

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1991

Αρ. Φύλλου 1354/1113



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

With
English
Supplement

ΙΟΜ. 1354 / 1113
ΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1991
ΔΡΧ. 400

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

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



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

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



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

PLYMOUTH POLYTECHNIC SOUTH WEST

Institute of Marine Studies

ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΜΕ ΤΟ



BCA COLLEGE S.A.

ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ

Για στελέχη του Ναυτιλιακού Τομέα και του Τομέα Μεταφορών.
“FREIGHT FUTURES MARKETS”

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:

PROF. DAVID H. MOREBY
PLYMOUTH POLYTECHNIC SOUTH WEST

Χρόνος: 13 και 14 Δεκεμβρίου 1991

Τόπος: Ξενοδοχείο LEDRA MARRIOTT

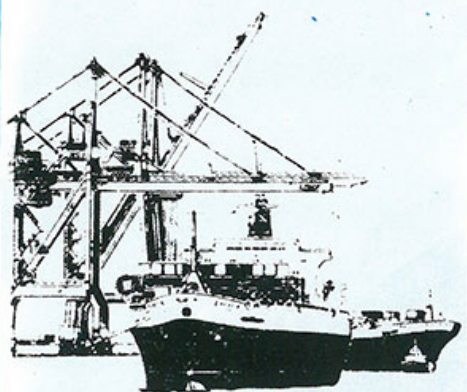
Λόγω του περιορισμένου αριθμού θέσεων θα τηρηθεί αυστηρώς σειρά προτεραιότητας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ - ΕΓΓΡΑΦΕΣ BCA COLLEGE S.A.

ΚΟΛΩΝΑΚΙ: Βασ. Σοφίας & Ηροδότου 2 (Ρηγίλλης) Τηλ.: 722 9921, 721 7103 Fax: 721 6469

Π. ΨΥΧΙΚΟ: Ελικώνος 2 & Κηφισίας, 154 52 Τηλ.: 671 2352, 672 6815, 647 8177, Fax: 647 8177

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 60ο**

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1991
Ξ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1354/1113

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

60th Year
Issue No. 1354/1114 December 1st, 1991

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- Ναυτιλία και Χρηματοδότηση**
14 Αφιέρωμα στα πεπραγμένα της 9ης Διεθνούς
Συνάντησης του Πειραιώς
- Επενδυτικά κριτήρια στη συμπεριφορά της Ελληνικής**
20 **Ναυτιλίας στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου**
Μελέτη κ.κ. Καθηγ. Κώστα Γραμμένου, Α. Μαρκούση
και Ε. Μαρινάκη
- Νέοι Κανόνες επάρκειας Τραπεζικών Κεφαλαίων και**
26 **η επίδρασή τους στα ναυτιλιακά δάνεια από τραπεζικά**
συνδικάτα
Μελέτη κ.κ. Καθηγ. Κώστα Γραμμένου, Γ. Κακουλίδη
και Ν. Στεργιώτη
- Λίγα από όλα**
32 Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή
- 36** Το Κοινοτικό Νηολόγιο **EUROS**
- Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Νοέμβριο**
38 Από την Overseas Agency Ltd.

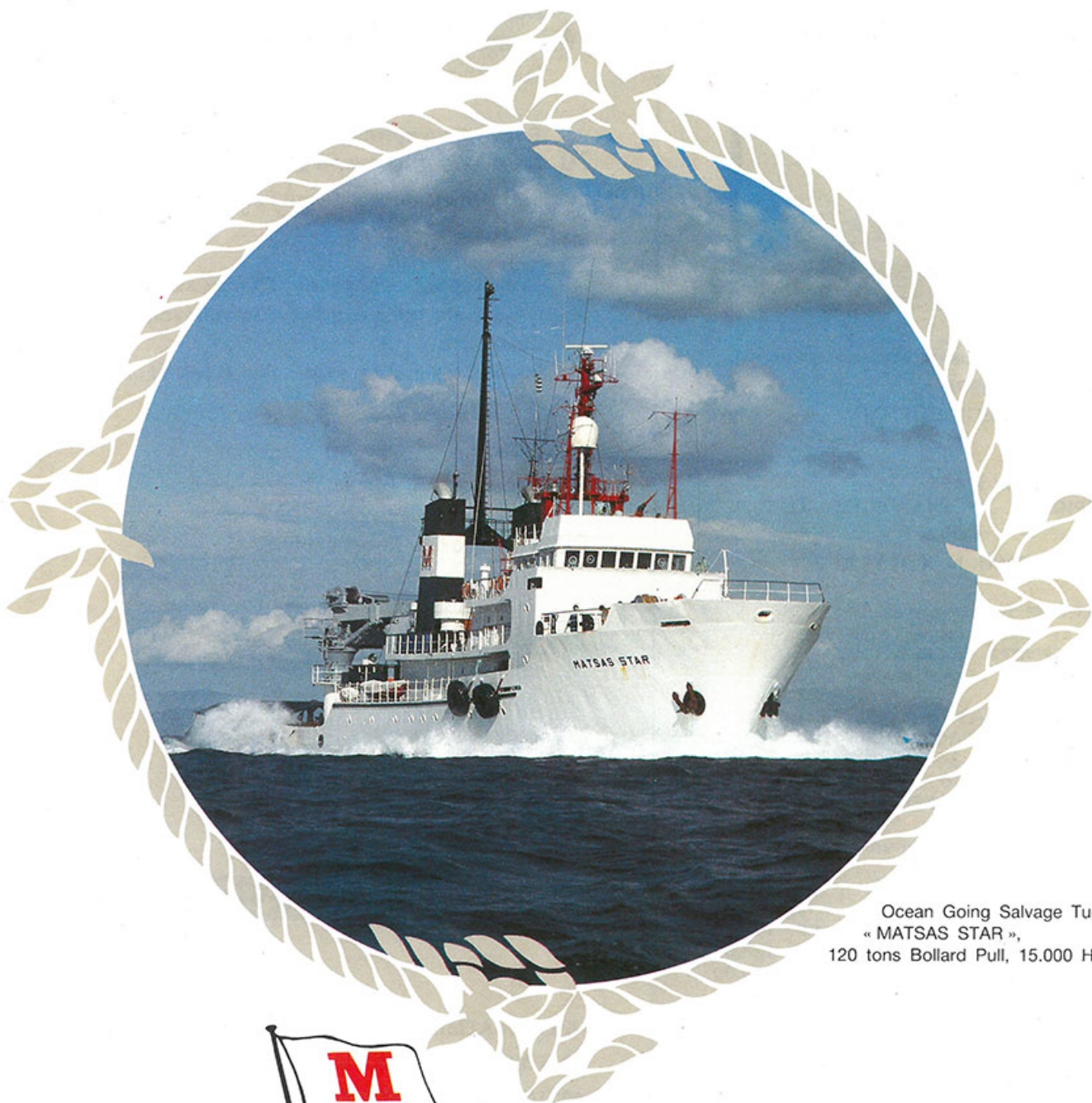
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
40 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
44 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
51 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
52 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
55 ENGLISH SUPPLEMENT

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

Να εξασφαλισθεί η ελευθεριότητα που χρειάζεται η Ναυτιλία μας

Στα «Ναυτικά Χρονικά» φθάνουν από καιρό ανησυχητικά μηνύματα, κυρίως από εκείνους που σπεύδουν να ανταποκριθούν στις εκκλήσεις για την εγγραφή πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, και σ' αυτά τα μηνύματα είχε στηριχθεί το άρθρο με τον τίτλο «Ανησυχούμε βαθύτατα» του προηγούμενου τεύχους. Όλοι - εμείς δεν γνωρίζουμε καμμία εξαίρεση - διαπιστώνουν ότι άλλα περίμεναν και άλλα βρίσκουν, δηλαδή βρίσκουν τα πράγματα πολύ περισσότερο δύσκολα από όσο τα περίμεναν αναφορικά κυρίως με την επάνδρωση των υπό Ελληνική σημαία πλέον πλοίων. Και νοσταλγούν όλοι - και για την περίπτωση αυτή εμείς δεν γνωρίζουμε καμμία εξαίρεση - τις προ της υψώσεως της Ελληνικής εποχής της ελευθεριότητας στη διαχείριση των πλοίων τους που είχαν επιτύχει με τις λύσεις στις οποίες έχουν καταφύγει τα δύο τρίτα του ελληνόκτητου στόλου. Προβάλλει, συνεπώς, η ανάγκη να υπάρξουν χωρίς καθυστερήσεις οι ρυθμίσεις που επιβάλλονται εκ των πραγμάτων για να μην δούμε το εθνικό μας νηολόγιο να φυλλορροεί οριστικά πλέον.

Οι κυριότερες από τις ρυθμίσεις αυτές πρέπει να αποβλέπουν στην προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στη θάλασσα και στην επιστροφή στο ναυτικό επάγγελμα εκείνων που το εγκατέλειψαν τα τελευταία δυστυχώς, όντως, για τη ναυτική μας οικογένεια χρόνια, καθώς και στη συνεχή βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσής, που πρέπει πλέον να γίνει πανεπιστημιακού επιπέδου. Ταυτόχρονα όμως πρέπει να παρασχεθεί στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες η ευχέρεια να δρουν και υπό την Ελληνική σημαία με την ελευθεριότητα που έχει αποκτηθεί τα τελευταία χρόνια

και με πολλούς τρόπους από την παγκόσμια ναυτιλία - πρέπει να ξεκαθαρισθεί με απόλυτη σαφήνεια ότι σε περίπτωση ελλείψεως οποιουδήποτε Έλληνας θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιαδήποτε θέση τον οποιοδήποτε ξένο ναυτικό που θα έχει τα προσόντα που προβλέπουν οι οικείες διεθνείς συμβάσεις.

Εγγραφή προ ημερών σε αθηναϊκή εφημερίδα («ΤΑ ΝΕΑ» της 22 Νοεμβρίου) ότι με την τροποποίηση της νομοθεσίας για τη ναυτική εταιρία που προωθείται θα υπάρξει η επιστροφή των 2.000 περίπου ελληνόκτητων πλοίων που τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες. Η επιστροφή των πλοίων θα επιτευχθεί μόνον και εφ' όσον η νέα, ούτως ειπείν, ναυτική εταιρία θα εξασφαλίζει την ελευθεριότητα για την οποία μιλήσαμε προηγουμένως - χωρίς αυτήν την ελευθεριότητα δεν πρόκειται να επιστρέψουν τα πλοία και αυτό πρέπει να γίνει αντιληπτό από όλους δεδομένου ότι ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας πρέπει να στηρίζεται σε σαφείς διατάξεις και όχι στην καλή θέληση και διάθεση των λιμενικών ή άλλων οργάνων της διοικήσεως, που ανά πάσα στιγμή είναι δυνατόν να μεταβληθεί παρά τις υπάρχουσες εντολές και παραιτήσεις για ευνοϊκή και φιλική συμπεριφορά προς το πλοίο (τα παραδείγματα δεν λείπουν και σήμερα ακόμη για αστυνομική καθαρά συμπεριφορά έναντι του πλοίου και των ανθρώπων του ενίων λιμεναρχών και προξενικών λιμεναρχών, ενώ οι περιπτώσεις ευθυνοφοβίας, που και αυτές δημιουργούν προβλήματα, είναι άπειρες).

Μέχρις ότου υπάρξουν οι ρυθμίσεις που θα επιτρέπουν την ελευθεριότητα εμείς θα εξακολουθούμε να ανησυχούμε για την τύχη του εθνικού μας νηολογίου.

ΓΙΑΤΙ ΠΗΓΕ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ;

Αλήθεια, δεν βρέθηκε στο Υπουργείο ούτε ένας να πει στον Υπουργό κ. Αριστ. Παυλίδη ότι δεν έπρεπε ούτε καν να εμφανισθεί σ' αυτό το «μαγαζάκι» που οργάνωσαν στην Αθήνα ο κ. Ζενζεφύλλης και η παρέα του της ΙΤΦ; Δεν βρέθηκε, αλήθεια, κανείς να του πει ότι η οργάνωση αυτή, που ουσιαστικά είναι όργανο των εχθρών της Ελληνικής Ναυτιλίας, έχει μοναδικό και αποκλειστικό στόχο το ελληνικό πλοίο; Δεν βρέθηκε, αλήθεια, κανείς να του πει ότι τα διάφορα θυγατρικά νηολόγια δημιουργήθηκαν με τη συγκατάθεση των ανθρώπων της ΙΤΦ για να ενισχυθούν οι εθνικοί τους στόλοι; Και τον άφησαν να προσέλθει στο «μαγαζάκι» και να μιλήσει για το καμποτάζ σε ανθρώπους που υποκινούν την αχρήστευσή τους; - αλήθεια, κανείς δεν θύμισε στον Υπουργό ότι οσον ούπω το τούνελ της Μάγχης τελειώνει και ότι τα πλοία που καλύπτουν τις ανάγκες στο στενό της Μάγχης αναζητούν από τώρα διεξόδους που επιδιώκουν να βρουν, πάντοτε με τη συμπαράσταση των ανθρώπων της ΙΤΦ και της

ΕΟΚ στις δικές μας θάλασσες;

Δεν βρέθηκε, αλήθεια, κανείς να του πει ότι ποτέ δεν έχουν δοθεί στη δημοσιότητα στοιχεία για το πού κατευθύνονται και διοχετεύονται οι πόροι που αποκτά η ΙΤΦ με την απειλή του μποϊκοτάζ; Δεν βρέθηκε, αλήθεια, κανείς να του πει ότι χρόνια και χρόνια τα ίδια πρόσωπα - διεθνείς καρεκλοκένταυροι αυτοί - κάνουν κουμάντο στην ΙΤΦ εξασφαλίζοντας μια ζωή χαρισάμενη;

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τα μεγέθη του ναυτιλιακού συναλλάγματος επιβεβαιώνουν την εκπεφρασμένη αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών» για την προς τον τόπο τεράστια προσφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας ακόμη και υπό τη σημερινή της διάσταση: Ούτω, παρά το γεγονός ότι τα δύο τρίτα των ελληνόκτητων πλοίων βρίσκονται εκτός του εθνικού νηολογίου, εν τούτοις τα μεγέθη του ναυτιλιακού συναλλάγματος κυμαίνονται στα ίδια ή και μεγαλύτερα ακόμη επίπεδα από την εποχή που το σύνολο των πλοίων έφερε την ελληνική, επί πλέον δε εμφανίζουν μια στα-

θερή άνοδο που σε ετήσια βάση υπολογίζεται γύρω στο 10%.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το εννεάμηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου η συναλλαγματική πρόσδοος από τη Ναυτιλία ανήλθε σε 1.306 εκατ. δολάρια έναντι 1.195,6 εκατ. δολαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1990. Πρέπει να σημειωθεί ότι τον Σεπτέμβριο το ναυτιλιακό συναλλάγμα σημείωσε ένα τεράστιο άλμα που εκφράζεται με μια αύξηση κατά 65,1% έναντι του αντιστοίχου μηνός του 1990 - ανήλθε σε 144 εκατ. δολάρια έναντι 87,2 του Σεπτεμβρίου του 1990.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑΣ

Κάνοντας την ανασκόπηση της ναυτιλίας των Δώδεκα, το ειδικό συμπληρωματικό τεύχος της γαλλικής συναδέλφου «Le Marin», στεγάζει το άρθρο του για την Ελλάδα υπό τον τίτλο «Ένας στόλος παγκόσμιας ακτινοβολίας».

Η Ελλάδα, γράφει, κατέχει ασυγκρίτως μεγαλύτερο στόλο από όλες τις χώρες της Ευρώπης. Ένα στα τέσσερα πλοία της ΕΟΚ φέρει την Ελληνική σημαία, η οποία αντι-

προσωπεύει το 42% του συνολικού τοννάζ του ευρωπαϊκού στόλου. Παρ' όλα αυτά οι παραπάνω αριθμοί δεν αποδίδουν την αληθινή εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας. Γιατί η ελληνική σημαία εκπροσωπεί μόνο το 40% (σε αριθμό πλοίων) και το 46% (σε τόνους d.w.) του ελληνόκτητου τοννάζ που εκμεταλλεύονται οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες υπό 25 διάφορες ξένες σημαίες.

Η αναφορά σε τέτοια μεγέθη προκαλεί το ερώτημα τί προσδοκούν οι Έλληνες εφοπιστά από την Ευρώπη. Ανέκαθεν οι βλέψεις τους είχαν την ευρύτητα της παγκοσμιοποίησης. Πράγμα που περισσότερο παρά ποτέ ισχύει και σήμερα, αφού ελέγχουν το μεγαλύτερο στόλο του κόσμου, ένα στόλο ελαφρώς ανώτερο της Ιαπωνίας και υπερδιπλάσιο των ΗΠΑ και της Νορβηγίας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος αποτελεί την ασφαλιστική δικλείδα της ασφαλείας των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών, έτοιμος πάντα να συμπληρώσει τους εθνικούς στόλους του κόσμου και, αν χρειαστεί, να καλύψει τις ανάγκες τους, χωρίς να περιορίζει τους όποιους ορίζοντες του στην ευρωπαϊκή και την ακόμα μικρότερη ελληνική αγορά.

ΤΟ ΠΑΝΘΕΟΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ

Αναλύοντας περαιτέρω την ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα, η γαλλική συνάδελφος προσθέτει ότι ο εφοπισμός στην Ελλάδα αποτελεί οικογενειακή υπόθεση. Υπάρχουν μεγάλοι, μεσαίοι και μικροί και ο καθένας τους παίζει το ρόλο του με τα δικά του μέσα και τις δικές του φιλοδοξίες.

Και συνεχίζει με την ακόλουθη απαρίθμηση των 21 «μεγάλων» που κατέχουν στόλους άνω των 500.000 d.w.

«**Τρόδος**» (Χατζηγιάννου), 2.800.000 τόν.: 43 δεξαμενόπλοια. «**Σέρες**» (Γ.Π. Λιβανός), 2.700.000 τόν.: 103 πλοία, Μίνι, υδροπτερυγα, μπάλκερς, τάνκερς, χημικά. «**Μπίλιντερ Μαρίν**» (Λάτσης), 1.900.000 τόν.: 29 πλοία, φέρις, φορτηγά, τάνκερς μεταξύ των οποίων και το "Hellas Fos" των 555.000 τόν. d.w. «**Ελλήσποντος**» (Παπαχρηστίδης) 1.700.000 τόν.: 20 τάνκερς. «**Αίολος**» (Εμπερίκος) 1.100.000 τόν. 21 μπάλκερς και τάνκερς. «**Πόλεμπος**» (Πολέμης) 1.080.000 τόν., 26 τάνκερς και μπάλκερς. «**Τρέιντ-Τράνσπορτ**» (Καλλιμανόπουλος) 983.000 τόν. 23 τάνκερς και μπάλκερς. «**Θεναμάρις**» (Μαρτίνοϊ) 886.000 τόν.: 45 τάνκερς και μπάλκερς. «**Σάν Εντερπράιζες**» (Γ.Σ. Λιβανός) 851.000 τόν.: 16 τάνκερς και μπάλκερς. «**Ολύμπικ**» (Ωνάσης) 815.000 τόν. 20 τάνκερς και μπάλκερς. «**Γιουνάιτετ Σίπινγκ**» (Π. Γουλανδρός) 780.000 τόν. 14 μπάλκερς και τάνκερς. «**Αναγγελ**» (Αγγελικούσης) 760.000 τόν.: 44 φορτηγά, τάνκερς και μπάλκερς. «**Αβίν-Βαρνίμα**» (Βαρδινογιάννης) 705.000 τόν.: 32 τάνκερς. «**Ιντερνάσιοναλ**» (Νιάρχος) 609.000 τόν. 24 τάνκερς και μπάλκερς. «**N. G. Goulandris**» (Γουλανδρός) 665.000 τόν. 18 μπάλκερς και τάνκερς. «**Τσάκος Σίπινγκ**» (Τσάκος) 665.000 τόν. 22 τάνκερς, μπάλκερς και φορτηγά. «**Γλαύκη**» (Αλαφούζος) 576.000 τόν. 22 τάνκερς και μπάλκερς. «**Γκόλντεν Γιούνιον**» (Βενιάμης - Γαβριήλ) 569.000

τόν. 32 μπάλκερς «**Πήγασος**» (Περατικός - Ιγγλέσης) 565.000 τόν. 13 πλοία «**Μάγια-μαρ**» (Μαυρακάκης) 548.000 τόν. 14 τάνκερς. «**Chandris**» (Χανδρός) 512.000 τόν. 17 πλοία και 7 υπερωκεάνεια.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (1)

Συμφωνούμε απολύτως με τα αιτήματα που ετέθησαν τον τελευταίο καιρό, ακόμη και στον ίδιο τον Πρωθυπουργό, από την Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, διότι είναι δίκαια και λογικά. Τα απαριθμούμε:

Αύξηση και απελευθέρωση του ναυτολογίου: Η αιτούμενη αύξηση του 15% είναι πενήντη μπροστά στις επιβαρύνσεις του 39% που επιβλήθηκαν προσφάτως επί της τιμής των εισιτηρίων υπέρ NAT, ΟΛΠ, Δήμου Πειραιώς κλπ. αλλά θα καλύψει ένα μέρος των ζημιών που έχουν υποστεί οι περισσότερες των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και κυρίως εκείνες που ανήκουν σε ιδιώτες επιχειρηματίες και έχουν στριμωχθεί στις γραμμές των Κυκλάδων επειδή τις καλές γραμμές, όπως της Κρήτης, της Χίου - Μυτιλήνης και Δωδεκανήσου τις κρατούν στα χέρια τους οι λεγόμενες εταιρίες λαϊκής βάσεως, οι οποίες πρέπει να εκτελούν και άγονες γραμμές, όπως άλλωστε έχει γίνει και με τις περισσότερες από τις ιδιωτικές που επεκτείνουν τα δρομολόγια τους και σε άγονα νησιά χωρίς την παραμικρή κρατική επιδότηση. Ταυτόχρονα πρέπει να υπάρξει και η αιτούμενη απελευθέρωση του ναυτολογίου θέσεων - το κράτος να διατηρήσει τον έλεγχο του ναυτολογίου της Γ' θέσεως, αλλά να απελευθερωθούν οι τιμές των άλλων θέσεων που να καθορίζονται ελεύθερα από τους πλοιοκτήτες ανάλογα με το σημείο του πλοίου στο οποίο βρίσκονται οι καμπίνες τον εξοπλισμό τους και γενικά τις ανέσεις που παρέχουν στον επιβάτη.

Κατάταξη των εστιατορίων των πλοίων:

Οι τιμές στις οποίες προσφέρονται σήμερα τα γεύματα, ποτά, καφέδες και αναψυκτικά στα πλοία είναι οι τιμές της τελευταίας τάξεως των εστιατορίων της ξηράς με αποτέλεσμα να προσφέρονται υποβαθμισμένες υπηρεσίες ακόμη και στους επιβάτες που απαιτούν υψηλότερα στάνταρ υπηρεσιών στον τομέα αυτόν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η ρύθμιση βρίσκεται στην κατάταξη των εστιατορίων των πλοίων τιμολογικά σε ανάλογες κατηγορίες εστιατορίων της ξηράς, αλλά ο Υπουργός Εμπορίου αρνείται να υιοθετήσει το θέμα για λόγους που συνδέονται με τη συγκράτηση του τιμαρίθμου (σιγά μην στάξει η ουρά του γαϊδάρου)!

Ποσοστιαία διαρρύθμιση της εισφοράς υπέρ του NAT: Το αίτημα αποσκοπεί στην δικαιότερη κατανομή της επιβαρύνσεως αυτής επί της τιμής του εισιτηρίου - είναι γεγονός ότι η Ακτοπλοία είναι ο μόνος κλάδος που έχει φορτωθεί το βάρος για την υποβολή του NAT και αυτό όχι βεβαίως

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

TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agent in Greece
Dim/CO

299 Acharnon Street
Athens 104 46 Greece
Tel: (01) 8320676
(295) 32193
Fax: (01) 8319944

αδαπάνως γιατί η είσπραξη της υπέρ του ΝΑΤ εισφοράς δημιουργεί δαπάνες στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις και συνεπώς η πρόταση πρέπει να γίνει αποδεκτή: Άλλωστε είναι αδιανόητο να επιβαρύνεται το ίδιο ο επιβάτης με εισιτήριο 1.000 δραχμών και ο επιβάτης του εισιτηρίου των 4.000 δραχμών: Με το ισχύον σύστημα καταβάλλουν και οι δύο 250 δραχμές υπέρ του ΝΑΤ.

Υπέρβαρα αυτοκίνητα: Είναι αυτονόητο ότι η υπερφόρτωση των αυτοκινήτων που διακινούνται με τα πλοία δημιουργεί προβλήματα ασφαλείας και φυσικά κινδύνους. Συνεπώς πρέπει να συνεχισθεί η ζύγιση των αυτοκινήτων και να υλοποιηθούν όλες οι προτάσεις που έχει υποβάλει για το θέμα αυτό η Ε.Ε.Π.Α.Ε.Π. και κυρίως εκείνες που αφορούν την έναρξη της ζυγίσεως (τρεις ώρες προ του απόπλου του πλοίου), τον αποκλεισμό της φορτώσεως των αυτοκινήτων με υπερβάλλον βάρος, την άμεση φόρτωση των αυτοκινήτων επί των πλοίων ή το αργότερο σε μισή ώρα από τη ζύγισή τους και την απαγόρευση σταθμεύσεως όλων γενικά των αυτοκινήτων στον χώρο του λιμανιού.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (2)

Επειδή σε πρόσφατες επισημάνσεις των σηλών αυτών με αφορμή τη δυσμενή μεταχείριση της G.A. Ferries δεν είχε γίνει αναφορά των βασικών αντιλήψεων των «Ναυτικών Χρονικών» για την Ακτοπλοΐα, μας ετέθη το ερώτημα εάν έχει υπάρξει κάποια μεταβολή.

Λοιπόν, οι αντιλήψεις των «Ναυτικών Χρονικών» παραμένουν αμετάβλητες: Εάν θέλουμε η Ελληνική Ακτοπλοΐα να παραμείνει σε ελληνικά χέρια και μετά την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση που έρχεται ολοταχώς και θα γκρεμίσει, είτε το θέλουμε, είτε όχι, όλους τους φραγμούς που υπάρχουν, πρέπει να καταργήσουμε το καμποτάζ μεταξύ μας: Δηλαδή, όποιος επιχειρηματίας επιθυμεί και έχει τις οικονομικές δυνατότητες να μπορεί να δρομολογεί τα κατάλληλα, φυσικά, πλοία σε όποιες γραμμές επιθυμεί υπό την προϋπόθεση ότι θα τις εξυπηρετεί καθ' όλο το έτος και επί πλέον θα αναλαμβάνει και προσεγγίσεις σε άγονα νησιά χωρίς την παραμικρή κρατική επιδότηση.

Μας βρίσκει διαμετρικά αντίθετους η αντίληψη του Υπουργού περί προστασίας των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, διότι στην περίπτωση αυτή έπρεπε να υπάρχει ανάλογη προστασία και των ιδιοκτητών σουπερμάρκετ, λόγου χάρη, η και των ιδιοκτητών σουβλατζιδικών ώστε να μην επιτρέπεται η δημιουργία νέων όπου η διοίκηση θα θεωρεί ότι η αγορά είναι κορεσμένη!

Πρέπει να προσθέσουμε ότι το καμποτάζ που έχουμε καθιερώσει και μεταξύ μας έχει φθάσει μέχρι του σημείου να προβάλεται άρνηση εγγραφής νέων εταιριών στην οικεία πλοιοκτητική Ένωση: Δεν είναι υπερβολή, έγινε και αυτό τον χρόνο που κλείνει: Η Ε.Ε.Π.Α.Ε.Π., με προφάσεις που

αντιβαίνουν σαφέστατα στο Καταστατικό της αρνήθηκε την εγγραφή της «Πειραικής Α.Ν.Ε.», η οποία τελικά απέσυρε την υποψηφιότητά της και ενεγράφη στην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. Και αυτό παρά το γεγονός ότι στο Δ.Σ. της Πειραικής Α.Ν.Ε. αλλά και ως μέτοχοι μετέχουν γνωστοί εφοπλιστές με τεράστια εμπειρία στην Ακτοπλοΐα, όπως είναι οι κ.κ. Νομικός, Κυρτάτας, Φραγκουδάκης, Καραγεώργης Στρίντζης, Ποταμιάνος κλπ. - όχι καμποτάζ στο καμποτάζ, λοιπόν.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ (3)

Βουλευτής του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κατέθεσε στη Βουλή ερώτηση για το θέμα της χορηγίσεως αδειών σκοπιμότητας στον Δήμο Πειραιώς για τη δρομολόγηση πλοίων στη γραμμή - που αλλού, κουτσοί, στραβοί, όλοι εκεί - των Κυκλάδων! Και βεβαίως ο βουλευτής κάνει τη δουλειά του, όλα δείχνουν ότι πάμε για εκλογές και οι ψήφοι είναι ιδιαίτερα χρήσιμοι αυτή την τόσο δύσκολη για την Αριστερά εποχή. Ο εμφανιζόμενος όμως ως δυναμικός Δήμαρχος Πειραιώς γιατί δεν ζήτησε μια - δύο γραμμές της προκοπής (και κατ' ακολουθίαν αποδοτικές) για τη δρομολόγηση των δημοτικών πλοίων; Δεν τολμάει να στρέψει το μάτι του προς την Κρήτη; Ή την γραμμή Χίου Μυτιλήνης; Ή την γραμμή Πειραιώς - Ρόδου που επίσης έχει ψωμί;

Απλώς ρωτάμε, και ομολογούμε ότι είμεθα περίεργοι να δούμε πώς εξηγείται αυτή η εμμονή στις Κυκλάδες και η αποφυγή των καλών και αποδοτικών γραμμών.

