυτή καλύπτει ποσοστό 12,89% του συνόλου των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία — πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 8,93%, το 1990 ήταν 8,72%, το 1989 ήταν 11,27% και το 1988 ήταν 10,33%.

Πυρκαϊές - Εκρήξεις

Οι πυρκαϊές επί των πλοίων σημειώνονται συνήθως στο μηχανοστάσιο, στη υπερκατασκευή ή στο φορτίο, ενώ στα δεξαμενόπλοια είναι αποτέλεσμα συγκρούσεως ή προκαλούνται κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου. Η κατηγορία αυτή σημείωσε μείωση κατά το

1992 στον αριθμό των ατυχημάτων και στις ολικές απώλειες που είχαν αιτία πυρκαϊά ή έκρηξη. Κατά το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε σημειώθηκαν 26 εκρήξεις ή πυρκαϊές μεταξύ των οποίων διαγράφηκαν τέσσερα πλοία ως ολική απώλεια ενώ το 1991 είχαν σημειωθεί 38 πυρκαϊές με επτά ολικές απώλειες, το 1990 είχαν σημειωθεί 24 περιπτώσεις με μία ολική απώλεια και το 1989 34 περιπτώσεις με 11 ολικές απώλειες. Οι πυρκαϊές και εκρήξεις επί ελληνόκτητων πλοίων κάλυψαν εφέτος ποσοστό 8,17% του συνόλου των ατυχημάτων (9,42% το 1991, 5,5% το 1990, 8,33% το 1989, 7% το 1988 και 5,65% το 1987).

Ζημιές στη Μηχανή

Τα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής περιλαμβάνουν όσα αναφέρονται στη μηχανή και στο μηχανοστάσιο, την έλικα και τον μηχανισμό πηδαλίου του σκάφους. Οι ζημιές στη μηχανή οφείλονται συνήθως σε αμέλεια και ανεπαρκή γνώση του ορθού χειρισμού των μηχανών και σε έλλειψη ικανής συντήρησης. Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε σημειώθηκε μικρή μείωση στα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής, όμως παραμένουν σε υψηλά επίπεδα όπως τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, σημειώθηκαν κατά το 1992 99 περιπτώσεις ζημιών στη μηχανή ενώ πέρυσι είχαν σημειωθεί 144 περιπτώσεις, το 1990 163 πε-

ριπτώσεις, το 1989 130 περιπτώσεις και το 1988 118 περιπτώσεις. Και εφέτος δεν σημειώθηκε καμία ολική απώλεια πλοίου από ατύχημα στη μηχανή, ενώ το 1990 είχαν διαγραφεί δύο πλοία. Η κατηγορία αυτή με ποσοστό 31,13% αντιπροσωπεύει την κυριότερη αιτία ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία — πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 35,73%, το 1990 ήταν 37,39% και το 1989 ήταν 3,186%.

Διάφορες ζημιές

Τέλος, η κατηγορία των διαφόρων ζημιών περιλαμβάνει όλες τις ζημιές που δεν καλύπτονται από τις προηγούμενες επτά κατηγορίες ναυτικών ατυχημάτων, όπως είναι οι διαρροές φορτίου ή καυσίμων, οι εισροές υδάτων στο κύτος, οι μετατοπίσεις φορτίου, ζημιές στους γερανούς κλπ. καθώς και οι τυχόν πολεμικές ενέργειες που πλήττουν τα ελληνόκτητα πλοία.

Κατά την χρονική περίοδο που εξετάζουμε σημειώθηκε σημαντική μείωση στα ατυχήματα που οφείλονται σε διάφορες αιτίες με 26 περιπτώσεις έναντι 47 περιπτώσεων του 1991 και 45 περιπτώσεων του 1990. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και η περίπτωση πολεμικής ενέργειας εναντίον του παναμαϊκού φορτηγού «Μήλος Α.» το οποίο βομβαρδίσθηκε στην υπερκατασκευή κατά την προσέγγισή του στο Μογκαντίσου για εκφόρτωση ανθρωπιστικής βοήθειας. Και εφέτος δεν σημειώθηκαν ολικές απώλειες από διάφορες ζημιές ενώ το 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο από πολεμική ενέργεια.

Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 8,17% του συνόλου των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία (11,66% το 1991, 10,32% το 1990, 8% το 1989 και 17,8% το 1988).

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σημαντική είναι η μείωση που σημειώθηκε εφέτος στον συνολικό αριθμό των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία. Το δωδεκάμηνο μεταξύ Νοεμβρίου 1991 και Οκτωβρίου 1992 σημειώθηκαν 318 περιπτώ-

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ (ΝΥΚΤΟΣ 22956)
(0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

σεις ατυχημάτων, ενώ την ίδια περίοδο του 1991 σημειώθηκαν 403 περιπτώσεις, το 1990 ήταν 436, το 1989 ήταν 408, το 1988 ήταν 358 περιπτώσεις, 354 το 1987, 313 το 1986, 367 το 1985, 374 το 1984 και 329 το 1983. Συγχρόνως και τη νέα δεκαετία που διανύουμε φαίνεται να συνεχίζεται η τάση για μείωση των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Το 1980 οι ολικές απώλειες ήταν 71 σκάφη, 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, 13 το 1988, 29 το 1989 και 16 το 1990.

Το 1991 οι ολικές απώλειες ήταν 22 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 434.112 τον. γκρὸς που αντιπροσώπευαν ποσοστό 27,16% της παγκόσμιας απωλεσθείσης χωρητικότητας (165 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.597.961 τον. γκρὸς).

Την εφετεινή περίοδο ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος έχασε σε ολικές απώλειες από διάφορα ατυχήματα 18 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 193.845 τον. γκρὸς, ποσοστό 27,25% των ολικών απωλειών του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (127 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 711.237 τον. γκρὸς).

Αναλύοντας τα ατυχήματα που συνέβησαν φέτος και κατέληξαν σε ολική απώλεια ελληνόκτητων πλοίων, με βάση την ηλικία των πλοίων αυτών, έχουμε την ακόλουθη κατανομή:

Ηλικία	Πλοία	Τον. Γκρὸς
έως 4 ετών	—	—
5-9 ετών	—	—
10-14 ετών	—	—
15-19 ετών	4	61.829
άνω των 20		
ετών	14	132.016
Σύνολο	18	193.845

Όπως είναι φυσικό η ηλικία διαδραματίζει και πάλι σημαντικό ρόλο στις αιτίες των ολικών απωλειών

του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Επιβεβαιώνεται η ανάγκη της περαιτέρω ανανεώσεως του στόλου μας καθώς κανένα σκάφος ηλικίας νεώτερης των 15 ετών δεν παρουσιάζεται στις στατιστικές των ολικών απωλειών.

Οι ολικές απώλειες της υπό εξέταση περιόδου με βάση τον τύπο των πλοίων έχουν ως εξής:

Τύπος σκάφους	Αριθ. πλοίων	Τον. Γκρὸς
Φορτηγά	10	54.769
Μπάλκ κάρριερς	3	55.820
Δεξαμενόπλοια	4	71.080
Επιβατηγά	1	13.176
Σύνολο	18	193.845

Τα σκάφη γενικού φορτίου και ειδικότερα τα παλαιά μικρά φορτηγά παρουσιάζουν αύξηση στις ολικές απώλειες αυτής της περιόδου — πέρυσι οι ολικές απώλειες των φορτηγών ήταν πέντε σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 32.254 τον. γκρὸς. Σημαντική είναι η μείωση στις ολικές απώλειες των μπάλκ κάρριερς (10 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 184.176 τον. γκρὸς το 1991) καθώς και στα επιβατηγά (τρία σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 26.323 τον. γκρὸς απωλέσθηκαν το 1991) ενώ τα απωλεσθέντα δεξαμενόπλοια παρέμειναν στα ίδια επίπεδα, με σημαντική όμως μείωση της απωλεσθείσης χωρητικότητας (τέσσερα σκάφη, συνολικής χωρητι-

κότητας 191.359 τον. γκρὸς το 1991).

Το μεγαλύτερο ελληνόκτητο σκάφος που χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια κατά το 1992 ήταν το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Κατίνα Π.», ναυπηγήσεως του 1966, 38.878 τον. γκρὸς που υπέστη ρήγμα στο κύτος και βυθίσθηκε ανοικτά του Μαπούτο τον Απρίλιο, ενώ το μεγαλύτερο ελληνόκτητο σκάφος που υπέστη ατύχημα ήταν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Σκόπελος», ναυπηγήσεως του 1974, 122.222 τον. γκρὸς που υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στο Σελλ Χάβεν τον Οκτώβριο.

Τέλος από πλευράς κατανομής σημαιών, τα απωλεσθέντα σκάφη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου καλύπτονταν από τις εξής σημαίες:

Σημαία	Αριθ. πλοίων	Τον. γκρὸς
Ελληνική	7	65.323
Κυπριακή	4	54.268
Παναμαϊκή	4	24.825
Μάλτας	2	47.831
Αγ. Βικεντίου	1	1.598
Σύνολο	18	193.845

Η ελληνική σημαία επανέρχεται στην πρώτη θέση του τελευταίου αυτού πίνακα της στατιστικής μας καλύπτοντας το 33,69% της απωλεσθείσης χωρητικότητας. Πέρυσι το θλιβερό αυτό προνόμιο είχε η Κυπριακή σημαία με ποσοστό 40,84% και το 1990 η Ελληνική σημαία με ποσοστό 39,18%.

Metalock

BRASIL

Voyage Repairs for all Brasil

Agents in key shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26, 11013-030 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 22.4088

Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263-2360

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΤΟΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 2000



Το λιμάνι του Πειραιά τα τελευταία χρόνια έχει αναδειχθεί σε σημαντικό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Ήδη κατέχει την πρώτη θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και την τέταρτη στην Μεσόγειο, έναντι των άλλων λιμένων, από πλευράς εμπορευματικής κίνησης, με συνεχή ανοδική πορεία.

Οι εγκαταστάσεις του συνεχώς διευρύνονται και ο μηχανικός του εξοπλισμός ανανεώνεται και εμπλουτίζεται. Σήμερα η διαμετακομιστική κίνηση ξεπερνά το ένα τέταρτο της όλης κίνησης του λιμανιού και έχουν θεσπιστεί αρκετά ελκυστικά κίνητρα για την προσέλκυση νέας κίνησης τράνζιτ φορτίου. Παρέχονται εκπτώσεις στα τιμολόγια, που φθάνουν μέχρι και 65%, ανάλογα με τον αριθμό των διακινουμένων, κατ' έτος, κοντέϊνερς και δίδεται προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των πλοίων που κομίζουν τράνζιτ κοντέϊνερς κατά 60% του όλου φορτίου τους.

Επίσης τα τράνζιτ φορτία έχουν μειωμένα τιμολόγια αποθήκευσης μέχρι και 50%.

Πρώτο μέλημα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς είναι η διακίνηση του φορτίου να γίνεται γρήγορα, αποτελεσματικά, με ασφάλεια και οικονομία.

Η εξυπηρέτηση που προσφέρει το λιμάνι είναι ποικίλη, αφού καλύπτει το σύνολο των μορφών διακίνησης, όπως εμπορευματοκιβώτια, χύμα και γενικό φορτίο. Αλλά το πιο σημαντικό απ' όλα είναι ότι η πείρα και η τεχνογνωσία, σε συνδυασμό με την μοναδική γεωγραφική θέση του λιμανιού και τις σύγχρονες εγκαταστάσεις, είναι τα εχέγγυα για το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχει.

Το λιμάνι είναι έτοιμο να δεχθεί την πρόκληση του 2000 με:

Τη γρήγορη, αποτελεσματική και ασφαλή διακίνηση πλοίων και φορτίων, τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες *Feeder*ing, τα ελκυστικά τιμολόγια, τις σύγχρονες εγκαταστάσεις διακίνησης φορτίων, τη μηχανογράφηση όλων των υπηρεσιών του μέσα στο 1992, τις δεξαμενές και την επισκευαστική βάση για την κάλυψη επισκευαστικών εργασιών των πλοίων, ενώ κοντά στο λιμάνι υπάρχουν και μεγάλες σύγχρονες ναυπηγικές μονάδες για εκτεταμένες ναυπηγοεπισκευές.

Ο Πειραιάς, πέρα από τη σπουδαία θέση που κατέχει, ως εμπορικό λιμάνι στη Μεσόγειο, είναι και το λιμάνι με τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στην Ευρώπη και τρίτο σ' ολόκληρο τον κόσμο.

Πρόσφατα άρχισε να λειτουργεί υπερσύγχρονος επιβατικός σταθμός για τους επιβάτες του εξωτερικού, ενώ άλλοι τέσσερις μικρότεροι επιβατικοί σταθμοί εξυπηρετούν την κίνηση των επιβατών εσωτερικού.

Επίσης κατασκευάζεται υπόγειο γκαράζ αυτοκινήτων, 500 θέσεων, και εκτελούνται άλλα έργα για τη διευκόλυνση των επιβατηγών πλοίων και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Η Παγκόσμια Ναυτιλία

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος σημείωσε και νέα αύξηση κατά 8.300.000 τον. γκρόνς κατά το υπό ανα-σκόπηση έτος, φθάνοντας στα τέλη του 1992 τους 444.304.000 τον. γκρόνς.

Σε ποσοστά η αύξηση του τοννάζ κατά το 1992 ανέρχεται σε 1,9%, έναντι αύξησης 2,9% που είχε σημειωθεί το 1991.

Με την ανατολή του 1993 ο παγκόσμιος στόλος αριθμεί 79.845 πλοία κάθε κατηγορίας, άνω των 100 τον. γκρόνς, και τα δύο παραδοσιακά νηολόγια της Λιβερίας και του Παναμά αύξησαν την εγγεγραμμένη χωρητικότητά τους κατά 12,42% και 11,17% αντίστοιχα.

Οι στόλοι που παρουσίασαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις του τοννάζ κατά το 1992 ήταν κατά σειρά του Παναμά (4,7 εκατ. τον.), της Μάλτας (3,2 εκατ. τον.), της Λιβερίας (2,7 εκατ. τον.), των Μπαχάμας (2,5 εκατ. τον.), της Ελλάδας (1,8 εκατ. τον.), του Αγίου Βικεντίου (1,7 εκατ. τον.) και του Χόγκ Κόγκ (1 εκατ. τον.).

Αντίθετα τις μεγαλύτερες μειώσεις τοννάζ υπέστησαν τα νηολόγια των Ηνωμένων Πολιτειών (2 εκατ. τον.), της Ιαπωνίας (1 εκατ. τον.) και της Νορβηγίας επίσης με 1 εκατ. τον. γκρόνς.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που περιέχονται στα Annual Statistical Tables του Βρετανικού Νηογνώμονα (LRS), τα διάφορα κράτη του κόσμου που κατέχουν εμπορικό στόλο με χωρητικότητα πλέον του 1 εκατ. τον. γκρόνς εμφανίζουν την ακόλουθη σειρά:

(Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζεται η χωρητικότητα σε χιλιάδες τόννους γκρόνς και η έναντι του προηγούμενου έτους αύξηση ή μείωση του τοννάζ.

Επισημαίνεται επίσης η για πρώτη φορά εμφάνιση των στόλων της Ρωσίας και της Λάτβιας, ξεχωριστά από την χωρητικότητα των 8.110.000 τον. γκρόνς που ανήκει στις υπόλοιπες χώρες της πρώην Ε.Σ.Δ.Δ.).

Αξίζει να σημειωθεί ότι στον στόλο των Ηνωμένων Πολιτειών περιλαμβάνεται χωρητικότης 1.072.329 τον. γκρόνς που αποκλειστικά απασχολείται στις μεταφορές των Μεγάλων Λιμνών, καθώς και 2.900.000 τον. γκρόνς που ανήκουν στον εφεδρικό στόλο.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι στον φετινό πίνακα δεν υπάρχει πλέον ο στόλος της Γιουγκοσλαβίας, καθώς μετά την έκρηξη του εμφυλίου πολέμου τα πλοία της εγκατέλειψαν το εθνικό νηολόγιο και τα

περισσότερα κατέφυγαν στις σημαίες της Μάλτας και του Αγ. Βικεντίου.