ΕΚΑΝΑΝ ΛΑΘΟΣ...

Η αδυναμία του Ταμείου Προνοίας να καταβάλει το εφ' άπαξ στους συνταξιοδοτημένους αξιωματικούς οφείλεται σε λανθασμένους υπολογισμούς των υπηρεσιών του ΝΑΤ... Αυτή η φαιδρά δικαιολογία προβλήθηκε προ ημερών μαζί με τη διευκρίνιση ότι το ΤΠΑΕΝ έχει εισπράξει από το ΝΑΤ όσα δικαιούται και ότι το επιπλέον ποσό το οποίο φερόταν ότι ανήκε στο Ταμείο προήρχετο από λανθασμένους υπολογισμούς!

Εμείς φυσικά δεν είμαστε σε θέση να ερευνήσουμε το όλο θέμα, γνωρίζουμε μόνον ότι το ΤΠΑΕΝ είναι ανταποδοτικό, δηλαδή παίρνεις όσα δίνεις συν τους σχετικούς τόκους και ακόμη ότι τα τελευταία είκοσι χρόνια οι προς το Ταμείο εισφορές ήταν πάντοτε μεγαλύτερες των παροχών. Συνεπώς έπρεπε να υπάρχει περίσσειμα και όχι έλλειμμα το οποίο πρέπει να έχει χρησιμοποιηθεί για την καταβολή των συντάξεων, όπως άλλωστε έχει γίνει και με τα κεφάλαια του Ταμείου Επικουρικής Ασφαλίσεως Ναυτικών, τα οποία εκείνος ο συνταξιούχος του ΙΚΑ που είχε τοποθετηθεί στο ΝΑΤ για να το αναμορφώσει και να το εκσυγχρονίσει κλπ. κλπ. χρησιμοποίησε σαν να ήταν χρήματα του ΝΑΤ λέγοντας ότι

για την ενέργειά του εκείνη, που ισοδυναμούσε με κλοπή, είχε την κάλυψη του τότε Πρωθυπουργού και βεβαίως χωρίς οι καρεκλοκέντραυροι να βγάλουν άχνα - και πως να μιλήσουν αφού είχαν ευλογημένα τα γένη τους με πολλούς μάλιστα τρόπους, ένας μάλιστα είχε τακτοποιήσει και τη γυναικά του στο ταλαίπωρο ΝΑΤ!

ΕΠΡΕΠΕ ΠΡΩΤΑ ΝΑ ΘΡΗΝΗΣΟΥΜΕ;

Όλα στην Ελλάδα γίνονται με καθυστέρηση και συνήθως πρέπει πρώτα να θρηνησουμε θύματα για να προχωρήσουμε στις ενδεδειγμένες ενέργειες. Βεβαίως, κάλλιο αργά παρά ποτέ, γι' αυτό και επικροτούμε την ενέργεια της Διευθύνσεως Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων να προχωρήσει στην έκδοση ειδικής εγκυκλίου για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για να αποφεύγονται ατυχήματα, συνήθως θανατηφόρα, που οφείλονται σε λανθασμένη - και το συνηθέστερο - σε απρόσεκτη ενεργοποίηση συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊάς που λειτουργούν με διοξειδίο του άνθρακος - από σχετική έρευνα διαπιστώθηκε ότι τέτοια ατυχήματα που σημειώθηκαν κατά καιρούς σε πλοία που επισκευάζονταν στη λιμενική περιοχή του Πειραιώς οφείλονταν στην έλλειψη των απαραίτητων μέτρων προστασίας και ασφαλείας.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την προαναφερθείσα εγκύκλιο, για να αποφεύγεται η απρόσεκτη ή λανθασμένη ενεργοποίηση του συστήματος κατασβέσεως πυρκαϊάς πρέπει: Πρώτον, να μην επιτρέπεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων προσώπων στον χώρο των φιαλών που πρέπει να είναι πάντοτε κλειδωμένος με κλειδωνιές ασφαλείας και τα κλειδιά να φυλάσσονται από τον Α' ή Β' μηχανικό του πλοίου. Και, δεύτερον, όταν για οποιοδήποτε λόγο χρειασθεί να εισέλθει προσωπικό στον χώρο των φιαλών, ο υπεύθυνος αξιωματικός πρέπει προηγουμένως να βεβαιώνεται ότι οι χώροι που προστατεύονται από το σύστημα έχουν εκκενωθεί από το πλήρωμα και από τα μέλη των συνεργείων ώστε σε περίπτωση απρόσεκτης ή λανθασμένης ενεργοποιήσεως του συστήματος να μην υπάρχουν ανθρώπινα θύματα.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Οι ταλαίπωροι συνταξιούχοι μας (μιλάμε πάντοτε για τους ναυτικούς μας και όχι βεβαίως για τους «αλεξιπτωτιστές», τον αριθμό των οποίων προσπαθεί να περιορίσει για ευνοήτους λόγους ο Πρόεδρος του Ταμείου πήραν - αν την πήραν ακόμη - και τη σύνταξη του Δεκεμβρίου με καθυστέρηση και έπειτα από ημέρες αγωνιώδους προσμονής.

Βλέπετε, οι καρεκλοκέντραυροι είχαν αυτόν τον καιρό άλλα, πολύ σοβαρότερα θέματα να ασχοληθούν και πρι να τους μείνει χρόνος για τόσο πεζά πράγματα, όπως είναι οι συντάξεις των σημερινών απόμαχων της θάλασσας, έστω και αν αυτοί είναι οι δη-

μιουργοί του μεταπολεμικού θαύματος της Ελληνικής Ναυτιλίας - ποίος δίνει την σημερινή ημέρα σημασία σε κάτι τέτοια που είναι μόνον για μερικές κορώνες σε άνευ περιεχομένου ψηφίσματα ή σε ανακοινώσεις πριν από αρχαιρεσίες, κλπ., κλπ.

Είχαν οι άνθρωποι την ευρωπαϊκή ναυτεργατική συνδιάσκεψη της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών, η οποία, ως γνωστόν, πασχίζει... για τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτικών και ακόμη περισσότερο για τα συμφέροντα των συνταξιούχων μας... Μίλησαν και προβληματίστηκαν για το μέλλον τη στιγμή που η καρδιά των συνταξιούχων μας έχει μαυρίσει από την αναληψία της Πολιτείας που λεηλάτησε επί σειρά ετών το Ταμείο τους - μέχρι και τα καθαριστικά των προξενικών λιμεναρχείων πλήρωνε - και από την αδιαφορία εκείνων που όφειλαν να είναι οι προστάτες τους. Και αγωνιούν αν θα μπορούν να φάνε αύριο.

Υπενθυμίζουμε - και νομίζουμε ότι μόνον τα «Ναυτικά Χρονικά» το έχουν επισημάνει - ότι για την καταβολή των συντάξεων τους τελευταίους μήνες το ΝΑΤ δανείζεται και από τα δάνεια αυτά πληρώνει και τις συντάξεις των χιλιάδων «αλεξιπτωτιστών» που εισπράττουν χωρίς να έχουν καταβάλει ούτε δραχμή στο Ταμείο - δηλαδή, με δύο λόγια, η καταδυνάστευση των ναυτικών μας συνεχίζεται αλλά οι καρεκλοκεύταυροι οργανώνουν διεθνείς συναντήσεις με χρήματα, φυσικά, των ναυτικών μας και ο χορός καλά κρατεί.

ΤΟΥΣ ΑΞΙΖΕΙ Ο ΕΠΑΙΝΟΣ

Είναι πραγματικά αξιέπαινη η διοίκηση του Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών για την πρωτοβουλία της να οργανώσει Κέντρο Πληροφορικής για την ενημέρωση των μελών του Συνδέσμου στα της πληροφορικής, τη σημασία της οποίας υπογράμμισε ο Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου κ. Φώτης Χρηματόπουλος που παρέστη στα εγκαίνια και στην έναρξη των μαθημάτων.

Ο Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών όμως, όπως υπογράμμισε σε σύντομη ομιλία του και ο Πρόεδρος κ. Εμμ. Κουκούλης, δεν περιορίζεται στα όσα έχει επιτύχει μέ-

χρι σήμερα στον τομέα της ενημερώσεως των μελών αλλά θα προχωρήσει δυναμικά στον εκσυγχρονισμό της εκπαίδευσής και για τον σκοπό αυτόν εντός του νέου έτους θα τεθεί σε λειτουργία και τρίτος κύκλος εκπαίδευσής και επιμορφώσεως στην επικοινωνία.

Πρέπει εξ άλλου να υπογραμμισθεί ότι οι λειτουργικές δαπάνες του Κέντρου Πληροφορικής του Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών καλύφθηκαν από εισφορές των μελών.

Δύο φορές μπράβο, λοιπόν.

ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

Έχουν ασφαλώς απόλυτο δίκαιο οι ελληνικές εταιρίες κατασκευής σκαφών που απαντώντας σε επίκληση των κοινοτικών διατάξεων από το Υπουργείο, αναφορικά με την κατασκευή οκτώ ταχυπλόων του Λιμενικού, επισημαίνουν ότι από τις κοινοτικές διατάξεις απαγορεύονται και μέτρα άνισα και προνομιακά υπέρ αλλοδαπών έναντι υπηκόων κράτους μέλους - πρόκειται για καταχρηστική παρανομία για να καλυφθεί η δουλικότητα που μας διακρίνει έναντι των ξένων ή κάτι άλλο;

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ

Σοβαρή ηλεκτρολογική βλάβη στον μηχανισμό φωτοσύνθεσης μας ανάγκασε να καθυστερήσουμε για δύο ημέρες την έκδοση του παρόντος τεύχους. Ζητάμε την κατανόηση των αναγνωστών μας για το απρόβλεπτο τεχνικό κώλυμα.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΣΚΟΥΠΙΔΙΩΝ

Η επιβολή προστίμου σε πλοίαρχο τουριστικού σκάφους γιατί το πλήρωμα πετούσε τα σκουπίδια στον Κορινθιακό μας οδήγησε σε μια ιδιαίτερη έρευνα του θέματος από την οποία προέκυψαν διαπιστώσεις που μας άφησαν έκπληκτους αλλά και στη διατύπωση μιας συγκεκριμένης προτάσεως με την υλοποίηση της οποίας εμείς τουλάχιστον ευελπιστούμε ότι θα σταματήσει

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Δεκατέσσερα σοβιετικά πλοία ακινητοποιήθηκαν μπροστά στην είσοδο της διώρυγας του Σουέζ γιατί δεν είχαν να πληρώσουν τα διόδια. Το δε πρακτορείο «Τάς» υπολογίζει ότι ο αριθμός των πλοίων που αναμένουν την τακτοποίηση των τελών διελεύσεως ανέρχεται σε 45. Εξηγώντας τους λόγους αυτής της αδυναμίας ο επί του συναλλάγματος υπεύθυνος του Σοβιετικού Υπουργείου Ναυτιλίας ανέφερε ότι ένας μεγάλος αριθμός σοβιετικών εταιριών δεν έχουν εξοφλήσει τις οφειλές τους, των οποίων το σύνολο ανέρχεται σε εκατοντάδες εκατομμύρια ρουβλίων. Πράγμα που σημαίνει ότι η Υπηρεσία δεν διαθέτει το αναγκαίο συνάλλαγμα για να πληρώσει τα τέλη της διώρυγας.

Εξ άλλου ο αντιπρόσωπος της Marfrot στο Κάιρο υπενθύμισε ότι δεν είναι η πρώτη φορά που συμβαίνει κάτι τέτοιο, αφού από τις αρχές του έτους τέσσερις ήδη φορές οι Αιγυπτιακές Αρχές έχουν παρεμποδίσει τη διέλευση σοβιετικών πλοίων. Αλλά και γενικότερα οι οφειλές των σοβιετικών πλοίων από λιμενικά τέλη και δικαιώματα δεν φαίνεται να έχουν καλύτερη τύχη.

Όλα αυτά θυμίζουν πολύ τους νεκρικούς διαλόγους του Λουκιανού. Όταν ο Χάρων ζήτησε από τον κυνικό Μένιππο να πληρώσει τα πορθημεία για το πέρασμα της Αχερουσίας, ο φιλόσοφος εκείνος απάντησε με την παροιμιώδη φράση «ουκ αν λάβοις παρά του μή έχοντος». Το ίδιο λοιπόν λένε σήμερα και οι Ρώσοι. Με τη διαφορά ότι ο μέν Χάρων υπέκυψε τελικά στην άρνηση του Μένιππου. Ενώ οι Αιγυπτιακές Αρχές είναι ανένδοτες. Ούτε πίστωση κάνουν, ούτε τη διέλευση επιτρέπουν.

επιτέλους η απόρριψη των σκουπιδιών στη θάλασσα και θα κλείσει οριστικά αυτή η πηγή που επιβαρύνει σημαντικά το θα-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Dona Narcisa Bldg.
8751 Paseo De Roxas
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O.BOX 510, MAKATI, M.M.
Philippines

ADAMSON PHIL. INC.



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

λάσσιο περιβάλλον και έχει δυσμενείς επιπτώσεις και στον τουρισμό.

Πρώτα όμως οι διαπιστώσεις: Το συγκεκριμένο πλοίο του οποίου τιμωρήθηκε ο πλοίαρχος γιατί το πλήρωμα πετούσε τα σκουπίδια στον Κορινθιακό ήταν εφοδιασμένο με ειδικά μηχανήματα συμπίεσης και πολτοποιήσεως των σκουπιδιών τα οποία φαίνεται ότι οι υπεύθυνοι δεν ήθελαν να χρησιμοποιήσουν ή, το πλέον πιθανότερο, βαριόντουσαν να μεταφέρουν τα σκουπίδια στον χώρο όπου βρίσκονται τα μηχανήματα και θεώρησαν ότι ήταν ευκολότερο να τα πετάξουν στη θάλασσα.

Ανάλογες καταστάσεις έχουν επισημανθεί και σε άλλα επιβατηγά πλοία στα οποία τα πληρώματα ουσιαστικά αρνήθηκαν να χρησιμοποιήσουν τα ειδικά μηχανήματα με τα οποία εφοδίασαν τα πλοία τους οι πλοιοκτήτες και γι' αυτό το λόγο αναγκάστηκαν να τα αφαιρέσουν.

Για να εκλείψουν όλα αυτά επιβάλλεται, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, να περιληφθεί στη σύνθεση όλων ανεξαιρέτως των επιβατηγών πλοίων ένας διαχειριστής σκουπιδιών, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος και για τη συγκέντρωση των σκουπιδιών στους συγκεκριμένους χώρους του πλοίου, και για τον χειρισμό των ειδικών μηχανημάτων επεξεργασίας αλλά και για την παράδοση των συμπίεσμένων σκουπιδιών και επιπλέον θα είναι και υπόλογος έναντι των αρμοδίων αρχών.

Αυτή είναι η δική μας άποψη για την αντιμετώπιση του προβλήματος, ενδεχομένως να υπάρχουν και άλλες που είναι ίσως ευκολότερα υλοποιήσιμες και εμείς, όπως έχουμε τονίσει επανειλημμένως, δεν διεκδικούμε το αλάθητο του Πάπα, διεκδικούμε μόνον μια ρύθμιση με την οποία θα κλείσει οριστικά η πληγή της απορρίψεως των σκουπιδιών στη θάλασσα. Και σ' αυτό θα επιμεινουμε.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ

Σε μια εποχή γενικής ιδιωτικοποιήσεως φαίνεται παράξενο ότι τα Βαλτικά κράτη που με τόσο αγώνα κέρδισαν την ανεξαρτησία τους, προβαίνουν στην εθνικοποίηση των ναυτιλιακών τους εταιριών. Αλλά η αντίφαση εξηγείται αν αναλογισθεί κανείς ότι μέχρι τώρα τα πλοία των χωρών αυτών υπάγονται στην κυριαρχική εξουσία της κεντρικής σοβιετικής υπηρεσίας, της γνωστής Marflot, και έπλεαν επομένως υπό τη σοβιετική σημαία εντός της οποίας είχε καταπνίγει κάθε άλλη εθνική παρουσία. Έτσι η σημερινή εθνικοποίηση δεν αποτελεί παρά μια έκφραση της ελευθερίας και της ανεξαρτησίας.

Στην Εσθονία λοιπόν η νέα κυβέρνηση εθνικοποίησε την Esthonian Shipping Company, μετονόμασε τα περισσότερα πλοία της και εγκατέστησε στο Ταλίν το δικό της εθνικό νηολόγιο. Τα 46 πλοία της με νέα χαρακτηριστικά (όνομα, νηολόγιο κλπ.) ύψωσαν την εθνική σημαία ύστερα από 50 χρόνων αφανισμό και ο ναυτικός κόσμος

συγκινημένος παρακολούθησε το πρώτο φέρρι μπόουτ υπό Εσθονική σημαία να αποπλέει από το Ταλίν για το Ελσίνκι. Παράλληλα και η Λετονία εθνικοποίησε τη Latvian Shipping Company η οποία κατέχει 90 πλοία, 1,1 εκατ. τον. d.w. Τα πλοία αυτά σύντομα θα εγγραφούν σε εθνικό νηολόγιο και θα υψώσουν την εθνική σημαία. Αναμένεται τέλος ότι το παράδειγμά τους θα ακολουθήσει και η Λιθουανία.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου των Τελωνειακών Αρχών με θέμα την συνεργασία μεταξύ των Αρχών και των διεθνών ναυτικών ενώσεων για την καταπολέμηση της διακίνησης ναρκωτικών με εμπορικά πλοία, που διεξήχθη στις Βρυξέλλες, ανακοινώθηκε η ίδρυση του Ναυτιλιακού Συμβουλίου Ασφαλείας με τομέα δραστηριότητας την Ευρώπη. Ήδη από το 1988 λειτουργεί στις ΗΠΑ το ανάλογο όργανο που είχε σκοπό την ενημέρωση των πλοιοκτητών για την αποφασιστικότητα των Τελωνειακών Αρχών να εφαρμόσουν σκληρά μέτρα και υψηλά πρόστιμα εναντίον των πλοίων που διακινούν ναρκωτικά και να συμβουλευτεί για την πρόληψη και εξασφάλιση των πλοίων και των φορτίων από την ύπαρξη λαθραίων ναρκωτικών. Το Ναυτιλιακό Συμβούλιο Ασφαλείας αποτελείται από πλοιοκτήτες ή από εξουσιοδοτημένους οργανισμούς όπως ο BIMCO και ασχολείται με την πρόληψη και δίωξη της λαθρεμπορίας ναρκωτικών σε στενή συνεργασία με τις τελωνειακές αρχές των ΗΠΑ. Ειδικά η προσπάθεια του BIMCO επικεντρώνεται στην προστασία των πλοιοκτητών από άδικη μεταχείριση των αμερικανικών τελωνειακών αρχών καθώς και παροχή πληροφοριών για το θέμα της λαθρεμπορίας ναρκωτικών. Το Σεπτέμβριο του 1988 ο BIMCO επικύρωσε τις σχέσεις του με τις αμερικανικές τελωνειακές αρχές υπογράφοντας τη Συμφωνία Πρωτοβουλίας Θαλασσιών Μεταφορών SCIA. Τα μέλη της Συμφωνίας έχουν αναλάβει την υποχρέωση να τηρούν τα προληπτικά μέτρα εναντίον του λαθρεμπορίου ναρκωτικών που απαιτεί η αμερικανική τελωνειακή υπηρεσία.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

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

SIGMA HELLAS LTD.

Φίλωνος 98β, Πειραιάς 185 36
Τηλ. 4137923, 4180167. Fax 4519020



Με θάρρος και ρεαλισμό

Του Θανάση Βαρινού

Οι Αξιωματικοί που υπηρετούν στα Εμπορικά μας πλοία φορολογούνται με 5% για όλες τις αποδοχές τους που καταβάλλονται σε συνάλλαγμα και 3% για τις αποδοχές που καταβάλλονται σε δραχμές.

Η παρακράτηση γίνεται αμέσως από τον Πλοίαρχο στα υπό Ελληνική σημαία πλοία, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν από το 1955 μέχρι σήμερα.

Στα τέλη του 1986 τροποποιήθηκαν αυτές οι διατάξεις με το φορολογικό νομοσχέδιο που κατέθεσε στην Βουλή ο τότε Υπουργός Οικονομικών κ. Δ. Τσοβόλας. Όμως ήταν τέτοια η αντίδραση από τον ναυτεργατικό κόσμο, τις Εφοπιστικές Ενώσεις και το YEN έτσι που ο νόμος τελικά τροποποιήθηκε.

Στελέχη της τότε αντιπολίτευσης με μπροστάρηδες τους κ.κ. Ι. Παλαιοκρασσά και Αρ. Παυλίδη έδιναν μάχες στην Βουλή και εξηγούσαν τους λόγους που προβάλαμε εμείς και οι Εφοπιστικές Ενώσεις, γιατί δεν πρέπει να φορολογηθούν άδικα οι Αξιωματικοί Ε.Ν.

Η ειδική φορολογική μεταχείριση για τους Αξιωματικούς Ε.Ν. είναι ένα από τα σοβαρότερα κίνητρα για την προσέλκυση και παραμονή των νέων στο Ναυτικό επάγγελμα.

Από την άλλη πλευρά δεν θα βρεθούν Αξιωματικοί να ναυτολογηθούν σε πλοία με Ελληνική σημαία όταν θα κληθούν να πληρώσουν 500-700 χιλιάδες περισσότερους φόρους, ενώ στα υπό ξένη σημαία απαλλάσσονται από το χαράτσι και παίρνουν τα απομαχικά στο χέρι.

Ο αθέμιτος ανταγωνισμός που υφίσταται το υπό Ελληνική σημαία πλοίο αυξάνεται με την φορολόγηση των Αξιωματικών Ε.Ν.

Αυτά όμως ξεχάστηκαν γρήγορα αφού η Επιτροπή για την αναμόρφωση της φορολογικής νομοθεσίας στις προτάσεις της που έδωσε στην δημοσιότητα την περασμένη εβδομάδα, προτείνει την κατάργηση του ειδικού τρόπου φορολογίας Αξιωματικών Ε.Ν. γιατί λέγει «προκαλεί τους άλλους φορολογούμενους».

Ο Υπουργός Οικονομικών κ. Ι. Παλαιοκρασσάς που ρωτήθηκε στην τηλεόραση απάντησε ότι «η νέα ρύθμιση που προτείνει η Επιτροπή είναι λογική». Την ίδια ώρα ο κ. Δ. Τσοβόλας δήλωνε ότι «οι διατάξεις αυτές είναι φορομηχανικές και απαράδεκτες»....!!!

Μα επιτέλους δεν θα αφήσουν ήσυχη την Εμπορική μας Ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτεργάτες οι κ.κ. Υπουργοί Οικονομικών; Είναι δύσκολο να καταλάβουν ότι τα 3 δις δρχ. που εισπράττουν από τους φόρους και 1,8 δις δολάρια συνάλλαγμα από τους μισθούς των ναυτεργατών θα χαθούν γρήγορα, μαζί με το Ελληνικό πλοίο, αν συνεχιστεί αυτή η πολιτική;

Η ΑΝΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΦΛΕΓΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Από τον Μάιο του 1991, σχεδόν κάθε τεύχος σας αναφέρεται στο μεγάλο πρόβλημα που αυτή τη στιγμή μαστίζει την Ναυτιλία μας και λέγεται «επανάδρωση».

Πολλοί που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά διερωτώνται τί πρέπει να γίνει για την προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αλλά και ποιά είναι τα αίτια που προκαλούν την απροθυμία τους να τό ακολουθήσουν.

Δύο τ' ερωτήματα αλλά πληθώρα οι προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος από διάφορους παράγοντες της Ναυτιλίας. Άλλες προτάσεις είναι σοβαρές και πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν τό ταχύτερον δυνατόν, όπως η έξυγνείωση του ΝΑΤ για μία καλύτερη και σωστή ασφάλιση των ναυτικών, και άλλες είναι έπουσιώδεις και βοηθούν μόνον περιστασιακά τον κλάδο, χωρίς να δίνουν μακροχρόνια λύση.

Διαισθανόμενος τον αφανισμό της Έλληνικής ναυτιλίας όταν οι Έλληνες ναυτικοί και ιδιαίτερα οι Έλληνες Άξιωματικοί, δέν θά υπάρχουν πλέον, (και αυτό δέν θά άργήσει να συμβεί άν δέν ληφθούν τά απαραίτητα μέτρα από τούς υπεύθυνους), κάνω μία επιπλέον πρόταση που τήν θεωρώ πολύ βασική και πιστεύω ότι θά βοηθήσει πάρα πολύ στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και στην δημιουργία πραγματικών ναυτικών και όχι καιροσκοπων.

Όλοι όσοι ασχολούνται με τήν ναυτιλία, και ειδικότερα εκείνοι που είναι υπεύθυνοι για τήν επανάδρωση των πλοίων γνωρίζουν ότι η έλλειψη ναυτικών και ιδιαίτερα αξιωματικών, άρχισε να γίνεται επικίνδυνα αισθητή τά τελευταία δύο χρόνια. Τί συνέβη αυτά τά τελευταία χρόνια και δέν έρχονται νέοι στο επάγγελμα; Θά θυμηθούμε δύο βασικούς παράγοντες, πρώτον τήν κατάρρευση του ΝΑΤ ως ασφαλιστικού φορέα και δεύτερον τήν κατάργηση των διατάξεων περί μειωμένης στρατιωτικής θητείας για

τούς πραγματικούς ναυτικούς.

Τό δεύτερο ήταν, αναμφίβολα, ένα σοβαρό κίνητρο προσέλκυσης και παραμονής νέων στο ναυτικό επάγγελμα, γιατί από τότε που καταργήθηκε χάθηκε τό ενδιαφέρον τους και έτσι φθάσαμε στην σημερινή κατάσταση.

Άκούστηκαν διάφορα σχόλια για τήν κατάργηση αυτών των διατάξεων, ότι δηλαδή ώρισμένοι έκμεταλλεύτηκαν τά πλεονεκτήματα αυτά, χωρίς να είναι πραγματικοί ναυτικοί. Και διερωτάται κανείς άν υπάρχει σοβαρότητα των άρμοδιών όταν καταργούνται οι νόμοι και οι διατάξεις, επειδή καταστρατηγούνται από μία μικρή μερίδα πολιτών.

Άκούστηκαν και άλλα σχόλια, όπως γιατί οι ναυτικοί να τυγχάνουν ιδιαίτερης μεταχείρισης από τούς υπόλοιπους Έλληνες;

Απαντώντας σ' αυτά τά σχόλια, για να μάθουν οι άδαις, τούς λέμε ότι η ζωή του ναυτικού μέσα στο πλοίο διέπεται από πειθαρχία, σχεδόν στρατιωτική, και εκ τής φύσεως τής εργασίας του είναι πάντοτε εκπαιδευμένος και έτοιμος να υπηρετήσει τήν πατρίδα όποτε χρειασθεί, προσόντα τά όποια δέν έχει ό στερειανός.

Ένα άλλο άμεσο πρόβλημα που δημιουργείται με τήν στρατιωτική θητεία των ναυτικών άφορά τούς Δοκίμους Άξιωματικούς. Σύμφωνα με τό νέο σύστημα εκπαίδευσης (Sandwich courses) οι Δόκιμοι φοιτούν στην σχολή και υπηρετούν στα πλοία διαδοχικά για τήν πρακτική τους κατάρτιση. Μετά από συνολικό χρόνο (σχολής/πλοίου) 4 ετών, χαρακτηρίζονται ως άνθυποπλοίαρχοι — Γ' Μηχανικοί. Στην συνέχεια η πολιτεία τούς καλεί να εκπληρώσουν τίσ στρατιωτικές τους υποχρεώσεις. Δηλαδή από τήν ήμερομηνία που βγάσουν τήν σχολή και έχουν χαρακτηριστεί Άξιωματικοί μέχρι που η Έμπορική Ναυτιλία τούς χρησιμοποιήσει σάν Άξιωματικούς στα πλοία της, έχει παρέλθει ένα διάστημα δύο ετών. Αυτό σημαίνει άποχή από τό επάγγελμά τους για δύο

χρόνια, στην πιο κρίσιμη περίοδο τής καριέρας τους που θά έπρεπε απαραίτητα να είναι στα πλοία και να αξιοποιούν τίσ γνώσεις τους. Κατά τήν γνώμη μου οι Άξιωματικοί αυτοί όταν άπολυθούν από τό στρατό δέν θά είναι πλήρως καταρτισμένοι, σύμφωνα με τίσ απαιτήσεις τής σημερινής ναυτιλίας και θά πρέπει να περάσουν από μετεκπαίδευση για να αναλάβουν θέση υπευθύνου Άξιωματικού.

Ανακεφαλαιώνοντας τά παραπάνω κάνω έκκληση στους υπεύθυνους Υπουργούς και άρμοδιους παράγοντες, για τό συμφέρον τής Έλληνικής Ναυτιλίας, να καταρτίσουν τό συντομώτερο δυνατόν νομοσχέδιο που να προβλέπει τήν άπαλλαγή από τήν στρατιωτική υποχρέωση των πραγματικά άπογεγραμμένων ναυτικών οι όποιοι να καλούνται στο στράτευμα μόνον για τή βασική τους εκπαίδευση, με τήν δέσμευση να συμπληρώνουν τετραετή θαλάσσια υπηρεσία μέσα στην έπόμενη έπταετία.