ΧΩΡΑ	Τ.Γκρόνς (000)	Αυξομείωση (000)
Λιβερία	55.167	+ 2.740
Παναμάς	49.830	+ 4.681
Ιαπωνία	25.403	- 1.004
Ελλάς	24.642	+ 1.789
Νορβηγία	22.583	+ 88
Κύπρος	20.386	- 1.003
Μπαχάμας	20.054	+ 2.513
ΗΠΑ	18.228	- 2.062
Ρωσία	15.833	—
Λαϊκή Κίνα	13.946	- 353
Μάλτα	10.127	+ 3.211
Σιγκαπούρη	9.247	+ 759
Φιλιππίνες	8.440	- 177
Κράτη πρώην Ε.Σ.Σ.Δ.	8.110	—
Ιταλία	7.730	- 392
Νοτ. Κορέα	7.518	- 302
Χόγκ Κόγκ	6.926	+ 1.050
Ινδία	6.457	- 60
Φορμόζα	6.104	+ 215
Βρεταννία	6.017	- 594
Δανία	5.781	- 90
Βραζιλία	5.573	- 309
Γερμανία	5.552	- 419
Περσία	4.558	- 25
Αγ. Βικέντιος	4.381	+ 1.671
Ολλανδία	4.250	+ 378
Γαλλία	4.205	+ 217
Τουρκία	4.186	+ 79
Ρουμανία	3.266	- 562
Ισπανία	3.225	+ 393
Πολωνία	3.162	- 186
Βερμούδες	3.139	+ 102
Σουηδία	3.081	- 93
Αυστραλία	2.676	+ 104
Καναδάς	2.643	- 42
Ινδονησία	2.339	+ 2
Βανουάτου	2.155	- 18
Νήσοι Μάρσαλ	2.099	+ 401

Μαλαισία	2.016	+ 260
Κουβέϊτ	1.910	+ 537
Λουξεμβούργο	1.581	- 123
Βουλγαρία	1.346	- 21
Λατβία	1.236	—
Αίγυπτος	1.200	- 57
Φινλανδία	1.187	+ 134
Μεξικό	1.110	- 86
Σαουδική Αραβία	1.016	- 305

Σύμφωνα πάντοτε με τα στατιστικά στοιχεία του LRS, κατά τον περασμένο χρόνο ο στόλος των δεξαμενοπλοίων και των κέμικαλ / πρόντακτ κάρριερς αυξήθηκε κατά 4 εκατ. τον. γκρός σε 142.9 εκατ. τον. γκρός και αντιπροσωπεύει ποσοστό 32.2% του παγκόσμιου στόλου.

Στη δεύτερη θέση τα μπάλκ κάρριερς και τα μεταλλευματοφόρα πλοία αυξήθηκαν μόλις κατά 900.000 τον. γκρός το 1992 και συνολικά υπολογίζονται σε 136.8 εκατ. τον. γκρός, δηλαδή ποσοστό 30,8% του συνόλου.

Από τις λοιπές κατηγορίες πλοίων τα συμβατικά

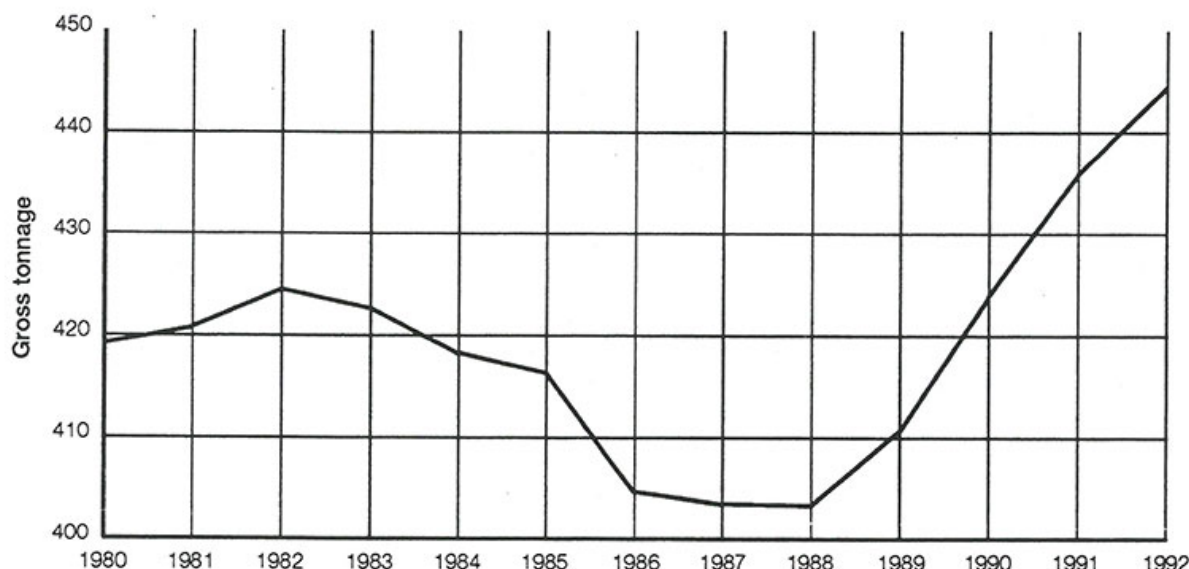
φορτηγά ανέρχονται σε 49.1 εκατ. τόννους (ποσοστό 11%), τα κοντέϊνερπλοία σε 28 εκατ. τόννους (ποσοστό 6,3%) τα επιβατηγά και οχηματαγωγά κάθε κατηγορίας σε 13,5 εκατ. τον. γκρός (ποσοστό 3%) και τα υγραεριοφόρα σε 12 εκατ. τόννους και ποσοστό 2,7%.

Από πλευράς ηλικίας η βεβαρυμένη εικόνα παραμένει, καθώς το 62% του παγκόσμιου στόλου είναι ηλικίας άνω των 10 ετών και ποσοστό 13%, δηλαδή τονάζ 57,7 εκατ. τον. είναι ηλικίας άνω των 20 ετών.

Ιδιαίτερα για τα δεξαμενόπλοια επισημαίνεται ότι ποσοστό 68%, που μεταφράζεται σε 97 εκατ. τον. γκρός, είναι ηλικίας άνω των 10 ετών.

Τέλος από πλευράς νηολογίου, η Ιαπωνία εξακολουθεί να ελέγχει τον πιό μοντέρνο στόλο, καθώς το 68% του τονάζ της είναι ηλικίας μικρότερης των 10 ετών. Ακολουθεί ο στόλος της Φορμόζας και στη τρίτη θέση ισοδυναμούν η Γερμανία και οι Φιλιππίνες, στις οποίες το 65% του στόλου τους έχει ηλικία κάτω των 10 ετών.

World fleet 1980-1992



TAMPIKO - MEXICO

ABASTOS MARITIMOS

- COMPETITIVE SHIP REPAIRS AND SUPPLY OF SPARE PARTS
- DRYDOCKING AND AFLOAT REPAIR FACILITIES

AGENTS IN GREECE:
APCO MARITIME S.A.
153 Kolokotroni Str.
GR - 185 36 Piræus

Tel.: 01-4282802 (6 lines)
Fax: 01-4282803
Tlx: 21 2266 SMSA.

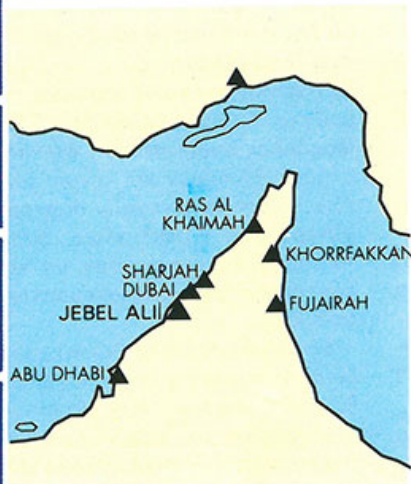


GALAXY SHIPPING AGENCY

Your Agents in the Emirates

Because:

- We are Greeks, and understand Shipping
- Our charges are competitive and actually reduce your Operating Costs
- We have the best Crew/Supply Boats to service your Vessels at Anchorage
- Our experience in Shipping, Local and International, Onboard vessels and in the Shipmanager's Office, is the best Warranty for our Reliability, Effectiveness and High Standards of Service



*
Shipping Agency

*
Marine Services

*
**Offshore Ship
Supply Service**

*
Chartering

*
**Clearing &
Forwarding**



OUR DUBAI OFFICE

AL FATTAN BUILDING
P.O. BOX 234
Tel.: 00971 4 368123
Fax: 00971 4 379214
Tlx: 47547 GALAXY EM
Cables: GALAXY - DUBAI

OUR FUJAIRAH OFFICE

SANYO BUILDING
P.O. BOX 1107
Tel.: 00971 9 229905
Fax: 00971 9 229904
Tlx: 89126 GALAXY EM
Cables: GALAXY - FUJAIRAH

24 HOURS SERVICE — 7 DAYS A WEEK

Της αξίζουν συγχαρητήρια

Ο λόγος για την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, την παγκοσμίως γνωστή HELMEPA, η οποία συνεχίζει το ουσιαστικό έργο της για τη βελτίωση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και τη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Πολύ πρόσφατα η HELMEPA κυκλοφόρησε στα μέλη της το εγχειρίδιο

«Εθελοντικές οδηγίες διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και την πρόληψη της ρύπανσης», το οποίο πέρα από την ουσιαστική χρησιμότητά του στους διαχειριστές των ελληνόκτητων πλοίων, αποτελεί μια περίτρανη απόδειξη προς όλο τον κόσμο για τη σημασία που αποδίδει η Ναυτιλία μας στην

ανάγκη για ασφαλείς και καθαρές θαλάσσεις.

• Επισημαίνουμε παράλληλα ότι η HELMEPA, έχει ολοκληρώσει ένα πλήρες κείμενο αναφορικά με το «Vessel Response Plan», το οποίο είναι υποχρεωμένο να υποβάλλει από τον προσεχή Φεβρουάριο στην Αμερικανική Ακτοφυλακή κάθε δεξαμενόπλοιο που επιθυμεί να προσεγγίσει στις ΗΠΑ.

Το σχέδιο της HELMEPA έχει ήδη εξετασθεί από την USCG και θα υποβοηθήσει τους διαχειριστές δεξαμενόπλοίων να συντομεύσουν τη διαδικασία έγκρισης του συγκεκριμένου VRP για κάθε πλοίο τους.

Η ΕΚΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Η νέα προσφορά την οποία κατέθεσε στις 14 Ιανουαρίου στην ΕΤΒΑ με εξώδικο δήλωση η εταιρία Malindi Holdings Inc. άλλαξε το σκηνικό που είχε δημιουργηθεί μετά την επιλογή της εταιρίας Ionian American Maritime του κ. Σπ. Μυλωνά, για την πώληση του New-ριού, δεδομένου ότι νέα προσφορά είναι ασυγκρίτως καλύτερη από την επιλεγείσα από την ΕΤΒΑ.

Συγκεκριμένα, η επανεμφανισθείσα στο προσκήνιο εταιρία προσφέρει για την αγορά του ναυπηγείου το ποσό

των 4.750.000.000 δραχμών, σύμφωνα με την προσφορά, κατά την υπογραφή των συμβολαίων η Malindi δεσμεύεται ότι θα καταβάλει 500 εκατομμύρια δραχμές και 4.250.000.000 δρχ. σε επτά ετήσιες άτοκες δόσεις (οι έξι πρώτες θα είναι ύψους 600 εκατομμυρίων δρχ. και η τελευταία 650 εκ. δρχ.).

Επίσης η εταιρία υπογραμμίζει ότι «το πιστούμενο τίμημα το διασφαλίζουμε με τραπεζική εγγυητική επιστολή» και «εγγυόμαστε τη διατήρηση όλων των θέσεων εργασίας».

(Για το θέμα της πωλήσεως του New-ριού κατέθεσε ερώτηση στην Κομισιόν ο Ευρωβουλευτής κ. Αλ. Αλαβάνος και ζητεί την αναθεώρηση των αποφάσεων που έχουν ληφθεί).

Στο μεταξύ, ενδιαφέρον για την ανάληψη των Ναυπηγείων του Σκαμαμαγκά υπέβαλε ο κ. Ιωάν. Φαράκλας, ο οποίος σύμφωνα με πληροφορίες καλύπτει συμφέροντα του κ. Λου Κολλάκη. Σε σχετική επιστολή του προς τους αρμοδίους Υπουργούς και την ΕΤΒΑ ο κ. Φαράκλας αναφέρει ότι, έχει την υποστήριξη Ελλήνων και ξένων πλοιοκτητών, οι οποίοι ελέγχουν σήμερα περισσότερα από 1.000 πλοία, πολλά από τα οποία θα μπορούσαν να κατευθύνονται εκεί για τις επισκευαστικές τους ανάγκες.

Εξ άλλου ιδιαίτερα θετική χαρακτηρίζεται η συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ της διοικήσεως των Ναυπηγείων Ελευσίνας και του σωματείου των εργαζομένων με την οποία εξασφαλίζεται η τόσο επιβεβλημένη εκ των πραγμάτων εργασιακή ειρήνη για την εφαρμογή του προγράμματος αναδιοργάνωσης του ναυπηγείου. Με την υπογραφή της συμφωνίας καθορίστηκε το ύψος των αποδοχών των εργαζομένων μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους και διαμορφώθηκαν οι κανόνες εργασίας διαφόρων ειδικοτήτων, σε σχετική δε ανακοίνωση των Ναυπηγείων υπογραμμίζεται ότι η υπογραφή της συμβάσεως εκτός από την εργασιακή ειρήνη συμβάλλει ουσιαστικά στην επίλυση των προβλημάτων της επιχείρησης, καθώς και στην προσπάθεια αναδιοργάνωσης της εταιρίας.

Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ

Επρέπε να φθάσουμε στο όριο της απελευθερώσεως του καμποτάζ για να σκεφθούμε ότι πρέπει να προχωρήσουμε στην κατάργηση του ορίου ηλικίας των κρουαζιεροπλοίων για την αναγνώρισή τους ως ελληνικών — είναι και αυτό ένα από δείγμα ότι λειτουργούμε πάντοτε υπό πίεση.

Ο Υπουργός κ. Παπαδόγονας δήλωσε ότι το ΥΕΝ προσαντολίζεται στην κατάργηση του ορίου ηλικίας στα πλοία της κατηγορίας αυτής, για το θέμα δε αυτό λέγεται ότι υπήρξε και μία «γερή κόντρα» στο Υπουργείο που κατά τις ίδιες πληροφορίες συνοδεύθηκε και από την υποβολή μιας παρατήρησης για την οποία καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσπάθεια να ανακληθεί.

Μιλώντας για το θέμα αυτό ο Υπουργός είπε ότι δεν θα παραβλεφθούν όσα προβλέπονται από την SOLAS για την ασφάλεια των πλοίων και δήλωσε ότι μέχρι σήμερα δεν υπήρξαν πιέσεις για την κατάργηση του ορίου ηλικίας και στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President
Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

M.P.R.S.

Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49

Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

ΑΡΩΓΗ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝ ΠΛΟΙΟ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΤΟΥ Λ.Σ.

Στο τεύχος μας της 1ης Αυγούστου 1992 είχε γίνει μνεία από το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών για την συνδρομή του τότε Υπολιμενάρχη του Κ.Λ.Π., πλοίαρχου Π. Δαβάκη στο κινδυνεύον πλοίο «Πάρος» της Arcadia Lines.

Για πρώτη φορά στα χρονικά της επιβατηγού Ναυτιλίας αξιωματικός επιβίβαστηκε σε κινδυνεύον πλοίο προκειμένου να συντονίσει από εκεί την επιχείρηση διάσωσης σε συνδιασμό με τον θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΕΝ, ενώ ταυτόχρονα εμφύχωσε επιβάτες και πλήρωμα.

Το ΙΝΜΕΡ εξήρε την πρωτοβουλία αυτή και πρότεινε μάλιστα τη δημιουργία ομάδας άμεσης επέμβασης του Λ.Σ.

Πρόσφατα και η ΠΕΠΕΝ, σε ειδική τελετή, τίμησε τον πλοίαρχο Λ.Σ. κ. Δαβάκη για την πρωτοβουλία του αυτή.

ΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΓΙΑ ΤΟ «HAVEN»

Με αφορμή τη δημοσιοποίηση του πορίσματος της Ιταλικής επιτροπής, η οποία ασχολήθηκε με τη διακρίβωση των αιτιών του ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου «Χέβεν», το οποίο αναφέρεται σε διάφορες πιθανές εκδοχές για την σοβαρή έκρηξη που υπέστη το πλοίο, χωρίς όμως να αποφανθεί με βεβαιότητα, και για το οποίο τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν αναφερθεί σε προηγούμενα τεύχη, μας έχουν σταλεί διάφορες μακροσκελέστες ανακοινώσεις τόσο από τον πληρεξούσιο δικηγόρο των ναυτικών κ.κ. Λώλη και Τουμπανιάρη, όσο και από τη διαχειρίστρια εταιρία «Troodos Shipping».