Μέ τιμή
ΣΤΑΘΗΣ ΒΡΟΝΤΙΣΗΣ

Πειραιώς 18 Νοεμβρίου 1991

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΤΟΥ Ο.Τ.Ε.

Κύριε Διευθυντά,

Στήν έπιστολή του, που δημοσιεύθηκε στο έγκριτο περιοδικό σας στις 1 Ιουλίου, 1991, ό βοηθός Γενικός Διευθυντής του Ο.Τ.Ε. κ. Κασιώρης θέλοντας να τονίσει τήν προσφορά του ΟΤΕ στην Ναυτιλία έκανε χρήση λέξεων και πρακτικών οι όποιες μου δημιούργησαν τίσ άκόλουθες σκέψεις και έρωτήσεις.

1. Νομίζω ότι ουδείς έχει αντίρρηση ότι ό Ο.Τ.Ε. προσφέρει χρήσιμες υπηρεσίες.

Τό έρώτημα όμως παραμένει. Προσφέρει τέτοιες υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες;

2. Η άναφορά του κ. Κασιώρη στην 24ωρη παροχή υπηρεσιών του Ο.Τ.Ε. στην Ναυτιλία νομίζω ότι είναι άτυχής. Άραγε περνούν σκέψεις στους άρμοδιους του ΟΤΕ να περιορίσουν τίσ υπηρεσίες του προς τή Ναυτιλία στις εργάσιμες ώρες και ήμέρες;

3. Η νομιμοποίηση χρήσης VHF από τά ναυτιλιακά γραφεία και η πληροφόρηση του είδους και τής ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από τούς παρακτίους του Εύρωπαϊκού χώρου ασφαλώς θά βελτίωναν πολύ σοβαρά τίς υπηρεσίες του ΟΤΕ προς τή Ναυτιλία.

Τέλος και επειδή η ΝΑΥΤΙΛΙΑ είναι η μοναδική Βιομηχανία που προσφέρει στην Χώρα μας τόσα πολλά χωρίς να ζητάει άνταλλάγματα, ως τής προσφέρουμε κάθε ένας από τή θέση του, τουλάχιστον εκείνα που για τίσ άλλες χώρες είναι ρουτίνα.

Εύχαριστώ για τή φιλοξενία
Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
Ναυτικός Πράκτωρ

Καλαμάτα.

ΕΡΜΙΟΝΙΔΑ

Πωλείται κτήμα παραλιακό 114 στρεμμάτων στο δρόμο μεταξύ ΕΡΜΙΟΝΗΣ και ΠΟΡΤΟ ΥΔΡΑ με οικήματα, δένδροφυτευμένο.

Εξαιρετική ακρογιαλιά μήκους 500 μετρ.

Λιμάνι — Φώς — Νερό — Τηλέφωνο.

Ενδιαφέρον για μεγάλες και σοβαρές τουριστικές κτηματικές και άλλες επιχειρήσεις.

Πληροφορίες: Τηλ. 3227 570 κα Κ. ΤΣΑΛΚΩΝΑΚΟΥ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Κύριε Διευθυντά,
Στο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 1ης Σεπτεμβρίου, διάβασα με προσοχή το άρθρο του κ. Ξεν. Αντωνιάδη σχετικά με την επικείμενη ίδρυση του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου και τις ενστάσεις που καταθέτει. Επειδή το θέμα και μεγάλο είναι και ιδιαίτερα σημαντικό για την ναυτιλία μας νοιώθω την ανάγκη να δώσω τροφή για διάλογο.

Ο κ. Αντωνιάδης χαρακτηρίζει ως αόριστη την πρόταση ίδρυσης Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου και απορεί για το ποιές είναι τάχα οι ανάγκες που καλείται να εξυπηρετήσει. Οφείλουμε λοιπόν να πληροφορήσουμε τον αγαπητό ναύαρχο ότι πιστεύουμε πως πρέπει κάποτε να πάψουμε να παραμερίζουμε και να αποκλείουμε τους βασικούς συντελεστές ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Δηλαδή τους ανθρώπους που με σκληρή και επίμονη εργασία έγιναν πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων, διευθυντές μεγάλων εφοπλιστικών ομίλων κ.α. την ίδια στιγμή που καταξιώνονται διεθνώς. Πρέπει επίσης να σημειώσουμε (και επιμένουμε σε αυτό) ότι οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί Ε.Ν. διαθέτουν όλα τα προσόντα για να αποκτήσουν πτυχιακό ή μεταπτυχιακό δίπλωμα. Μάλιστα, αρκετοί από αυτούς το απέκτησαν μετά από μονοετή ή διετή φοίτηση σε αγγλικά ή άλλα κοινοτικά πανεπιστήμια.

Συνοπτικά, σεβόμενοι τη φιλοξενία του περιοδικού, θα επιχειρήσουμε να εξηγήσουμε τις θέσεις μας για ορισμένα θέματα στα οποία αναφέρεται το άρθρο.

Το δίπλωμα Extra Master δεν θεωρείται πανεπιστημιακό Degree αλλά Qualification και δεν υπάρχει αντίστοιχη διαβάθμισή του. Το αποκτούν συνήθως Βρεταννοί που θα απορροφηθούν στα αντίστοιχα ΤΕΙ ναυτιλιακής κατεύθυνσης ή προκειμένου να το χρησιμοποιήσουν για συνέχιση των σπουδών τους στα πανεπιστήμια (για Diploma) ή σε Polytechnics (για MSC).

Ο Έλληνας πλοίαρχος ή μηχανικός δεν το χρειάζεται για να γίνει αρχιπλοίαρχος ή αρχιμηχανικός επειδή ακριβώς δεν αναζητά «τιμητικούς τίτλους που θα επιβραβεύσουν την ατομική προσπάθεια υψηλότερης μόρφωσης στα θέματα του κλάδου» όπως αναφέρει ο κ. Αντωνιάδης.

Το παγκόσμιο ναυτιλιακό πανεπιστήμιο του Μάλμο στο Δ.Σ. του οποίου είχα την τιμή να εκπροσωπώ την Ελλάδα για τρεις διετίες, είναι πρότυπο πανεπιστημιακό ίδρυμα ανωτάτου επιπέδου που δεν απευθύνεται μόνο σε υποψηφίους αφρικανούς αλλά και σε ευρωπαίους, αμερικανούς και καναδούς. Ήδη η χώρα μας έχει μετεκπαιδεύσει ΔΥΟ καθηγητές των ΑΔΣΕΝ.

Στην εκπαίδευση του WMU συμμετέχουν καθηγητές ναυτιλιακών πανεπιστημίων με διεθνή προβολή και κύρος. Κύριος στόχος του δεν είναι «η δημιουργία πυρήνων των σε εμβρυώδη κατάσταση ναυτιλιών» αλλά η ομοιόμορφη εκπαίδευση σε μοντέρνα πρότυπα. Επιπρόσθετα η πρακτι-

κή εκπαίδευση πραγματοποιείται ανά την υδρόγειο σε χώρες όπου εξειδικεύονται οι φοιτητές στην κατεύθυνση σπουδών που έχουν επιλέξει. Επί παραδείγματι, η ειδικευση στους Κανονισμούς Σιτηρών γίνεται με έξοδα του πανεπιστημίου στον Καναδά ή στις ΗΠΑ. Η προβλεπόμενη δε διάρκεια φοίτησης είναι υπεραρκετή - 2 χρόνια Full time - για μεταπτυχιακό MSC, την στιγμή που οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες έχουν καθιερώσει φοίτηση μονοετούς διάρκειας.

Ως προς τους Νηογνώμονες παρατηρούμε ότι οι Έλληνες αξιωματικοί Ε.Ν. έχουν επανδρώσει επάξια τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και τους νηογνώμονες. Δεν περιμένουν να φύγουν οι αλλοδαποί για να πληρώσουν τις θέσεις, προσλαμβάνονται μαζί με αυτούς, είναι ισότιμοι ή και προϊστάμενοι των αλλοδαπών (βλ. ABS, RINA, LLOYDS κ.α.).

Το Πανεπιστήμιο Πειραιά και ιδιαίτερα το τμήμα ναυτιλιακής οικονομίας και πολιτικής πραγματοποιεί εξαίρετη δουλειά και πλαισιώνεται από καταξιωμένους πανεπιστημιακούς δασκάλους. Όμως, απευθύνεται σε απόφοιτους Λυκείου, είναι τετραετούς φοίτησης και δεν απευθύνεται σε

στελέχη του Ε.Ν.

Πέραν αυτού, το παρελθόν διδάσκει. Ενώ ξεκίνησε μεταπτυχιακό πρόγραμμα ναυτιλιακής κατεύθυνσης με απεύθυνση σε στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πτυχούχους ΑΕΙ και αξιωματικούς Λ.Σ. στην πορεία το πρόγραμμα ατόνησε για πολλές και διάφορες αιτίες και οι πολλοί σπουδαστές το εγκατέλειψαν απογοητευμένοι.

Νομίζουμε ότι οι παραπάνω γραμμές απαντούν σε αυτή την ουσία του προβλήματος που πρέπει να αναπτυχθεί. Εμείς πάντως ως Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας προτείνουμε τη διοργάνωση ημερίδας με τη συμμετοχή του ΥΕΝ ως διοικητικού φορέα, του εφοπλιστικού κόσμου, των ναυτεργατικών οργανώσεων και του πανεπιστημίου Πειραιά. Η σύνθεση αυτή διασφαλίζει την έγκυρη και πολύπλευρη τοποθέτηση πάνω σε ένα θέμα τόσο σοβαρό για την ναυτιλία μας, όπως η ανώτατοποίηση ή όχι των σπουδών πλοίαρχου Α και μηχανικού Α.

Με τιμή

Γεώργιος Μαρκογιάννης

Γεν. Δ/ντής

Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας

Metalock Voyage Repairs

BRASIL for all Brasil

- 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.

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.

Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

COURSES: SHIPPING/TRANSPORT

Full-time Higher Certificate, Diploma and Post Graduate courses in Shipping or Transport Management at a Business College in Central London. Accredited by The British Accreditation Council.

Other business courses also available.

**Travel and Tourism • Hotel and Catering
Computing • Marketing • Exporting and Importing
General and International Business**

Start dates: **January** and **September**. Some Courses **June**
For a Prospectus write to:-

LONDON INSTITUTE OF SHIPPING & TRANSPORT
Dept. SEV • 51/55 Waterloo Road • London SE1 8TX
Tel: (071) 928 0029/0938 • Fax: (071) 620 1226 • Telex: 8812438



TROODOS SHIPPING CO LTD

**INVITES APPLICATIONS FROM
DECK AND ENGINE OFFICERS**

**TO JOIN THE COMPANY'S NEWLY ANNOUNCED
OFFICE**

**FAMILIARISATION SCHEME
FOR SEAGOING STAFF**

THE SUCCESSFUL CANDIDATES WILL BE HOLDERS OF A GREEK
LICENSE OF ANY RANK, MAXIMUM AGE 40 YEARS,
WITH A GOOD COMMAND OF THE ENGLISH LANGUAGE.

THEY WILL HAVE EXPERIENCE IN TANKERS AND BE
AMBITIOUS TO EMBARK UPON A CAREER THAT COULD LEAD TO THE
HIGHEST MANAGERIAL POSITION WITHIN THE PIRAEUS BASED
OFFICE STRUCTURE.

THE MAIN PURPOSE OF THE SCHEME IS TO PROMOTE A
BETTER UNDERSTANDING BETWEEN OFFICE AND SHIPBOARD
OPERATIONS AND PERSONNEL, IMPROVE THE OFFICERS
QUALITY AND PREPARE THEM FOR A SHORE BASED CAREER
AFTER A SUCCESSFUL CAREER AT SEA.

EXCELLENT PAY FOR THE TIME IN THE OFFICE AND
SEA SERVICE ON NAT-CONTRACTED TANKERS.

FOR MORE INFORMATION
CALL IN FOR AN INTERVIEW WITH

CAPT. YIANNIS PSINGAS
DEPUTY CHIEF MARINE SUPERINTENDENT
(FOR DECK OFFICERS)
OR
EVANGELOS NOMICOS
TECHNICAL MANAGER
(FOR ENGINEERS)

AT: TROODOS SHIPPING CO LTD
12 DEFTERAS MERARCHIAS STR. PIRAEUS
TEL: 4180001

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

**ΑΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
INSURANCE COMPANY S.A.**

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

Telephone 3227.932-3-4-5
Telex No 21.6158 Hori Gr
Telefax: 3225540

**ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ: «Όριζων» — Sun Ins. Ltd.» — «London Assurance» —
«Taisho Marine & Fire Ins. Co.»**

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

- Τή ΖΩΗ, τή δική σας καί τών εργαζομένων γιά σās.
- Τή ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ σας, όπου καί άν βρίσκεται.
- Τά ΠΛΟΙΑ σας, έμπορικά καί άναψυχής.

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

Τηλεφωνήσατέ μας: κα Γκαλέκου ή κα Ήλιοπούλου (τηλ.: 3227932-3-4-5)

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η ΕΝΑΤΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Με τη συμμετοχή αρκετών κορυφαίων παραγόντων του Έλληνικού έφοπλισμού, πολλών διευθυντών Τραπεζών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και πολλών δικηγόρων και οικονομολόγων, πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στις 14 και 15 Νοεμβρίου η ένατη Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς, που οργάνωσε η Ναυτιλιακή Λέσχη σε συνεργασία με το Κέντρο Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School, London.



Τήν έναρξη των εργασιών της Συνάντησης κήρυξε ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης, ο οποίος τόνισε τη σημασία και τη χρησιμότητά της, συμπληρώνοντας ότι η Πολιτεία θα εξαντλήσει τις δυνατότητές της για την περαιτέρω ανάπτυξη του Πειραιώς ώστε να καταστεί το πρώτο ναυτιλιακό κέντρο της Άνατολ. Μεσογείου, όπως αρμόζει στη μεγάλη Έλληνική Ναυτιλία.

Χαιρετισμούς προς τους συνέδρους απηύθυναν επίσης ο πρόεδρος της Λέσχης κ. Νικ. Κοτζιάς, ο πρόεδρος της Συνάντησης Καπτάν Παναγ. Τσάκος, ο Βρεταννός πρέσβης στην Άθήνα Σέρ Ντ. Μάιερς, και ο διευθυντής του Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης, καθηγητής Κώστας Γραμμένος.

Υπογραμμίζοντας τη χρησιμότητα των απόψεων που ακούσθηκαν από τους καταξιωμένους εισηγητές και πάνελιστς της Συνάντησης, αλλά και στην προσπάθεια να τεθούν οι απόψεις και τα συμπεράσματα που ακούσθηκαν στη διάθεση του αναγνωστικού τους κοινού, τά «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν τό αφιέρωμα που ακολουθεί και καλύπτει τόσο τους τομείς της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, όσο και τις προοπτικές εκμετάλλευσης των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου υπό τό πρίσμα των εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία που καιρία επηρεάζουν τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Στό αφιέρωμα αυτό δημοσιεύονται επίσης στην ελληνική, τά κυριώτερα συμπεράσματα από τις δύο ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες μελέτες που συνέταξαν οι Έλληνες απόφοιτοι του Κέντρου Ναυτιλίας κ.κ. Ε.Σ. Μαρινάκης, Α.Ι. Μαρκούσης, Γ.Π. Κακουλίδης και Ν.Ε. Στεργιώτης, υπό την εποπτεία και παρακολούθηση του διευθυντού του Κέντρου, καθηγητή Κώστα Γραμμένου με θέμα

«Επενδυτικά κριτήρια και συμπεριφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στον τομέα χύδην ξηρού φορτίου» και «Οι νέοι κανόνες επάρκειας τραπεζικών κεφαλαίων και η επίδρασή τους στα ναυτιλιακά δάνεια από τραπεζικά συνδικάτα».

Jurgen Bentlage:

Ή χρηματοδότηση της Έλληνικής Ναυτιλίας — Οι απόψεις ενός Γερμανού Τραπεζίτη

Ίδιαίτερα κολακευτικός γιά τή πιστοληπτική ικανότητα της ελληνικής ναυτιλίας υπήρξε ο κ. Jurgen Bentlage, διευθύνων σύμβουλος της Τράπεζας Deutsche Schiffsbank, ο οποίος στην όμιλία ανέφερε ότι εμφανίζει ευνοϊκές προοπτικές γιά τό όρατό μέλλον και προσφέρει έλκυστικές συνθήκες γιά τις γερμανικές Τράπεζες που έχουν πρόσβαση στις εθνικές και διεθνείς χρηματαγορές.

Ο κ. Bentlage σημείωσε ότι η Deutsche Schiffsbank σε συνεργασία με άλλες Τράπεζες χρηματοδότησαν μέχρι σήμερα τήν ελληνική ναυτιλία με περισσότερα από 3 δις. μάρκα και οι απώλειες από τά δάνειά τους αυτά υπήρξαν ελάχιστες, και πρόσθεσε:

«Ή μεγάλη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας γιά μία Τράπεζα που ειδικεύεται στις ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως αυτή που αντιπροσωπεύω μπορεί νά παρουσιασθεί ανάγλυφα με τήν ακόλουθη σύγκρισή της με τόν γερμανικό έμπορικό στόλο.

Διαθέτοντας περισσότερα από 3.500 πλοία, όλικής χωρητικότητας περί τούς 100 εκατ. τον. dw., οι Έλληνες πλοιοκτήτες έλέγχουν τόν μεγαλύτερο έμπορικό στόλο στόν κόσμο — αντιπροσωπεύοντας ποσοστό 15% τού παγκόσμιου τοννάζ, ή μεγάλη πλειοψηφία τού όποιου αποτελείται από μεγάλης χωρητικότητας μπάλκερς και δεξαμενόπλοια. Άντίθετα ο Γερμανικός έμπορικός στόλος καλύπτει μόνο 13 εκατομ. τον. d.w. και επικεντρώνεται κυρίως σε πλοία μεταφοράς κοντέϊνερς.

Άν και ή σύγκριση μόνο τού μεγέθους δέν λαμβάνει υπόψη όλους τούς άλλους παράγοντες που προσδιορίζουν τήν όλική σημασία ενός στόλου, οι αριθμοί δείχνουν τή σημασία της ελληνικής ναυτιλίας. Άκόμα, φαίνεται ότι επί τού παρόντος αυτή αντιπροσωπεύει τήν μοναδική ελληνική βιομηχανία με δυνατότητα ανάπτυξης.

Συγκρινόμενο με τήν γερμανική ναυτιλιακή κοινότητα, τό ελληνικό ναυτιλιακό στοιχείο είναι περισσότερο προσανατολισμένο προς τήν οικογένεια, εκτός από μερικά ξεχωριστά όνόματα που ειδικεύονται στην αγορά των δεξαμενοπλοίων και συνεχίζουμε νά συναντούμε τή παραδοσιακή εταιρία μέσου μεγέθους. Στην Γερμανία, όρισμένα ωκεανοπόρα πλοία ανήκουν σε μεγάλες εταιρίες περιορισμένης ευθύνης, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό ανήκει στις Kommanditgesellschaften οι όποιες προσελκύουν διάφορες φοροαπαλλαγές.

Οί μεσαίου μεγέθους ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες συ-

νήθως κυριαρχούν στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, αλλά για κάποιο χρονικό διάστημα μέχρι την αρχή του 1991 ήταν διστακτικοί αγοραστές, ενώ συνήθως παρουσιάζονταν ως πωλητές. Μερικοί είχαν αγοράσει πλοία κατά την περίοδο των χαμηλών τιμών στα μέσα της δεκαετίας του 1980 και κέρδισαν σημαντικά ποσά. "Άλλοι που είχαν πληγεί σοβαρά από την κρίση έκμεταλλεύθηκαν την ευκαιρία να έδραιώσουν την οικονομική θέση τους. Τό αποτέλεσμα είναι ότι σήμερα ένα σημαντικό μέρος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας είναι σε καλή οικονομική θέση, διαθέτοντας υψηλά επίπεδα ρευστότητας κεφαλαίων.

Πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες, λόγω της μεγάλης ρευστότητας που διαθέτουν, έχουν την δυνατότητα να αυξήσουν τα ίδια κεφάλαιά τους (τήν συμμετοχή τους), δημιουργώντας υγιή χρηματοδοτικά πακέτα, στις επενδύσεις τους, κυρίως στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Ατενίζοντας το άπώτερο μέλλον, ή ανανέωση τόσο του στόλου ξηρού φορτίου όσο και των δεξαμενοπλοίων, θα απαιτήσει μεγάλες επενδύσεις. Για τις παραδοσιακές οικογενειοκρατούμενες ναυτιλιακές εταιρίες μπορεί να αποδειχθεί δύσκολο να «σηκώσουν» τόσο εύκολα κεφάλαια χωρίς να στραφούν σε καινούργιες πηγές συμπεριλαμβανομένων και των κεφαλαιαγορών.

Ο ανταγωνισμός των ναυτιλιακών Τραπεζών στην ελληνική αγορά παραμένει ισχυρός, παρόλο που οι διάφοροι περιορισμοί στο τραπεζικό δανεισμό αυξάνουν τις πιέσεις στο σύστημα, οδηγώντας σε αυστηρότερα δανειοδοτικά κριτήρια και υψηλότερο κόστος.

Και ο κ. Benthage κατέληξε λέγοντας, ή μακρά και επιτυχημένη εμπειρία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας της επιτρέπει να ατενίζει το μέλλον με αισιοδοξία και κατά τη γνώμη μου θα της επιτρέψει να ανταπεξέλθει με επιτυχία στις μελλοντικές προκλήσεις».

Ian Beauchamp:

Η Παγκόσμια Οικονομία, τα νομίσματα και τα έπιτόκια

Ο κύριος Ian Beauchamp, επί κεφαλής των οικονομολογικών μελετών της Hambros Bank του Λονδίνου, ξεκίνησε την εισήγησή του αναλύοντας τις όμορφες προβλέψεις για τη διεθνή οικονομία και τα φτωχά αποτελέσματα για τις βασικότερες οικονομίες, όπως προκύπτουν από μελέτες πλέον των 100 έπιστημόνων του Καναδά, ΗΠΑ, Ηνωμένου Βασιλείου και Αυστραλίας.

Οι περισσότερες προβλέψεις ενισχύουν την γενική εικόνα ύφεσης των οικονομιών με ρυθμούς ανάπτυξης μεταξύ 2 - 2,5% για τις κυριότερες χώρες του ΟΟΣΑ. Ο όμιλητής υπέδειξε ότι αυτή θα είναι η εικόνα της παγκόσμιας οικονομίας για το 1992, σύμφωνα με τις αλλαγές στις νομισματικές πολιτικές που υιοθετήθηκαν από τις κυβερνήσεις των περισσότερο αναπτυγμένων κρατών τους τελευταίους 12-18 μήνες.

Αν αυτές οι όμορφες προβλέψεις αποδεικνύονταν σωστές θα σήμαιναν τη δεύτερη μικρότερη διαφορά ρυθμού ανάπτυξης μεταξύ των μεγαλύτερων οικονομιών τα τελευταία 25 χρόνια, ακολουθώντας την μεγαλύτερη διαφορά ρυθμών ανάπτυξης τα τελευταία 20 χρόνια, που σημειώθηκε κατά το 1991.

Ο κ. Beauchamp αναφέρθηκε εν συνεχεία στις πηγές που προξένησαν την ανεπανάληπτη μείωση στις διακυ-

μάνσεις έπιτοκίων και βασικών τιμών συναλλάγματος των κυριότερων νομισμάτων και ανέφερε ότι τα σοκ μπορεί να οφείλονται στην έλλειψη ανάπτυξης των οικονομιών που βρίσκονται σε ύφεση. Σαν αποτέλεσμα αυτών, το 1992 προβλέπεται να είναι άλλη μία χρονιά λιτότητας.

Ο κ. Beauchamp, συμπλήρωσε την εισήγησή του αναφερόμενος στον υπερβάλλοντα δανεισμό, τον οποίο θεωρεί σαν βασική πηγή του προβλήματος που θα αποτρέψει τον μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης των περισσότερων οικονομιών για τα επόμενα χρόνια.



Alan Brauner:

Χρηματοδότηση της Ναυτιλίας — Η άποψη ενός Τραπεζικού

Ο κ. Alan Brauner, διευθυντής του Ναυτιλιακού Τμήματος της Midland Montague, στην όμιλία του αναφέρθηκε στο σκηνικό της ναυτιλιακής χρηματοδότησης όπως αυτό εκτυλίσσεται σύμφωνα με τις εξελίξεις τόσο στον τραπεζικό όσο και στον ναυτιλιακό χώρο.

Οι διεθνείς τραπεζικοί κανονισμοί της Τράπεζας Διεθνών Διακανονισμών της Βασιλείας (BIS rules), οι διεθνείς ανακατατάξεις στους διεθνείς προμηθευτές κεφαλαίου, ή ιδιομορφία της ναυτιλίας και οι προοπτικές της βιομηχανίας αυτής όπως αρχίζουν να διαφαινούνται, θα οδηγήσουν τις Τράπεζες να μειώσουν τις μεγάλες χρηματοδοτήσεις σε ναυτιλιακές εταιρίες πράγμα που θα έχει ως αποτέλεσμα πρώτον, την ανάγκη για διακράτηση περισσότερων κερδών σε αυτές τις ναυτιλιακές εταιρίες και δεύτερο την διαμόρφωση μίας επιχειρησιακής δομής που θα τους επιτρέψει την άντληση πόρων από τις κεφαλαιαγορές. Ο κύριος όγκος της χρηματοδότησης θα γίνεται ακόμα από έμπορικές Τράπεζες, ενώ οι κεφαλαιαγορές θα χρηματοδοτούν κυρίως νεότευκτα πλοία.

Αν δεχθούμε ότι χρειάζονται περίπου 20 δισεκ. δολάρια έτησίως, τα επόμενα 10 χρόνια, για επενδύσεις στη ναυτιλία, με ένα 60% τραπεζικό δανεισμό, σημαίνει ότι ο τραπεζικός δανεισμός πρέπει να καλύψει 12 δισεκ. δολάρια και η πλοιοκτησία 8 δισεκ. δολάρια το χρόνο. Οι ναύλοι, που αναμένεται να βελτιωθούν, θα προσφέρουν τα 4 δισεκ. δολάρια ενώ, 1 δισεκ. θα άντληθεί από τις κεφαλαιαγορές, αφήνοντας ένα άνοιγμα 3 δισεκ. δολαρίων. Αυτά προβλέπεται να καλυφθούν με άλλες μορφές χρηματοδότησης. Με τον τραπεζικό δανεισμό σε γενικές γραμμές μειούμενα, ή mezzanine (ένδιάμεση) χρηματοδότηση θα αποκτήσει περισσότερη σημασία.

Ακόμη δεν θα πρέπει να ξεχνάει κανείς και το leasing, που μπορεί να αποτελέσει σημαντική πηγή χρηματοδότη-

σης αλλά πού θα απαιτήσει στενότερη επαφή ναυλωτών και πλοιοκτητών.

Simon Leatham:

Ενδιάμεση χρηματοδότηση και ο ρόλος της στη Ναυτιλία

Ο κ. Simon Leatham, γενικός διευθυντής της Oceanic Financial Services του Λονδίνου, στην ομιλία του αναφέρθηκε αρχικά στους λόγους για τους οποίους υπάρχει σήμερα έλλειψη κεφαλαιακών τραπεζικών πόρων για τη ναυτιλία, επικεντρώνοντας τους λόγους κυρίως στις οδηγίες του 1988 της Τράπεζας Διεθνών Διακανονισμών και στις ζημιές που υπέστησαν πολλές Τράπεζες από άλλες δραστηριότητές τους.

Επειδή πλέον οι εγχώριες Τράπεζες δεν μπορούν να καλύψουν μόνες τους τις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, διεθνή συνδικάτα Τραπεζών οργανώθηκαν ανεβάζοντας όμως τό κόστος δανεισμού για τους πλοιοκτήτες. Και αυτό διότι οι διεθνείς Τράπεζες έχουν άλλα κριτήρια επιλογής πελατών, ενώ δεν είναι συνήθως σε θέση να καρπωθούν κέρδη από άλλες παράλληλες υπηρεσίες τις οποίες συνήθως αναλαμβάνουν οι εγχώριες Τράπεζες. Οι σπανίζοντες δέ πόροι των διεθνών Τραπεζών συνήθως φυλάσσονται για τους καλούς τους πελάτες κάνοντας ακόμα πιο δύσκολη την εξεύρεση κεφαλαίων για διεθνή συνδικάτα Τραπεζών.

Ο κ. Leatham αναφέρθηκε εν συνεχεία στην ενδιάμεση χρηματοδότηση (mezzanine), πού, όπως είπε, είναι ένα υποκατάστατο του μετοχικού κεφαλαίου που έχει υψηλότερο κόστος από τα δανειακά κεφάλαια, αλλά μικρότερο κόστος από το μετοχικό.

Διέκρινε τρία είδη (mezzanine) ενδιάμεσης χρηματοδότησης. Μία πολλή επικίνδυνη, μία λιγότερο και μία mezzanine χρηματοδότηση ειδική, όπως την αποκάλεσε, για τη Ναυτιλία. Σε αυτή λοιπόν την Ναυτιλιακή Mezzanine Χρηματοδότηση ο προμηθευτής της αμοίβεται για όσο κίνδυνο αναλαμβάνει, ενώ ο μετοχικός επενδυτής πραγματοποιεί αυξημένα κέρδη, συγκρινόμενα με τα ίδια αν δεν υπήρχε mezzanine χρηματοδότηση. Και ο κ. Leatham καταλήγοντας ανέφερε ότι η Oceanic Financial Services βρίσκεται στην ευχάριστη θέση να προσφέρει τέτοιου είδους mezzanine χρηματοδοτήσεις.

Leif Jorgensen:

Η Ναυπηγική Βιομηχανία στη δεκαετία του '90

Ο κ. Leif Jorgensen, πρόεδρος του γκρούπ MAN-B&W Diesel αναφέρθηκε στις αναμενόμενες εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία και ενόψει της ανάγκης αντικατάστασης του μεγάλου σέ ηλικία στόλου, διατύπωσε αισιόδοξες προβλέψεις για τον βαθμό απασχολήσεως των υπάρχοντων ναυπηγικών μονάδων και πιθανή ακόμη τη χρησιμοποίηση μονάδων που είχαν τεθεί στο περιθώριο κατά τη διάρκεια της κρίσης της περιόδου 1983-88.

Χωρίς να τοποθετηθεί χρονικά για τό πότε η ναυπηγική αγορά θα οδηγηθεί σε υψηλότερους ρυθμούς παραγωγής, ο κ. Jorgensen υπογράμμισε ότι η άνοδος των τιμών των νεότευκτων πλοίων θα οδηγήσει ίσως και σε διπλασιασμό των σημερινών επιπέδων των ναύλων, ενώ παράλληλα οι κρατικές ναυπηγικές επιδοτήσεις θα μειωθούν ακόμη περισσότερο και θα δοϋμε και στο χώρο της ναυπηγοβιομηχανίας νέες επενδύσεις, συνεργασίες στρατηγικής και εξαγορές και συγχωνεύσεις.

Paul Vogt:

Η Αγορά Ξηρού Φορτίου

Ο κ. Paul Vogt, πρόεδρος της εταιρίας Vogt & Maguire Ltd, και πρώην πρόεδρος του Baltic Exchange, αναφέρθηκε στις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά ξηρού φορτίου και βασιζόμενος στην υπόθεση ότι η παγκόσμια οικονομία θα συνεχίσει να αναπτύσσεται, έστω και με τους σημερινούς ρυθμούς, ανέφερε ότι οι προοπτικές για την αγορά ντράϊκαργκο θα συνεχίσουν να είναι ευνοϊκές για αρκετά χρόνια ακόμη.

Κατά τον κ. Vogt, οι θεμελιώδεις παράγοντες προσφοράς και ζήτησης παρουσιάζονται ευνοϊκοί και η συνεχής αύξηση της ηλικίας του στόλου συνδυαζόμενη με εκτενέστερο ποιοτικό έλεγχο από τις αρχές είναι πιθανόν ότι θα επηρεάσει άνοδα τις τιμές των ναύλων στα επόμενα χρόνια. Αυτό έρχεται στην κατάλληλη στιγμή καθώς για πολλά χρόνια η βιομηχανία μας επιχορηγούσε την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου αποδεχόμενη ναύλους πολύ κατώτερους από αυτούς που ήταν αναγκαίοι για την εξόφληση των χρεωλυσιών του στόλου. Ακόμα και σήμε-



AEOLOS MANAGEMENT S.A.

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

TELEPHONE: 4538451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

ρα, κατά τη διάρκεια λογικών συνθηκών αγοράς, τά διατηρούμενα επίπεδα ναύλων είναι πολύ κατώτερα των αναγκαιών με βάσει τις σημερινές αξίες των πλοίων.

Αν πάρουμε σαν παράδειγμα τά μπάλκερς τύπου «πάναμαξ» και υποθέσουμε ότι τά νεοαναπήγητα σκάφη κοστίζουν άνω των 30 εκατομ. δολλαρίων και τά σκάφη ηλικίας πέντε έτών περί τά 22 εκατομ. δολλάρια, ένας πλοιοκτήτης χρειάζεται ναύλους της τάξεως των 16-17.000 δολλ. την ημέρα, πού είναι άνωτερη των σημερινών ναύλων περιόδου και άντιστοιχούν σέ δείκτη BIFFEX άνω των 2.000 μονάδων.

Διερωτόμενος κατά πόσον βρισκόμαστε στό τέλος μιās καλής περιόδου και είσερχόμαστε σέ περίοδο χαμηλών ναύλων, ή, άντίθετα, τώρα είναι ή άρχή ενός νέου περισσότερο προσοδοφόρου ναυτιλιακού κύκλου και κατά πόσον ή Ναυτιλία είναι σέ θέση πλέον νά αποφύγει τούς αὐτοτραυματισμούς, ό κ. Vogt υποστήριξε τά εξής:

«Οί έρωτήσεις αυτές είναι στην πραγματικότητα αλληλοσχετιζόμενες. Οί μεγάλες καταστροφές στη Ναυτιλία δημιουργήθηκαν από υπεραισιοδοξία και υπερβολικές παραγγελίες νέων πλοίων από τούς πλοιοκτήτες (αύξημένη προσφορά) και όχι από αλλαγές στη κίνηση των φορτίων (μειωμένη ζήτηση), ενώ ένας συνδυασμός των δύο αὐτών αιτιών είναι απόλυτα καταστροφικός.

Εξετάζοντας προσεκτικότερα τά βασικά στοιχεία και άρχίζοντας από τόν στόλο, υπάρχουν μερικά πολύ ένθαρυντικά στοιχεία.

— Ό στόλος αύξάνεται σχετικά άργά, περί τό 2,5% έτησίως.

— Τά νέα πλοία πού εισέρχονται στην αγορά αναλογούν σέ 6% του υπάρχοντος στόλου, ενώ τά πλοία άνω των 20 έτών καλύπτουν τό 11% της έν ένεργεία χωρητικότητας.

— Έντονότεροι ποιοτικοί έλεγχοι των πλοίων, λόγω των σημαντικών περιστατικών άτυχημάτων πού οδήγησαν σέ όλικές απώλειες, θά τείνουν νά θέσουν έκτός αγοράς πολλά από τά παλαιότερα πλοία ή θά τά αναγκάσουν νά καταναλώνουν πολύ χρόνο έκτός λειτουργίας για έπισκευές.

— Δέν υπάρχουν παροπλισμένα πλοία, και

— Η ηλικία του στόλου συνεχίζει νά αύξάνεται.

Κατί ό κ. Vogt ολοκλήρωσε την ένδιαφέρουσα εισήγησή του λέγοντας, «κατά τη γνώμη ή αγορά μου ξηρού φορτίου θά παραμείνει «σφιχτή» τά επόμενα δύο - τρία χρόνια. Τό θεωρητικό πλεόνασμα χωρητικότητας θά παραμείνει περί τούς 22-24 εκατ. τον. d.w., τό όποιο όμως λόγω των διαφόρων συνθηκών λειτουργίας και μή αποτελεσματικής διαχείρισης έξισορροπεί την προσφορά μέ την ζήτηση.

Η Ισορροπία αὐτή θά στηριξεί την αγορά έναντίον μιās απότομης πτώσης και θά μπορούσε νά προκαλέσει σημαντικές βελτιώσεις στα επίπεδα των ναύλων σέ περίπτωση αύξημένης βραχυπρόθεσμης ζήτησης. Και πραγματικά οί πλοιοκτήτες θά χρειασθούν αυτές τις αύξημένες τιμές ναύλων, όχι μόνον για νά ξεοφλήσουν τά πλοία πού αγορά-

ζουν μέ τέτοιο ένθουσιασμό, αλλά επίσης και για νά καλύψουν τό συνεχώς αύξανόμενο κόστος έκμεταλλεύσεως.

Τελικά πάντως, τό μέλλον διαγράφεται ευνοϊκό μέ πολύ λίγα νέφη στον όρίζοντα. Η Ναυτιλία πιθανότατα θά μπορέσει νά ξαναζήσει τις παλιές δόξες της και νά γίνει ή σημαντικότερη βιομηχανία της δεκαετίας του 1990.

Eric Shawer:

Η αγορά των δεξαμενοπλοίων της δεκαετίας του '90

Ό κ. Eric Shawyer, πρόεδρος και γεν. διευθυντής του βρεταννικού ναυλομεσιτικού οίκου Gibson Shipbrokers θεμελίωσε την εισήγησή του στα ακόλουθα ουσιαώδη σημεία σχετικά μέ τη διαμόρφωση της ζήτησης δεξαμενοπλοίων κατά τη δεκαετία πού διανύουμε, και επισήμανε ότι:

— Η παραγωγή πετρελαίου της Μέσης Ανατολής θά αύξηθει μέ αποτέλεσμα νά αύξηθούν τά μεγάλα φορτία πετρελαίου και κυρίως αὐτά μέ προορισμό τις ΗΠΑ.

— Ένα μεγάλο μέρος του υπάρχοντος στόλου έχει γεράσει και θά χρειαστεί νά αντικατασταθεί στό άμεσο μέλλον.

Από τόν τρέχοντα στόλο τάνκερς έκτοπίσματος 290 εκατ. τον. d.w., οί 130 εκατ. τόννοι είναι ηλικίας πάνω από 16 χρόνια και σύντομα θά χρειασθούν αντικατάσταση, και κυρίως τά μεγαλύτερα πλοία (245 περίπου τόν αριθμό). Σήμερα τά υπό παραγγελία πλοία καλύπτουν 44 εκατομ. τον. d.w. εκ των όποιων πάνω από τούς μισούς πρόκειται για σκάφη άνω των 220.000 τόν. d.w.

— Τρίτον, οί όλοένα αύξανόμενες περιβαλλοντολογικές και οικολογικές απαιτήσεις θά οδήγήσουν σέ νέα πλοία υψηλότερων προδιαγραφών.

Αναφερόμενος στις προοπτικές έκμετάλλευσης των δεξαμενοπλοίων, ό κ. Shawer ανέφερε ότι μέ τις μεγάλες εταιρίες πετρελαίου αλλά και πολλούς ανεξάρτητους πλοιοκτήτες νά έχουν μειώσει τό στόλο τους κατά την τελευταία δεκαετία, οί ναυλωτές άντιμετωπίζουν την ανάγκη νά βρουν καινούργιους πλοιοκτήτες νά τούς καλύπτουν τις ανάγκες τους. Η αγορά των τάνκερς θά πρέπει μόνη της νά βάλει τά πράγματα στη θέση τους και νά αύξήσει τό προσφερόμενο τοννάζ, άλλιώς ή νομοθεσία θά τό απαιτήσει.

Τό γεγονός ότι ένα καινούργιο VLCC κοστίζει πλέον πάνω από 110 εκατομ. δολλάρια σημαίνει κατά τόν κ. Shawer ότι οί πλοιοκτήτες θά πρέπει νά αναζητήσουν ναύλο μεγαλύτερο από δολ. 60.000 την ημέρα για νά βγάσουν πέρα. Σύμφωνα μέ την φιλοσοφία αὐτή αὐτά τά επίπεδα ναύλων τελικά θά επιτευχθούν στην αγορά, αντικατοπτρίζοντας έτσι την ζήτηση για πλοία καλύτερης κατασκευής, πού νά διοικούνται καλύτερα και νά είναι καλύτερα επανδρωμένα, πράγμα τό όποιο θά δώσει μία νέα διάσταση στην αγορά των τάνκερς της δεκαετίας του 1990.

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.



ΟΤΙ ΩΡΑΙΟΤΕΡΟ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ανοίγει πανιά και κατακτά θάλασσα και ανοιχτούς ορίζοντες. Είναι ένα πραγματικό σκάφος, είναι BENETEAU.

Ο σχεδιασμός του βασίζεται στην 100χρονη πείρα μιας φίρμας σταθμός στη ναυσιπλοΐα και στην έμπνευση διάσημων σχεδιαστών και ναυπηγών:

PININFARINA και PHILIPPE STARCK, JEAN BERRET και BRUCE FARR, συνδύασαν την παράδοση των μεγάλων θαλαμηγών με το νέο στυλ της σύγχρονης ιστιοπλοΐας: Άνεση, πολυτέλεια, λειτουργικότητα, εύκολος χειρισμός.

Οι δυο σειρές BENETEAU, First και Oceanis

προσφέρουν τη δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε 10 διαφορετικά μοντέλα με μία γκάμα που εκτείνεται από τα 9.90 μ. ως τα 16.20 μ. που κοιμίζουν από 4 έως 12 άτομα.

Προσθέστε το όνομα VERNICOS YACHTS που εξασφαλίζει:

- Το πιο ελκυστικό πακέτο χρηματοδότησης.
- Εγγυημένη ναύλωση από τα μεγαλύτερα πρακτορεία σ' όλο τον κόσμο.
- Όλες τις διαδικασίες που αφορούν στην προετοιμασία του σκάφους.

Για να είστε σίγουροι ότι επιλέξατε τον καλύτερο συνδυασμό, για να κάνετε το θαλασσινό σας όραμα, απτή πραγματικότητα.



VERNICOS YACHTS

BLUE YACHTS

ΜΑΡΙΝΑ 4, 16675 ΓΛΥΦΑΔΑ, ΤΗΛ.: 8946981-3,
TLX: 225817 VERN GR, FAX: 8947467

World Marine

Ship Agency

Services in **Hong Kong**



World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**

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

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

Επενδυτικά κριτήρια και συμπεριφορά της Ελληνικής Ναυτιλίας στον τομέα χύδην ξηρού φορτίου

Υπό Καθηγ. Κ.Θ. Γραμμένου, Ε.Σ. Μαρινάκη και Α.Ι. Μαρκούση

Ο στόχος αυτής της μελέτης είναι να ανιχνεύσει τους παράγοντες εκείνους στους οποίους ο πλοιοκτήτης — ο Έλληνας ιδιαίτερα — βασίζεται προκειμένου να λάβει μία επενδυτική απόφαση.

Εξετάζουμε την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, καθότι σε αυτήν κυρίως είναι αναμεμιγμένος ο Ελληνικός εφοπλισμός. Η ανάλυσή μας επικεντρώνεται στην τελευταία δεκαετία και χωρίζεται στα ακόλουθα πέντε μέρη:

— Στατιστικά στοιχεία πάνω στη συμμετοχή των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού χύδην φορτίου, από το 1983 μέχρι σήμερα.

— Σύντομη περιγραφή των επενδυτικών κριτηρίων στη ναυτιλία.

— Έρευνα πραγματοποιηθείσα σε 16 Έλληνες πλοιοκτήτες.

— Συγκρίσεις με μία αντίστοιχη έρευνα σε Νορβηγούς.

— Επισήμανση των κυριωτέρων μεταβολών στις συνθήκες της αγοράς, κατά την τελευταία δεκαετία.

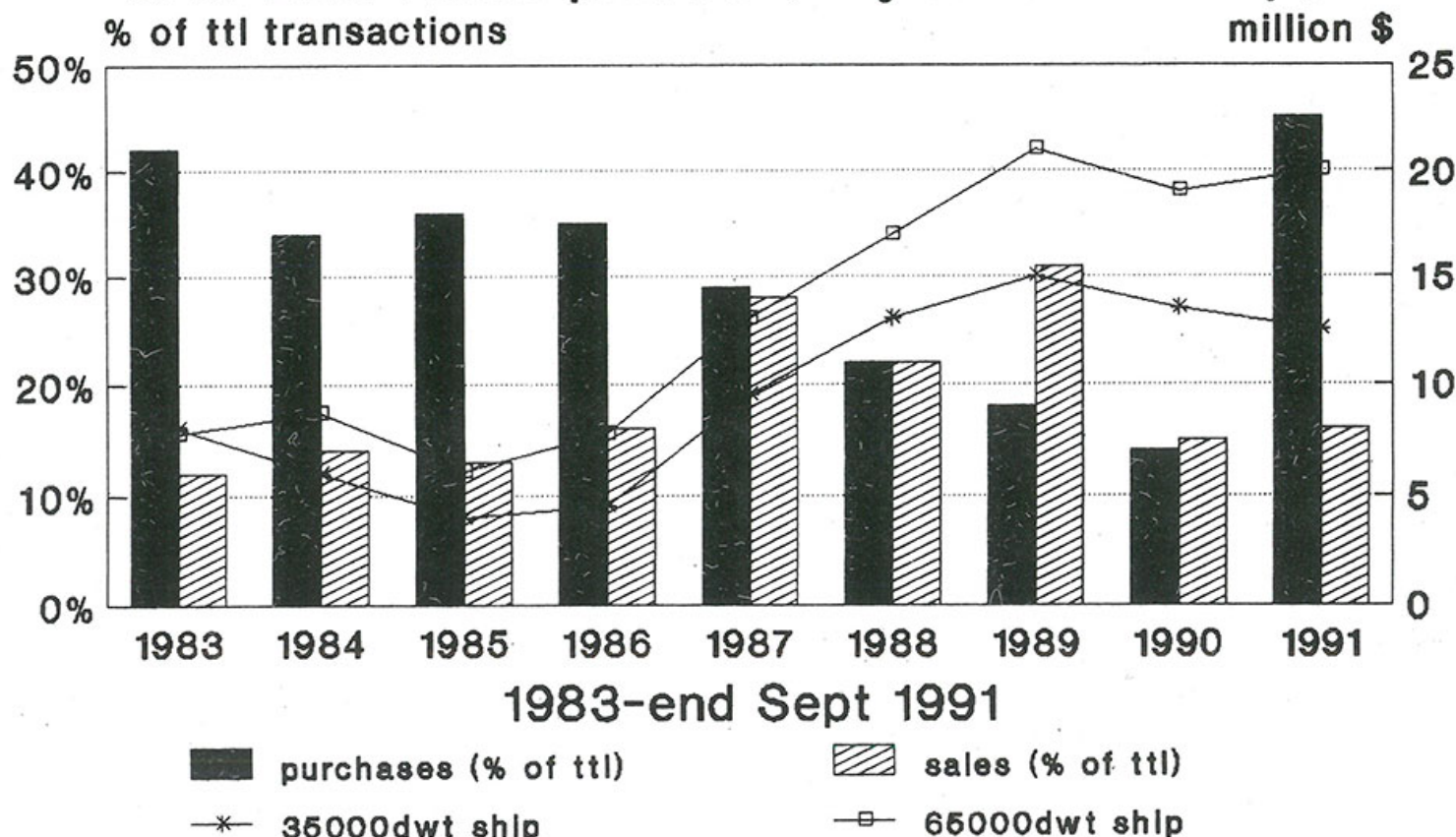
Στατιστικά στοιχεία

Τα πλοία σήμερα δεν αντιμετωπίζονται μόνο ως μέσα που αποφέρουν εισόδημα, αλλά και ως πηγή κέρδους προερχομένου από την αγοραπωλησία τους. Δεν υποστηρίζουμε την άποψη πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες αγνοούν το εισόδημα από τη ναύλωση των πλοίων. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η συμμετοχή τους στις αγοραπωλησίες πλοίων κατευθύνεται σε μεγάλο βαθμό από την προοπτική κέρδους λόγω της αύξησης της τιμής του πλοίου.

Αυτή η άποψη υποστηρίζεται με τα ακόλουθα:

α) Συμμετοχή των Ελλήνων στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, 1983-1991. Σε περιόδους κακής ναυλαγοράς (1983-1986), η συμμετοχή τους στις αγορές πλοίων είναι υψηλότερη από ότι σε περιόδους καλής αγοράς (1987-1990). Μοναδική εξαίρεση αποτελεί το 1991. Παράλληλα, η συμμετοχή τους στις πωλήσεις είναι σαφώς υψηλότερη σε ευνοϊκές περιόδους. Μία τέτοια συμπεριφορά δείχνει πως πρέπει να υπήρχε η πρόθεση από τους Έλληνες για εκμετάλλευση των αυξομειώσεων των τιμών των πλοίων όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα:

Greek participation in 2nd-hand market and 2nd-hand prices (5-years old ship)



β) Έξ αιτίας αυτής της συμπεριφοράς, από τό 1983 ως το 1986 οι συνολικές αγορές τους υπερέιχαν των πωλήσεων τους κατά 319 πλοία, ενώ για τήν περίοδο 1988 - 1990 συνέβει τό αντίθετο: Από τόν ελληνόκτητο στόλο ξηρού φορτίου αφαιρέθηκαν συνολικά 67 πλοία.

γ) Έπιπροσθέτως, οι περισσότερες απαντήσεις πού δόθηκαν στό έρωτηματολόγιο τής έρευνάς μας, έπιβεβαιώνουν τήν ύπαρξη τής τάσης νά αναμένεται κέρδος καί από τήν άπλή αγοραπωλησία ανάμεσα στους Έλληνες έφοπλιστές.

Ός πρós τís αγοραπωλησίες ανά κατηγορία πλοίων, διακρίνεται μιά τάση νά αγοράζονται πλοία πού ανήκουν σέ μεγαλύτερες κατηγορίες, ενώ για τís μικρότερες κατηγορίες ή τάση είναι μειωτική, όπου παρουσιάζεται στό ακόλουθο διάγραμμα:

Επενδυτικά κριτήρια

Θά έπιχειρήσουμε νά έπισκοπήσουμε τούς κύριους παράγοντες πού έπιδρούν στίς ναυτιλιακές επενδυτικές αποφάσεις.

Έπειδή αυτά τά κριτήρια δέν διαχωρίζονται μεταξύ τους, είναι δύσκολο νά όρισθουν τά πιό σημαντικά, αφού είναι συνήθως ό συνδυασμός τους πού οδηγεί στήν επένδυση. Όστόσο, σέ πολλές περιπτώσεις, είναι πιθανό νά διακρίνει κανείς τά κυρίαρχα αυτός είναι καί ό στόχος μας.

Τό πρώτο κριτήριο είναι οι προσδοκίες καί ή ψυχολογία τής αγοράς.

Ό σχηματισμός τών προσδοκιών για τό λήπτη αποφάσεων είναι ένας συνεχής μηχανισμός πού περιέχει τήν α-

διάληπτη είσορή μεταβλητών (έξογενών — σχετιζομένων μέ τή ζήτηση καί ένδογενών — σχετιζομένων μέ τήν προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών) καί τήν κατεργασία τους, πού καταλήγει στήν έξαγωγή συμπερασμάτων καί πεποιθήσεων για τό μέλλον τής ναυλαγοράς.

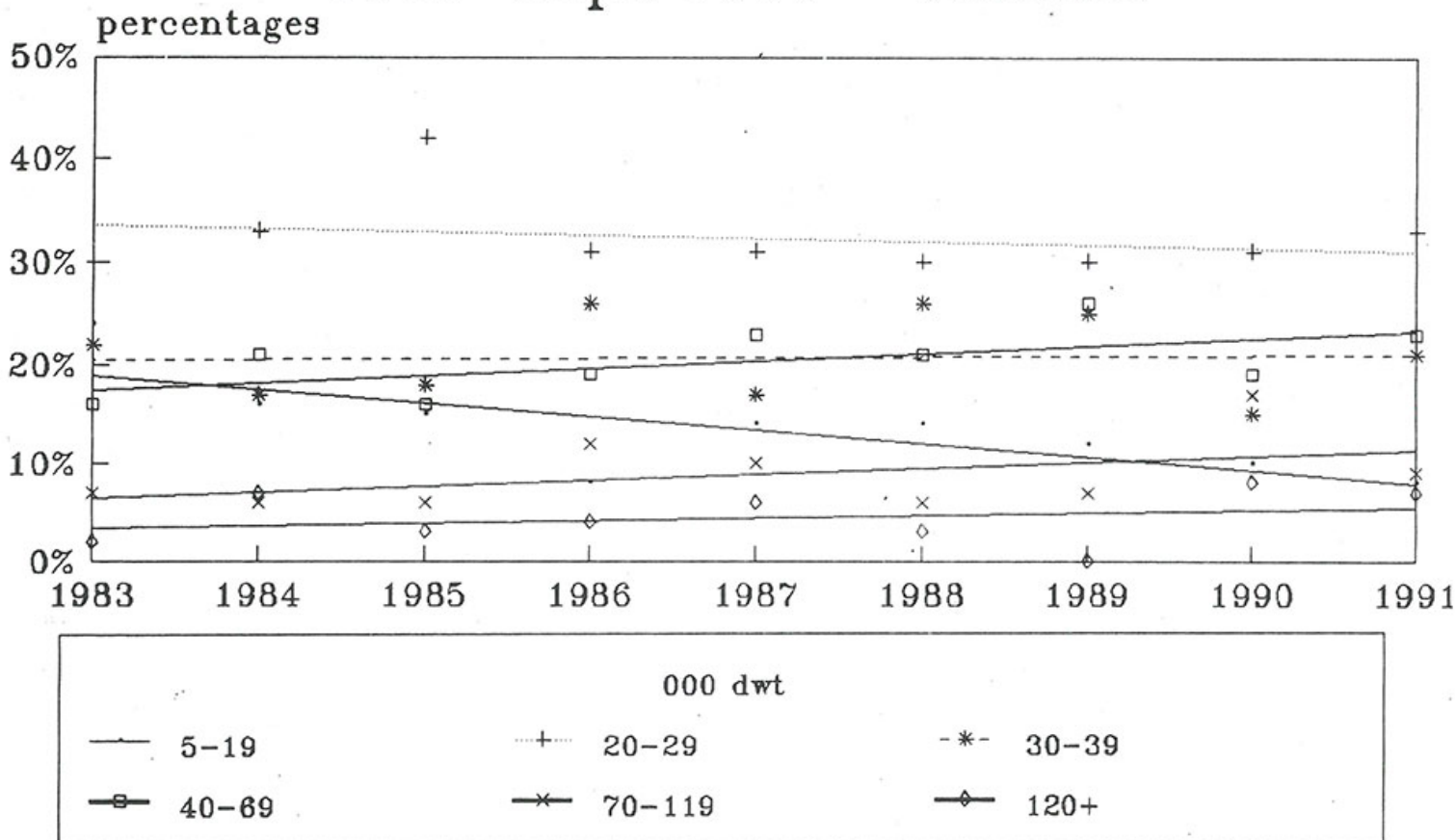
Η διαδικασία αυτή εκτελείται ταυτόχρονα από όλους τούς συμμετέχοντες στήν αγορά, επομένως ή έκροή του ένός αποτελεί είσορή για τόν άλλον. Όπό αυτή τήν έννοια, αποφάσεις όρισμένων, διακεκριμένων πλοιοκτητών, μπορούν νά επηρεάσουν άλλους στήν υιοθέτηση τής ίδιας πολιτικής χωρίς πάντα νά εξετάζεται αυτή σέ όλη τήν έκταση. Αυτά τά ψυχολογικά αποτελέσματα έχουν συχνά αποβεί σημαντικά στόν καθορισμό του επιπέδου τών τιμών τών μεταχειρισμένων πλοίων. Τό παράδειγμα του 1983 είναι χαρακτηριστικό: "Αν καί οι συνθήκες δέν δικαιολογούσαν επενδύσεις στή ναυτιλία, αρκετοί γνωστοί πλοιοκτήτες επέκτάθηκαν. Σύντομα, άλλοι έφοπλιστές τούς ακολούθησαν, προσπαθώντας νά βρουν παρόμοιες ευκαιρίες, αναπόφευκτα πληρώνοντας ύψηλότερες τιμές καί αλλοιώνοντας τís συνθήκες ίσορροπίας.

Τό δεύτερο κριτήριο αφορά τήν ανάγκη για ανανέωση του στόλου.

Αυτό τό κριτήριο συνδέεται μέ τό στόχο τής επίχειρησης νά διατηρήσει τή θέση της στήν αγορά. Τό ζητούμενο είναι, αν οι έπιπλέον ναύλοι πού καταβάλλονται από τούς ναυλωτές στά νεότερα πλοία άρκεϊ για νά αποζημιώσει τούς πλοιοκτήτες για τή σημαντικά ύψηλότερη δαπάνη πού απαιτείται για τή πρόσκτησή τους. Η άπάντηση δέν είναι πάντα καταφατική.

Η χρηματοδότηση είναι ό τρίτος παράγοντας.

Greek purchase activity by size range 1983-Sept 1991 TRENDS



Κατά τό παρελθόν, εξελίξεις σχετιζόμενες με τή χρηματοδότηση οδήγησαν σε κρίση τή Ναυτιλία. Είναι δύσκολο νά άρνηθεί κανείς πώς ή εύκολία εξεύρεσης κεφαλαίων κατά τήν περίοδο 1979-1981 επέτεινε τή κρίση πού ακολούθησε. Έκείνη τήν εποχή, οί Τράπεζες χρηματοδοτούσαν επενδυτικά σχέδια βασιζόμενες στίς πιά αισιόδοξες προβλέψεις. Έπιπλέον, τά επιτόκια του δολλαρίου κυμαίνονταν σε εξαιρετικά ύψηλά επίπεδα. Έπομένως, οί ευνοϊκοί πιστωτικοί όροι πού προσέφεραν τά ναυπηγεία πρόβαλαν έλκυστικοί συγκρινόμενοι με τά κυμαινόμενου επιτοκίου δάνεια πού συνήθως χρησιμοποιούνταν γιά τήν γορά μεταχειρισμένων πλοίων. Αυτό οδήγησε στη χρηματοδότηση πλοίων χωρίς τήν απαραίτητη πιστωτική ανάλυση (credit analysis), μερικές φορές μάλιστα από Τράπεζες χωρίς ιδιαίτερη πείρα στον τομέα τής ναυτιλίας. Τά αποτελέσματα είναι γνωστά σε όλους.