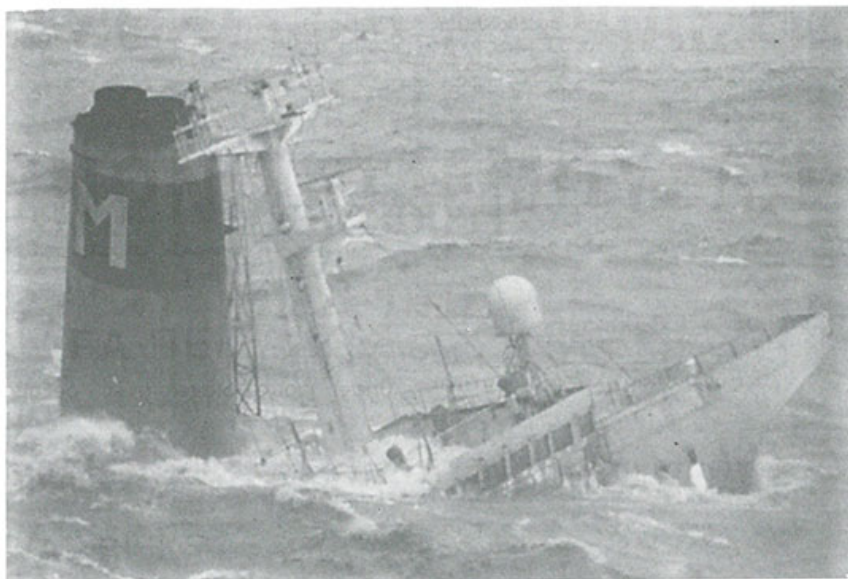
Επειδή οι ανακοινώσεις των δύο πλευρών περιλαμβάνουν διίσταμενες μεταξύ τους απόψεις και επειδή πληροφορούμεθα ότι το ζήτημα εκκρεμεί δικαστικά, θα επανέλθουμε στα αίτια του ατυχήματος μετά την οριστική κρίση της δικαιοσύνης.

ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Γιγαντισμός και στα κρουαζιερόπλοια: Το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο θα διασχίζει τις θάλασσες σε λιγότερο από τέσσερα χρόνια, μετά το σχετικό συμβόλαιο αξίας μεγαλύτερης των 400 εκατομμυρίων δολλαρίων που υπέγραψαν αυτές τις ημέρες, τα Ιταλικά κρατικά ναυπηγεία Fincantieri με την αμερικανική εταιρία κρουαζιερόπλοιων Carnival Cruises.

Το νέο πλοίο, το οποίο θα ναυπηγηθεί στο ναυπηγείο Monfalcone κοντά στη Τεργέστη, θα είναι χωρητικότητας περίπου 95.000 τόννων γκρός, δηλα-

Αν είχε διπλό πυθμένα, θα άντεχε;



Αντί άλλου σχολίου για το ατύχημα του λιβερτιανού δεξαμενοπλοίου «Braer», τα «Ναυτικά Χρονικά» αναδημοσιεύουν την φωτογραφία που δείχνει το άτυχο πλοίο κομμένο σε τέσσερα κομμάτια από τους θυελλώδεις ανέμους που το σφυροκοπούσαν επί μία εβδομά-

δή κατά 20.000 τόννους γκρός μεγαλύτερο από το κρουαζιερόπλοιο «Sovereign of the Seas» που είναι αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο στον κόσμο (το νέο κρουαζιερόπλοιο θα διαθέτει 1.300 καμπίνες και θα μπορεί να μεταφέρει 4.400 άτομα).

ΑΡΧΙΣΕ Η ΑΡΣΗ ΤΟΥ ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Αρχισε από την 1η Ιανουαρίου 1993 η εφαρμογή του 3577/92 Κανονισμού του Συμβουλίου της ΕΟΚ που αφορά την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, στο εσωτερικό των κρατών - μελών (θαλάσσιες ενδομετα-

δα στις ακτές της Σκωτίας, θέτοντας και ένα εύλογο ερώτημα: Αν το πλοίο είχε double bottom /skin θα άντεχε τις πιέσεις των γιγαντιαίων κυμάτων περισσότερες από τις έξι ημέρες που άντεξε το «Μπράερ»;

φορές - καμποτάζ).

ΑΠΟ 1ΗΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ ΤΟ ΑΥΞΗΜΕΝΟ ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΟ

Κοινοποιήθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας, στους αρμόδιους φορείς, η απόφαση του Υπουργού κ. Αλεξ. Παπαδόγγονα, με την οποία αυξάνεται από την 1η Φεβρουαρίου κατά 14% το ναυλόγιο επιβατών και οχημάτων που διακινούνται με τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία της ακτοπλοΐας κυρίων και δευτερευουσών γραμμών και Αργοσαρωνικού, καθώς και με τα επιβατηγά πλοία τύπου «καταμαράν».

LAW OFFICES OF

STAMATIOS SFYROERAS MEMBER OF THE NEW YORK BAR

MARITIME — REAL ESTATE — CORPORATE

14E 60th Street, Suite 304
NEW YORK, N.Y. 10022
TEL.: 212-308-3900
FAX: 212-308-3930



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Αναφορικά με το θέμα αναγνώρισης της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φώτης Χρηματοπούλος απέστειλε προς τον γεν. διευθυντή του Πολιτικού Γραφείου του Πρωθυπουργού την ακόλουθη επιστολή, την οποία κοινοποίησε και προς τα «Ναυτικά Χρονικά»:

«Απάντηση στο έγγραφό σας 38863/18.11.92»

1. Δεδομένου ότι για τη ναυτική εκπαίδευση και επιμόρφωση δαπανώνται σημαντικά κεφάλαια, προερχόμενα από εισφορές πλοίων με Ελληνική σημαία ή με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, είναι επιβεβλημένο το προϊόν αυτής της προσπάθειας να το καρπούται η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, για λογαριασμό της οποίας άλλωστε γίνονται και οι προαναφερθείσες υψηλές δαπάνες και όχι η ναυτιλία άλλων χωρών και κυρίως οι σημαίες ευκολίας, οι οποίες όχι μόνο δεν επιβαρύνονται οικονομικώς για την εκπαίδευση ναυτεργατικού δυναμικού, αλλά τουναντίον προσπαθούν να καλύψουν τις ανάγκες τους σε έμπειρο και κατάλληλο έμπυχο υλικό εκμεταλλευόμενες το έτοιμο δυναμικό άλλων χωρών.

ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΕΣ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΙΣ ΘΥΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΝ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Αγαπητέ κ. Ρήγα - Κωττάκη,

Θέλω να σας συγχαρώ για την έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» της 15 Δεκεμβρίου, με τον κατάλογο των θυσιών της Ελληνικής Ναυτιλίας σε έμπυχο υλικό κατά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Η αναφορά στις θυσίες της χώρας μας για την ελευθερία των λαών της Ευρώπης, αποκτά και εθνική σημασία, τώρα, που απόντες ή αδιάφοροι στο προσκλητήριο των ελευθέρων λαών ή και προκαλέσαντες τις θυσίες και καταστροφές, εμφανίζονται να ρυθμίζουν τις τύχες μας, επιβάλοντας σύγχυση στο μεγάλο μάρτυρα της διαγωγής των λαών, την Ιστορία.

Ισως θα έπρεπε με πρωτοβουλία της ΠΝΟ, της ΕΕΕ ή και του ΥΕΝ να γίνονταν μια εκδήλωση για τα 50 χρόνια από την έναρξη των θυσιών στη θάλασσα ή και μια συνέντευξη τύπου για την παρου-

Παράλληλα το ΥΕΝ έχει υποχρέωση να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο, το οποίο θα προφυλάσσει κατά το δυνατόν από την διαρροή ναυτεργατικού δυναμικού σε πλοία με ξένες σημαίες. Αυτός είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο κατά πάγια τακτική δεν αναγνωρίζεται η θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

2. Εις ότι όμως αφορά στο ειδικό αίτημα για την αντιμετώπιση ορισμένων περιπτώσεων αξιωματικών του εμπορικού μας ναυτικού, οι οποίοι λόγω του μέτρου της ανακυκλώσεως σε συνδυασμό με την σοβαρή ναυτιλιακή κρίση της περασμένης δεκαετίας, απέκτησαν θαλασσία υπηρεσία σε πλοία ξένων σημαιών μη συμβεβλημένα μετά του ΝΑΤ, το ΥΕΝ το εξετάζει. Η όποια ρύθμιση πάντως απαιτεί προσεκτική μελέτη, ώστε να μη αποτελέσει προηγούμενο.

Ο Γενικός Γραμματέας
ΦΩΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιάς, 2 Δεκεμβρίου, 1992

σίαση του ιερού αυτού καταλόγου και ακόμη θα έπρεπε να σταλεί ένα τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» στο Υπουργείο Εξωτερικών για τα αρχεία του.

Με εξαιρετική τιμή
Δρ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΤΣΟΥΡΗΣ
Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

Αθήνα, 27 Δεκεμβρίου, 1992

Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Αναφέρομαι στο τελευταίο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 15.12.1992 και αισθάνομαι την ανάγκη να σας συγχαρώ για την αξιόπαινη πρωτοβουλία σας με τη δημοσίευση του καταλόγου των απωλειών σε έμπυχο υλικό της Ελληνικής Ναυτιλίας κατά το 2ο Παγκόσμιο πόλεμο.

Η παρουσίαση αυτή που δείχνει την πολύπλευρη προσφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας σε ειρηνικά αλλά και σε δύσκολα χρόνια, αποκτά και εθνική επικαιρότητα, αφού γίνεται σε μία περίοδο όπου χρειάζεται μια υπόμνηση της ιστορίας της τελευταίας 50ετίας, η οποία παραμερίζεται ή ξεχνιέται από σκοπιμότητες και συμφέροντα.

Με εξαιρετική τιμή
Ν. ΤΡΑΥΛΟΣ
Πρόεδρος
Διεθνούς Ναυτική Ένωση

Πειραιάς, 28 Δεκεμβρίου, 1992

Αγαπητέ κ. Ρήγα - Κωττάκη,

Μεγάλη χαρά μου έδωσε το ένθετο αφιέρωμα για τους ναυτικούς μας που χαθήκανε στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ητο μια πράξις /μνημόσυνο των Ναυτικών που δώσανε την ζωή τους για την άμυνα της πατρίδας μας. Σας συγχαίρω εκ βάθους καρδιάς για το έργο που αναλάβατε και που θα μείνει αιώνια στις βιβλιοθήκες μας και θα θυμίζει τις θυσίες των αδελφών μας.

Σας χαιρετώ με αγάπη
ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Κυθήρων 2
Πειραιάς

Πειραιάς 30 Δεκεμβρίου, 1992

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Στη Γλυφάδα επί της Κεντρικής Λεωφόρου, ακίνητο επιφάνειας 1.000 τετρ. μέτρων με υπόγειο 250 τετρ. μέτρων επί οικοπέδου 680 τετρ. μέτρων.

Δυνατότητες διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων βάσει των απαιτήσεων νέας χρήσης του.

Σοβαρές προτάσεις τηλ.: 8071 743 ή φάξ: 4123 336

Η ΝΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ

Αντάξια της Ναυτιλιακής μας Κοινωνίας



Η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ και μέλη της ναυτιλιακής κοινωνίας του Πειραιώς κατά τη τελετή των εγκαινίων της νέας Ναυτιλιακής Λέσχης, που ευλόγησε ο Μητροπολίτης Πειραιώς κ. Καλλίνικος στις 21 Δεκεμβρίου 1992.

Κατά γενική ομολογία, οι εργασίες πλήρους ανακατασκευής και επέκτασης της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς υπήρξαν απόλυτα επιτυχείς και ο ναυτιλιακός μας κόσμος διαθέτει σήμερα έναν αξιοπρεπέστατο χώρο για την ενδιαίτησή και

ψυχαγωγία του, καθώς και την ευπρεπή φιλοξενία των προσκεκλημένων του.

Οι δύο όροφοι της Λέσχης αναεώθηκαν ριζικά και ο τρίτος που προστέθηκε, της δίνει εκτός από τον πρόσθετο χώρο εστιατορίου

που επιτακτικά της χρειαζόταν, μία κομψή και ανανεωμένη όψη.

Το έργο της ανακατασκευής ολοκληρώθηκε στο σύντομο χρονικό διάστημα των τεσσάρων μηνών και το κόστος της πλησίασε τα 180 εκατ. δραχμές, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών αντικατάστασης του παλαιού εξοπλισμού.

Η μελέτη του έργου εκπονήθηκε από τον αρχιτέκτονα κ. Αλέκο Τριαντόπουλο και την επίβλεψη της κατασκευής είχε το γραφείο συμβούλων πολ. μηχανικών Παν. Κόνδης και Συνεργάτες, ενώ την εκτέλεση του έργου ανέλαβε το τεχνικό γραφείο «Διέδρος» στο οποίο συνεργάζονται οι πολ. μηχανικοί κ.κ. Στ. Μπαλής, Νικ. Γκανάς και Άρης Χασάπης.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί η ουσιαστική συνδρομή των μελών της Επιτροπής Ανακαινίσεως της Λέσχης, κ.κ. Νικ. Κοτζιά, Αλέκ. Αλεξανδράκη, Δ. Θάνου — Επιθανιάδη και Δημ. Αθανασίου, οι οποίοι συνέλαβαν αποφασιστικά στην όμορφη και γρήγορη ολοκλήρωση του έργου.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

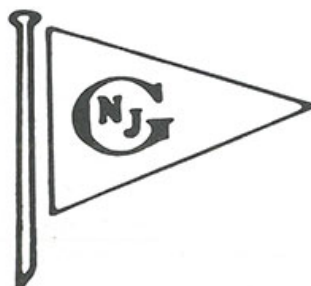
116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΠΡΙΝ ΜΙΛΗΣΟΥΜΕ για την είσοδο της στήλης στο τρίτο της έτος θα επαναλάβουμε — και ταυτόχρονα θα συμπληρώσουμε — το ερώτημα: Γιατί και οι άλλοι ναυτιλιακοί οργανισμοί δεν εφαρμόζουν την τακτική του ΕΛΟΕΝ για την πλήρη και άμεση εξυπηρέτηση των ναυτικών, για τους οποίους άλλωστε υπάρχουν; Και γιατί οι λαλίστατοι — σε πολλά άλλα θέματα — εκπρόσωποι τους στις ναυτεργατικές οργανώσεις σιωπούν γύρω από το ζήτημα αυτό;

Και στη διάρκεια του χρόνου που πέρασε λοιπόν, η στήλη ασχολήθηκε με το κυριότερο πρόβλημα της Ελληνικής Ναυτιλίας που είναι η εξεύρεση των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων, με τα προβλήματα που δημιουργούνται συνεχώς και καθιστούν ακόμη δυσχερέστερη τη διαχείριση των πλοίων, με τη δραστηριότητα και την προσφορά των ναυτιλιακών της διασποράς, με τα περιβαλλοντολογικά θέματα που γίνονται συνεχώς δυσκολότερα κλπ., κλπ.

ΑΠΕΙΡΑ είναι κάθε μέρα τα περιστατικά και οι περιπτώσεις που αποδεικνύουν την γενική αντίληψη ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν είναι δυνατόν να υπάρξει Ελληνική Ναυτιλία και ότι κατά συνέπεια πρέπει — οφείλουμε — να κάνουμε τα πάντα, να ξεπεράσουμε τους εαυτούς μας, να υπερπηδήσουμε τα εμπόδια που υπάρχουν και να δώσουμε άμεση και αποτελεσματική λύση στο υπ' αριθ. ΕΝΑ πρόβλημα που ορθώνεται μπροστά μας και είναι η εξασφάλιση των στελεχών τα οποία χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων και των γραφείων.

Η στήλη θα αναφέρει σήμερα ένα από αυτά τα περιστατικά που αποδεικνύουν του λόγου το αληθές και ταυτόχρονα επιβεβαιώνουν (με τρόπο που δεν επιδέχεται την παραμικρή αμφισβήτηση) την επικρατούσα αντίληψη για την ευσυνειδησία, την εργατικότητα και την ευρηματικότητα των στελεχών της

Ναυτιλίας μας.

Λοιπόν, σε ιαπωνικό λιμάνι το «έσκασαν» στις 8 Ιανουαρίου από ελληνόκτητο βαπόρι ο αλλοδαπός ασυρματιστής, ένας τρίτος πλοίαρχος, ένας της μηχανής και ένας ναύτης, επίσης όλοι αλλοδαποί. Η απόδραση έγινε αντιληπτή το απόγευμα (τοπική ώρα) της επομένης ημέρας, δηλαδή το Σάββατο 9 Ιανουαρίου, παραμονή του απόπλου και ο πλοίαρχος θορυβημένος έσπευσε να ειδοποιήσει τη διαχειρίστρια εταιρία, γιατί χωρίς ασυρματιστή το πλοίο δεν μπορούσε να αποπλεύσει.