Τό επόμενο κριτήριο είναι οί τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων.

Αν καί αυτός ό παράγοντας άντανακλά τίς προσδοκίες των πλοιοκτητών, συνιστά ένα κύριο κριτήριο αυτό καθ'αυτό, άφού οί χαμηλές τιμές είναι δυνατό νά αποτελέσουν κίνητρο γιά πολλούς επενδυτές: "Όταν οί τιμές είναι χαμηλές, είναι πιθανότερο νά άνέβουν παρά νά πέσουν. Έπιπρόσθετα, χαμηλή δαπάνη αγοράς σημαίνει καί μικρότερη έκθεση στον κίνδυνο νά υποχωρήσει ή ναυλαγορά.

Έρευνα

Έδώ παρουσιάζουμε τά αποτελέσματα μιάς έρευνας πού κάναμε σε 16 Έλληνες πλοιοκτήτες, στον Πειραιά καί στο Λονδίνο. Σκοπός ήταν νά σκιαγραφήσουμε τό «προφίλ» του σύγχρονου Έλληνα πλοιοκτήτη. Έποβάλλαμε ένα έρωτηματολόγιο με 18 έρωτήσεις σχετικές με τους στόχους τους, τήν επενδυτική τους πολιτική, τίς πηγές πληροφοριών, τό επίπεδο δανειακών κεφαλαίων, τήν εκτίμηση των άναμενόμενων συνθηκών τής αγοράς κ.α.

Τό δείγμα είναι αρκετά αντιπροσωπευτικό, καθώς περιλαμβάνει εταιρίες διαφορετικού μεγέθους καί σύνθεσης στόλου, ηλικίας πλοίων καί παρουσίας στην αγορά ρευστότητας κτλ. Οί μάντζερς που ρωτήθηκαν διέφεραν επίσης ως προς τήν ηλικία τους (από 26 ως 60 ετών), τήν εργασιακή τους πείρα καί τά επαγγελματικά τους προσόντα (π.χ. πτυχιούχοι Πανεπιστημίων, πλοίαρχοι).

Είναι ενδιαφέρον νά αρχίσουμε με μιά δήλωση ή όποια, αν καί διατυπώθηκε έτσι μόνο από δύο έρωτηθέντες, αποτελούσε κοινή αντίληψη σε όλους:

«Κατά τήν αξιολόγηση μιάς επενδυτικής προτάσεως, ό επιχειρηματίας δέν επικεντρώνεται στο κατά πόσο κερδο-

φόρα αυτή θά είναι, αλλά στο εάν ή εταιρία θά εξακολουθεί νά ύφίσταται καί νά συμμετέχει στην αγορά σε περίπτωση πού οί συνθήκες χειροτερεύουν ολοκληρωτικά».

Μέ άλλα λόγια, οί εκάστοτε ύπολογισμοί πρέπει πάντα νά γίνονται έχοντας κατά νου τή χειρότερη περίπτωση.

Έπό αυτό τό πρίσμα, δέν είναι περίεργο πού οί έρωτηθέντες επέλεξαν τό στόχο: «Διατήρηση τής θέσης τής επιχείρησης στη ναυτιλιακή αγορά» ως έναν από τους πιά βασιικούς. Πιά συγκεκριμένα, επιλέχθηκε ως δεύτερος (9) ή καί πρώτος (5) αλλά ποτέ τρίτος ή χαμηλότερα. Τήν πιά συχνή πρώτη επιλογή αποτέλεσε ή «μεγιστοποίηση τής απόδοσης κεφαλαίων» (10). Ό «παραδοσιακός» στόχος του να έχει κανείς το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων γενικά δέν επιλέχθηκε.

Σχετικά με τήν επιχειρηματική διαφοροποίηση (diversification), πρέπει νά παρατηρήσουμε πώς αυτοί πού επενδύουν καί σε άλλους τομείς δέν είναι απαραίτητα οί μεγαλύτεροι πλοιοκτήτες όπως ίσως κανείς θά περίμενε.

Τεχνικές επενδυτικής αξιολόγησης καί ανάλυσης κινδύνου (risk analysis) δέν χρησιμοποιούνται πολύ ευρύτατα.

Ός προς τίς επενδυτικές στρατηγικές, μία σημαντική τάση πού διαπιστώθηκε μεταξύ των έρωτηθέντων, είναι ότι, κατά το παρελθόν, ή αγορά ενός πλοίου γινόταν με στόχο τήν εκμετάλλευσή του στην ναυλαγορά. Σήμερα, οί περισσότεροι πλοιοκτήτες εξετάζουν τό ένδεχόμενο τής αγοράς καί (σε σύντομο ίσως χρονικό διάστημα) τής πώλησης του πλοίου σε ύψηλότερη τιμή. Είναι ίσως ή επιτυχία με τήν όποια όρισμένοι Έλληνες εφαρμόσαν στο παρελθόν αυτή τήν πολιτική, πού ένθαρρύνει καί άλλους νά τήν ακολουθήσουν.

Συγκεκριμένα, 5 πλοιοκτήτες σκοπεύουν νά εκμεταλλευτούν τίς διακυμάνσεις των τιμών στο μέλλον (ένώ μόνο 3 τό έχουν πράξει).

Από τήν άλλη, λιγότεροι θά συνεχίσουν νά αγοράζουν πλοία με κύριο στόχο τή ναύλωση τους (9 από 12). Θά θέλαμε να τονίσουμε ότι δέν είναι μόνο οί αριθμοί που μας κάνουν νά ύποστηρίξουμε αυτή τήν άποψη, αλλά πολύ περισσότερο ή αίσθηση πού μās μετέφεραν οί απαντήσεις πού δόθηκαν.

Τά κριτήρια πού καθορίζουν τήν επενδυτική άπόφαση των έρωτηθέντων πλοιοκτητών είναι:

α. οί προοπτικές τής αγοράς, όπως οί ίδιοι τίς αντιλαμβάνονται,

β. ή κατάσταση του στόλου τους (καί ή ηλικία του),

γ. οί τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων,

δ. ή εύκολία άνεύρεσης κεφαλαίων.

Έλάχιστη σημασία δόθηκε στην άνεύρεση ναυπηγείου

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: **PRODROMAR**

καί στην ύπαρξη χρονοναύλωσης.

"Όσον αφορά την αγορά ενός συγκεκριμένου πλοίου, εκτός από την τιμή του, σημαντικό ρόλο θα διαδραματίσει και η ενσωμάτωση αυτής της αγοράς στη γενικότερη στρατηγική της επιχείρησης.

Οι έρωτηθέντες μας δήλωσαν ότι διστάζουν να παραγγείλουν πλοία στα ναυπηγεία, πρωτίστως λόγω των υψηλών τιμών και κατά δεύτερο λόγο εξαιτίας του χρονικού κενού που μεσολαβεί από την παραγγελία ως την παραλαβή, πράγμα που αυξάνει την αβεβαιότητα.

Τό τελευταίο τμήμα του ερωτηματολογίου αποτελείται από ερωτήσεις σχετικές με το επίπεδο δανειοδότησης.

Σχεδόν οι μισοί έρωτηθέντες θεωρούν ως βέλτιστο το επίπεδο από 50% ως 60% δανειακού κεφαλαίου σε σχέση με την τρέχουσα αξία του πλοίου, ενώ αρκετές προτιμήσεις συγκεντρώσε και το επίπεδο 20% - 30% δανειακού κεφαλαίου. Υπήρξαν ακόμα και απαντήσεις (2) για 0% δάνειο. Αυτά τα αποτελέσματα δείχνουν τη διαφορά από τα υψηλά επίπεδα δανειακών κεφαλαίων που κυριαρχούσαν στις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Επιπλέον, το πραγματικό επίπεδο δανείων, συνήθως διέφερε του «βέλτιστου». Τα 3/4 των έρωτηθέντων δήλωσαν ως πραγματικό επίπεδο κάτω του 30%. Άσφαλώς, το πραγματικό επίπεδο δανειοδότησης είναι ευνοϊκά επηρεασμένο από τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς: Σχετικά υψηλοί ναύλοι και τιμές πλοίων, καθώς και κέρδη που πραγματοποιήθηκαν από την επιτυχημένη πώληση πλοίων το 1989 και 1990.

Τέλος, ως προς τις προοπτικές της αγοράς για το άμεσο και μεσοπρόθεσμο μέλλον, 7 πλοιοκτήτες δήλωσαν συγκρατημένη αισιοδοξία, ενώ οι υπόλοιποι δήλωσαν αισιόδοξοι.

Σύγκριση με μία παρεμφερή Νορβηγική μελέτη

Θα συγκρίνουμε τη μελέτη μας αυτή με μία αντίστοιχη στο Νορβηγικό χώρο, που έγινε από τους Hore & BE, παρόλο που αυτή έγινε δέκα χρόνια πριν και συμπεριέλαβε και ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων, μπορούμε να αντιπαραβάλλουμε τη Νορβηγική επενδυτική συμπεριφορά με την Ελληνική, σε ορισμένα σημεία.

Φαίνεται ότι Έλληνες και Νορβηγοί αντιμετωπίζουν τις προβλέψεις αγοράς και την επιχειρηματική διαφοροποίηση με παρόμοιο τρόπο. Οι τελευταίοι χρησιμοποιούν εκτενέστερα τεχνικές αξιολόγησης επενδύσεων.

Δύο σημαντικές διαφορές εμφανίζονται από τις δύο αυ-
ρευνες:

Η πρώτη αφορά τους επιχειρηματικούς στόχους: Οι Νορβηγοί φαίνονται να επιθυμούν τη μεγιστοποίηση του ρυθμού ανάπτυξης των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων, ένας στόχος που πλησιάζει την «κτήση όσο το δυνατόν περισσότερων πλοίων», κάτι που ελάχιστα Έλληνες επέλεξαν στο ερωτηματολόγιο που τους υποβλήθηκε. Ο βασικός στόχος των τελευταίων είναι η μεγιστοποίηση της απόδοσης των κεφαλαίων τους.

Τό πιο ενδιαφέρον όμως αποτέλεσμα αφορά τό πότε οι δύο αυτές ομάδες επενδύουν. Ενώ οι Νορβηγοί δείχνουν να επεκτείνουν το στόλο τους με αγορές που γίνονται αφού ή αγορά έχει ανακάμψει, οι Έλληνες πολλές φορές αγορά-

ζουν PIN φανούν τά σημάδια ανάκαμψης στη ναυλαγο-
ρά.

Διαφορές στις συνθήκες της αγοράς από την αρχή της δεκαετίας του 1980

Θά επισημάνουμε τρεις παραμέτρους που επηρεάζουν τις επενδυτικές αποφάσεις και που ή σημασία τους έχει αλλάξει τά τελευταία χρόνια.

Η πρώτη είναι ή ηλικία των πλοίων και ορισμένοι ναυλωτές ακολουθούν πολιτική προτίμησης νεώτερων πλοίων. Άναλογα και μέ την κατάσταση της αγοράς, ο πλοιοκτήτης θά πρέπει νά αποφασίσει αν θά διαθέσει περισσότερα κεφάλαια ώστε νά κατέχει σύγχρονο και σε άριστη κατάσταση στόλο. Άν όμως δεχθούμε ότι ή μέση οικονομική ηλικία στα πλοία ξηρού φορτίου τείνει να καθιερωθεί στά 25 έτη (άπό 20), τότε μπορεί νά δοθεί κάποια παράταση στην αντιμετώπιση των σχετικών μέτην ηλικία των πλοίων προβλημάτων.

Η δεύτερη παράμετρος είναι ή ύπαρξη χρηματοδότησης.

Σήμερα, δέν είναι τόσο εύκολη ή τραπεζική χρηματοδότηση όσο στην αρχή της περασμένης δεκαετίας. Η σχετική στενότητα κεφαλαίων, συνδυαζόμενη μάλιστα μέ τις υψηλές τιμές των νεοτεύκτων, και τούς σημερινούς ναύλους αποτρέπει πολλούς από τό νά δώσουν παραγγελίες στά ναυπηγεία. Η κατάσταση αυτή επηρεάζει ακόμα και μεγάλες εταιρίες, καθώς πολλές Τράπεζες έχουν την πολιτική νά μή χορηγούν δάνεια για ναυπηγήσεις.

Η τρίτη παράμετρος αναφέρεται στην αγορά ναυπηγείων. Τά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν διεθνώς διαρκώς αυξανόμενα έξοδα, εργατικά και πρώτων υλών. Επίσης ή δυναμικότητά τους (που μειώθηκε από τα μέσα του 1980 λόγω μειωμένης ζήτησης) είναι τώρα στο μεγαλύτερο μέρος της άπασχολημένη από παραγγελίες δεξαμενοπλοίων, καθώς και από τις, διαρκώς αυξανόμενες, ανάγκες συντηρήσεως των μεταχειρισμένων πλοίων. Τά παραπάνω δημιουργούν αυξητικές πιέσεις στις τιμές των ναυπηγήσεων.

Συμπεράσματα:

Άνακεφαλαιώνοντας, τά τελευταία χρόνια Έλληνες πλοιοκτήτες, στό χώρο του ξηρού χύδην φορτίου, γενικά κατόρθωσαν νά εκμεταλλευθύν τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς, αγοράζοντας φθηνά και πουλώντας ακριβά.

Τό κυριότερο επενδυτικό κριτήριο είναι γι' αυτούς οι προοπτικές ναυλαγοράς, όπως αυτοί τις αντιλαμβάνονται. Άλλα κριτήρια είναι ή ανάγκη για ανανέωση του στόλου τους, οι τιμές των μεταχειρισμένων και ή ύπαρξη χρηματοδότησεως.

Άξιοπρόσεκτα σημεία από την έρευνα που έγινε είναι ή μείωση των δανειακών τους υποχρεώσεων καθώς και μία στροφή προς επενδύσεις που προσπαθούν νά εκμεταλλευτούν τό κυκλικό στοιχείο της ναυλαγοράς.

Τέλος, τρεις κυρίως εξελίξεις δημιουργούν ανησυχία στους Έλληνες πλοιοκτήτες: Η αυξημένη ηλικία του στόλου, ή σχετική στενότητα κεφαλαίων και οι υψηλές τιμές των νεοτεύκτων.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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



COMPUTER
EXPERT
SYSTEMS

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



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Psarron and Anapafseos str. 186 48 PIRAEUS TEL. 4626269 - 4617410, TELEX 212880 - 212503, FAX 4626268 ~ 4619631

ΟΙ ΝΕΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΣΥΝΔΙΚΑΤΑ

Υπό Καθηγ. Κ.Θ. Γραμμένο, Γ.Π. Κακουλίδη και Ν.Ε. Στεργιώτη

Η μελέτη αυτή αναφέρεται στις επιπτώσεις των πρόσφατων κανονισμών για την κεφαλαιακή επάρκεια των τραπεζικών ιδρυμάτων στη χρηματοδότηση της παγκόσμιας ναυτιλίας και συγκεκριμένα στα δάνεια από τραπεζικά συνδικάτα (syndicated loans). Βασίζεται στην ανάλυση 165 δημοσιευμένων syndicated ναυτιλιακών δανείων στην περίοδο 1983-1990 καθώς και σε μια μελέτη αγοράς, η οποία περιλαμβάνει επτά διεθνείς Τράπεζες με σημαντική συμμετοχή στον τομέα της ναυτιλίας (2 Αμερικανικές, 3 Βρετανικές, 1 Ολλανδική και 1 Δανέζικη).

Τον Ιούλιο του 1988, η Επιτροπή Τραπεζικών Κανονισμών και Επιθεωρήσεων (Επιτροπή Βασιλείας) των Δέκα Ισχυρών Βιομηχανικών Κρατών (G-10) και του Λουξεμβούργου εργαζόμενη υπό την αιγίδα της Τράπεζας Διεθνών Διακανονισμών (B.I.S.) συμφώνησε πάνω σε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, στην προσπάθειά της για τη διεθνή σύγκλιση των τραπεζικών κεφαλαίων standards και του τρόπου μέτρησης της επάρκειας των τραπεζικών ιδίων κεφαλαίων. Οι νέοι κανονισμοί αφέθηκαν στην έγκριση των Διοικητών των Κεντρικών Τραπεζών των ενδιαφερομένων κρατών και τέθηκαν σε λειτουργία από τα νομοθετικά τους όργανα.

Σύμφωνα με τις νέες οδηγίες, σημαντική θέση κατέχει ο πιστωτικός κίνδυνος (επισφάλεια αποπληρωμής) στον οποίο είναι εκτεθειμένα τα τραπεζικά ιδρύματα και ο οποίος καθορίζει το ύψος των κεφαλαίων που θεωρούνται επαρκή. Η κεφαλαιακή επάρκεια κάθε Τράπεζας υπολογίζεται από το λόγο των αναγνωρισμένων ιδίων κεφαλαίων της προς τα σταθμισμένα (με βάση την επισφάλεια την οποία αντιπροσωπεύουν) περιουσιακά της στοιχεία.

Κάθε στοιχείο του ενεργητικού, καθώς και άλλα στοιχεία που δεν υπεισέρχονται στον ισολογισμό της Τράπεζας, όπως π.χ. οι εγγυητικές επιστολές, συμπεριλαμβάνεται σε μια από τις τέσσερις κατηγορίες πιστωτικού κινδύνου και μεταφράζεται σε 0, 20, 50, 100%.

Το συνολικό κεφάλαιο, που αποτελεί τον αριθμητή του λόγου, πρέπει να φτάσει στο 8% των σταθμισμένων συνολικών περιουσιακών στοιχείων της Τράπεζας. Τουλάχιστον το μισό, δηλαδή 4%, του συνολικού κεφαλαίου πρέπει να αποτελείται από «βασικό κεφάλαιο» που περιλαμβάνει κυρίως μετοχικά κεφάλαια, αποθεματικά και τυχόν υπεραξίες κεφαλαίων (1η βαθμίδα ιδίων κεφαλαίων). Το υπόλοιπο 4% (2η βαθμίδα ιδίων κεφαλαίων) περιλαμβάνει διάφορα «κρυμμένα» αποθεματικά, «δευτερεύοντα» δανειακά κεφάλαια (subordinated debt) και ορισμένα μετατρέψιμα ομολογιακά δάνεια. Το συνολικό μέγεθος της 2ης βαθμίδας κεφαλαίων είναι περιορισμένο στο 100% του ύψους της 1ης, ενώ τυχόν subordinated δάνεια περιορίζονται στο 25% του συνολικού κεφαλαίου.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο ενεργοποιείται από τις 1.1.93 και αφορά όλες τις πολυεθνικές Τράπεζες που λειτουργούν εντός των συνόρων των G-10 και στο Λουξεμβούργο. Όμως, την ίδια στιγμή, παρόμοιοι κανονισμοί βρίσκονται υπό έγκριση και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Εφόσον επτά από τα μέλη των G-10 είναι και μέλη της ΕΟΚ, επιθυμητή θα ήταν η εναρμόνιση των δύο κανονισμών.

Οι επιπτώσεις των νέων κανονισμών στον τραπεζικό τομέα

Μέχρι πρότινος, οι περισσότερες Τράπεζες δεν αντιμετώπιζαν σημαντικά προβλήματα με το ύψος των ιδίων κεφαλαίων τους. Έως το τέλος του 1989, ο λόγος των ιδίων κεφαλαίων προς τα συνολικά σταθμισμένα περιουσιακά στοιχεία των περισσότερων αμερικανικών, ευρωπαϊκών και ιαπωνικών Τραπεζών ξεπερνούσε αρκετά εύκολα το απαιτούμενο ποσοστό του 8%. Αλλά η ικανότητα αυτή δεν υπάρχει πλέον, καθώς οι Τράπεζες αντιμετωπίζουν σοβαρές δυσχέρειες εδώ και λίγο καιρό. Στις ΗΠΑ, προβληματικά στεγαστικά κτηματικά δάνεια (real estate loans), αποτυχίες σε υψηλά δανειοδοτούμενες εξαγορές επιχειρήσεων (LBOs) και μια γενικόγερη οικονομική ύφεση έχουν σχεδόν καταστρέψει τα χαρτοφυλάκια δανείων πολλών τραπεζικών ιδρυμάτων. Πτώση ύψους 40% στο χρηματιστήριο του Τόκιο, έχει επίσης εξασθενήσει τις ιαπωνικές Τράπεζες, οι οποίες περιελάμβαναν το 45% των κερδών από την αύξηση της τιμής των μετοχών του χαρτοφυλακίου τους ως κεφάλαιο της 2ης βαθμίδας, αφήνοντας έτσι ένα μεγάλο κενό στην κεφαλαιακή τους διάρθρωση. Μέχρι και οι ευρωπαϊκές Τράπεζες, που με την υψηλή τους κεφαλαιοποίηση φαίνονται τη στιγμή αυτή ως οι υγιέστερες, αντιμετωπίζουν αυξανόμενα προβλήματα, καθώς ο ρυθμός της οικονομικής ανάπτυξης μειώνεται και αυξάνονται οι επισφαλείς απαιτήσεις.

Πολλοί τραπεζίτες, αντιμετωπίζοντάς συχνά δυσκολία στο να αυξήσουν τον αριθμητή του λόγου επάρκειας με το να μειώνουν το ύψος του ενεργητικού τους ή τουλάχιστον με το να μην το διευρύνουν, αναζητούν υψηλότερη απόδοση των κεφαλαίων τους. Βασίζόμενοι στα κέρδη χρήσεως, πωλούν περιουσιακά τους στοιχεία, εγκαταλείπουν μη κερδοφόρες υπηρεσίες και γενικά προσπαθούν να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς. Αποβλέποντας στην αποφυγή ενός νέου γύρου επισφαλών απαιτήσεων, αναλύουν λεπτομερώς κάθε πελάτη και δανείζουν πιο προσεκτικά. Η πιστωτική ανάλυση και το risk management αποτελούν, για τους περισσότερους ίσως, τους βασικότερους παραμέτρους της πολιτικής τους. Πολλοί από τους τραπεζίτες αναγνωρίζουν ότι δεν μπορούν πλέον

να προσφέρουν «όλες τις υπηρεσίες σε όλους τους πελάτες» και ενδιαφερόμενοι μόνο για κέρδη σταδιακά περιορίζονται στις εγχώριες αγορές τους.

Επιπλέον, οι συγχωνεύσεις αναμένεται να αυξηθούν, από τη στιγμή που αποτελούν έναν από τους δραστικότερους τρόπους για τη μείωση των εξόδων, για την απελευθέρωση κεφαλαιακών πόρων και για την ταχεία αύξηση δεικτών, όπως της αποδοτικότητας των κεφαλαίων και των στοιχείων του ενεργητικού. Το γεγονός αυτό ίσως δικαιολογεί το μεγάλο αριθμό συγχωνεύσεων στο αμερικανικό τραπεζικό σύστημα ειδικότερα ανάμεσα σε «μικρά» τραπεζικά ιδρύματα. Παράλληλα όμως, η συγχώνευση Manufacturers Hannover - Chemical απέδειξε ότι το ίδιο αναμένεται μεταξύ των 10 μεγαλύτερων Τραπεζών, καθώς το αμερικανικό τραπεζικό σύστημα παρουσιάζει επιτακτική ανάγκη για ορθολογικότερη οργάνωση.

Το αποτέλεσμα μπορεί να είναι ένας αρκετά διαφορετικός τραπεζικός τομέας με λιγότερα, αλλά πιο επικερδή ιδρύματα, τα οποία θα ενδιαφέρονται μόνο για μεγαλύτερα κέρδη και υψηλότερη απόδοση των κεφαλαίων τους, μέσω υψηλότερων επιτοκίων και αμοιβών. Ένας αριθμός από αυτά θα προσφέρουν περιορισμένες υπηρεσίες σε διαλεκτούς πελάτες σε συγκεκριμένες αγορές τις οποίες θα γνωρίζουν αρκετά καλά.

Οι επιπτώσεις της κεφαλαιακής επάρκειας στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Παραδόξως, ενώ ίσως είναι η πρώτη φορά μέσα στην τελευταία δεκαετία που ακρότητες της μιας ή της άλλης μορφής δεν οδηγούν την ναυτιλιακή αγορά, είναι οι αλλαγές στο τραπεζικό σύστημα οι οποίες αναμένεται να επηρεάσουν τη χρηματοδότηση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Κεφαλαιακοί περιορισμοί επιβεβλημένοι από την Επιτροπή της Βασιλείας τροποποιούν σταδιακά την πολιτική των Τραπεζών με συμμετοχή στο ναυτιλιακό χώρο.

Καθώς τα πιστωτικά κριτήρια γίνονται ολοένα και πιο αυστηρά και η ναυτιλία δοκιμάζεται από μια έλλειψη δανειακών πόρων, αναπόφευκτα τίθεται το ερώτημα πως θα χρηματοδοτηθεί η ναυτιλία αυτή τη δεκαετία. Η επιδείνωση του μέσου όρου της ηλικίας του παγκόσμιου στόλου, συνδυαζόμενη με τη τάση για υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας και με τις σκληρότερες περιβαλλοντολογικές νομοθεσίες (OPA 1990), περιπλέκουν ακόμα περισσότερο την οποιαδήποτε απόφαση για μια ναυτιλιακή επένδυση.

Παρόλο που η αναζήτηση νέων πηγών χρηματοδότησης (εκτός Τραπεζών και ναυπηγείων) για τη ναυτιλία, η μειωμένη επιτυχία προσπαθειών, όπως η εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών στα χρηματιστήρια του κόσμου και οι ιδιωτικές ναυτιλιακές επενδύσεις (private placements) δείχνουν ότι δεν είναι μέχρι στιγμής η λύση την οποία ο χώρος αναζητούσε. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτιλιακών εταιριών δεν έχει την ανάλογη συνέπεια και σταθερότητα κερδών που το χρηματιστήριο απαιτεί, ενώ η αποδοτικότητα του κεφαλαίου δεν είναι συχνά ικανή στο να προσελκύσει επενδυτές, δεδομένης της μεταβλητότητας, της αστάθειας και του κινδύνου του συγκεκριμένου τομέα.

Επιπλέον, άλλα είδη οικονομικών καινοτομιών, όπως οι εταιρίες περιορισμένου χρονικού διαστήματος, ασχολούνται κυρίως με αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων (second hand) πλοίων, κάτι που δεν βοηθά στην

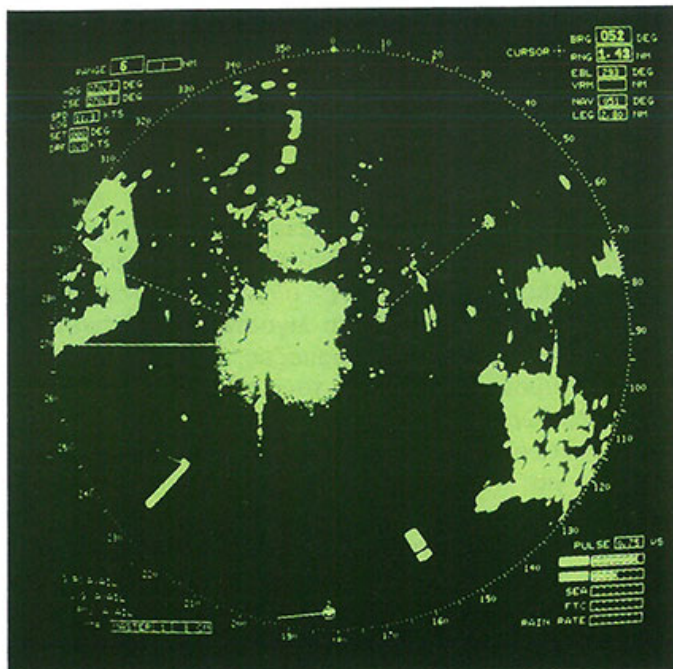
αντικατάσταση του στόλου. Από την άλλη πλευρά, η ελκυστικότητα του leasing σαν τρόπου χρηματοδότησης (χαμηλότερο κόστος κέρδους για την Τράπεζα) έχει επίσης επηρεαστεί από τους νέους κεφαλαιακούς κανονισμούς. Το Leasing απαιτεί μεγάλα κεφάλαια διευρύνοντας αναπόφευκτα το ενεργητικό της Τράπεζας.

Αυτό που είναι σήμερα φανερό, είναι ότι οι παραδοσιακές δανειοδοτικές πηγές της ναυτιλιακής χρηματοδότησης ολοένα και λιγοστεύουν. Επικεντρώνοντας τη προσοχή στις Τράπεζες, η πίεση αυτή από την απαιτούμενη κεφαλαιακή τους επάρκεια, δεν αφήνει πολλά περιθώρια για σημαντική ενασχόληση σε ασταθείς βιομηχανικούς τομείς ακόμα κι αν υπάρχει αυξημένη ζήτηση για τη χρηματοδότησή τους. Ορισμένα παραδοσιακά ναυτιλιακά τραπεζικά ιδρύματα είναι εκτεθειμένα, ίσως πάνω από το κανονικό, στη ναυτιλία και έπρεπε ή πρέπει να μειώσουν τη δανειοδότησή τους στον τομέα αυτό. Αλλά αυξάνουν το ναυτιλιακό τους χαρτοφυλάκιο μέσω συμμετοχών σε τραπεζικά συνδικάτα (syndication), ενώ ελάχιστα μπορούν να επεκταθούν χωρίς προβλήματα από τους νέους κανονισμούς. Είναι πλέον γεγονός ότι ο αριθμός των ιδρυμάτων στη τραπεζική ναυτιλιακή αγορά έχει μειωθεί από περίπου 150 σχεδόν στα 30 σήμερα.