Από τη στιγμή εκείνη — ξημερώματα Κυριακής 10 Ιανουαρίου — ο αρμόδιος αρχιπλοίαρχος άρχισε την αγωνιώδη προσπάθεια για την εξεύρεση ασυρματιστού. Για Έλληνα δεν μπορούσε να γίνει λόγος — το βαπόρι έπρεπε να φύγει οπωσδήποτε την επομένη, δηλαδή τη Δευτέρα αφού στο μεταξύ η απόδραση είχε επιφέρει καθυστέρηση 24 ωρών. Έτσι η αναζήτηση έγινε στις χώρες της Ανατολής, από όπου εξ άλλου προέρχονταν και οι δραπέτες. Και φυσικά η εξεύρεση του ασυρματιστή δεν ήταν το μοναδικό πρόβλημα. Έπρεπε να επιλυθεί ταυτόχρονα το πρόβλημα της μεταφοράς του και η εξασφάλιση της (απαραίτητης για ορισμένες εθνικότητες) βίζας. Και όλα αυτά στη διάρκεια της Κυριακής, οπότε, όπως είναι αυτονόητο, ουδείς αρμόδιος είναι στο γραφείο του αλλά και με τη διαφορά της ώρας που καθιστούσε το πρόβλημα περισσότερο επιτακτικό. Τελικώς, βεβαίως, ευρέθη ο ασυρματιστής, εξασφαλίστηκε αεροσκάφος για τη μεταφορά του από τη Νοτιοανατολική Ασία στην Ιαπωνία, όπου επίσης υπήρξε έντονη κινητοποίηση για τη μεταφορά του με τραίνο (ταξίδι τριών ωρών τουλάχιστον) στο λιμάνι όπου βρισκόταν το πλοίο αλλά και για την επιβίβασή του σ' αυτό γιατί στο μεταξύ είχε ανοιχθεί στη ράδα. Όλα όμως δούλεψαν ρολοί και το πλοίο μόλις επιβιβάσθηκε ο ασυρματιστής, ανέβασε τις άγκυρες και ξεκίνησε για το ταξίδι του χωρίς άλλη καθυστέρηση.

ΑΣΤΡΑΨΑΝ ΚΑΙ ΒΡΟΝΤΗΣΑΝ πάλι όλα τα μέσα ενημέρωσης — έντυπης και ηλεκτρονικής — με αφορμή τα ναυτικά ατυχήματα του πρώτου δεκαημέρου του Ιανουαρίου που είχαν σαν συνέπεια μία οικολογική καταστροφή που την προκάλεσε η διαρροή στη θαλάσση του φορτίου του αμερικανικού δεξαμενοπλοίου «Μπράερ» (με Έλληνα καπετάνιο) μετά την προσάραξη του πλοίου στα νησιά Σέτλαντ της Σκωτίας και την απώλεια 17 ναυτικών (έντεκα Ελλήνων και έξι Ρώσων) μετά τη βύθιση του ελληνικής ιδιοκτησίας παναμαϊκού τσιμεντάδικου «Κότι Ουάν» στον Κάβο Μαλιά. Το τι εγράφη, αλλά, κυρίως, το τι ελέγχθη (από τα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης) εκείνες τις ημέρες είναι αδύνατον να περιγραφεί.

Η στήλη θα περιορισθεί σε μερικές μόνο επισημάνσεις κυρίως για το ατύχημα το «Κότι Ουάν», που έγιναν από ναυτικούς και κυρίως από καπετάνιους, δεδομένου ότι η ναυτική μας οικογένεια συγκλονίστηκε κυριολεκτικά από τον άδικο, όπως τον χαρακτηρίζουν χαμό, 17 ανθρώπων ψυχών.

Η πρώτη επισήμανση αφορά το ολίσθημα του Υπουργού Ναυτιλίας, ο οποίος δίκην αλάνθαστου κριτού, έσπευσε να αποδώσει τη βύθιση του πλοίου σε μετατόπιση φορτίου — το τσιμέντο εξηγούν οι πλοίαρχοι, είτε χύμα, είτε σε σάκους, δεν μετατοπίζεται όχι μόνον στα ειδικά τσιμεντάδικα αλλά σε όλα τα πλοία. Το τσιμέντο βρέχεται και τσιμεντοποιείται και αυτό είναι όλο και αποδίδουν το ολίσθημα του Υπουργού στην έλλειψη σχετικής πείρας του κυριότερου συμβούλου του που είναι ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος — δεν μπορεί, υποστηρίζουν, να έβγαλε ο Υπουργός τη «γνωμοδότηση» μόνος του.

Η δεύτερη αναφέρεται στον πλοίαρχο του μοιραίου πλοίου ο οποίος χάθηκε επίσης μαζί του: Η θάλασσα, εξηγούν οι πλοίαρχοι, θέλει σεβασμό και γενναιότητα και όχι παλικάρισμούς. Συνεπώς, όταν ο κατά τα άλλα έμπειρος πλοίαρχος διαπίστωσε ότι με τις καιρικές συν-

θήκες που επικρατούσαν πραγματικά το βαπόρι δεν πήγαινε έπρεπε να τραβερσώσει — κανένας δεν θα μπορούσε να του πει το παραμικρό και ούτε θα ήταν δυνατόν να του ζητηθούν ευθύνες για την καθυστέρηση που θα επέφερε η ενέργειά του αυτή.

Η τρίτη επισήμανση αφορά τη λανθασμένη στάση της διαχειρίστριας εταιρίας, εκπρόσωπος της οποίας απαντώντας σε ερώτηση δημοσιογράφων γιατί επιτράπηκε ο απόπλους του μοιραίου πλοίου με τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν την ημέρα εκείνη είπε ότι η εταιρία δεν είχε ενημερωθεί από τον πλοίαρχο για τον απόπλου του σκάφους και αυτό όταν είναι γνωστό σε όλους — και στους ναυτικούς (και στους οικείους τους) και στον ευρύτερο ναυτιλιακό περίγυρο ότι ανεξάρτητα από τη μορφή της ναυλώσεως, ο καπετάνιος δεν κάνει βήμα χωρίς να ενημερώσει το γραφείο. Τέτοιες δηλώσεις, σε στιγμές μάλιστα ιδιαίτερης συγκινησιακής φορτίσεως που προκαλεί ένα πολύνεκρο ναυάγιο δημιουργούν αρνητικό κλίμα — ο Πρόεδρος των Ναυτών — σε συνέντευξή του σε ραδιοφωνικό σταθμό είπε ακριβώς αυτό, ότι δηλαδή ο καπετάνιος δεν κάνει βήμα χωρίς να ενημερώσει το γραφείο. Και είναι αυτονόητο ότι η δήλωση αυτή έγινε χωρίς την παραμικρή αμφισβήτηση από εκείνους που την άκουσαν, σε αντίθεση με τη δήλωση του εκπροσώπου της διαχειρίστριας περί μη ενημερώσεως της εταιρίας από τον πλοίαρχο για τον απόπλου του πλοίου.

ΚΑΚΗ ΑΡΧΗ έκανε ο νέος Υπουργός Ναυτιλίας: Λίγες ημέρες μετά την ανάληψη των καθηκόντων του έσπευσε να τοποθετήσει σε προξενικό λιμεναρχείο αξιωματικό ο οποίος είχε υπηρετήσει και στο παρελθόν σε παρόμοια θέση, ρίχνοντας έτσι λάδι στη φωτιά που έχουν ανάψει οι τοποθετήσεις (και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε) σε θέσεις προξενικών λιμεναρχών αξιωματικών που είχαν διατελέσει προξενικοί λιμενάρχες.

Με διαταγή, λοιπόν, του νέου Υπουργού τοποθετήθηκε προξενικός λιμενάρχης στο Ρότερνταμ ο κοντοχωριανός του πλοίαρχος και μέχρι τώρα λιμενάρχης Πατρών Α-

λέξανδρο Δασκαρόλης, ο οποίος είχε υπηρετήσει στο παρελθόν σε θέση προξενικού λιμενάρχη. Η ενέργεια αυτή του νέου Υπουργού, που χαρακτηρίζεται απερίσκεπτη επειδή υποκρύπτει εύνοια προς τον διατελέσαντα υπασπιστή του κατά την προηγούμενη θητεία του στο ΥΕΝ ενέτεινε, όπως άλλωστε είναι εύλογο, τον σάλο που έχει δημιουργηθεί στους κόλπους του Λιμενικού Σώματος και ιδίως μεταξύ καταξιωμένων λιμενικών αξιωματικών που πιστεύουν στην αρχή της αξιοκρατίας και αρνούνται να εξαρτούν την εξέλιξή τους από κομματικά γραφεία και κομματικούς μηχανισμούς.

Πρέπει να σημειωθεί ότι για την τοποθέτηση του νέου λιμενάρχη στο προξενικό λιμεναρχείο Ρότερνταμ δεν εξεδόθη νέα διαταγή για την επίδειξη ενδιαφέροντος, έγινε επί τη βάση της προηγούμενης, που όπως είναι γνωστό δεν περιείχε τον όρο να μην υποβάλουν αιτήσεις όσοι έχουν υπηρετήσει στο παρελθόν σε ανάλογες θέσεις.

Στο μεταξύ από πηγή που είναι σε θέση να γνωρίζει πρόσωπα και πράγματα υπογραμμίστηκε ότι ο τέως Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης δεν ευθύνεται για όλες τις τοποθετήσεις προξενικών λιμεναρχών για τις οποίες έγινε αναφορά από τη στήλη στο προηγούμενο τεύχος — για ορισμένες από τις τοποθετήσεις εκείνες, υπογράμμισε η πηγή, υπήρξαν πιέσεις από υψηλά ισταμένους και από κομματικούς μηχανισμούς.

ΧΙΛΙΑ ΜΠΡΑΒΟ ανήκουν στη διοίκηση του Παγκιακού Συλλόγου της Νέας Υόρκης «Κοραής» του οποίου ηγούνται δύο καπετάνιοι, ο Καπτάν Τάκης Τσεβδός, και ο Καπτάν Στέλιος Τάτσης. Λίγο πριν τις εορτές των Χριστουγέννων, οι κ. Τσεβδός και Τάτσης μαζί με τα άλλα μέλη της διοικήσεως του «Κοραή» επισκέφθηκαν το «Ρόναλντ Μάκ Ντόναλντ Χάουζ» όπου φιλοξενούνται οκτώ ελληνικές οικογένειες με παιδιά που πάσχουν από καρκίνο και κάνουν ειδική θεραπεία σε αμερικανικά νοσοκομεία και τους πρόσφεραν δώρα και κυρίως αγάπη. Εν συνεχεία, ανήμερα των Χριστουγέννων παρέθεσαν χριστουγεννιάτικο γεύμα στο ελληνικό εστιατόριο «Καρυάτις» στην ελ-

ληνική Αστόρια.

Και όπως σημείωνε σε σχετικό άρθρο της, που είχε την καλωσύνη να μας στείλει ο φίλος Σπύρος Βάρας, η εφημερίδα «Εθνικός Κήρυκας» της Νέας Υόρκης, «η προσφορά των Χιωτών δεν είναι ούτε το φαΐ, ούτε τα δώρα προς τα παιδιά. Είναι το ότι νοιάστηκαν».

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι στον Πειραιά υπήρχαν πληροφορίες ότι στη Νέα Υόρκη γίνεται κίνηση για να δημιουργηθεί και εκεί ένα Κομμίτη κατά το πρότυπο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, κίνηση στην οποία, κατά τις ίδιες πληροφορίες, φαίνεται να πρωτοστατεί ο Καπτάν Τάκης Τσεβδός.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ στην εξεύρεση των αξιωματικών που χρειάζονται για την επάνδρωση των πλοίων τους αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες που εγκαταστάθηκαν σε διάφορες περιοχές της Αττικής και κυρίως στα βόρεια και ανατολικά προάστια χωρίς να διατηρήσουν στον Πειραιά ούτε τα γραφεία πληρωμάτων τους. Οι εταιρίες αυτές διαπίστωσαν έπειτα από κάποιο χρονικό διάστημα ότι δεν είχαν πλέον επισκέψεις ναυτικών που αναζητούσαν εργασία, όπως γινόταν όταν τα γραφεία τους βρίσκονταν στον Πειραιά. Μάλιστα σημειώθηκε και το παράδοξο να μην πραγματοποιούν πλέον επισκέψεις στα νέα τους γραφεία ούτε και οι ναυτικοί που διαμένουν στις ίδιες περιοχές, οι οποίοι θεωρούν σκοπιμότερο να κατέρχονται τον Πειραιά για να αναζητούν εργασία, οπότε έχουν και την ευκαιρία να συναντούν συναδέλφους τους και να ανταλλάσσουν πληροφορίες γύρω από τα επαγγελματικά τους θέματα και κυρίως για τις επικρατούσες συνθήκες αμοιβής — για εξασφάλιση εργασίας δεν γίνεται πλέον λόγος, όσοι είναι γνωστοί για τις ικανότητές τους, τη ναυτοσύνη τους και την ευσυνειδησία τους βρίσκουν αμέσως εργασία, ή μάλλον δεν προφταίνουν να πουν ότι είναι έτοιμοι να μπαρκάρουν και έχουν ήδη φύγει για να συναντήσουν το πλοίο στο οποίο ναυτολογούνται χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση.

Μετά τη διαπίστωση, λοιπόν, αυτή, οι «πληγείσες» εταιρίες άρχισαν να λειτουργούν το γραφείο πληρωμάτων τουλάχιστον στον Πειραιά και τα αποτελέσματα έγιναν αμέσως εμφανή — αρχίζει να περνάει πάλι κόσμος που πίνει το καφεδάκι του ή και το ουζάκι του, συζητάει, ρωτάει, φεύγει, ξαναγυρίζει και τελικά, μπαρκάρει, όταν διαπιστώσει ότι οι συνθήκες ανταποκρίνονται σε όσα επιδιώκει...

ΟΤΑΝ ΕΝΑ ΓΡΑΜΜΑ από το Λονδίνο κάνει να φθάσει στον Πειραιά ΕΝΑΝ ολόκληρο μήνα δεν είναι φυσικά δυνατόν να μιλάμε — ή καλύτερα να μιλάνε όλοι οι κυβερνητικοί παράγοντες — για τη μετατροπή του Πειραιώς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Πριν πούμε τέτοιες κουβέντες, μας έλεγε προ ημερών ο «παθών» — γνωστός ναυτιλιακός παράγων — πρέπει να δημιουργήσουμε και την απαραίτητη υποδομή, και η ταχεία διεκπεραίωση της αλληλογραφίας περιλαμβάνεται στην υποδομή που πρέπει να υπάρχει. Είναι πλέον καιρός το βραδυδρομείο να καταστεί πραγματικά ταχυδρομείο.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΑ και όμως ελληνικά: Στο υπό Ελληνική σημαία φορτηγό «Πρωτοπόρος» το οποίο είναι πα-

ροπλισμένο από τις 10 Οκτωβρίου 1991 στο Πέραμα βρίσκεται ένας Πακιστανός τον οποίο οι αρμόδιες ελληνικές αρχές δεν επιτρέπουν να φύγει για να επιστρέψει στην πατρίδα του γιατί είχε απαγορευθεί η είσοδος του στην Ελλάδα...

Με δύο λόγια, οι αρμόδιοι «κόλλησαν» στην απαγόρευση εισόδου του στην Ελλάδα και δεν τον αφήνουν να φύγει — ίσως προτιμούν ο άνθρωπος αυτός να πεθάνει επάνω στο παροπλισμένο πλοίο, παρά να του επιτρέψουν να πάει στην πατρίδα του, κοντά στην οικογένειά του, κοντά στα παιδιά του. Και κανένας αρμόδιος δεν σκέπτεται ότι ανάλογες περιπτώσεις μπορούν να υπάρξουν και για δικούς μας ναυτικούς, οπότε είναι ενδεχόμενο να εφαρμοσθεί ανάλογο «δίκαιο» — το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι αυτονόητο ότι πρέπει να παρέμβει αποφασιστικά και να αξιώσει την έξοδο του ανθρώπου αυτού από τη χώρα μας, με όλες τις διαδικασίες που απαιτούνται και με έξοδα της διαχειριστριας εταιρίας και με την υπόμνηση ότι αφού δεν τον θέλουμε δεν είναι αρεστός και κατά συνέπεια θα του κόψουμε τα πόδια αν ξαναπατήσει σε ελληνικό έδαφος.

Να φύγει, λοιπόν το ταχύτερο για να αποφύγουμε ενδεχομένως και άλλα προβλήματα ανάμεσα στα τόσα άλλα που αντιμετωπίζουμε.

ΣΕ ΜΙΑ ΖΕΣΤΗ ατμόσφαιρα έκοψαν την πρωτοχρονιάτικη πίττα τους τα μέλη της Λέσχης Ελλήνων Πλοιάρχων Λονδίνου. Η εκδήλωση έγινε στις 10 Ιανουαρίου στην Κρύπτη της Αγίας Σοφίας και συνοδεύονταν από πλούσιους και εκλεκτούς μεζέδες που από παράδοση ετοιμάζουν και προσφέρουν με μεγάλη φροντίδα οι Κυρίες της Λέσχης. Εξ άλλου η Λέσχη οργανώνει από τώρα το «κοσμικό γεγονός» της χρονιάς στην ελληνική παροικία, τον ετήσιο «Χορό των καπεταναίων» που θα δοθεί στις 13 Φεβρουαρίου στην πολυτελέστατη αίθουσα του ξενοδοχείου «Ιντερκοντινένταλ», στον οποίο η συμμετοχή των μελών και των συνεργατών τους καθώς και των φίλων τους προβλέπεται ότι θα είναι, όπως κάθε χρόνο άλλωστε, μεγάλη. Οι καπεταναίοι της Λέσχης πάντως υποσχονται ότι εκτός από τα πολλά πλούσια δώρα, στο χορό θα υπάρχει το κέφι που δίνουν πάντοτε οι εκδηλώσεις των πλοιάρχων.