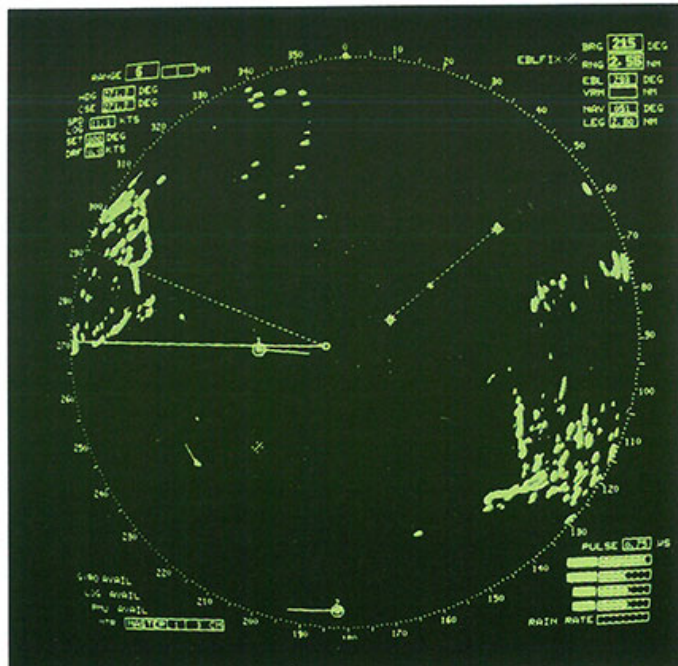
Στη δεκαετία του 70, οι ειδικοί στον τραπεζικό τομέα προέβλεπαν ότι τα τραπεζικά συνδικάτα θα αποκτούσαν μεγαλύτερη σημασία, ειδικότερα όταν οι συνθήκες της αγοράς θα βελτιώνονταν. Παρόλα αυτά σήμερα, η εφαρμογή των κανονισμών για την κεφαλαιακή επάρκεια από την Επιτροπή της Βασιλείας είναι αυτή που μπορεί να οδηγήσει σε μια εντατικότερη χρήση της συγκεκριμένης μορφής χρηματοδότησης. Οι λόγοι είναι απλοί. Τα ναυτιλιακά δάνεια μετατρέπονται σε 100% στοιχεία του ενεργητικού της Τράπεζας στον υπολογισμό του λόγου επάρκειας, καθώς η ασφάλεια η οποία παρέχεται από την υποθήκευση του πλοίου δεν αναγνωρίζεται από τους κανονισμούς, μη μειώνοντας έτσι τον πιστωτικό κίνδυνο του δανείου. Αυτό σε συνδυασμό με τις υψηλές σημερινές τιμές των νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων θα προκαλέσει την διεύρευσή του ισολογισμού της Τράπεζας, τη στιγμή που αυτό δεν είναι επιθυμητό. Επιπλέον καθώς τα επίπεδα των ιδίων κεφαλαίων βρίσκονται υπό πίεση λόγω των νέων ορίων και οι Τράπεζες δεν μπορούν να αντέξουν νέες επισφαλείς απαιτήσεις όπως αυτές του '80, οι ανάγκες για τον επιμερισμό των κινδύνων εμφανίζονται επιτακτικές. Σήμερα, πολλοί από τους τραπεζίτες προτιμούν να συμμετέχουν σε περισσότερα από ένα δάνεια, παρά να δεσμεύουν το ίδιο χρηματικό ποσό σε ένα και μόνο πελάτη.

Συνεπώς, ακόμα και αν κάποιος θεωρήσει ως προαπαιτούμενα την πιστωτική φερεγγυότητα του πελάτη και ένα ικανοποιητικό επιτόκιο - από την πλευρά της Τράπεζας - είναι λογικό να αναμένεται ότι τουλάχιστον τα μεγαλύτερα από τα ναυτιλιακά δάνεια θα χορηγούνται όλο και περισσότερο μέσω τραπεζικών συνδικάτων (syndicated loans), όπως προκύπτει και στο δημοσιεύσιμο διάγραμμα.

Είναι αλήθεια ότι κατά το παρελθόν πολλοί πλοιοκτήτες ήταν - και σε άλλες περιπτώσεις παραμένουν ακόμα και σήμερα - αρκετά διστακτικοί απέναντι στα δάνεια από τραπεζικά συνδικάτα. Οι λόγοι είναι γνωστοί: Λιγότερη ευελιξία, ειδικά στην περίπτωση επαναδιαπραγμάτευσης του δανείου, πιο χαλαροί δεσμοί με τις Τράπεζες, πιο



With rain and sea clutter circuits OFF on PATHFINDER/ST ARPA, sea clutter extends 1.8 to 2 miles from ship, ice floe belts appear 320° to 35°, additional ice clutter scattered beyond sea clutter 270° to 320° (Thick lines at 230° and 155° are RACONS).



With rain and sea clutter circuits ON, the radar picture is absolutely "clean." Sea and ice clutter are gone. All targets previously masked are clearly visible.

Raytheon PATHFINDER®/ST. Superior Technology Provides Superior Target Detection.

ELECTRONICS S.A.



**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

True Motion with Electronic Plotting or ARPA.

Raytheon sets radar performance standards for the 21st century with technology breakthroughs that virtually eliminate noise, interference and clutter, while recognizing and displaying even weak targets typically lost on other radars.

The heart of this improved radar system is Raytheon's exclusive five-stage signal processing...we call it Superior Technology.

ST for short.

Combined with higher performance transmitters and receivers, and the latest raster displays, ST provides performance levels never before available. Now, with PATHFINDER/ST, your vessels—and their crews—can have an important extra measure of safety and efficiency, including a unique Safety-Coded CPA Circle, which shows course selections for safest CPAs. PATHFINDER/ST is available as an ARPA or a True Motion/Relative Motion

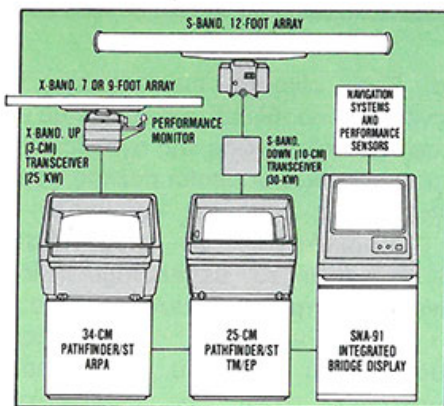
display with Electronic Plotting. These displays can easily retrofit the displays in older Raytheon Bright Display Radar Systems, and can be high-performance repeaters for radars of most other manufacturers.

When interfaced with an SNA-91 Integrated Bridge Display, the PATHFINDER/ST ARPA also becomes a key sensor/decision-aid in a complete shipboard navigation and control system.

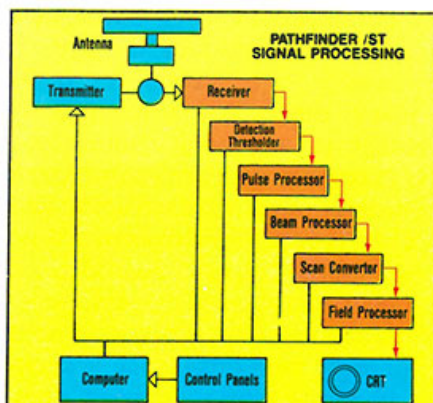
Near-Perfect Target Detection.

Using increased signal-to-noise levels, high dynamic range, precisely matched pulse bandwidths, and exclusive Rain Rate circuits, PATHFINDER/ST receivers faithfully capture target returns even in severe clutter.

PATHFINDER/ST multistage processing analyzes, compares, tests, and samples the received signal so that all detected targets, no matter how weak in signal strength, are distinguished from clutter and clearly displayed.



Electronically switches up to 3 displays and transceivers, with CRT diagrams, for single/simultaneous 3 or 10-cm operation.



From the control panels through the computer, transmitter, and receiver—and then in five steps leading to the CRT—Raytheon's exclusive Superior Technology provides sharp, bright radar pictures virtually free of clutter.

PATHFINDER/ST ARPA: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), provide automatic tracking of up to 40 targets with vectors and readouts for most dangerous 20. Have auto and manual acquisition, and unique trial maneuvers.

PATHFINDER/ST TM/EP: 34-cm or 25-cm PPI's (16" or 12" diagonal CRT IMO equivalents), have True and Relative Motion displays. Electronic Plotting, course, speed, bearing, CPA and TCPA for two selected targets.



Comparison Tests Prove PATHFINDER/ST Radars See What Other Radars Can't.

In side-by-side comparison tests, a PATHFINDER/ST display and a conventional radar display were connected to the same radar system. PATHFINDER/ST consistently displayed targets not detected by the conventional display.

Optimum Resolution Displays are Clearly Superior.

PATHFINDER/ST raster scan PPI images are refreshed 50 times each second. This eliminates the annoying "flicker" found in other radar systems. The number of pixels has been carefully chosen for optimum resolution. The result is an extremely sharp, ultra-bright image that is easy to view, day or night.

Superior Technology Will Clearly Fit Your Needs.

PATHFINDER/ST Radars satisfy a very wide range of installation and operating requirements. Signal multiplexing reduces connections between PATHFINDER/ST receivers and displays. This, combined with electronic interswitching for dual systems, the ability to mount transceivers "up" in antenna pedestals, or "down" in separate cabinets, and keyboard entry of all set-up parameters, makes any installation straightforward, simple, and economical.

In addition to having the optional IMO-required, antenna-mounted performance monitors, PATHFINDER/ST Radar software provides menus for extensive self-testing of virtually every function.

Worldwide Approval and Support.

Raytheon PATHFINDER/ST Radars are designed to meet or exceed all applica-

ble commercial standards and reliability testing requirements, including those of IMO and the national regulatory agencies of countries worldwide.

They are backed by extensive worldwide support and service facilities, located in major ports everywhere.

Raytheon

RAYTHEON MARINE SALES AND SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
TEL (0279) 444244 Telex 81444
FAX (0279) 444223

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road
Hudson, NH 03051 USA
603-881-5200
Telex 681-7529
Telefax: 603-881-4756

χρονοβόρα διαδικασία, πολλές φορές ακόμα και υψηλότερο κόστος δανεισμού. Από την άλλη πλευρά, η ναυτιλιακή κοινότητα θα μπορούσε να έχει ορισμένα πλεονεκτήματα αν ενίσχυε τους δεσμούς της με τραπεζικά συνδικάτα. Τα δάνεια αυτού του είδους είναι δυνατόν να αναπτύξουν μια σειρά σχέσεων με τον τραπεζικό κόσμο, οι οποίες μπορεί να αποδειχθούν πολύτιμες στο μέλλον. Η λήψη δανείων από συνδικάτα επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρίες να συνεργάζονται με πολλές Τράπεζες και τελικά να παραμείνουν κοντά σ' αυτές με τις οποίες υπάρχει η σωστή βάση για συνεργασία. Η καλλιέργεια σχέσεων είναι αναμφισβήτητη σημαντική στη «σφιχτή» τραπεζική αγορά που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία. Η χρησιμότητα του να συνεργάζεται κάποιος με παραπάνω από μια Τράπεζα μπορεί ν' αποδειχθεί σημαντική αν τα μελλοντικά του σχέδια περιλαμβάνουν μεγάλες επενδύσεις.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να γίνει μια διάκριση ανάμεσα στα δύο είδη τραπεζικών συνδικάτων που συναντώνται στη ναυτιλία. Πρώτον υπάρχει το «μεγάλης κλίμακας» συνδικάτο, το οποίο αποτελείται από 10-15 Τράπεζες και δεύτερον υπάρχει το "club deal", το οποίο αποτελείται από 4-5 Τράπεζες.

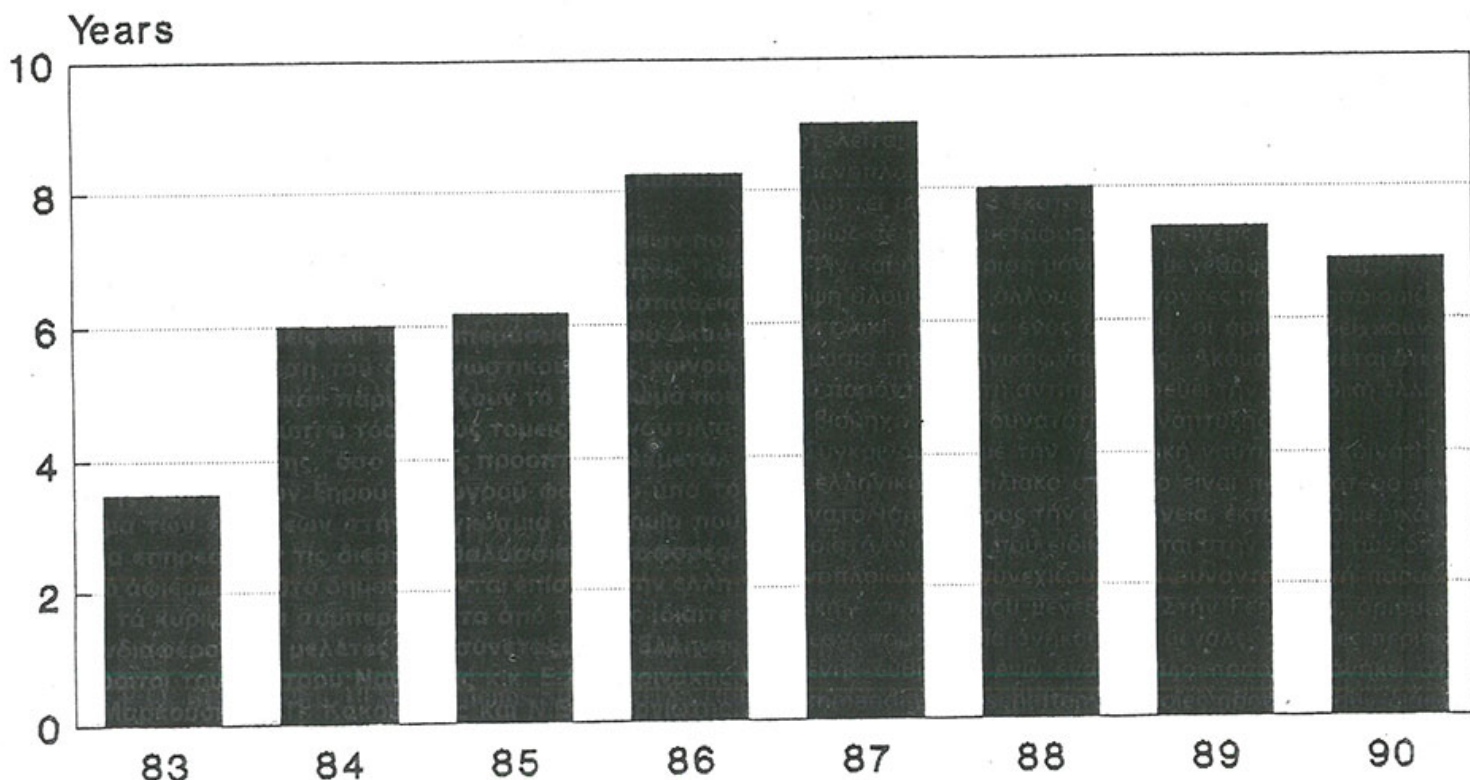
Η αγορά τείνει σήμερα προς το τελευταίο είδος, για αρκετούς λόγους. Κατ' αρχήν, η εξειδίκευση που χρειάζεται μια Τράπεζα για να χορηγήσει ένα ναυτιλιακό δάνειο δεν είναι πάντοτε διαθέσιμη. Ακόμα, λίγες Τράπεζες είναι σήμερα διατεθειμένες ν' ακολουθήσουν τα «μεγάλα ονόματα» κάνοντας μια «παθητική» επένδυση όταν δεν καταλαβαίνουν τη δυναμική της συγκεκριμένης αγοράς. Επιπλέον όσες Τράπεζες δεν είναι εξοικειωμένες με τη ναυτιλία τείνουν να τρομοκρατούνται εύκολα σε περίπτωση τυχόν προβλημάτων με το δάνειο και κατά συνέπεια δεν γίνονται αποδεκτές από τους arrangers των συνδικάτων. Τέλος, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες αναμφισβήτητα προτιμούν το club deal από τα μεγάλης

κλίμακας συνδικάτα. Είναι σίγουρα ευκολότερο να διαπραγματεύεται κανείς ένα προβληματικό δάνειο με ένα μικρό αριθμό ανθρώπων με καλή γνώση της αγοράς, παρά με ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων οι οποίοι πολλές φορές δεν έχουν βαθιά γνώση της ναυτιλίας και μπορεί ν' αντιδράσουν με νευρικότητα σε περιπτώσεις προβλημάτων. Εδώ βρίσκεται το μεγαλύτερο ίσως μειονέκτημα των δανείων από τραπεζικά συνδικάτα: σε μια δύσκολη περίοδο για τη ναυτιλία, η διαδικασία επαναδιαπραγμάτευσης του δανείου παρουσιάζει περισσότερες δυσκολίες όταν ο πλοιοκτήτης συναλλάσσεται με περισσότερες από μια Τράπεζες.

Οι νέοι κανονισμοί πρόκειται να έχουν επίδραση και στο κόστος του δανεισμού, το οποίο αναμένεται ν' αυξηθεί καθώς οι Τράπεζες θα περάσουν στις δανειζόμενες εταιρίες την επιβάρυνση του παράγοντα 100% που προβλέπουν οι κανονισμοί της Τράπεζας Διεθνών Διακανονισμών για δάνεια αυτής της κατηγορίας. Αν θεωρήσουμε μια Τράπεζα με κόστος χρήματος ίσο με Libor, τότε ένα δάνειο το οποίο ανήκει στην κατηγορία του 100% των κανονισμών (όπως είναι τα ναυτιλιακά δάνεια) πρέπει ν' αποφέρει στην Τράπεζα τουλάχιστον 1% πάνω από το LIBOR για να προτιμηθεί από ένα δάνειο της κατηγορίας 20% το οποίο αποφέρει 0.2% πάνω από το LIBOR. Καθώς οι Τράπεζες μετά τους νέους κανονισμούς έχουν εστιάσει την προσοχή τους στο δίπολο κίνδυνος - απόδοση, ο παράγων 100% δεν είναι η μοναδική αιτία για την αύξηση του κόστους δανεισμού. Άλλοι σημαντικοί παράγοντες είναι ο ενδογενής κίνδυνος της ναυτιλίας και η διεθνής φύση των ναυτιλιακών δανείων από τραπεζικά συνδικάτα.

Το κόστος δανεισμού έχει σε πολλές περιπτώσεις ήδη αυξηθεί, ακόμη και για τους πλέον φερέγγυους δανειζόμενους. Η εταιρία P + O για παράδειγμα, ενώ δανειζόταν με κόστος 0.6 - 0.7% πάνω από το LIBOR το 1989, χρεώνεται τουλάχιστον 1% σήμερα. Για

Ναυτιλιακά δάνεια από Συνδικάτα Τραπεζών περίοδος 1983 - 1990:



ανεξάρτητους πλοιοκτήτες όπως π.χ. οι Έλληνες, το κόστος είναι υψηλότερο, γύρω στο 1.5% πάνω από το LIBOR, ενώ για τους Νορβηγούς είναι πολλές φορές ακόμα υψηλότερο.

Από την άλλη πλευρά, η διάρκεια (maturity) των δανείων αναμένεται να επηρεαστεί, καθώς είναι πια σημαντικό για τις Τράπεζες, ν' αυξήσουν την ταχύτητα κυκλοφορίας των κεφαλαίων τους. Παρόλο που η ναυτιλία απο τη φύση της απαιτεί μακροχρόνια δάνεια - άλλωστε ο οικονομικός ορίζοντας ενός πλοίου είναι σήμερα τουλάχιστον 20 χρόνια - οι ίδιες οι Τράπεζες προτιμούν δάνεια με μικρότερη διάρκεια. Στη σημερινή αγορά, οι περισσότερες Τράπεζες θεωρούν σαν μέγιστη διάρκεια ενός ναυτιλιακού δανείου τα οκτώ χρόνια, ενώ συχνά χρησιμοποιούν την εναλλακτική λύση ενός τετραετούς δανείου με balloon.

Γεγονός είναι ότι υπάρχει μια πίεση για λιγότερο μακροχρόνια δάνεια η οποία προκαλεί μια μείωση της μέσης διάρκειας των ναυτιλιακών δανείων από τραπεζικά συνδικάτα.

Τέλος, τα υψηλά ίδια κεφάλαια των Ευρωπαϊκών Τραπεζών (και ειδικότερα ορισμένων Γερμανικών και Ολλανδικών) τους δίνουν αυτή τη στιγμή προβάδισμα στο χώρο των ναυτιλιακών δανείων από τραπεζικά συνδικάτα. Παρόλ' αυτά, ένας αριθμός Αμερικανικών Τραπεζών αναμένεται να εξακολουθήσει να έχει στο μέλλον σημαντική παρουσία στο χώρο αυτό.

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία επέδειξε μεγάλη αστάθεια

στο παρελθόν και ακόμη θεωρείται τομέας υψηλού κινδύνου. Παρόλ' αυτά, αυτό δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι τα ναυτιλιακά δάνεια δεν μπορούν να είναι ελκυστικά. Τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα που μπορεί μια Τράπεζα να απολαύσει περιλαμβάνοντας ναυτιλιακά δάνεια στο χαρτοφυλάκιο της είναι ευκαιρία για υψηλή απόδοση, diversification και διεθνοποίηση (internationalisation). Σήμερα ακριβώς αυτή η υψηλή απόδοση είναι ίσως το μεγαλύτερό τους πλεονέκτημα. Συγκριτικά με ένα συνηθισμένο corporate δάνειο το οποίο επίσης εμπίπτει στην κατηγορία 100% των κανονισμών και αποφέρει στην τράπεζα 0.3 - 0.4% πάνω από το LIBOR, τα ναυτιλιακά δάνεια συνήθως αποφέρουν πάνω από 1.2%. Καθώς η αποδοτικότητα των κεφαλαίων γίνεται όλο και πιο σημαντική, η ύπαρξη ναυτιλιακών δανείων υψηλής ποιότητας σε ένα τραπεζικό χαρτοφυλάκιο μπορεί να γίνει ελκυστικότερη.

Παρόλο που οι νέοι κανονισμοί κάνουν τις Τράπεζες διστακτικές ν' αναμειχθούν σε ασταθείς τομείς της οικονομίας, η χρησιμοποίηση των δύο βασικών εργαλείων της τραπεζικής χρηματοδότησης της ναυτιλίας, σίγουρα μπορεί να μειώσει τον εγγενή κίνδυνο ενός ναυτιλιακού δανείου. Η χάραξη μιας σωστής πιστωτικής πολιτικής και η προσεκτική πιστωτική ανάλυση κάθε προτεινόμενου δανείου, μπορεί να κάνει τη ναυτιλία ένα πολύ κερδοφόρο κι ελκυστικό τομέα για μια Τράπεζα.

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) 82885

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

**ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ**

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τού κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΜΙΛΑΜΕ όλοι συνεχώς για το καίριο πρόβλημα της προσελκύσεως και της δημιουργίας των στελεχών που μας χρειάζονται για την επάνδρωση σε πρώτη φάση των πλοίων και εν συνεχεία των γραφείων, δημιουργούμε επιτροπές για τη μελέτη του όλου θέματος και τη διατύπωση προτάσεων και μέτρων, ψάχνουμε από δω, ψάχνουμε από εκεί, για να δούμε ποιο είναι το καλύτερο και ποιο θα αποδώσει περισσότερο και την ίδια στιγμή τα τινάζουμε όλα στον αέρα.

Όπως, κακή ώρα, έγινε - όπως επισημαίνει σε σχετική επιστολή του που δημοσιεύεται στη σελίδα της αλληλογραφίας - κ. Στάθης Βροντίσης - με την κατάργηση διατάξεων για μειωμένη στρατιωτική θητεία των επαγγελματιών ναυτικών επειδή οι διατάξεις αυτές καταστρατηγήθηκαν - συνήθης πρακτική εν Ελλάδι - από μια μερίδα καταφερτζήδων. Και όπως επίσης, κακή ώρα, πάει να γίνει και τώρα με τις προτάσεις της ειδικής επιτροπής του Υπουργείου Οικονομικών να περικοπούν αγρίως οι φορολογικές απαλλαγές των αξιωματικών εμπορικού ναυτικού. Και όλα αυτά τη στιγμή που όλοι διαπιστώνουν ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς, χωρίς δηλαδή Έλληνες αξιωματικούς, γιατί ελληνικά κατώτερα πληρώματα δεν υπάρχουν, δεν θα είναι δυνατή και η διατήρηση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Και σε αναγκάζουν να συμφωνήσεις με εκείνους που υποστηρίζουν ότι ο τόπος αυτός δεν θέλει τη Ναυτιλία του. Γιατί, βεβαίως, δεν είναι δυνατόν να αποδεχθείς ότι όλα αυτά που διώχνουν τους ναυτικούς μας από το ναυτικό επάγγελμα ή τους ωθούν

σε εργασία σε ανασφάλιστα ή και σε ξένα ακόμη πλοία οφείλονται σε βλακεία, ηλιθιότητα και μια κοντόφθαλμη θεώρηση ίδια με εκείνη που ψάχνοντας για το δέντρο χάνεις ολόκληρο το δάσος.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ από πολλές απόψεις η συνέντευξη του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου στον Σάββα Αθανασίου που δημοσιεύθηκε στο «Κέρδος» την Κυριακή 24 Νοεμβρίου.

Όχι μόνο γιατί από το κείμενο της συντεύξεως αναδύεται με σαφήνεια μια φυσιογνωμία που θα διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στα ναυτιλιακά μας πράγματα. Αλλά και γιατί επισημαίνονται και δύο καίρια προβλήματα: Πρώτο, το πρόβλημα της ελλείψεως επαρκούς αριθμού Ελλήνων αξιωματικών, γεγονός που εμποδίζει - εφ' όσον δεν δίνονται πειστικές απαντήσεις από την Ελληνική Πολιτεία σε μια σειρά πιεστικών ερωτημάτων, όπως έχουν επισημάνει επανειλημμένως τα «Ναυτικά Χρονικά» - την ομαδική επιστροφή στο εθνικό νηολόγιο. Και δεύτερο, το πρόβλημα της ανεπαρκείας των ναυτικών μας να επανδρώσουν πλοία ειδικού τύπου.

Απαντώντας στο ερώτημα για το ρυθμό εντάξεως πλοίων του στόλου της «ΤΡΟΟΔΟΣ» στο εθνικό νηολόγιο - σήμερα η εταιρία έχει τέσσερα δεξαμενόπλοια με Ελληνική σημαία και άλλα δύο ασφαλισμένα στο NAT - ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου υπογράμμισε ότι ο ρυθμός θα εξαρτηθεί από τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που θα έχει εκπαιδεύσει η εταιρία - αν σήμερα είχα τη διάθεση να υψώσω την Ελληνική σε όλα τα πλοία της «ΤΡΟΟ-

ΔΟΣ», τόνισε με έμφαση, δεν θα εύρισκα Έλληνες ναυτικούς για την επάνδρωσή τους (εννοώντας, προφανώς, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ελληνικής νομοθεσίας). Ομολογώ, πρόσθεσε επιβεβαιώνοντας έτσι έμμεσα αλλά σαφέστατα την αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών» ότι το σημερινό ρεύμα επιστροφής μπορεί να λειτουργήσει σαν μπουμέραγκ σε βάρος του εθνικού νηολογίου αν δεν σπεύσουμε να προχωρήσουμε στις επιβαλλόμενες εκ των πραγμάτων ρυθμίσεις - ότι τα πράγματα (αναφορικά με το πρόβλημα της επανδρώσεως με Έλληνες) είναι πió δύσκολα από όσο τα περιμέναμε: Δεν βρίσκεις πληθώρα καλών Ελλήνων ναυτικών και κυρίως για δεξαμενόπλοια και ταυτόχρονα υπάρχει πρόβλημα με τους μηχανικούς που να γνωρίζουν τουρμπίνες με τις οποίες είναι εφοδιασμένα τα περισσότερα δεξαμενόπλοια. Είπε όμως και κάτι ακόμη ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου που πρέπει να προσελκύσει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκείνων που έχουν την ευθύνη δεδομένου ότι την ίδια αντίληψη διατυπώνουν και άλλοι: Δεν είμαστε δυσαρεστημένοι με την Κυπριακή σημαία, την οποία φέρουν, προσθέτουμε εμείς, όλα τα άλλα πλοία της «ΤΡΟΟΔΟΣ».

ΠΕΡΙΕΡΓΑ πράγματα ακούγονται στον Πειραιά για το θέμα της δημιουργίας σταθμών υποδοχής καταλοίπων. Ακόμη πió περίεργα όμως είναι τα ονόματα που ακούγονται γύρω από το θέμα αυτό. Και για μια ακόμη φορά φαίνεται ότι οι επιλογές του Υπουργείου (ή της Κυβερνήσεως, δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε) δεν είναι εκείνες

John Samonas
 **Sons**

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

που θα έπρεπε να είναι αν αναλογισθεί κανείς το ιδιαίτερο και ιδιόμορφο θέμα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος αλλά και την ανάγκη για διαφανείς διαδικασίες.

Είναι, συνεπώς, αυτονόητο ότι θα επανέλθουμε δεδομένου άλλωστε ότι η στήλη έχει ταχθεί υπέρ της ελευθερίας στη δημιουργία παρομοίων ευκολιών τόσο στον Πειραιά, όσο και στην Ελευσίνα αλλά και σε άλλα λιμάνια.

Η ΕΝΑΣΧΟΛΗΣΗ του κ. Περικλή Παναγόπουλου με τα πλοία ξηρού φορτίου αποδεικνύει για μια ακόμη φορά τον δυναμισμό αλλά και τις απεριόριστες δυνατότητες προσαρμογής στις εκάστοτε δημιουργούμενες συνθήκες των ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ένας από τους πλέον εξειδικευμένους και με μακρόχρονη υπηρεσία στον τομέα των επιβατηγών και των κρουαζιεροπλοίων ο κ. Περικλής Παναγόπουλος, μετά την μεταβίβαση των τριών κρουαζιεροπλοίων της Royal Cruise στους Νορβηγούς μεταπήδησε στον τομέα των πλοίων ξηρού φορτίου με την πρόσκτηση αρχικά δύο μπάλκερς τύπου πάναμαξ στα οποία λέγεται ότι θα προστεθούν άλλα δύο που η αγορά τους βρισκόταν τις τελευταίες ημέρες στα σκαριά χωρίς όμως να αποξενώνεται εντελώς και από τον ιδιαίτερα οικείο χώρο του αφού ήδη έχει εξασφαλίσει ένα σημαντικό μερίδιο από τις μετοχές της "Vernicos Yachts" και συμμετοχή στο διοικητικό της συμβούλιο.

Η θάλασσα και η ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν ξεχνιούνται σε καμιά περίπτωση. Και όλοι, χωρίς την παραμικρή εξαίρεση, ξαναγυρίζουν έπειτα από κάποια ανάπαυλα.

ΣΥΓΚΙΝΗΣΕ την ευρύτερη ναυτιλιακή μας κοινότητα ο τραγικός θάνατος

- τη στιγμή που η σωτηρία ήταν βέβαιη - του πλοίαρχου του κυπριακού φορτηγού «Απολλωνία Φείθ» Τριαντάφυλλου Καρναβά. Όπως είπε ο διασωθείς Β' μηχανικός του πλοίου Πέτρος Ψευτινάκος, ο πλοίαρχος που είχε ανασυρθεί από την θάλασσα από το αλγερινό ελικόπτερο που έσπευσε στον τόπο του ναυαγίου ξανάπεσε στο νερό είτε γιατί δεν τον είχαν δέσει καλά, είτε γιατί το πλήρωμα του ελικόπτερου τον πέταξε για άγνωστους λόγους στη θάλασσα. Και καθώς στο αλγερινό ελικόπτερο δεν υπήρχε ούτε γιατρός, όταν στον τόπο του ναυαγίου έφθασαν οι Ιταλοί ήταν αργά για τον άτυχο πλοίαρχο που υπέκυψε στις ταιλαιωρίες που είχε υποστεί.

Ο πλοίαρχος Τριαντάφυλλος Καρναβάς, όπως είπε ο υποπλοίαρχος Ιωάν. Κολοβός που ήταν ως την τελευταία στιγμή μαζί του στο σκάφος, στάθηκε παλικαρία στο πόστο του και εγκατέλειψε τελευταίος το πλοίο για να βρεί το θάνατο την ώρα που η σωτηρία ήταν βέβαιη.

Να προτείνουμε να βραβευθεί με ταθανάτιω; Κανείς δεν θα υιοθετήσει την πρόταση, υπάρχει άλλωστε και το προηγούμενο του πλοίαρχου του υπερδεξαμενοπλοίου «Χέιβεν» ο οποίος έμεινε επάνω στο φλεγόμενο πλοίο και βρήκε τραγικό θάνατο, αλλά οι αρμόδιοι ονομάρισαν την πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για τη βράβευση του μεταθανάτιω - βλέπετε, δεν είχαν τη δυνατότητα να σπεύσουν οι ίδιοι για βοήθεια για να αποσπάσουν τιμητικές διακρίσεις που δεν τις δικαιούνταν...

ΟΙ ΝΟΡΒΗΓΟΙ προσφέρονται, λοιπόν, τώρα να προχωρήσουν στη συμπαραγωγή καταμαράν στην Ελλάδα, πράγμα που είχαν αρνηθεί αρχικά και οπωσδήποτε θα προσφέρουν λαγούς

με πετραχείλια για να αποσπάσουν και άλλες παραγγελίες σκαφών του τύπου αυτού. Όπως είπε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης μετά την επιστροφή του από τη Νορβηγία, σχετικό ενδιαφέρον εξεδήλωσαν έξι νορβηγικά ναυπηγεία αλλά οι Νορβηγοί, προσθέτουμε εμείς, εξακολουθούν να τηρούν σιγή και αρνούνται να δώσουν τις διευκρινήσεις που έχουν ζητηθεί αναφορικά με την τιμή πώλησης των δύο καταμαράν που έχουν αγοραστεί από ελληνικές εταιρίες. Και όπως γίνεται αυτονόητο, το ερώτημα αυτό θα αιωρείται μέχρις ότου παρθούν ξεκάθαρες απαντήσεις τις οποίες οφείλουν να δώσουν όσοι έχουν εμπλακεί στην υπόθεση αυτή - Νορβηγοί και Έλληνες.

ΑΠΟΡΙΕΣ προκαλεί αυτή η ιστορία με τη διακοπή του ρεύματος σε περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας επειδή δεν είχαν εξοφληθεί οι λογαριασμοί της ΔΕΗ. Και οι απορίες επικεντρώνονται στο πώς βρέθηκαν τα 50 εκατ. που καταβλήθηκαν στην ΔΕΗ για την κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος κατά το Α' εξάμηνο του λήγοντος έτους και δεν μπορούσαν να βρεθούν πριν δημιουργηθεί θέμα διακοπής της ηλεκτροδοτήσεως - το πιθανότερο είναι ότι κάποιοι μας κοροϊδεύουν ασυστόλως...

ΧΩΡΙΣ ΣΧΟΛΙΑ: Γνωστός εφοπλιστής που πολλές φορές βρίσκεται και αυτός στο δίλημμα τί να κάνει όταν καθίσταται αδύνατη η ανεύρεση Ελλήνων αξιωματικών, ανέφερε πρόσφατα ότι κατά την παραλαβή νεοαγορασθέντος νορβηγικού πλοίου που ήταν ενταγμένο στο διεθνές νορβηγικό νηολόγιο διαπίστωσε με έκπληξη ότι ο πλοίαρχος και όλοι οι άλλοι αξιωματικοί της γέφυρας και της μηχανής ήταν Ινδοί...



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE

NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

**PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS**



MEDOV SpA - Genoa - Italy Tel:(-3910)54901 - Fax:(-3910)562050 - Tlx: 270046/270346

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



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

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

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

ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ EUROS

Ο συνολικός έμπορικός στόλος των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μειώθηκε κατά 50% στη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Το ποσοστό της συμμετοχής του στον παγκόσμιο στόλο έπεσε την ίδια περίοδο από το 30% στο 14%. Πρόκειται αναμφίβολα για ένα προφανή κίνδυνο στο μέτρο που η ΕΟΚ είναι η πρώτη εμπορική δύναμη του κόσμου και πού το έξωτερικό της εμπόριο πραγματοποιείται κατά μεγάλο μέρος διά της θαλασσίας οδού.

Η παρακμή αυτή συνιστά πράγματι ένα κίνδυνο στρατηγικής μορφής. Γιατί τα λιγότερα ευρωπαϊκά πλοία σημαίνουν αύξουσα εξάρτηση από στόλους εκτός Ευρώπης, ελεγχόμενους από τους ανταγωνιστές της. Επίσης τα λιγότερα ευρωπαϊκά πλοία σημαίνουν μείωση της άπασχολήσεως, όχι μόνο στα πλοία, αλλά και σε άλλους τομείς που είναι στενά συνδεδεμένοι με τη ναυτιλία, όπως είναι η ναυπηγοβιομηχανία, οι ασφάλισεις, οι υπηρεσίες κ.λ.π. Τέλος λιγότερα ευρωπαϊκά πλοία σημαίνουν μείωση ή απώλεια της συμβολής των εμπορικών στόλων στα ισοζύγια πληρωμών από τις συναλλαγματικές εισπράξεις που πραγματοποιούν τόσο από τις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές όσο και από τις μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών. Σε τελική ανάλυση όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι η Ευρώπη κινδυνεύει να μείνει χωρίς τα κατάλληλα πλοία και τα εκπαιδευμένα πληρώματα που θα της είναι αναγκαία σε περίπτωση διεθνούς κρίσεως της οποίας το ένδεχόμενο, όπως απέδειξε ο πόλεμος του Κόλπου, δεν είναι δυνατό να αποκλειστεί.

Οι παραπάνω γενικές διαπιστώσεις άπασχολούν τους Ευρωπαίους από αρκετά χρόνια και όλοι συμφωνούν πως η αιτία αυτής της παρακμής είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των πλοίων, ή όποια οφείλεται στις βαρείες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που τα βαρύνουν. Η κύρια αντίδραση μέχρι τώρα παρουσιάστηκε από την πλευρά διαφόρων ευρωπαϊκών κρατών αλλά η πολιτική του «ό σωζων ευατόν σωθήτω» ή όποια έφαρμόστηκε μάλλον περιέπλεξε το θέμα.

Στήν προσπάθεια παρεμποδίσεως της μαζικής φυγής των εθνικών πλοίων προς τις ελεύθερες σημαίες όρισμένα κράτη ίδρυσαν τα δεύτερα νηολόγια, τα γνωστά «bis» με βασικό στόχο τη δυνατότητα χρησιμοποίησεως ξένων ναυτικών. Είναι η περίπτωση της Μεγάλης Βρεταννίας με το νηολόγιο της νήσου Μάν, της Δανίας με το διεθνές DIS, της Γερμανίας με το δεύτερο νηολόγιο GIS, της Γαλλίας με τη σημαία του Κεργκουελέν, της Πορτογαλίας με το νηολόγιο της Μαδέρας και της Ισπανίας με το σχεδιαζόμενο νηολόγιο των Καναρίων.

Όστόσο με τις εξελίξεις αυτές υπήρξε κίνδυνος να δημιουργηθούν διαταραχές στις συνθήκες έκμεταλλεύσεως των πλοίων των διαφόρων κρατών - μελών και στις συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των έφοπλιστών της Κοινότητας, πράγμα που δεν ταίριαζε καθόλου με το πνεύμα της Κοινής Αγοράς. Η αντίδραση της Κομισιόν σ' αυτόν τον κίνδυνο γέννησε την ιδέα της δημιουργίας ενός Κοινοτικού στόλου ένωμένου κάτω από τη σημαία ενός κοινού νηολογίου που ονομάστηκε «Euros».

Είναι προς τιμήν της ΕΟΚ ότι χειρίστηκε το θέμα με ρεαλισμό και δεν δημιούργησε ένα ενιαίο μοναδικό νηολόγιο, δεδομένου ότι τα τεχνικά και νομικά προβλήματα που θέτει η ένωση των δώδεκα εμπορικών στόλων είναι ιδιαίτερα πολυσύνθετα. Γι' αυτό το «Euros» σχεδιάστηκε σαν ένα νηολόγιο παράλληλο με τα εθνικά νηολόγια, το οποίο ωστόσο θα μπορέσει να συμβάλει στην ολοκλήρωση της Κοινής Αγοράς. Έτσι τα πλοία θα παραμείνουν νηολογημένα στις χώρες τους, από τις οποίες και θα εξακολουθήσουν να εξαρτώνται, αλλά θα μπορούν παράλληλα να εγγραφούν και στο «Euros» υπό όρισμένους όρους. Στόχος του θα είναι να παράσχει στον Κοινοτικό στόλο τις συνθήκες έκμεταλλεύσεως που θα βελτιώσουν τη ανταγωνιστική θέση του στη διεθνή αγορά και συγχρόνως να εξασφαλίσει την άπασχολήση των ναυτικών της Κοινότητας. Αξιέπαινες βέβαια προθέσεις, οι οποίες όμως έγκλείουν μέσα τους μιά αντίφαση: Γιατί ενώ δεχόμαστε ότι ο ευρωπαϊκός στόλος δεν είναι ανταγωνιστικός επειδή οι ναυτικοί του είναι πολύ ακριβοί, σχεδιάζουμε συγχρόνως να εξασφαλίσουμε την άπασχολήση τους σ' αυτό τον στόλο. Μοιάζει σαν να θέλουμε να τετραγωνίσουμε τον κύκλο.

Αλλά ας δούμε τί ακριβώς θα είναι το «Euros», του οποίου οι λεπτομέρειες τελούν ακόμα υπό επεξεργασία. Κατ' αρχήν δεν θα μπορεί να προσφύγει σ' αυτό οποιοσδήποτε. Μόνον έφοπλιστές που δικαιολογούν τον γνήσιο οικονομικό δεσμό τους με την Κοινότητα θα μπορούν να επωφεληθούν. Ειδικότερα θα γίνονται δεκτές

International

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

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.**

Main office: CRISTÓBAL/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

οι εταιρίες θαλασσίων μεταφορών που έχουν ιδρυθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους - μέλους, που έχουν σ' αυτό την κύρια έδρα τους και υπάγονται στον ουσιαστικό έλεγχο του. Τό διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας θα πρέπει να συγκροτείται κατά πλειοψηφία από υπηκόους της ΕΟΚ ή η πλειοψηφία των μετοχών να ανήκει σε υπηκόους της ΕΟΚ. Με άλλα λόγια δεν θα μπορούν να υπάρχουν κρυφοί έξωκοινοτικοί μέτοχοι παρά μόνο σε συνεταιριστική μορφή με Ευρωπαίους.

Εξάλλου επί των πλοίων του «Euros» θα υπηρετεί σημαντικό ποσοστό Ευρωπαίων ναυτικών. Θα οριστεί τό μέγιστο όριο των Ευρωπαίων ναυτικών που θα ασκούν τά καθήκοντα που απαιτούν ύψηλά προσόντα. Για τίς υπόλοιπες θέσεις θα επιτραπεί στον έφοπλιστή να προσλαμβάνει ναυτικούς τρίτων χωρών υπό μισθοδοτικούς όρους συμφωνούμενους με τίς αντιπροσωπευτικές οργανώσεις τους και με την επιφύλαξη πρώτον μόν, του σεβασμού των διεθνών συνθηκών περί αποδοχών, ωραρίου και συνθέσεως και δεύτερον της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών στό επίπεδο που ισχύει στίς χώρες τους. Γενικά μπορούμε να πούμε ότι τό προσωπικό ενός πλοίου του «Euros» θα συντίθεται από Ευρωπαίους αξιωματικούς, και πλήρωμα κατά τό ήμισυ ευρωπαϊκό. Ειδικά για τά επιβατηγά υπερωκεάνια που κυκλοφορούν στά Κοινοτικά ύδατα, ή καταστροφή του

«Scandinavian Star» απέδειξε ότι τσως χρειασθεί ολόκληρο τό πλήρωμα τους να αποτελείται από Ευρωπαίους.

Η έγγραφη ενός πλοίου στό «Euros» προϋποθέτει ότι ανταποκρίνεται σε αυστηρά επίπεδα ποιότητας, αποδόσεως και ασφαλείας. Στά έσωτερικά του Κοινοτικού νηολογίου, ή άμοιβαία αναγνώριση του τεχνικού έξοπλισμού των πλοίων ένδέχεται να δημιουργήσει έμπόδια για τη μεταφορά ενός πλοίου από τό νηολόγιο ενός κράτους - μέλους σε ένα άλλο. Εξάλλου ή άμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών ναυτικής Ικανότητας, θα διευκολύνει την ελεύθερη μετακίνηση των ναυτικών στά πλοία του Κοινοτικού νηολογίου.

Οι άνωτέρω προϋποθέσεις πιστεύεται ότι θα δημιουργήσουν αρκετά ένδιαφέρουσες συνθήκες άπασχολήσεως για τούς Ευρωπαίους ναυτικούς. Ός προς τούς έφοπλιστάς όμως είναι άμφίβολο άν παρέχουν Ικανοποιητικές λύσεις, δεδομένου ότι τά «δεύτερα» νηολόγια και οι «ελεύθερες» σημαίες προσφέρουν ήδη δυνατότητες ανταποκρινόμενες πολύ καλύτερα στά συμφέροντά τους. Ειδικότερα τό σχέδιο «Euros» δέν προβλέπει προς τό παρόν χρηματοδοτικά ή φορολογικά πλεονεκτήματα για τόν έφοπλισμό. Επίσης σε σχέση με τόν έξωκοινοτικό ανταγωνισμό δέν υπάρχουν προβλέψεις ώστε να άντισταθμιστούν, τουλάχιστον οικονομικά, όρισμένα μειονεκτήματα, όπως π.χ. ή φορολογική

άπαλλαγή των ναυτικών, ή μεταφορά σε Κοινοτικό επίπεδο μέρους της δαπάνης κοινωνικής προστασίας των ναυτικών ή ακόμα ή δημιουργία κινήτρων για ναυτιλιακές επενδύσεις.

Τέλος, ως προς την πιθανή χρονολογία έφαρμογής του «Euros» υπάρχουν προβλήματα. Κατά τό ευρωπαϊκό Ιδεώδες, τό σχέδιο αυτό, δικαιολογούμενο από μία οικονομικοναυτιλιακή λογική θεωρείται έλκυστικό και οι «Ευρωκράτες» εύχονται να προωθηθεί μέχρι τέλους. Πολλοί άλλοι όμως διερωτώνται ως προς τά ουσιαστικά όφέλη που τό «Euros» μπορεί ν' άποφέρει στήν ευρωπαϊκή ναυτιλία, έφόσον δέν είναι συμφέρον για τούς έφοπλιστάς. Άφενός μόν γιατί από την άποψη των κοινωνικών επιβαρύνσεων είναι πολύ πιεστικότερο από τά νηολόγια «bis» και τίς ελεύθερες σημαίες και άφετέρου γιατί δέν τούς προσφέρει κανένα χρηματοδοτικό ή φορολογικό πλεονέκτημα. Καί δέν βλέπουν τό λόγο γιατί οι Ευρωπαίοι έφοπλιστάς που διαθέτουν ήδη σχετικά Ικανοποιητικές λύσεις, θα προσχωρήσουν σ' ένα νηολόγιο λιγότερο εύνοϊκό. Καί δέν βλέπουν ακόμα τί ουσιαστικό όφελος θα είχε ή ΕΟΚ να τούς έξαναγκάσει σε μία τέτοια προσχώρηση που θα άμβλυνη την ανταγωνιστικότητα τους έναντι των ξένων ανταγωνιστών.

Ε.Σ.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832288 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΝ ΝΟΕΜΒΡΙΟ

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Συγκρατημένη αισιοδοξία παρουσιάζεται στον Πειραιά μετά τα πρώτα σύννεφα που παρουσιάστηκαν στον ορίζοντα της ναυλαγοράς, το biffex τις τελευταίες δέκα ημέρες έπεσε συνεχώς κάτω από τις 1600 μονάδες με κυριότερο γεγονός που επηρέασε περισσότερο τις λιγοστές ναυλώσεις σιτηρών.

Το ίδιο υποτονική παρέμεινε η κίνηση στις ναυλώσεις σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα.

Η γενική αντίληψη που υπάρχει είναι ότι οι ναυλωτές συγκρατούν κατά τον οιοδήποτε τρόπο τα φορτία ελπίζοντας σε περαιτέρω πτώση των ναύλων.

Ο κυβερνητικός εκπρόσωπος του Λευκού Οίκου ανακοίνωσε ότι στα μέσα Δεκεμβρίου 1991 θα αρχίσει η υλοποίηση της Αμερικανικής βοήθειας ύψους 1,5 δισεκ. δολλαρίων προς τη Σοβιετική Ένωση και ότι οι Κινέζοι ζήτησαν ακόμη 500,000 τόννους σιτηρά.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι οι πρώτοι μήνες του 1992 θα δώσουν μεγάλη ώθηση στην ναυλαγορά.

Στον τομέα των αγορών και πωλήσεων πλοίων οι Έλληνες πλοιοκτήτες κρατούν πάλι την πρώτη θέση επιδιώκοντας περισσότερο σε αυτό που γνωρίζουν καλύτερα. Αγοράζουν πλοία μεγάλης ηλικίας με αρκετό scrap και χαμηλή τιμή πρόσκτησης.

Η μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται στα μπάλκ κάρριερς μεγέθους handymax, στα πάναμαξ και σε ορισμένα φθηνά capesize και OBO'S.

Όπως σημειώνουν τα «N.X.» σε άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους, κατά τη πρόσφατη Διεθνή Συνάντηση του Πειραιώς δόθηκε μεγάλη έμφαση στα τεράστια κεφάλαια που απαιτεί η ανανέωση του υπερήλικου στόλου, καθώς και πόση σημασία αποδίδεται από τον Ελληνικό εφοπλισμό στο κέρδος που μπορεί να αποφέρει η επαναπώληση του πλοίου στη σωστή χρονική στιγμή.

Δεν είναι άλλωστε λίγοι αυτοί που πιστεύουν ότι ήρθε ο καιρός να πωλήσουν τα παλαιότερα πλοία τους σε λογικές τιμές και να αποκτήσουν νεότερες μονάδες λίγο αργότερα.

Οι επόμενοι μήνες θα είναι το βαρόμετρο. Ας αναμεινουμε ...

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις**Μπάλκ κάρριερς:**

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Bantry	74.105	1977	11.000.000	
Sea Clipper	69.315	1990	30.000.000	NYK
Orient River	43.665	1989	22.000.000	NYK

Dairin	42.324	1973	5.500.000	Έλληνες
Hansa Economist	39.722	1976	8.000.000	Έλληνες
Wani Hill	35.343	1978	8.750.000	Έλληνες
Kyrenia	26.522	1971	8.100.000	Έλληνες
Vela	23.978	1982	9.000.000	Τούρκοι
Artemision	21.727	1977	6.000.000	Νορβηγοί
Conception	17.190	1977	4.100.000	Golden Port
Mathew	20.155	1971	2.350.000	Έλληνες
Lancelot Sun	22.245	1980	7.300.000	Έλληνες
Olympic Dignity	29.692	1985	12.800.000	Χογκ Κονγκ
Perast	26.784	1974	5.000.000	Έλληνες
Petrina	61.758	1977	13.250.000	Έλληνες
Olympic Leader	27.560	1977	6.750.000	Έλληνες
Pacific Trader	26.610	1973	3.900.000	
Endeavor	37.696	1984	Enblock	Χιλιανοί
Explorer	37.734	1984	35.000.000	Χιλιανοί
Timur Light	61.566	1974	9.850.000	Έλληνες
William Shakespeare	16.171	1978	Enblock	Έλληνες
Florenz	16.171	1977	8.500.000	Έλληνες
Felicia	111.122	1979	22.500.000	L.Dreyfus
Brage	82.328	1969	4.700.000	Έλληνες
Priamos	60.548	1970	6.400.000	Em Trust
Alangos	35.047	1974	5.500.000	Έλληνες
Sun Master	23.743	1985	11.000.000	Γερμανοί
Emmanuel B.	53.450	1971	6.000.000	Έλληνες
Grace L.	27.306	1971	Enblock	Έλληνες
Patricia L.	27.316	1971	7.000.000	Έλληνες
Harta	34.142	1986	Enblock	Έλληνες
Hasil	34.142	1986	32.000.000	Έλληνες
Istanbul	63.533	1973	5.700.000	Έλληνες
Izola	34.595	1972	5.000.000	Έλληνες
Maersk Senang	61.124	1980	Enblock	Έλληνες
Maersk Seraya	61.124	1982	36.000.000	Έλληνες
Norse Transporter	24.879	1966	1.700.000	
Ken Ruby	19.399	1978	5.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Oriental Leo	6.769	1985	7.250.000	Απώ Ανατολή
Captain Nicos	1.630	1968	650.000	Έλληνες
Anax Lion	4.429	1982	7.000.000	N. Αφρικανοί
Choyo Maru	255.545	1977	28.000.000	Ceres
Henriete Maersk	13.845	1982	4.500.000	C. F. Peters
Brooklyn	229.727	1973	10.000.000	Silver Car.
Astrapatagonia II	22.697	1974	4.850.000	M. Ανατολή
Ambra Harpoon	132.425	1975	14.000.000	Capeco
Astramar II	30.616	1973	6.850.000	Seabulk
Agip Roma	85.091	1969	3.800.000	
Birba I	5.399	1973	2.500.000	Lotus Ship.
Chemifalcon	6.145	1972		Έλληνες
Drastirios	85.509	1968	4.250.000	
Lemonia	1618	1968	60.000	
Mia	267.819	1975	20.000.000	Έλληνες

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

Oslo Sea 32.093 1976 8.750.000

Τουήνκτες:

Yun Teng	15.080	1975	3.500.000	Αμερικανοί
Euro Agsimove	15.266	1979	4.500.000	Κινέζοι
Freedom	14.800	1976	2.500.000	Αμερικανοί
Mosstar	16.016	1978	4.500.000	
Frontier Wind	24.774	1978	5.200.000	Έλληνες
Fareast Amber	20.814	1978	3.250.000	Χογκ Κονγκ
Happy Chance	14.971	1974	2.450.000	Έλληνες
Jujoy II	14.930	1977	1.850.000	
Ruben Martinez Villena			4.500.000	Έλληνες
Alexandra	14.841	1969	1.100.000	Έλληνες
Cidade de Belem	14.960	1979	Enblock	Έλληνες
Cidade de Sao Paolo	14.960	1979	9.000.000	Έλληνες
Cmb Splendour	24.244	1977	7.000.000	
Laras	15.159	1972	1.800.000	Έλληνες
Mbandaka	15.080	1975	2.250.000	

Διάφορα:

Grand Ocean 1	11.670	1978	3.200.000	Ταϊβανοί
Lys-Borg	1.160	1975	3.150.000	Έλληνες
Nordwelle	7.600	1979	6.300.000	Κινέζοι
Saulkraste Gas Carrier		1990	Enblock	Westfal Lar.
Salacgriva Gas Carrier		1990	39.000.000	Westfal Lar.
Flag Rolaco	10.351	1978	5.375.000	Golden Union
Asian Reefer	12.299	1978		Έλληνες
Dimitrios/Pax-Ferry Grt	5.284	1973	20.000.000	Μαλτέζοι

Πωλήσεις για διάλυση:

Όνομα	TDW/LDT	Έτος	Τιμή USD	/ LDT
Star Bogota	22.455	1960	160	Asis Άγγλοι
Kota Wangi	11.571	1970	180	Ινδοί
Filikos	85.398	1968		Μπαγκλαντές
Giovanna S.	27.945	1966	165	Ευρωπαίοι
Crystal Star	8.027	1968		Τουρκία

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - Νοέμβριος 1971

Talleyrand	TD	9.575	1949	350.000
Solsyn	TD	8.000	1944	153.000
Fanaffjord	TD	1.980	1948	135.000

Skaumor	BC	26.306	1958	620.000
Thorstar	MT	74.883	1967	12.400.000
Caroline Maersk	TT	41.775	1960	3.366.000
Titus	MT	26.975	1959	2.400.000
Sea Scout	MT	26.025	1957	1.650.000

Πριν 10 χρόνια - Νοέμβριος 1981

Texas	TD	12.587	1961	1.800.000
Soledad Maria	BC	79.825	1971	8.700.000
Marcona Trader	OBO	63.410	1966	6.250.000
Kamar	BC	38.000	1980	14.500.000
Regent Maple	BC	26.743	1979	13.000.000
Atlantic Sun	TT	255.850	1974	6.000.000
Atlantic Trader	MT	90.400	1969	3.300.000
Belgulf Mercury	MT	21.217	1974	7.250.000
Hoegh Swift	LPG	75.500	1977	40.000.000

Πριν από 1 χρόνο - Νοέμβριος 1990

Alba II	TD	16.061	1972	1.800.000
Ocean Prima	TD	16.182	1971	1.450.000
N. Marmara	TD	15.241	1974	2.000.000
Iris	TD	10.272	1977	2.700.000
Selene	TD	10.272	1977	2.700.000
Iron Arnhem	TD	8.362	1972	1.700.000
Stellar T	TD	6.372	1977	2.200.000
Century Progress	BC	69.000	1984	18.400.000
Morning Camellia	BC	66.838	1983	10.880.000
Oriental Ruby	BC	35.431	1984	13.500.000
Lokris	BC	28.636	1973	3.500.000
Green Angeles	BC	23.916	1977	4.250.000
Banawe	BC	19.469	1975	4.200.000
Maritime Bravery	BC	15.698	1976	2.500.000
Hoshing Arrow	BC	13.434	1977	4.700.000
Comanche	MT	3.659	1980	7.300.000
Rubi	MT	5.136	1971	3.000.000
Drogobych	MT	5.650	1972	1.000.000
Liang Hu	MT	8.300	1973	Enblock
Ming Hu	MT	8.300	1974	Enblock
Long Hu	MT	16.500	1973	8.000.000
Chuy	MT	23.702	1983	25.000.000
Merity	MT	23.702	1983	25.000.000
Mobil Australis	MT	27.175	1972	6.100.000
Oscos Anne	MT	31.691	1977	10.000.000
Bp. Energy	MT	31.752	1976	11.500.000
Antares	MT	35.741	1977	9.000.000
Confidence	MT	37.182	1981	21.000.000
North Wind	MT	38.960	1981	25.000.000
North Sea	MT	38.960	1980	25.000.000
Polystar	MT	64.830	1981	23.600.000

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»

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Μολονότι στο τρίτο τρίμηνο του έτους σημειώθηκε μια αύξηση κατά δύο μονάδες, στο σύνολό του ο γαλλικός στόλος εξακολουθεί να μειώνεται. Ως ιδιαίτερα ανησυχητικό θεωρείται το φαινόμενο της μείωσης του ναυτεργατικού δυναμικού, το οποίο από τις αρχές του έτους παρουσιάζει σημαντική ύφεση, η οποία ξεπέρασε τις προβλέψεις των σχετικών επισήμων εκθέσεων.