Η νέα διοίκηση της Λέσχης συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Π. Κορκόδειλος, αντιπρόεδρος Δ. Καστέλης, ταμίας Γ. Αναστασίου, γραμματέας Σ. Βαλάσης και μέλη Α. Αναστασιάδης, Κ. Στυλιανός, Μ. Αγαπητός, Ν. Τσίμπλης και Ι. Κεχαγιάς.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Τιμήθηκε η ναυτοσύνη των πλοιάρχων μας

Σε ειδική εκδήλωση που έγινε την Τετάρτη 13 Ιανουαρίου στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και συνδυάστηκε με το κόψιμο της πρωτοχρονιάτικης πίττας, η Πανελλήνια Ένωση Εμπορικού Ναυτικού τίμησε το ανθρωπιστικό έργο και τη ναυτοσύνη των Ελλήνων πλοιάρχων.

Στην εκδήλωση συγκεκριμένα, τιμήθηκαν 31 πλοίαρχοι οι οποίοι στη διάρκεια του έτους που έληξε μαζί με τα πληρώματα των πλοίων τους διέσωσαν 886 άτομα που κινδύνευαν στη θάλασσα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν και πρόσφυγες από διάφορες χώρες.

Οι Έλληνες πλοίαρχοι από το 1978 μέχρι σήμερα έχουν διασώσει 11.470 πρόσφυγες ανεξαρτήτως φυλής ή προελεύσεως καθώς και 3.823 ναυαγούς για την προ-

σφορά τους δε αυτή η συνδικαλιστική τους οργάνωση, η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού τιμήθηκε από την Ύπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ για του πρόσφυγες, καθώς και από την Ακαδημία Αθηνών και τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό.

Στη τελετή, στη διάρκεια της οποίας τιμήθηκαν και 17 δημοσιογράφοι, μεταξύ των οποίων και ο Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημήτρης Χαρ. Τσαπραλής, για την προσφορά τους προς τον κλάδο των πλοιάρχων και τη Ναυτιλία γενικότερα, μίλησαν ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλέξ. Παπαδόγγονας, και ο Πρόεδρος και ο Γεν. Γραμματέας της Ενώσεως Πλοιάρχων κ.κ. Γιάννης Χαλάς και Σταμάτης Κουράκος.

Διάσωση ναυαγών

Οι πλοίαρχοι που τιμήθηκαν για τη διάσωση ναυαγών είναι οι εξής:

— Αλέξιος Σάμιος, πλοίαρχος του πλοίου «Seabulk» της εταιρίας «Eastern Mediterranean», για τη διάσωση 15 ναυαγών (πέντε Ελλήνων και 10 Φιλιππινέζων) του βυθισθέντος φορτηγού πλοίου «Βάσω», 120 μίλια βορειοανατολικά της Ν. Αφρικής στις 4.4.92.

— Αγαπητός Καμμάς, πλοίαρχος του πλοίου «Kimolos II», της εταιρίας «Nautitian A.E.», για τη διάσωση των επτά μελών του φ/γ «Stavros H», στο οποίο εκδηλώθηκε πυρκαγιά στις 1.2.92, 90 μίλια δυτικά της Κεφαλληνίας.

— Νικόλαος Ζώης, πλοίαρχος

του πλοίου «Ariel», της εταιρίας «Target Marine», για τη συμμετοχή του στην έρευνα και διάσωση του πληρώματος του πλοίου «Stavros H.», στις 1.2.92.

— Δημήτριος Παπαδημητρίου, πλοίαρχος του ε/γ - ο/γ «Άγιος Ραφαήλ», της εταιρίας «Maritime Company of Lesbos», για τη μεταφορά από τον Αγ. Ευστράτιο στη Μύρινα της Λήμνου σοβαρά ασθενούς, στις 12.2.92.

— Ευάγγελος Καραγιαννόπουλος, πλοίαρχος του πλοίου «Demetra», της εταιρίας «Nomicos Evangelos Corporation», για τη διάσωση τριών Αμερικανών υπηκόων στις 29.2.92, 350 μίλια βόρεια του Πουέρτο Ρίκο.

— Χρήστος - Κων/νος Μπούρμπουλας, πλοίαρχος του πλοίου «Oinoussian Strength», της εταιρίας «Efplioia Shipping» για τη διάσωση 23 ναυαγών του πλοίου «Golden Camia» στις 15.3.92.

— Παναγιώτης Βούλγαρης, πλοίαρχος του αλιευτικού «Τρίτων» της εταιρίας «Triton Atlantic Fishing», για τη διάσωση 19 μελών του αλιευτικού «Demanel» στις 27.3.92.

— Γρηγόριος Λεκατσάς, πλοίαρχος του πλοίου «Akrop» της εταιρίας «Navistar», για τη διάσωση δύο ατόμων στις 29.3.92, στη Δ. Ακτή του Μεξικού.

— Χρήστος Φωτεινός, πλοίαρχος του πλοίου «Acropolis», της «Astron Maritime», για τη διάσωση 22 ναυαγών του τουρκικού φ/γ «Karadeniz S», στις 31.3.92.

— Σωκράτης Καφετζόπουλος, πλοίαρχος του ε/γ - ο/γ «Αρκάδι», της εταιρίας «Ρεθυμνιακή», για τη διάσωση επιβατών του ε/γ - ο/γ «Ιόνιον» στις 20.4.92.

— Ευθύμιος Μαρδάκης, πλοίαρχος του πλοίου «Kriti Land» της εταιρίας «Varnima Corporation» για τη διάσωση 4 ναυαγών του τουρκικού φ/γ «Mertekan» στις 29.4.92.

— Γεώργιος Σάμιος, πλοίαρχος του πλοίου «Nisi», της εταιρίας «Tsakos Naftiliaki», για τη διάσωση ενός ναυαγού στις 16.6.92.

— Γεώργιος Λουκίσσας, πλοίαρχος του ε/γ - ο/γ «Vega» της εταιρίας «Ventouris Sea Lines» για τη διάσωση 79 επιβατών του ε/γ - ο/γ «Saturnus» στις 23.5.92.

— Δημήτριος Κρανιώτης, πλοίαρχος του ε/γ - ο/γ «European

Spirit» της εταιρίας «European Seaways» για τη διάσωση 79 επιβατών του ε/γ - ο/γ «Saturnus» στις 23.5.92.

— Κωνσταντίνος Θεοχάρης, πλοίαρχος του ε/γ - ο/γ «Δημήτριος Εξπρές» της εταιρίας «Arkadia Lines» για τη διάσωση 109 επιβατών του ε/γ - ο/γ «Saturnus» στις 23.5.92.

— Άγγελος Γισδάκης, πλοίαρχος του ε/γ - ο/γ «Saturnus» της εταιρίας «Ventouris Group Enterprises» για τη διάσωση 266 επιβατών και 50 μελών του πληρώματος του σκάφους που πήρε φωτιά στις 23.5.92.

— Δημήτριος Φραντζής, πλοίαρχος του πλοίου «Rindar», της εταιρίας «Granikos Shipping», για τη διάσωση δύο Αμερικανών ναυαγών στις 2.8.92.

— Συμεών Τσίρος, πλοίαρχος του «Kriti Color» της εταιρίας «Avin International Corp. of Panama» για τη διάσωση και μεταφορά στο Λαύριο 20 επιβατών του σκάφους «Αγ. Γεώργιος» στις 12.8.92.

— Επαμεινώνδας Κουράνης, του πλοίου «Pateras» της εταιρίας «Arctos Investments», για τη διάσωση του πληρώματός του και του ακυβέρνητου πλοίου του, στις 25.10.92.

— Δημήτρης Γλυνός, πλοίαρχος του πλοίου «Kerkyra» της εταιρίας «Aeolos Management S.A.», για τη διάσωση δύο Ισπανών ναυαγών στις 28.11.92.

— Λεωνίδας Βρατσάνος, πλοίαρχος του ε/γ - τ/ρ, «City of Rodos», της εταιρίας «Κυκλαδικές Κρουαζιέρες» για τη διάσωση δύο ναυαγών και της θαλαμηγού «Odile», στις 4.10.92.

— Στυλιανός Κουτρελάκος, πλοίαρχος του πλοίου «Thalassoporos», της εταιρίας «Heracles Shipping» για τη διάσωση ενός ναυαγού στις 4.8.92.

— Παναγιώτης Τερζής, πλοίαρχος του «Flying Dolphin XIX», της εταιρίας «Ceres», για τη συμβολή του στην έρευνα και διάσωση πιλότου της Πολεμικής Αεροπορίας στις 26.11.92.

— Θεολόγος Γκίννης, πλοίαρχος του πλοίου «Ithaka Reefer», της εταιρίας «Trancontinental Maritime», για τη διάσωση 12 ναυαγών στις 4.4.92 και

— Παύλος Δαγκλής, πλοίαρχος

της θαλαμηγού «Ταταμπού», για τη διάσωση οκτώ ναυαγών της θαλαμηγού «Τοξότης» στις 8.8.92.

Διάσωση προσφύγων

Οι πλοίαρχοι που τιμήθηκαν για τη διάσωση προσφύγων είναι οι εξής:

— Γεώργιος Παναγιωτάκης, πλοίαρχος του πλοίου «Britanis» της εταιρίας «Chandris S.A.» για την διάσωση 4 Κουβανών προσφύγων στις 13.2.1992.

— Ευάγγελος Κάκκαρης, πλοίαρχος του πλοίου «Flag MerChant» της εταιρίας «Golden Union» για τη διάσωση έξι Κουβανών προσφύγων στις 24.7.1992.

— Κωνσταντίνος Αποστόλης, πλοίαρχος του πλοίου «Pacific Prosperity» της εταιρίας «Chandris Hellas» για τη διάσωση οκτώ Κουβανών, στις 5.8.1992.

— Ηλίας Ίσαρης, πλοίαρχος του πλοίου «Andros Oceania» της εταιρίας «Ηνωμένη Ναυτική και Εμπορική Εταιρία της Ελλάδος» για τη διάσωση δύο Κουβανών προσφύγων στις 4.10.1992 και

— Παναγιώτης Καλιάνος πλοίαρχος του πλοίου «Petropolis» της εταιρίας «Nomicos Evangelos Corporation» για τη διάσωση 22 Κουβανών προσφύγων στις 13.10.1992.

Επαινοι σπουδαστών

Κατά τη διάρκεια της τελετής τιμήθηκαν με επαίνους οι κατωτέρω πλοίαρχοι που επρώτευσαν στις εξετάσεις Α', Β' και Γ':

— Πλοίαρχοι Α' τάξης: Παν. Σελήσιος, Στ. Μακρής, Ελευθ. Βεκρής, και Κων. Λεμός.

— Πλοίαρχοι Β' τάξης: Αντ. Καλμούκης, Γεώρ. Οικονόμου, Ιωάν. Σαλταφέρης, Αλ. Παμπούρας και Ευάγ. Γιαννακίδης.

— Πλοίαρχος Γ' τάξης: Φωτ. Τερζής.

Επίσης απονεμήθηκαν - έπειτα από απόφαση της διοικήσεως της ΠΕΠΕΝ - ο αρχιπλοίαρχος Αγγ. Τούντας και ο πλοίαρχος Παν. Δαβάκης για τη συμβολή τους από τις θέσεις τους στο λιμεναρχείο Πειραιώς στη διάσωση των επιβατών του επιβατηγού - οχηματαγωγού «Πάρος» και του «Καταμαράν Ι».

Τέλος ανακηρύχθηκαν επίτιμα μέλη της διοικήσεως της ΠΕΠΕΝ οι πλοίαρχοι κ.κ. Γ. Δούκας, Γεώργ. Κούνουπας και Παν. Δρακουλάκος.

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 ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θὰ διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὁργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4294530 - 4294549 - 4294879
ΤΕΛΕΧΙ 21-3847-ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η Τακτική Γενική Συνέλευση της Ε.Ε.Ε.

Το απόγευμα της 3ης Φεβρουαρίου 1993, στην αίθουσα του Ιδρύματος Ευγενίδη θα πραγματοποιηθεί η τακτική γενική συνέλευση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με τα ακόλουθα θέματα ημερησίας διατάξεως:

— Έκθεση επί των πεπραγμένων του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε.

— Λογοδοσία επί της διαχείρισης ληξάσης περιόδου.

— Εγκριση ισολογισμού ληξάσης περιόδου.

— Απαλλαγή της ευθύνης εκ της διαχείρισης ληξάσης περιόδου.

— Εκλογή ελεγκτών δια την περίοδο 1993.

Δεδομένου ότι τα Μέλη της Ε.Ε.Ε. είναι πλοιοκτήτριες εταιρίες, αυτές θα πρέπει να παραστούν δια νομίμου εκπροσώπου τους εξουσιοδοτημένου με πληρεξούσιο (επιστολή ή τηλεγράφημα). Τα σχετικά πληρεξούσια πρέπει να κατατεθούν στα γραφεία της Ε.Ε.Ε. το

αργότερον μέχρι το μεσημέρι της 2.2.1993.

Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία συγκαλείται δεύτερη γεν. συνέλευση στον ίδιο τόπο στις 9.2.1993

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 15 Δεκεμβρίου 1991 και 15 Ιανουαρίου 1992, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή των κατωτέρω πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13:

— «Υόρα», φορτηγό, πρώην «Άλμας» υπό κυπριακή σημαία, 12.776 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στις εταιρίες «Amtek Ltd.» και «Teltek Ltd.», (κ. Μάρκος Σπέτσες).

— «Τόμις Ιντεπέντενς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ambra Baleen» υπό λιβερνική σημαία, 50.563 τόν. γκρός,

ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία «Akasti Shipping Limited» (κ. Δημ. Σερέτης).

— «Νηνεμία», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ocean Ranger» υπό κυπριακή σημαία, 64.738 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στις εταιρίες «Nordrom Ltd.» και «Lontrust Ltd.» (κ. Γεώργιος Τζοβαίρης).

— «Κάπταιν Βενιάμης», μπάλκερ, πρώην «Alexita» υπό Νορβηγική σημαία, 60.846 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «Gaddesden Shipping Corporation» (κ. Μιχ. Σγουρός).

— «Βέντσιουρ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Bernora» υπό νορβηγική σημαία, 39.349 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «Springsea Maritime Corporation» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

Αγοραπωλησίες

Ελληνες αγόρασαν το νορβηγικό δεξαμενόπλοιο «Toscan» 128.467 τόν. d.w., 60.337 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής 7,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε επίσης το ελεγχόμενο από την Christiania Bank υπερδεξαμενόπλοιο «Ambra Blue» 274.938 τόν. d.w., 126.774 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, COW/ IGS, έναντι τιμής 10,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Alexita» 122.544 τόν. d.w., 60.846 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων.

— Στους ίδιους πλοιοκτήτες φέρεται ότι επωλήθη και το μπάλκ κάρριερ «Kee Navigator» 61.470 τόν. d.w., 34.927 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 6,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το επίσης ελεγχόμενο από την Christiania Bank δεξαμενόπλοιο «Ambra Baleen» 89.427 τόν. d.w., 50.563 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1987, έναντι τιμής 26,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Equator Eminence» 55.822 τόν. d.w., 31.000 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1979, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νορβηγικού μπάλκ κάρριερ «Stamari» 32.505 τόν. d.w., 18.073 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

Σε Έλληνες τέλος φέρεται πωληθέν το νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Spirit», 27.476 τόν. d.w., 15.442 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48

Διαλύσεις

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το υπερδεξαμενόπλοιο «Πολυάνθους» 122.811 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972, αντί δολ. 142,00 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Έλλεσιοντ Ντίγκνιτ» 44.689 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1973, αντί δολ. 153,75 ανά τόννο βάρους.

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Σεπτεμβρίου και Νοεμβρίου 1992, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Τρινάκρια», με σημαία Ονδούρας, 850 τόν. γκρός, από 1.10.92, εκπρόσωπος κ. Σπυροδμή. Δήμουλας.

— «Μπερενγκάρια», με αγγλική σημαία, 186 τόν. γκρός, από 1.6.92, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Τζανετάκος.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα πλοία:

— «Σάμουελ Φράνσις», κυπριακό, 19.200 τόν. γκρός, από 16.10.92, λόγω πωλήσεως.

— «Κερύνια Κυ.», κυπριακό, 8.976

Η ευθύνη του μεταφορέα φορτίων δια θαλάσσης

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών με νεώτερη εγκύκλιό της, επισημαίνει στα μέλη της τις ευθύνες που μπορούν να προκύψουν για τον μεταφορέα μετά την υιοθέτηση από τον περασμένο Νοέμβριο των Hamburg Rules.

Ειδικότερα, η ΕΕΕ προτείνει την ακόλουθη ρήτρα, την οποία άλλωστε συνιστά και η BIMCO, η οποία να συμπεριλαμβάνεται στα ναυλοσύμφωνα:

Quote

(a) It is expressly agreed that charterers will not issue or cause to be issued bills of lading which are subject to the provisions of the Hamburg Rules.

(b) In the event that the owners incur liabilities under bills of lading to which the Hamburg Rules may apply or be held by a competent tribunal to apply whether compulsorily or otherwise as a result of the loading or discharging port (s) or in breach of (A) above, then the charterers will indemnify the owners for all liabilities (including legal costs on an indemnity basis) which the owners may incur insofar as such liabilities exceed those which the owners would have incurred had the bills of lading been subject to the provisions of the Hague - Visby Rules and not the Hamburg Rules.

Unquote

τόν. γκρός, από 9.10.92, λόγω πωλήσεως.

— «Γουόρντ Γιουτίλιτυ», λιβεριανό, 28.268 τόν. γκρός, από 21.11.92, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Γουόρντ Γιουμπάϊρ», λιβεριανό, 28.268 τόν. γκρός, από 21.11.92, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Ολύμπικ Μέντορ», παναμαϊκό,

17.879 τόν. γκρός, από 29.10.92, λόγω υπώσεως Ελληνικής σημαίας.

— «Μυστράς», κυπριακό, 1.480 τόν. γκρός, από 20.9.92, λόγω λήξης της σύμβασης.

• Στις 30.11.92 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 156, συνολικής χωρητικότητας 2.244.816 τόν. γκρός.



Τιμητική βράβευση της InterOrient από τις Αρχές των Φιλιππίνων



Σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στην Μανίλα των Φιλιππίνων στις 16 Νοεμβρίου 1992, απονεμήθηκαν τα βραβεία για τους δέκα πρώτους Manning Agents.

Η εταιρία InterOrient κατετάγη για τρίτη συνεχή χρονιά μεταξύ των δέκα πρώτων εταιριών πρακτορεύσεως πληρωμάτων, παίρνοντας παράλληλα και τη τιμητική διάκρισή του συνεχώς τιμώμενου πρακτορείου (Hall of Fame).

Τα βραβεία απονεμήθηκαν για πρώτη φορά από τον Πρόεδρο των Φιλιππίνων κ. Fidel Ramos, γεγονός που υπογραμμίζει την σημασία που αποδίδει η χώρα αυτή στην απασχόληση του εργατικού της δυναμικού σε ποντοπόρα πλοία και την εισαγωγή συναλλάγματος. Για λογαριασμό της InterOrient το βραβείο παρέλαβε ο εκ των συνιδρυτών της εταιρίας κ. Γεώργ. Αγαθοκλέ-

ους, ο οποίος μαζί με τον κ. Κωνστ. Αντόκουρο διευθύνουν την εταιρία από το 1985.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η Philippine Overseas Employment Administration (POEA) αποδίδει μεγάλη έμφαση στο ήθος και την συμπεριφορά του πρακτορείου και κατά σειρά τα κριτήρια επιλογής της είναι:

α) Συμβολή στην εκπαίδευση των ναυτικών μέσω των shipboard training programmes.

β) Συμπεριφορά και ήθος απέναντι στους ναυτικούς.

γ) Εισαγωγή Συνάλλαγματος.

δ) Συμμόρφωση με τους κανονισμούς.

— ε) Αριθμός απασχολούμενων ναυτικών και εξυπηρετούμενων πλοίων κλπ.

Περιβάλλοντος, επιλέχθηκε το όνομα «Σμαραγδένια» που πρότεινε η εντεκάχρονη Στέλλα Φιλίππου από την Πάφο.

Ο Υπουργός Παιδείας της Κύπρου κ. Χρίστ. Χριστοφορίδης ανακοίνωσε στις 16 Δεκεμβρίου 1992, την επιλογή της αρμόδιας Επιτροπής, στην οποία εκτός από τον ίδιο μετείχαν ο διευθυντής Αλιείας της Κύπρου και υπεύθυνος για θέματα Θαλασσίου Περιβάλλοντος κ. Ανδρ. Δημητρώπουλος και ο πρόεδρος και γεν. γραμματέας της CYMEPA κ.κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου και Μιχάλης Ιερείδης.

Η επιλογή του ονόματος «Σμαραγδένια» έγινε με κριτήρια την πρωτοτυπία και μοναδικότητά του, καθώς επίσης το γεγονός ότι εμπεριέχει την έννοια πράσινο και πολύτιμο.

Ειδική μνεία αξίζει για τη συμμετοχή του Δημοτικού Σχολείου Ριζοκαρπάσου, όπου τα δελτία συμμετοχής και οι απαντήσεις διαβιβάστηκαν μέσω των Ηνωμένων Εθνών. Αναγνωρίζοντας την ιδιαιτερότητα της περίπτωσης Ριζοκαρπάσου η CYMEPA αποφάσισε να αποστείλει τα υπόλοιπα βραβεία στο Ριζοκάρπασο με τις καλύτερες ευχές της για τα Χριστούγεννα.

Αγορά επιβατηγού

Η Κυπριακή εταιρία Louis Cruise Line αγόρασε το κρουαζιερόπλοιο «Βικτώρια» του Ομίλου Χανδρή, έναντι ποσού περί των 10 εκατ. δολλαρίων. Το υπερπολυτελές πλοίο ναυπηγήθηκε στο Μπέλφαστ το 1936 και έχει χωρητικότητα 11.541 τον. γκρός.

Παραγγελία οκτώ ταχυπλόων σκαφών για το Λ.Σ.

Μετά από διεθνή διαγωνισμό του Λιμενικού Σώματος, στον οποίο πήραν μέρος 15 ναυπηγεία της Ελλάδας, των ΗΠΑ, της Γαλλίας της Βρεταννίας, της Ιταλίας και της Ισπανίας, η κρίθηκε ως περισσότερο συμφέρουσα η προσφορά της ελληνικής εταιρίας Motomarine A.E. (Ναυπηγεία Lambro), στην οποία ανατέθηκε να παραδώσει τμηματικά οκτώ περιπολικά σκάφη, τύπου Lambro LCS 53, μήκους 16,60 μέτρων, τα οποία με εγκατεστημένη ισχύ 1640 ίππων θα αναπτύσσουν ανώτατη ταχύτητα 35 κόμβων.

Το συνολικό κόστος της παραγγελίας ανέρχεται σε 1.575.800.000 δραχμές και η ανάθεσή της επιβραβεύει τις πολυετείς προσπάθειες και τεχνολογικές επιτεύξεις που έχουν πραγματοποιήσει τα ναυπηγεία Lambro, καθώς και το υψηλό επίπεδο τεχνολογίας της εταιρίας στη ναυπήγηση ταχυπλόων σκαφών.

Εκπαιδευτικό Σεμινάριο του INMEP

Στα πλαίσια των εκπαιδευτικών και ερευνητικών δραστηριοτήτων του το

Δυναμική παρουσία του Ομίλου «Επιχειρήσεις Αττικής» σε καίριους οικονομικούς τομείς

Μετά την αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 5 δισεκ. δραχμές, οι «Επιχειρήσεις Αττικής», της οποίας βασικοί μέτοχοι είναι ο κ. Περικλής Παναγόπουλος και οι κ.κ. Νίκος και Γιώργος Βερνίκος, ανακοίνωσαν την επέκταση των δραστηριοτήτων της στους τομείς της Ναυτιλίας και του Εμπορίου, στον Θαλάσσιο Τουρισμό και το χώρο διατροφής, καθώς και στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες.

Βεβαίως πρωταρχική σπουδαιότητας αποδίδεται στην ναυτιλία και τον θαλάσσιο τουρισμό και ήδη ιδρύθηκε η εταιρία «Αττική Ναυτιλιακή», ενώ ο κ. Π. Παναγόπουλος εξαγόρασε πακέτο μετοχών της Strintzis Lines έως το 40%. Ακόμη υποβλήθηκε προσφορά στην Εμπορική Τράπεζα για την εξαγορά της Τράπεζας Επενδύσεων, εξαγοράστηκε η Vernicos Yachts, το 34% του Ελλη-

νικού Νηογνώμονα και η πλειοψηφία των εμπορικών καταστημάτων Άκρον — Ίλιον — Κρυστάλ. Όσον αφορά τον τομέα των τροφίμων έχει γίνει γνωστό ότι υπήρξαν επαφές με στόχο την εξαγορά εταιριών τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι κ.κ. Παναγόπουλος και Βερνίκος προχώρησαν κατά τον περασμένο χρόνο στις περισσότερες εξαγορές επιχειρήσεων.

«Σμαραγδένια» το όνομα του συμβόλου της CYMEPA

Με τη συγκινητική συμμετοχή 5.000 μαθητών Δημοτικών Σχολείων της Κύπρου, τα οποία από τόσο νεαρή ηλικία ευαισθητοποιήθηκαν για το περιβάλλον και έσπευσαν να διαλέξουν το όνομα για το σύμβολο (μασκώτ) της Κυπριακής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου

Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών & Έρευνας (INMER), συνεργαζόμενο από διετίας με το Δήμο Καρδαμύλων - Χίου για την υλοποίηση επιμορφωτικών προγραμμάτων και για Ναυτικούς, και τη συμπράσταση του Υπουργείου Εργασίας σε θέματα ΕΚΤ και Υγιεινής και Ασφάλειας των εργαζομένων, απένειμε την Κυριακή, 20/12/92, τα πτυχία στους αποφοιτησάντες του Σεμιναρίου με τίτλο.

«Τα δεξαμενόπλοια και η οικονομική τους εκμετάλλευση»

παρουσία κρατικών φορέων, φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπροσώπων του Εφοπλιστικού Κόσμου.

Σκοπός του Σεμιναρίου, που απευθυνόταν σε άνεργους ναυτικούς και διήρκεσε συνολικά 150 ώρες, ήταν η επί επιμόρφωσή τους σε θέματα ειδικού ενδιαφέροντος και η ενημέρωση των συμμετεχόντων πάνω στις τελευταίες εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας, π.χ. υπερδεξαμενόπλοια, ώστε ο έλληνας ναυτικός να είναι έτοιμος και σωστά ενημερωμένος να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της προόδου.

ΠΕΝΘΗ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ

Στα τέλη του περασμένου χρόνου η ναυτική μας οικογένεια έχασε έναν από



Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας «Φέλιξ Καούκι και Υιός Ναυτιλιακή και Μεταφορική Α.Ε.», γενικοί πράκτορες της εταιρίας Nedlloyd Lines στην Ελλάδα, κ. Σ. Ι. Κωνσταντινίδης δεξιώθηκε το προσωπικό και τους συνεργάτες της εταιρίας με την ευκαιρία των Χριστουγεννιάτικων εορτών στα τέλη της περασμένης χρονιάς.

Ευχόμενος μια ακόμη πετυχημένη πορεία όπως του 1992 απένειμε στο προσωπικό χρηματικά βραβεία και δώρα για την επίτευξη των στόχων.

τους πλέον αγαπητούς και παλαίμαχους καπετάνιους της.

Γεννημένος στον Πειραιά το 1928, ο Καπτάν Γιάννης Βρεττάκος πρωτοπαρκάρησε αμέσως μετά το Γυμνάσιο και ανήσυχος και φιλομαθής όπως ήταν δεν άργησε να διακριθεί και να γίνει περιζήτητος αξιωματικός.

Καπετάνεψε το 1964 και σ' όλη τη μακρόχρονη υπηρεσία του στην Εταιρία Anangel Shipping Enterprises, του αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση, κατα-

ξιώθηκε σαν άνθρωπος με μεγάλη ψυχή και σαν καπετάνιος με πολύτιμες γνώσεις.

Η αφοσίωση και η ανθρωπιά του ανταμοίφθηκαν, καθώς επιλέχθηκε για τη θέση του Αρχιπλοιάρχου Ναυτολογίας, από την οποία επί 20 ολόκληρα χρόνια πρόσφερε μεγάλες υπηρεσίες τόσο στην Εταιρία του όσο και στους πολυάριθμους ναυτικούς της.

Ας είναι ελαφρύ το χώμα που τον σκεπάζει.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΦΡΙΟ AMAZON	Κυπριακή	5.871	1973	Επιθεωρήθηκε στο Ρότερνταμ συνεπεία ζημιών στο κύτος που υπέστη λόγω κακοκαιρίας στις 17-19/12 και πυρκαϊάς στο μηχανοστάσιο που υπέστη στις 20/12.
KABA I	Ελληνική	936	1971	Κατά το ταξίδι Οδησσό για Πειραιά, υπέστη βλάβη στη μηχανή και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα στις 6/1, ανοικτά της Βάρνας. Το πλοίο ρυμουλκήθηκε στη Βάρνα από Βουλγαρικό σωστικό σκάφος.
ΚΑΡΟΣ	Ελληνική	12.702	1967	Συγκρούστηκε στην Κων/πολη, με το οχηματαγωγό «Singa Ace», στις 4/1.
KOTY I	Παναμαϊκή	2.635	1962	Βυθίσθηκε αβαντόρο ανοικτά του Κάβο Μαλιά στις 6/1.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ	Κυπριακή	9.154	1980	Κατά το διάπλου του Σουέζ ποσέκρουσε σε σηματοδύρα, στις 16/12.
ΜΑΡΙΑ Σ.	Ελληνική	1.592	1970	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/12.
ΝΕΦΕΛΗ	Ονδούρας	1.395	1967	Προσάραξε στην Πρέβεζα, στις 6/1 και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων στο κύτος.
ΝΤΙΠΠΑΧ	Μάλτας	9.522	1969	Παροπλισμένο στην Ελευσίνα, υπέστη πυρκαϊά, στις 29/12, η οποία κατεστάλη από πυροσβεστικά σκάφη.
ΡΟΓΙΑΛ ΣΤΑΡ II	Ελληνική	955	1958	Προσάραξε κατά τον απόπλου από το Μεσολόγγι στις 5/1.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

ANTZELIK ΓΚΡΕΗΣ	Ελληνική	30.193	1971	Υπέστη σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στη Τσιότζια, στις 8/12.
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	Μάλτας	11.085	1971	Υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στη Θεσσαλονίκη στις 28/12.
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ	Κυπριακή	9.767	1977	Επιθεωρήθηκε στη Μανίλα, συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία που υπέστη στις αρχές Δεκεμβρίου.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Κυπριακή	23.938	1976	Προσάραξε στη Βαλτιμόρη, στις 16/12 και αποκολλήθηκε χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΕΒΜΑΡ	Ελληνική	16.398	1976	Συγκρούστηκε με το ρυμουλκό «Bertie Groenewald» στο Ντάρμπαν, στις 21/11.
ΕΥΡΟΤΖΟΎ΄	Ελληνική	16.374	1970	Κατά το ταξίδι Μαπούτο για Τουρκία έμφορτο άνθρακα, υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στις 11/1 και κατέπλευσε στο Κάδιξ για επισκευές.
ΙΑΠΕΤΟΣ	Κυπριακή	54.481	1973	Επιθεωρήθηκε στο Γιούροπορτ συνεπεία ζημιών που υπέστη από κακοκαιρία κατά τον διάπλου του Ατλαντικού στις 23-29/12.
IONIAN KIGK	Μάλτας	16.588	1968	Κατά το ταξίδι Αλγκεθίρας για Βενετία υπέστη απώλεια του πηδαλίου, ανοικτά της Αλγερίας, στις 6/12 και ρυμουλκήθηκε στη Βενετία.
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ.	Κυπριακή	35.185	1979	Προσέκρουσε σε παράκτιες εγκαταστάσεις στο Πόρτ Σάϊδ, στις 19/12.
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Ελληνική	16.267	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στο Λίβερπουλ στις 4/1.
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Κυπριακή	18.073	1977	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Αμβούργο, στις 2/11.
ΚΑΤΥΑ V	Κυπριακή	26.316	1974	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 4/12 και ρυμουλκήθηκε στις Κανάριες νήσους.
ΛΙΚΑ	Ελληνική	61.615	1976	Κατά το ταξίδι Νάρβικ για Δουκέρκη, υπέστη εισροή υδάτων στο κύτος, στις 20/12 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ	Κυπριακή	21.372	1976	Επιθεωρήθηκε στο Σάο Φραντσίσκο ντο Σούλ, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 9/12.
ΠΟΝΤΟΣ	Λιβεριανή	35.840	1972	Συγκρούστηκε με τον πλωτό γερανό «PGP I.» στο Ντουνάβσκ, στις 15/12 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (πρ. «Nordic Trader»)	Κυπριακή	9.871	1982	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, ανοικτά των Αντικυθήρων, στις 15/12 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν.	Κυπριακή	19.993	1977	Υπέστη ζημιές από πτώση γερανού στο Μαντράς, στις 24/12.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΙΧ	Ελληνική	777	1965	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Ηρακλείου, στις 16/12 και ρυμουλκήθηκε στο Ηράκλειο.
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΣ	Κυπριακή	6.764	1975	Κατά το ταξίδι Ρότερνταμ για Καρταγένα, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 18/12.
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ	Ελληνική	13.354	1959	Επιθεωρήθηκε στην Κυνοσούρα, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/1.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.	Ελληνική	31.321	1983	Επιθεωρήθηκε εν πλω στο Γουίλμινγκτον, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 15/12.
ΧΑΡΜΟΝΥ	Λιβεριανή	126.392	1976	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 2/11.
ΜΙΚΤΟ:				
ΦΑΙΑΞ	Ελληνική	56.192	1976	Επιθεωρήθηκε στη Δουκέρκη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 17/11.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΑΡΚΑΔΙ	Ελληνική	5.324	1948	Υπέστη έκρηξη στη μηχανή, στον Πειραιά στις 28/12.



The Most Powerful Software in shipping

The combination of our 18 years of Shipping Experience and our Computer Science education and expertise, place us in the *Unique Position* to offer Total and Professional solutions in:

Shipmanagement

Shipbroking

Telex Management

SOFTWARE

We offer:

- Pre-Sales Consultancy
- Training & Full Documentation
- Continuous Update and Upgrade through our International Experience.
- Latest Technology (4GL)
- After - Sales Service

Dedication to Quality

Managing Director: Achilles Vardakis

P.O. BOX 80051, 107-109 Filonos Str., GR-185 10 Piraeus, Greece Tel.: (01)4510977, Fax: (01)4511949

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Το πρώτο δελτίο της ναυλαγοράς του 1993, εμπεριέχει και κάποια αναφορά στην προ των Χριστουγέννων περίοδο, όταν η αγορά ξηρού φορτίου ζούσε στιγμές έντονης ζήτησης και υψηλών ναύλων, με το BIFFEX να διαμορφώνεται περί τις 1.375 μονάδες.

Μετά την ανάπαυλα των εορτών και με την αποχή των Σοβιετικών από την αγορά του Ατλαντικού λόγω των γνωστών καθυστερήσεων στις πληρωμές των δόσεων τους για παλαιότερες αμερικανικές πιστώσεις, οι ναύλοι των πάναμαξ υπέστησαν μείωση και διαμορφώθηκαν στα μέσα Ιανουαρίου, περί τα δολ. 22,50 στη κλασσική διαδρομή Κόλπου ΗΠΑ - Ιαπωνίας.

Κατά τους παρατηρητές η περιορισμένη δραστηριότητα στον χώρο του Ατλαντικού πιθανότατα θα διατηρηθεί και τις επόμενες δύο εβδομάδες, χωρίς όμως τα επίπεδα των ναύλων να μειωθούν δραστικά.

Τα μεγάλα μπάλκερς άνω των 100.000 τον. d.w. βελτίωσαν αρκετά τη διαπραγματευτική τους θέση και η αύξηση της ροής φορτίων σιδηρομεταλλεύματος από τη Βραζιλία συνέτεινε στην άνοδο των ναύλων τους.

Σταθερότητα σημειώσαμε και στην αγορά του Ειρηνικού, όπου η διακύμανση των ναύλων ήταν μικρή και ανάλογα με το position του πλοίου.

Οι ακόλουθες συμφωνίες είναι χαρακτηριστικές των κλεισμάτων της περιόδου 5-15 Ιανουαρίου '93:

Σιτηρά:

- 53.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,00.
- 52.000 τον. Νόρφολκ και Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,50.
- 35.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Ινδία, δολ. 24,00.
- 30.000 τον. Βαλτιμόρη για Μπιλμπάο, δολ. 12,20.
- 30.000 τον. Βραζιλία για Λισσαβώνα - Αμβούργο, δολ. 16,50.
- 25.000 τον. Ρουέν για Αλγερία, δολ. 16,50.

- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Τυνησία, δολ. 22,25.

- 15.000 τον. Μισσισιππί για Βενεζουέλα, δολ. 18,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 160.000 τον. Τουμπάραιο για Ιαπωνία, δολ. 7,50.
- 120.000 τον. Δυτ. Αυστραλία για Κίνα, δολ. 5,15.
- 117.000 τον. Τουμπάραιο για Κίνα, δολ. 9,25.
- 110.000 τον. Σεπετίμπα Μπαϊ για Καοσιούγκ, δολ. 8,90.
- 100.000 τον. Πόντα ντο Ούμπο για Δουκέρκη, δολ. 7,10.

Γαϊάνθρακες:

- 100.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Τάραντο, δολ. 5,90.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Αμβέρσα, δολ. 6,75.
- 100.000 τον. Μισσισιππί για Χάβρη, δολ. 7,25.
- 80.000 τον. Μόμπιλ για Αμβέρσα, δολ. 8,00.
- 65.000 τον. Νιουκάστλ για Ρότερνταμ και Σουηδία, δολ. 12,95.
- 60.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Μάνιφρέιντ, δολ. 5,60.

Λιπάσματα:

- 40.000 τον. Βέντσπιλς για Κίνα, δολ. 27,50.

Ζάχαρη:

- 14.200 τον. Πόρτ Λουϊς για Λονδίνο, λίρες 16,75.
- 7.000 τον. Γκουϊάνα για Λονδίνο, δολ. 24,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σταθερότης στην αγορά των χρονοναυλώσεων στις περισσότερες κατηγορίες πλοίων, με χαρακτηριστική τη μίσθωση ενός μεγάλου μπάλκερ 127.800 τον. d.w. από τη Βορ. Ευρώπη, μέσω Κόλπου Αμερικής και Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση στην Ιαπωνία προς δολ. 12.500 την ημέρα.

Τα πάναμαξ από τον Ατλαντικό για την Άπω Ανατολή διατηρήθηκαν στα δολ. 14-14.500 την ημέρα, πλέον ικανοποιητικής αμοιβής για τον πλου υπό έρμα, ενώ στον Ειρηνικό τα κυκλικά ταξίδια πληρώνονταν περί τα δολ.

9-9.700 την ημέρα.

Ιδιαίτερα ικανοποιητικά τα μισθώματα των handymax μπάλκερς καθώς αρκετά πλοία από τον Ατλαντικό για Άπω Ανατολή πληρώνονταν περί τα 12.500 την ημέρα.

Τέλος, τα μισθώματα των μικρότερων μπάλκερς κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 7 - 9.000 την ημέρα ανάλογα με τον τόπο επαναπαράδοσης.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με μικρές διαφοροποιήσεις, η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα καθόλη τη διάρκεια του δεύτερου δεκαπενθημέρου του περασμένου Δεκεμβρίου και τις πρώτες δύο εβδομάδες του 1993.

Τα έσοδα των VLCC's κυμάνθηκαν σε σταθερά επίπεδα, άνω των 21 - 22.000 δολαρίων την ημέρα, ενώ οι υψηλότεροι ναύλοι πληρώθηκαν για φορτώσεις από τη Δυτ. Αφρική προς Ευρώπη / ΗΠΑ στο μέγεθος Σουέζ-μαξ, έως και WS 90, στην Καραϊβική σε μέγεθος Άφραμαξ έως και WS 150 και στη Μεσόγειο στο ίδιο μέγεθος πλοίου έως και WS 120.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 350.000 τον. Ρας Τανούρα για Κόλπο ΗΠΑ, WS 50.
- 270.000 τον. Περσικό Κόλπο για Νοτ. Κορέα, WS 53,5.
- 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 55.
- 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Ερυθρά Θάλασσα, WS 50.
- 210.000 τον. Περσικό Κόλπο για Σιγκαπούρη, WS 54,5.
- 130.000 τον. Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 87,5.
- 128.000 τον. Δυτ. Αφρική για ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 85.
- 117.000 τον. Νιγηρία για Ισπανία, WS 82,5.
- 80.000 τον. Αλγερία για ΗΒ, WS 85.
- 72.000 τον. Ανατολ. ακτή Μεξικού για Κόλπο ΗΠΑ, WS 132,5.
- 67.000 τον. Βορ. Θάλασσα για Σουηδία, WS 143.



CHRIS MARINE SA

C. PAPTAEODOROU 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

Τα ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ: Δυτ. Αυστραλία 30.000 τόν. σιτηρά Ιαπωνία, δολ. 24,00 φίο, φόρτωση κλίμακας / 1.500 τόν. εκφόρτωση, Ιανουάριο.

ΚΙΚΑ: Κόλπο ΗΠΑ 28.500 τόν. κριθής Ντάρμπαν και Ζάμπια, δολ. 33,95 φίο, 5.000/ 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-10.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 25,00 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 2-10.

ΙΩΑΝΝΗΣ Π.: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τόν. γεννήματα Αμβούργο, δολ. 13,50 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 10-20.

ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: Ρουέν 25.000 τόν. σιτηρά Κωνσταντινίδα, δολ. 15,00 φίο, 6.000/ 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΛΕΞΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 26.000 τόν. σιτηρά Δυτική ακτή Ινδίας, δολ. 42,50, 1.500 τόν. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 21-31.

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ: Πόντα ντε Μαδέϊρα 160.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,50 φίο, 6 ημέρες, Ιανουαρίου 1-10.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: Ποταμό Ορινόκο και με φορτηγίδα από Μπόκα Γκράντε, 70.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Μπιλμπάο, δολ. 7,50 φίο, 40.000 / 25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25 - Ιανουαρίου 10.

ΑΪΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ: Σαλντάνχα Μπαίη 110.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 7,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τόν. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 5-15.

ΚΑΛΙ Α.: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τόν. γεννήματα Άκαμπα, δολ. 25,00 φίο, 5 ημέρες / 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 5.

ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΣΙΟΝ: Βανκούβερ 35.000 τόν. λιπάσματα Καζαμπλάνκα, δολ. 17,50 φίο, 10.000 / 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΕΪΣΕΡ ΜΠΗΜ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. σιτηρά Δυτ. ακτή Ινδίας, δολ. 42,50, 1.500 τόν. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 1-10.

ΙΑΠΕΤΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. Δουκέρκη, δολ. 775, φίο, 6 ημέρες, Ιανουαρίου 1-6.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Μομουγκάο 110.000 τόν. Τάραντο, δολ. 8,25 φίο, 30.000 / 20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 6.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Ποταμό Μισισσιππί 80.000 τόν. περίπου σιτηρά Κόντινεντ, δολ. 980.000 κατ' αποκοπή φίο, 12 ημέρες, Ιανουαρίου 12-20.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: Λα Παλίζ 25.000 τόν. σιτηρά Αλγερία, δολ. 17,50 φίο, 5.000 / 1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΗΝΟΣ: Σεπετίμπα τέρμιναλ 110.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Κασιούγκ, δολ. 8,90 φίο, 40.000 / 30.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 25 - Φεβρουαρίου 10.

ΕΛΛΗ Μ.: Γερμανία 15.000 τόν. δημητριακά Τουρκία, δολ. 17,25 φίο, 5.000 / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάριο.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. γεννήματα Τυνησία, δολ. 22,00 φίο, 5.000 / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 20-25.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ.: Κόλπο ΗΠΑ 25.000

τόν. γεννήματα Τυνησία, δολ. 22,25 φίο, 4 ημέρες / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 18-22.

ΠΑΛΟΜΑ: Ρίτσαρντς Μπαίη 55.000 τόν. γαιάνθρακες Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 9,50 φίο, φόρτωση κλίμακας / 10.000 τόν. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 10-20.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Τουμπαράο 160.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Δυτ. Δουκέρκη, δολ. 750.000 κατ' αποκοπή φίο, 7 ημέρες, Ιανουαρίου 15-25.

ΑΡΚΑΔΙΑ 1: Σεπετίμπα τέρμιναλ 140.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Υμουίν-

τεν, δολ. 5,10 φίο, 6 ημέρες, Ιανουαρίου 5-10.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΪΡΓΚ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τόν. γαιάνθρακες Γκιζόν, δολ. 5,90 φίο, 7 ημέρες, Ιανουαρίου 15-25.

ΙΩΑΝΝΗΣ Μ.: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,25 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 25-30.

ΑΚΡΟΝ: Ποταμό Μισισσιππί 80.000 τόν. περίπου σιτηρά Ολλανδία, δολ. 10,25 φίο, 12 ημέρες, Φεβρουαρίου 5-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Κόλπο ΗΠΑ 22.500 τόν. σιτηρά Τυνησία, δολ. 22,00 φίο, 4.000 / 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΗΣΤΑΡ II: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τόν. σιτηρά Σταβάνγκερ, δολ. 17,15 φίο, 8 ημέ-

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 — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τη συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 13 Ιανουαρίου, 1993.

ΕΥΡΩΠΗ

	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	81.00	150.00
Τζένοα	101.00	201.00
Αμβούργο	85.00	164.00
Χάβρη	97.00	188.00
Πειραιάς	96.00	187.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Σουέζ Κανάλ	91.00	220.00
Τζέντα	92.00	237.88
Ρας Τανούρα	84.15	206.53
Ηνωμ. Αραβικά Εμιράτα	80.00	210.00

ΑΦΡΙΚΗ

Ντακάρ	131.00	215.00
Λας Πάλμας	96.00	180.00

Θέουτα	92.00	185.00
Ντάρμπαν	76.00	205.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Κολόμπο	71.00	291.00
Σίδνεϊ	115.00	225.00
Χόγκ Κόγκ	91.00	195.00
Σιγκαπούρη	79.00	166.00
Τόκιο	80.00	230.00

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	111.00	208.00
N. Υόρκη	99.00	195.00
Χάμπτον Ρόουντς	96.00	185.00
Χιούστον	87.00	170.00
Νέα Ορλεάνη	87.00	170.00
Λος Άντζελες	88.00	200.00
Κρίστομπαλ	94.00	200.00
Ρίο Ιανέιρο	100.00	241.00
Μπουένος Άϊρες	108.00	208.00
Μοντεβιδέο	127.00	242.00

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από την Transmarine Πειραιά, Τηλ. 4223760 (6 lines).
Τέλεξ: 241478 TRANS GR
Φάξ: 4223769

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Ρας Τανούρα 400.000 τον. Αϊν Σοδουκχνα, WS 47,5, (1993) Ιανουαρίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ρας Γκαρίμπ 105.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 85 (1993) Ιανουαρίου 14.

ΙΛΙΑΝΤ: Ταρτούς 70.000 τον. Τριέστη, WS 127,5, Ιανουαρίου 10.

ΤΟΣΚΑΝΑ: Ρας ες Σάιντερ 84.000 τον. Αμβέρσα, WS 105 (1993) Ιανουαρίου 10.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Της 65.000 τον. Λειξόες, WS 110 (1993) Ιανουαρίου 4.

ΑΛΛΕΓΚΡΕ: Καραϊβική 28.500 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 210, Δεκεμβρίου 23.

ΡΟΔΟΣ: Ρας Τανούρα 130.000 τον. Τριέστη, WS 75, Ιανουαρίου 3.

ΧΑΒΑΪΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Κάργκ Άϊλαντ 75.000 τον. Νταρ ες Σαλάμ, WS 105, Δεκεμβρίου 24.

ΚΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 80.000 τον. Μομπάσα, WS 105, τέλη Δεκεμβρίου.

ΧΩΚ: Καραϊβική 50.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ / Κόλπο ΗΠΑ, WS 140, Δεκεμβρίου.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Σαιντ Κρουά 50.000 τον. Νέα Υόρκη, WS 142,5, Δεκεμβρίου 21.

ΡΑΨΟΝΤΥ: Δυτ. Αφρική 128.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ / Κόλπο ΗΠΑ, WS 77,5, Δεκεμβρίου 27.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Μπούρι 80.000 τον. Ιταλία, WS 159, Δεκεμβρίου 19.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ: Γιαμπού 116.000 τον. Μοχαμεντία, WS 80, Δεκεμβρίου 26.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Ρας Τανούρα 100.000 τον. Τσιταγκόγκ, WS 122,5, Δεκεμβρίου 20.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 55, πλέον 2,5 μονάδες για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, Ιανουαρίου 16.

ΑΣΣΗΜΙΝΑ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 50, Ιανουαρίου 15.

ΡΟΜΠΙΝ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Σιγκαπούρη WS 54,5, Ιανουαρίου 23.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Κόντινεντ 52.000 τον. Κωνσταντία, WS 107,5, Ιανουαρίου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΘΟ: Γιαμπού 125.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ, WS 90, Ιανουαρίου 6.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Βενεζουέλα 29.000 τον. καθαρά Κόλπο ΗΠΑ, WS 205, Ιανουαρίου 8.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Ομάν και Μπαχρέιν 29.000 τον. Ανατολ. Αφρική, WS 325, άμεση.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Κάντλα 27.500 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 235, Ιανουαρίου 13.

ΧΩΚ: Καραϊβική 50.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 160, Ιανουαρίου 9.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Αυστραλία, WS 87,5, Ιανουαρίου 20.

ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ: Σιντί Κερπ 100.000 τον. Σαβόνα, WS 88,5, Ιανουαρίου 15.

ΕΤΕΡΝΙΤΥ: Κόλπο ΗΠΑ 35.000 τον. καθαρά Νοτ. Κορέα, δολ. 1.000.000 κατ' αποκοπή, Ιανουαρίου 10.

ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ: Κόλπο ΗΠΑ 40.000 τον. καθαρά Άπω Ανατολή, δολ. 950.000 κατ' αποκοπή, Ιανουαρίου 17.

ΜΑΡΙΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ερυθρά Θάλασσα, WS 55, Ιανουαρίου 20.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 160, Ιανουαρίου 15.

ρες, Ιανουαρίου 11-18.

ΑΛΑΜΠΑΜΑ: Τουμπαράο 100-120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κασσιούνγκ, δολ. 8,35 φίο, 40.000 /38.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 27 - Φεβρουαρίου 2.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 53.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 23,00 φίο, 11 η-μέρες, Ιανουαρίου 12-14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΜΟΛΙΑΝΗ: 72.073 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πασσέρο τέλος Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 155.049 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ιαπωνία, Ιανουαρίου 5-20, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ισκεντερού, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΪΝ: 68.641 τον. d.w. του 1986, παράδοση Τσουκούμι Δεκεμβρίου 20-26, επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ: 64.000 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μπιν Κουασίμ Δεκεμβρίου 23, ταξίδι μέσω Σαλντάνχα Μπαϊ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.670 τον. d.w. του 1981, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ: 67.230 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία Δεκέμβριο, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 9.700 την ημέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κολούμπια ρίβερ αρχές Ιανουαρίου, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 165.000.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.770 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μπιν Κουασίμ αρχές Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ: 43.200 τον. d.w. του 1983, παράδοση Γιβραλτάρ αρχές Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΝΝΙΚΑ Ν.: 43.575 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μάγκαλορ Δεκέμβριο, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 68.850 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, Δεκεμβρίου 19-24, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 280.000.

ΓΑΛΗΝΗ: 71.730 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Κορέα Ιανουαρίου 5-10, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΝΤΗΜΑΝ: 41.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Λίβερπουλ με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ: 64.400 τον. d.w. του 1987, παράδοση Άπω Ανατολή άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΖΗΝΩ: 40.947 τον. d.w. του 1982, παράδοση Σάντος Ιανουαρίου 20-25, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 10.500 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 140.000 την ημέρα.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΛΑΪΤ: 72.044 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Ιανουαρίου 11-17, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.300 την ημέρα.



NAFTIKA CHRONIKA

GREEKS LEAD THE FIELD

2.659 ocean-going ships – 55.494.597 gross tons.

The Greek-owned merchant fleet – the largest in the world – has kept up its pace for the third year in a row, increasing its strength, reaching new levels that have been registered by NAFTIKA CHRONIKA to a total of 2.659 ships, of 55.494.597 gross tons.

In parallel, our national ships' registry during the past 12 months increased by five units, representing a capacity of 1.564.178 gross tonnage, while the participation of the Greek flag in the capacity of the Greek-owned merchant marine has stabilized at 43.47 per cent.

During 1992, the total number of Greek-owned ships showed an additional increase of 108 vessels of 3.622.507 gross tons.

In 1991, the Greek fleet increased by 109 vessels with a gross tonnage of 2.783.282 while the Greek-registered ships increased by 29 units with a gross tonnage of 1.800.155.

As usual, our statistics department does not include ships less than 1.000 gross tons of all categories, as well as passenger ships, tugboats, fishing boats, lifesaving craft and yachts.

The table below gives a full picture of ships purchased by Greek shipowners during 1992, and their preference for port of registry:

- Cyprus - 65 vessels totaling 1.295.668 gt.
- Panama - 35 vessels totaling 852.494 gt.
- Liberia - 14 vessels totaling 695.340 gt.
- Malta - 58 vessels totaling 1.283.593 gt.
- Bahamas - 21 vessels totaling 504.172 tons gt.
- Honduras - 7 vessels totaling 22.322 gt.
- Saint Vincent - 10 vessels totaling 41.6340 gt.

In addition to the above, there have been registrations of:

- One tanker, 133.035 gt. with English registry.
- One bulk carrier, 120.734 gt., registered at the Marshall Islands in the Pacific Ocean.
- Two freighters totaling 17.229 gt., registered at Banouatou.
- Two freighters totaling 40.590 gt., with a Hong Kong registry.
- One bulk carrier. 39.869 gt., registered in Antigua.

Greek shipowners appear to be abandoning the flags of England, Sri Lanka and the Philippines and on the contrary, during 1992 have shown preference for «small flags» when registering their ships, with the increase in the use of Malta by 61 vessels of 1.307.592 gt., while the registry in the Bahamas of Greek-owned ships had increased by 16 with

a total capacity of 292.188 gt. Saint Vincent registries increased by eight vessels with 372.200 gt.

Registration of Greek vessels in Cyprus marked an increase of four ships, but lost total capacity of 171.612 gt. However, Cyprus still remained the second largest registration of Greek-owned ships with 826 vessels with a total of 13.857.725 gross tons.

Certain changes have come about in the last three years regarding the purchase of new or second-hand ships, representing a total capacity as follows:

In 1990, eight newly-built ships were added to the Greek fleet with a capacity of 163.927 gt., and 160 second-hand vessels with a total capacity of 4.598.867 tonnage.

In 1991, 13 newly-built ships were added to the Greek fleet with a capacity of 531.825 gt., and 226 second-hand vessels with a total capacity of 4.959.712 gt.

Last year, three newly-built ships with a total 178.945 gt., and 259 second-hand vessels totaling 7.081.944 gt., were added to the Greek fleet maintaining Greece's leading position in world shipping.

NEW RECORD TONNAGE FOR WORLD'S MERCHANT FLEET

The world's merchant fleet has reached a new record total of 444.3 million gross tonnage, according to the latest Statistical Tables published by Lloyd's Register.

The new figures show an increase of 8.3 million gross tonnage over the previous year, which was then the highest ever. It was also the fourth consecutive increase in the world merchant tonnage since 1988, when the fleet stood at 403.4 million gross tonnage.

Liberia remains in first place among all shipping nations with a total of 55.2 million gross tonnage, representing 12.42 percent of the world total. Liberia's 1992 total was up 2.7 million gross tonnage from 52.4 million gross tonnage (12.02 percent) in 1991.

Panama is still in second place, but by a much reduced margin, having increased its fleet by 4.7 million gross tonnage to 49.6 million gross tonnage (11.17 percent), which is the highest tonnage ever recorded for Panama.

Japan is in third place with a total fleet of 25.4 million gross tons (5.72 percent), which represents a decrease of 1 million gross tonnage.

Greece showed an increase of 1.8 million gross tonnage to 24.5 million gross tonnage (5.52 percent) and as a result

climbed to fourth place, overtaking Norway, which at 22.6 million gross tonnage (5.08 percent) drops to the fifth position (down 1 million gross tonnage).

In the case of the former U.S.S.R. fleet, which last year stood at 26.4 million gross tonnage and was in fourth place ahead of Norway and Greece, full details of the re-flagging have still to emerge. The new figures show Russia with 15.6 million gross tonnage; Latvia, 1.2 million gross tonnage; Estonia, 600,000 gross tonnage; Lithuania, 300,000 gross tonnage, with a further 8.1 million gross tonnage remaining undeclared.

Other countries showing substantial increases in their fleet are Malta (up 3.2 million gross tonnage); Bahamas (up 2.5 million gross tonnage); Saint Vincent (up 1.7 million gross tonnage) and Hong Kong (up 1.1 million gross tonnage).

The biggest decrease was recorded for the United States (down 2.1 million gross tonnage).

Lloyd's Register also points out that this year's Statistical Tables do not include the Yugoslavian merchant fleet. Since the start of the civil war with the breakup of the country, most of the nation's ships changed flags to Malta and Saint Vincent.

OPA '90: A SERIOUS DETERRENT TO RENEWAL OF THE AGING TANKER FLEET

An oil industry-funded report on the impact of the Oil Pollution Act 1990 (OPA '90) has ignored OPA'S adverse impact on newbuilding activities, the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) warned recently.

Commenting on the study, from the New York-based Petroleum Industry Research Foundation, INTERTANKO's Managing Director, Tormod Rafgard said: «OPA '90 is a serious deterrent to the ordering of new tonnage. Independent owners placed few orders in 1992. Significantly, only some five percent of the tankers on the orderbooks are for the account of oil companies. Indeed, the US oil companies' share of the world orderbook now stands at less than two percent».

Mr. Rafgard said that the average age of tankers – now 14 years – is the highest since the Second World War. The average age of the US flag tanker fleet is even higher, at 22 years.

The American report also underestimated the risk to the security of US oil supplies. The Foundation rightly states that a catastrophic spill in US waters could wipe out a first class shipping company and severely disrupt the carriage of US oil imports. However, it has underestimated the likely rate of defection from the US trade should practical solutions to OPA 90's many liability and certification problems fail to materialise during the coming year, while it is much too early to judge the true scale of the impact of OPA '90.

The American study is entitled «Transporting US oil imports – the impact of oil spill legislation on the tanker market». In his letter to the Foundation, INTERTANKO's Managing Director also challenged the report's claim that «there has been an increase in term charters, as oil companies seek to secure good tonnage».

Mr. Rafgard said: «This does not reflect the true situation in the market. Period charters are becoming much less common and the oil companies' chartering departments show little inclination to seek out light quality tonnage. In 1990 – the year that OPA '90 passed into law – period charters totalled 19.3 million dwt, but this figure fell to 14.2 million dwt in 1991 and 6.2 million dwt in the first half of 1992».

The Foundation's report has failed to explore the implications of OPA 90's exclusion of cargo owners from spill liability. Mr. Rafgard said: «Shipowners control relatively small scale assets, compared to those held by the oil industry. This means that American oil pollution victims now face greater difficulty in obtaining compensation than those in countries which, unlike the United States, have ratified the two international conventions in oil spill compensation.

«By excluding cargo owners as responsible parties, OPA 90 has missed a valuable opportunity to strengthen the motivation for charterers and cargo owners to choose good quality tonnage for the carriage of their cargoes».

FONASBA Holds 1992 Annual General Meeting

The Federation of National Associations of Shipbrokers held its 23rd Annual General Meeting in Santiago de Compostela, Spain.

The meeting was superbly organized by ANESCO, the Spanish Association of Shipbrokers and Agents, and was a huge success, attracting 55 delegates from 24 affiliated countries. Also present were observers from the BIMCO and INTERCARGO organisations.

Heinrich Grammerstorf of Germany, outgoing President of FONASBA, welcomed all the delegates to Santiago de Compostela and discussed the changes in the shipping industry caused by the Gulf War in 1991 and the emerging independence of the former Eastern Bloc countries last year.

Grammerstorf said these changes had posed great

challenges for shipping and customers transporting goods, who looked to ship agents and brokers everywhere to overcome the problems they faced.

The FONASBA President also referred to the changing communication techniques now required and to the demand for even greater quality of service from their members.

Dimitri Petropoulos, head of Unit Maritime Transport Policy of the European Community Directorate General (Transport), attended the Liner and Tramp Committee Meeting and addressed the delegates on the shipping transport policies of the EC, which led to a lively discussion.

During this meeting, much attention centered on ECASBA (the European Community Association of Shipbrokers and Agents). Formed some time ago by the FONASBA

Executive Committee, it has been successful in the past year in linking up with high-ranking EC officials in order to advise the Brussel authorities of the activities of brokers and agents. Brussels now formally recognises ECASBA and its representatives take part in the discussions of the Maritime Industries Forum, as well as various working groups of experts.

Statutory Recognition by Governments of National Associations was another item which aroused considerable interest at the session. National associations attending voiced the opinion that such recognition was of great importance to shipbrokers and agents, enhancing the image of the profession.

A round-table discussion took place on quality assurance under the ISO-9002 Standard. In northwest Europe and the British Isles, «Quality Assurance» is a subject to which national associations pay much attention. In the United Kingdom and the Netherlands, many agency companies have already obtained a Quality Assurance Certificate. It is now under discussion and being considered in other countries.

The Spanish delegation expressed concern about the Spanish law for ports and merchant navy. It curtails long-standing rights of freedom of commerce of Spanish agents.

The meeting also heard about the difficulties encountered by shipbrokers for unpaid commissions. This process is particularly difficult in the United Kingdom under English Law. FONASBA has investigated the situation and, in conjunction with the Baltic Exchange, is attempting to devise a suitable agreement clause which would give shipbrokers some protection in this regard.

MAURITIUS JOINS INMARSAT

Last December, Mauritius became the 67th member of Inmarsat.

This small island nation located in the Indian Ocean about 1800 kilometres off the eastern coast of Africa, will be represented by Mauritius Telecom Limited as its Inmarsat signatory shareholder organization.

Based in London, Inmarsat is an international cooperative that provides worldwide mobile satellite communication for maritime, aeronautical and land mobile users through a network of satellites.

Inmarsat's services are expected to support the country's maritime and airline interests. Mauritius currently has three Inmarsat-A mobile earth stations in operation on its ships. The introduction of smaller, less expensive satellite communications capabilities such as Inmarsat-C and Inmarsat-

M, can be expected to support the country's fishing industry as well.

ANOTHER REWARDING YEAR FOR NEW SULZER DIESEL

1992 has been a particularly good year for New Sulzer Diesel Ltd. The order intake and sales volume have both increased for the fourth successive year since it became a separate company. The order intake for 1992 is expected to be around 750 million Swiss francs, with delivered sales of 660 million Swiss francs, compared with 639 million and 495 million Swiss francs respectively in 1991. The net income is also expected to have increased thereby further consolidating the company's financial position.

Despite the fairly quiet shipbuilding market this year and thus poor confidence in the shipbuilding industry, New Sulzer Diesel Ltd has also been able to report increased orders for Sulzer diesel engines at its licensees compared with 1991. As a result, the Sulzer engine marque has been able to recover ground in its markets.

In particular, this year has been an especially good year for new container ships. Significant newbuilding contracts this year for container ships involving Sulzer diesel engines include 30 ships, with an aggregate power output of 1.028 million bhp (755 340 kW).

In addition, there have been steady orders for other RTA-series low-speed engines, particularly RTA72, RTA62 and RTA52 models, to propel tankers and bulk carriers, especially for series-built ships in Far Eastern and South American yards. There has been growing interest in the upgraded RTA-series engine designs which were announced in October, and the first engines are already under construction. The first two units of the new RTA84T engine, which has been tailored to the requirements of large tankers, were ordered in the Far East.

LARGEST CRUISE SHIP TO BE BUILT IN ITALY

Carnival Cruise Lines Ltd., has signed a contract with an Italian shipyard for construction of what it describes as «the largest passenger cruise ship ever built».

Fincanteri Cantieri Navali Italiana will build the vessel that will weigh 95.000 tons and house more than 1.300 cabins.

Carnival Cruise Lines is the world's largest cruise line based on the number of passengers carried.

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni Street
GR 185 35 Piraeus
Tel.: 4224321-4
Fax: 4224320
Tlx: 212527/212332

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



INTERMARINE

GROUP OF COMPANIES

SHIPOWNERS (DRY BULK / TANKERS) CONTRACTORS SHIPBROKERS — BUNKERING

PIRAEUS OFFICE:

INTERMARINE LTD.

46, FILONOS STREET

Tel.: 4111375, 4173172,
4172232, 4172201

Telexes: 21-2845, 21-1178, 21-2742,
21-1067 INMA GR

Cables: INTERMARINE

Fax: 4172268

YEMEN OFFICE:

SEIF BIN THIAZEN STR. NR 31

ABDALA EL RAKEE BLDG.

RAKEE BLDG, NR 7, BOX 11982

SANAA YEMEN 272388

Tel.: 01-2721281

Fax: 274146

Tlx: 3334

Attn: Mr. N. PEPPE

NEW YORK OFFICE:

DAC ASSOCIATES SHIPPING

33 RECTOR STREET

NEW YORK 10006 - U.S.A

Tel.: 7859410/7859413

Tlx: 420913

Fax: 3631286

Attn: Mr. M. SALLIVAN

AT MOZAMBIQUE:

C/O ANFRENA - Telex: 6-258 FRENA MO

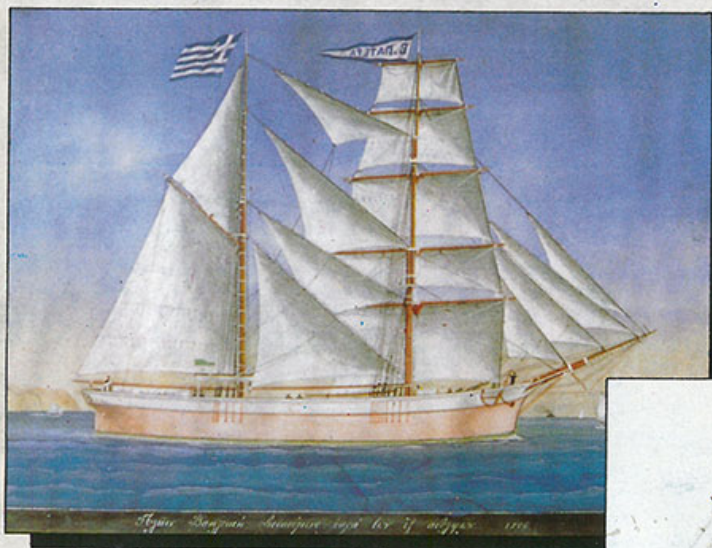
Cables: ANFRENA

**GENERAL CORPORATION FOR FOREIGN TRADE
SANAA — YEMEN ARAB REPUBLIC**



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022