Την 1 Οκτωβρίου 1991 ο γαλλικός εμπορικός στόλος περιελάμβανε 215 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.704.666 τόν. γκρός ή 5.762.430 τόν. d.w. Η κατά κατηγορίες πλοίων ανάλυση του στόλου παρέχει την ακόλουθη εικόνα:

Στον επιβατηγό τομέα ο στόλος περιλαμβάνει 32 πλοία, δύο υπερωκεάνια 7.000 τόν. γκρός, 26 κοινά επιβατηγά 236.256 τόν. γκρός και τέσσερα αερόστρωμνα 502 τόν. γκρός.

Στον τομέα του ξηρού φορτίου περιλαμβάνει 129 πλοία 1.385.322 τόν. γκρός ή 1.881.213 τόν. d.w. Ειδικότερα στην κατηγορία αυτή ανήκουν: 28 πλοία γραμμής 77.492 τόν. γκρός, 33 πλοία κοντέινερ

841.354 τόν. γκρός τέσσερα πλοία - ψυγεία 9.756 τόν. γκρός, 13 πλοία ξηρού φορτίου 406.871 τόν. γκρός, έξι πλοία χημικών προϊόντων 17.111 τόν. γκρός, οκτώ ακτοπλοϊκά φορτηγά κάτω των 500 τόνων και 37 σταθμεύοντα πλοία ξηρού φορτίου 30.203 τόν. γκρός.

Τέλος στον τομέα των πετρελαιοφόρων περιλαμβάνει 54 πλοία 2.030.519 τόν. γκρός ή 3.802.285 τόν. d.w. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν 14 ποντοπόρα τάνκερς 1.593.753 τόν. γκρός, έξι υγραεριοφόρα 148.200 τόν. γκρός και 25 ακτοπλοϊκά πετρελαιοφόρα 231.147 τόν. γκρός.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Δουλειές στη Σιγκαπούρη

Το γνωστό ναυπηγείο Mayer Werft του Μπρεμερχάβεν έστειλε 130 ανθρώπους στη Σιγκαπούρη για να πραγματοποιήσουν τον μετασχηματισμό του επιβατηγού υπερωκεανίου "Royal Odyssey".

Οι εργασίες αυτές θα διαρκέσουν ένα περίπου μήνα, θα διεξαχθούν στην περιοχή του ναυπηγείου Sembawang και θα στοιχίσουν 17 εκατομ. μάρκα. Περιλαμβάνουν την ανανέωση των εσωτερικών διαμερισμάτων, των 410 καμπινών του πλοίου και των

κοινοχρήστων χώρων καθώς και την επισκευή των μηχανών. Όπως εδήλωσε ο γεν. διευθυντής του γερμανικού ναυπηγείου η παραγγελία αυτή αποτέλεσε αληθινή πρόκληση τόσο στον τεχνικό τομέα όσο και στον τομέα της λογιστικής και δίνει την ευκαιρία στο ναυπηγείο να αποδείξει ότι το Mayer Werft παραμένει το πρώτο ναυπηγείο του κόσμου στις μετασκευές επιβατηγών σκαφών. Και προσέθεσε πως όταν ο πελάτης δεν πηγαίνει στο Μπρέμερχάβεν πηγαίνει το ναυπηγείο στον πελάτη. Ως προς τον ισχυρισμό αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι το ναυπηγείο έχει ήδη πραγματοποιήσει μετασκευές πλοίων στις Ην. Πολιτείες (Νόρφολκ, Τζάκσονβιλ, Σήατλ) και την Ισπανία.

Μια ακόμα ιδιαίτερη σημασία της συμφωνίας αυτής είναι ότι ένα γερμανικό ναυπηγείο κατάφερε να είναι συναγωνιστικό σε μια περιοχή του κόσμου γνωστή για τις ευνοϊκές συνθήκες προσφοράς εργασίας.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Ακυρώνονται ναυπηγήσεις

Αποσύρουν την εμπιστοσύνη τους από τα Κροατικά ναυπηγεία οι ξένοι πλοιοκτήτες. Πρόσφατα η ναυτιλιακή εταιρία του Γκότενμποργκ United Tankers ακύρωσε την παραγγελία της προς το Κροατικό Ναυπηγείο Ουλιγιάνικ και σαν δικαιολογία αναφέρθηκαν διάφορες αθετήσεις του συμβολαίου και ότι τα δύο πρόντακτ κάρριερς των 70.000 τόν. d.w. που είχε παραγγείλει με ημερομηνίες παράδοσης τον Μάιο και Νοέμβριο του 1993 δεν είχαν μπει ακόμα στα σκαριά. Το συμβόλαιο είχε υπογραφεί τον Μάιο του 1990 και η συνολική αξία του έφθανε τα 96,5 εκατ. δολάρια, από τα οποία προκαταβλήθηκαν ήδη 10,5 εκατ., τα οποία η ναυτιλιακή εταιρία πρόκειται να διεκδικήσει από το ναυπηγείο

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Η Δυναμική Εταιρεία που προσφέρει αυτά ακριβώς που θα ήθελε και ο πιο απαιτητικός πελάτης:

- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών
- Γρήγορη Παραδοση με ιδιόκτητες νταλικές
- Πληρωμή αφού δείτε και ελεγήτε το αυτοκίνητο σας
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φιλωνός 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 4516 363, 4520 088, 4535 608, 4280 076, 4280 077
Fax: 4522 574, Telex: 222700 FIMI GR

Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δωρεάν Αποσυρση
 - Συμπεριλαμβανόμενες Ανταλλαγές
 - Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο
- ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς
Τηλ. 4138 194, 4171 815, 41 71 998, Fax: 4176 249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Από 1η Νοεμβρίου με νέες Εγκαταστάσεις και στο κέντρο της ΕΥΡΩΠΗΣ

Στο Βελγίο σε ιδιόκτητο κτίριο 5.000 τ.μ. θα λειτουργήσει μεγάλη έκθεση με πολλά ετοιμοπαράδοτα αυτοκίνητα σε τιμές έκπληξη.

μαζί με αποζημιώσεις για αθέτηση του συμβολαίου.

Προς ξένες σημαίες

Η φοβερή κρίση που διέρχεται η χώρα και η μη αναγνώριση της ανεξαρτησίας της Κροατίας και Σλοβενίας, υποχρεώνει τους εφοπλιστές να μεταφέρουν τα πλοία τους υπό διάφορες ξένες σημαίες ευκολίας. Όπως ανακοινώθηκε 28 πλοία ανήκοντα σε Σλοβένους εφοπλιστές ρυθμίστηκε να μεταφερθούν υπό παναμαϊκή σημαία. Τα πλοία αυτά, κυρίως, φορτηγά ξηρού φορτίου κυμαινόμενα μεταξύ 5.600 και 27.000 τόν. γκρός, θα προσθέσουν περί τους 400.000 τόννους στο παναμαϊκό νηολόγιο.

Παρόμοια τάση φυγής δείχνει και η Κροατική ναυτιλία που συνθέτει το μεγαλύτερο μέρος της Γιουγκοσλαβικής σημαίας. Σύμφωνα με πληροφορίες της Κροατικής ναυτεργατικής ενώσεως ήδη 30 κροατικά πλοία τριών εταιριών έχουν μεταφερθεί στα νηολόγια του Αγίου Βικεντίου και των Γρεναδίνων, ενώ άλλα τρία πλοία νηολογήθηκαν στη Μάλτα.

Συνολικά πιστεύεται ότι περισσότερα από 160 πλοία γιουγκοσλαβικής σημαίας θα μεταφερθούν σε ξένα νηολόγια. Ελπίζεται όμως ότι σύντομα θα επανέλθουν στο Κροατικό νηολόγιο, όταν αυτό συσταθεί σύγχρονα με την ανεξαρτησία της Κροατίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Ναυπηγήσεις τάνκερς με διπλούς πυθμένες

Η ναυτιλιακή εταιρία OMI Corporation σχεδιάζει τη ναυπήγηση σειράς έξι δεξαμενοπλοίων των 40-50.000 τόν. d.w. εξοπλισμένων με διπλούς πυθμένες ώστε να καλύπτουν τις απαιτήσεις της OPA 1990. Το συνολικό κόστος των δεξαμενοπλοίων θα φθάσει τα 360 εκατ. δολάρια καθώς θα

ναυπηγηθούν σε Αμερικανικά Ναυπηγεία τα οποία είναι ακριβότερα κατά 50% περίπου ναυπηγείων άλλων χωρών. Για να αντιμετωπίσει το κόστος της ναυπήγησης η εταιρία αναμένει από την κυβέρνηση παροχή εγγυήσεων ύψους 270 εκατ. δολλαρίων.

Η TEXACO επίσης σχεδιάζει να ναυπηγήσει τέσσερα νέα δεξαμενόπλοια σε αμερικανικά ναυπηγεία, αλλά το μεγαλύτερο ναυπηγικό σχέδιο είναι αυτό της εταιρίας Crowley Maritime, η οποία σχεδιάζει τη ναυπήγηση δέκα δεξαμενοπλοίων με διπλούς πυθμένες των 42.000 τόν. d.w. με συνολικό κόστος 600 εκατ. δολλαρίων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Αναδιοργάνωση της Kloster Cruise

Το Νορβηγικό ναυτιλιακό συγκρότημα επιχειρήσεων Vard αναζητεί συνεταιίρο για τη βελτίωση της δυναμικότητας της εταιρίας κρουαζιεροπλοίων Kloster Cruise είτε για κάποια από τις θυγατρικές ναυτιλιακές εταιρίες - την Norwegian Cruise Line, την Royal Viking Line και την Royal Cruise Line. Η συνολική αξία του στόλου του συγκροτήματος ανέρχεται στο ποσό των δύο δισεκ. δολλαρίων. Η απόφαση για αναζήτηση εξωτερικού υποστηρικτή ακολουθεί την πρόσφατη αναδιοργάνωση της Kloster Cruise μετά από απώλειες εσόδων ύψους 100 εκατ. δολλαρίων που υπέστη από τον σκληρό ανταγωνισμό της αντιπάλου εταιρίας Seabourn, τη γενική οικονομική κρίση και τον πόλεμο του Κόλπου.

Ο στόλος της Kloster Cruise περιλαμβάνει δέκα κρουαζιερόπλοια εν ενεργεία και δύο υπό ναυπήγηση των 1.200 επιβατών που ναυπηγούνται στα Γαλλικά Ναυπηγεία του Ατλαντικού με παραδόσεις το 1992 - 3 και το υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο "Royal Viking Queen" που θα παραδοθεί

στους πλοιοκτήτες τον Φεβρουάριο.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

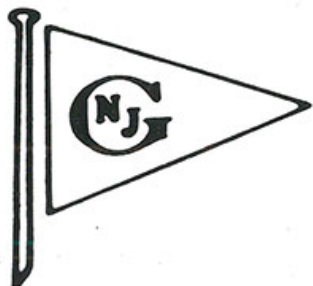
Συνένωση ναυπηγείων

Με την εξαγορά του δεύτερου μεγάλου ναυπηγείου της χώρας, τα ναυπηγεία της Lisnave προωθούνται με ανταγωνιστικές αξιώσεις στην κορυφή της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευαστικής αγοράς, όπου θα αντιμετωπίσουν επιτυχημένα ναυπηγεία όπως αυτά της Σιγκαπούρης, της Νότιας Κορέας και του Περισκοίου Κόλπου.

Η πώληση του 25% των μετοχών της Solisnor από Νορβηγικό συγκρότημα στην Εθνική Εταιρία Πετρελαίου της Πορτογαλίας επέτρεψε την εξαγορά της ναυπηγικής εταιρίας από την Lisnave, που αυξάνει έτσι κατά 50% την επισκευαστική ικανότητά της, ενώ θα διαθέτει πλέον και ικανότητα νέων ναυπηγήσεων. Η Lisnave διαθέτει δύο ναυπηγεία στην περιοχή της Λισσαβώνας και επτά πλωτές δεξαμενές από τις οποίες η μεγαλύτερη είναι ικανή να δεχθεί προς δεξαμενισμό σκάφη έως 1 εκατ. τόν. d.w. Οι εγκαταστάσεις της Solisnor στο Σετουμπάλ διαθέτουν δύο πλωτές δεξαμενές η μεγαλύτερη από τις οποίες δέχεται πλοία μέχρι 700.000 τόν. d.w. και χρησιμοποιείται για ναυπηγήσεις νέων πλοίων. Το καρνέ των παραγγελιών του ναυπηγείου περιλαμβάνει δύο πετρελαιοφόρα τύπου Σουέζμαξ, των 140.000 τόν. DW για λογαριασμό της Sorohata με ημερομηνίες παράδοσης τον Ιούλιο 1992 και Μάρτιο 1993, ενώ έχει επίσης αναλάβει την ναυπήγηση μεσαίου τμήματος μήκους 107 μέτρων ενός δεξαμενοπλοίου των 140.000 τόν. DW που ναυπηγείται από την Astilleros Espanoles για λογαριασμό του συγκροτήματος Τζών Φρίντρικσεν.

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

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

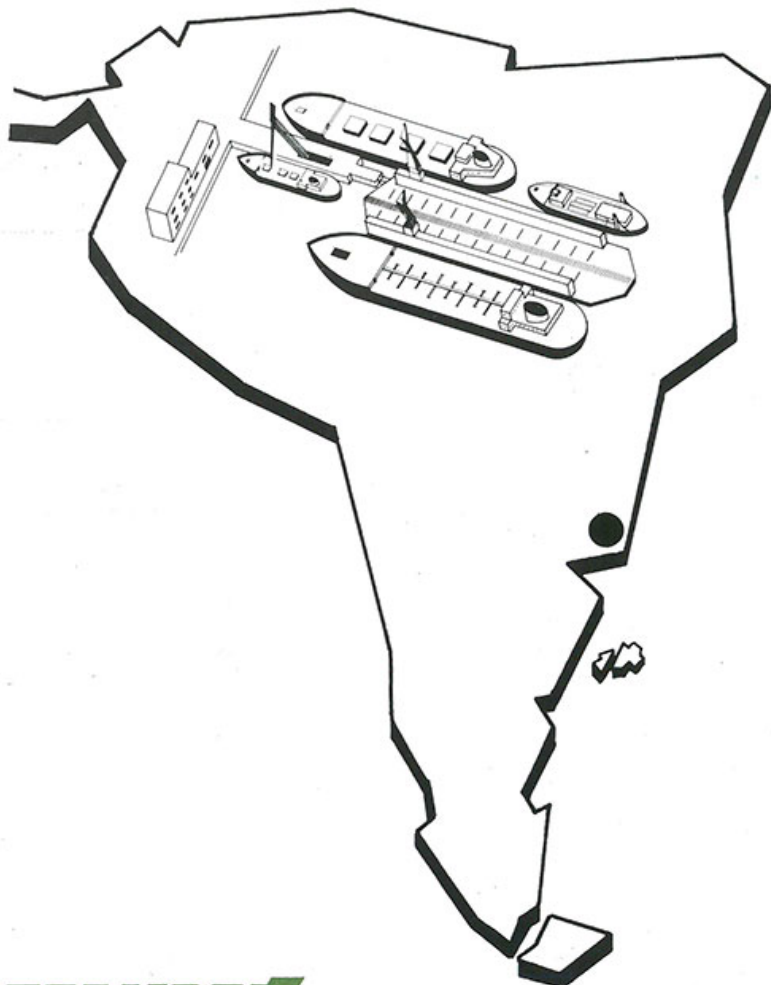
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

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

NEW

FACILITIES

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



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8

TLX.: 22251 STAR UY

FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR

Fax.: 4183116

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR

Fax.: 4134269

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G

Fax.: 01-9307807

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

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

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS · CONTRACTORS · CHARTERERS

S & P · MANAGEMENT · AGENTS · DEMOLITION

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τά 75 χρόνια της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών

Με έπισημότητα και μέ τη παρουσία του προέδρου της Δημοκρατίας κ. Κων/νου Καραμανλή, θα γιορταστούν στις 5 Δεκεμβρίου τα 75 χρόνια από της ίδρύσεως της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών.

Η εκδήλωση θα πραγματοποιηθεί στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών και θα περιλαμβάνει προσφώνηση του προέδρου της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννη Γκούμα, χαιρετισμούς επισήμων, ομιλία του επίτιμου προέδρου της Ε.Ε.Ε., δικηγόρου κ. Γεώργ. Δανιόλου, μέ θέμα «Τό Χρονικό των 75 ετών της Ένώ-

σεως Έφοπλιστών», καθώς και ομιλία του καθηγητή του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Ιωάν. Τζωάννου, μέ θέμα «Η Ποντοπόρος Έμπορική Ναυτιλία και η Έλληνική Οικονομία και Κοινωνία».

Τήν λαμπρή αυτή τελετή θα συμπληρώσουν μουσικά αφιερώματα που θα έρμηνεύσει η Όρχηστρα των Φίλων της Μουσικής υπό τη διεύθυνση των κ.κ. Νίκου Σκακώτα και Άλεξ. Μυράτ και υπολογίζεται νά τήν παρακολουθήσουν περίπου 1.800 προσκεκλημένοι.

Ρυθμίζεται η απαλλαγή από τα τέλη χαρτοσήμου

Με τροπολογία που κατατέθηκε στη Βουλή στο σχέδιο νόμου «Διαρρυθμίσεις στον ενιαίο ειδικό φόρο κατανάλωσης πετρελαιοειδών προϊόντων και άλλες διατάξεις», από το ημερολογιακό έτος 1991 και μετά απαλλάσσονται από τα τέλη χαρτοσήμου τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιριών και ναυτιλιακών κοινοπραξιών. Τα τυχόν καταβληθέντα μέχρι και το 1990 δεν αναζητούνται.

Το κείμενο της σχετικής τροπολογίας έχει ως εξής:
«Οι διατάξεις του πρώτου και δεύτερου εδαφίου της περίπτωσης γ' της παραγρά-

φου 5 του άρθρου 15 του π.δ. της 28 Ιουλίου 1931 (ΦΕΚ Α 239), όπως ισχύει, δεν εφαρμόζονται, από το ημερολογιακό έτος 1991 και μετά στα καθαρά κέρδη, των κάθε μορφής ναυτιλιακών εταιριών και ναυτιλιακών κοινοπραξιών.

Τέλη χαρτοσήμου που οφείλονται στα καθαρά κέρδη των ανωτέρω εταιριών και κοινοπραξιών που πραγματοποιήθηκαν μέχρι και το ημερολογιακό έτος 1990, δεν αναζητούνται, τα τυχόν δε καταβληθέντα δεν επιστρέφονται».

Υπό την κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνι-

κό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των ακόλουθων δύο πλοίων:

— «Μαρία Φ.», μπάλκερ, πρώην "Van Hawk" υπό λιβεριανή σημαία, 14.060 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία "Maria Shipping Enterprises S.A." (κ. Ευάγγ. Τσατίρης).

— «Κάπταιν Τζών Γ.Π. Λιβανός» δεξαμενόπλοιο, πρώην "Choyo Maru" υπό ιαπωνική σημαία, 128.161 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Desford Trading Inc." (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

Αγοραπωλησίες

Έλληνες είναι οι αγοραστές των αδελφών πάναμαξ μπάλκ κάρριερς "Maersk Senang" και "Maersk Seraya" 61.315 τόν. d.w., 34.395 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1980/82, έναντι συνολικής τιμής περί των 36 εκατ. δολларίων. Η συμφωνία προβλέπει τη χρονοναύλωση των πλοίων από τους πωλητές επί τρία χρόνια προς δολ. 12.000 την ημέρα.

— Σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ "Dragonland" 35.224 τόν. d.w., 18.695 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 6.4 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των μπάλκ κάρριερ "Regal Carrier" 64.172 τόν. d.w., 35.354 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1975 στο Βέλγιο, έναντι τιμής περί των 10.5 εκατ. δολларίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Αλεξάντερς Πάουερ» 27.687 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί των 7 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Αντώνης III» 110.900 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 11 εκατ. δολларίων.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Αρτεμίσιον» 21.727 τόν. d.w., 11.989 τόν. γκρός, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ελλήνων επωλήθησαν τα αδελφά handysize μπάλκ κάρριερς «Παρίτσια Α.» και «Γκρέϊς Α.» 27.300 τόν. d.w., 16.306 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής εν bloc 7 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ "Dairin" 42.324 τόν. d.w., ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περί των 5.5 εκατ. δολларίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το μικρό δεξαμενόπλοιο "Chemifalcon" 6.145 τόν. d.w., 3.662 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1972.

— Έλληνες αγόρασαν το νορβηγικό πλοίο-ψυγείο "Asian Reefer" 12.299 τόν. d.w., 8.837 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1978.

— Έλληνες τέλος αγόρασαν το υπό σημαία Σιγκαπούρης φορτηγό πλοίο "Happy Chance" 14.971 τόν. d.w., 9.067 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 2.5 εκατ. δολларίων.



We supply the best Filipino tradesmen for seagoing maintenance and repair. Our personnel are available for both long and short term employment. We welcome your enquiry.

Singapore Office:
Tel: (65) 7531188
Fax: (65) 7585252
Tlx: RS 37032 CAPMAR

Manila Office:
Tel: (63) 2-587064/586276
Fax: (63) 2-522-3644
Tlx: 65019 ALUMS PN.

Representative — Greece: Marine Brokers Co. Ltd.
Tel: 1-4220537/8 — Fax: 1-4178262 — Tlx: 211956 MARB GR

Διαλύσεις

Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Δραστήριος» 48.687 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1968, αντί δολ. 164,50 ανά τόνο βάρους.

— Με προορισμό τη διάλυση στο Μπαγκλαντές επωλήθη το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Λεωνίδα» 29.287 τόν. γκρός του 1966, αντί δολ. 163 ανά τόνο.

Τα σωστικά μέσα των επιβατηγών

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Αριστ. Α. ΠΑΥΛΙΔΗ που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 629B/7.8.91) ρυθμίζονται θέματα ισοδυναμίας σωστικών μέσων των πλοίων, καπνογόνων σημάτων και κοινής λέμβου των πλοίων. Οι καινοτομίες της αποφάσεως είναι:

- Καταργούνται στην ουσία οι σχεδίες ριπτομένου τύπου από τα μεγάλα επιβατηγά και καθιερώνονται οι σχεδίες καθαιρουμένου τύπου που θεωρούνται πολύ ασφαλέστερες.
- Επιβάλλεται η χρησιμοποίηση ολισθητήρων σε περίπτωση που το πλοίο θα φέρει σχεδίες ριπτομένου τύπου.
- Καθιερώνεται συγκεκριμένη αναλογία χώρων και διαφυγών με κριτήριο τον αριθμό επιβατών και ρυθμίζεται ότι η μέγιστη απόσταση του καταστρώματος επιβίβασης στα σωστικά μέσα δεν μπορεί να υπερβεί τα 15 μέτρα από την θάλασσα.
- Απαγορεύεται η τοποθέτηση των σωστικών μέσων σε χώρο που βρίσκεται πάνω από την περιοχή των ελίκων ώστε να αποφεύγονται ατυχήματα επιβατών.

Υπουργικά συγχαρητήρια

Τα θερμά του συγχαρητήρια εξέφρασε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης στους πλοίαρχους και τα πληρώματα των ελληνικών φορτηγών «Καριμπού» και «Καπετάν Παναγιώτης» για τις προσπάθειες και την αποτελεσματική τους συμβολή στη διάσωση των 13 μελών του πληρώματος του κυπριακού, φορτηγού «Απολλώνια Φέθη» που βυθίστηκε στις 7 Νοεμβρίου νότια της Σαρδηνίας.

Κοινοπραξία για την κατασκευή και εκμετάλλευση μαρινών

Η κατασκευαστική εταιρία Ergo Team και η Vernicos Yachts δημιούργησαν κοινοπραξία με στόχο τη μελέτη, κατασκευή και εκμετάλλευση μαρινών, καλύπτοντας τόσο τις πιεστικές ανάγκες που υπάρχουν για μαρίνες ελλιμενισμού, όσο και την αδυναμία του δημοσίου να αναλάβει την κατασκευή τους.

Ήδη η κοινοπραξία Βερνίκος Yachts-Ergo Team έλαβε μέρος στο διαγωνισμό για την κατασκευή πέμπτης μαρίνας στην Γλυφάδα, έργο προϋπολογισμού 8 δισ. δρχ.

Παράλληλα, το δίδυμο Βερνίκος Yachts - Ergo Team δέχθηκε κρούσεις από δήμους οι οποίοι ενδιαφέρονται να γίνει τριμερής συνεργασία για την κατασκευή και εκμετάλλευση μαρινών στα όρια των περιοχών τους. Αυτή την περίοδο γίνονται συζητήσεις με τρεις δήμους για τη δημιουργία ισάριθμων μαρινών, εκ των οποίων η μία θα είναι στην Αττική. Συνολικά οι τρεις μαρίνες θα έχουν δυνατότητα ελλιμενισμού περίπου 1.000 σκαφών.

Η σχολή Σωστικών Νέας Μηχανιώνας

Από την Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Νέας Μηχανιώνας αποφοίτησαν τον Οκτώβριο 154 ναυτικοί.

Προληπτική ιατρική για τους ναυτικούς

Σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στο Υπουργείο αποφασίστηκε η συγκρότηση ειδικής επιτροπής η οποία θα μελετήσει την οργάνωση και εφαρμογή ειδικού προγράμματος προληπτικής ιατρικής για τους Έλληνες ναυτικούς, το οποίο ήδη

εφαρμόζεται στα πληρώματα των πλοίων πέντε ναυτιλιακών εταιριών.

Αυστηρότεροι έλεγχοι στο Πόρτ Κέμπλα

Η Υπηρεσία Ελέγχου Ρύπανσης στο λιμάνι Πόρτ Κέμπλα της Αυστραλίας άρχισε να εφαρμόζει αυστηρούς κανονισμούς, οι οποίοι απαγορεύουν την εκκένωση των λυμμάτων του πλοίου εντός του λιμένος. Τα πλοία που θα παραβαίνουν τους κανονισμούς αυτούς θα είναι υποχρεωμένα στην καταβολή προστίμου, το ύψος του οποίου θα είναι ανάλογο με την ποσότητα και το είδος των λυμμάτων που απορρίφθηκαν. Έπειτα από τις πρόσφατες απώλειες μεγάλων μπάλκερς, που χάθηκαν μετά τον απόπλου από το Πόρτ Κέμπλα, επιθεωρητής του Υπουργείου Μεταφορών θα ελέγχει όλα τα πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών που θα προσεγγίζουν στο λιμάνι. Ο έλεγχος θα περιλαμβάνει την εξέταση των καταστροφικών και των καλυμμάτων κύτους των πλοίων για την ύπαρξη σημείων διάβρωσης ή ρηγμάτων που μειώνουν την αξιοπλοία του σκάφους. Σε περίπτωση που ο έλεγχος αποδειχθεί θετικός το πλοίο θα ελέγχεται

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού έχει στην κυριότητά του το εις την πλατεία Καραϊσκάκη και επί της οδού Άσστιγγος 6 μέγαρον (πρώην μέγαρον Γιαννουλάτου) το οποίον δεσπόζει του λιμένος Πειραιώς.

Το κτίριο έχει κύρια οικοδομικά χαρακτηριστικά τα εξής: Εμβαδόν ανά όροφο 569 τμ, εμβαδόν συνολικό 2.845 τμ, με μαρμαρίνες σκάλες και την παλιά αριστοτεχνική διακόσμηση.

Το κτίριο είναι γωνιακό και βλέπει προς την πλατεία Καραϊσκάκη.

Το κτίριο έχει κριθεί διατηρητέο δια της αποφάσεως του αρμοδίου Υπουργείου οικ. 40382/382/88 ΦΕΚ 165/Δ/1988 απόφαση του αναπληρωτού Υπουργού Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.

Το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. προσφέρει το μέγαρο τούτο κατά προτίμηση σε Έλληνες ή Έλληνες της διασποράς αλλά όμως και ξένους επενδυτές για την επισκευή του (όπως επιβάλλει ο σχετικός νόμος) και περαιτέρω την μίσθωση ή εκμετάλλευσή του.

Για προκαταρκτικές ή πληροφορίες τεχνικής φύσεως μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να απευθύνονται προς τον κύριο Νούση τηλ. 4123551 ή σε περίπτωση απουσίας του στον κύριο Πολύδωρο τηλ. 4123551. Με προκαθορισμένη συνάντησιν με τον Πρόεδρο ή με τον Πρόεδρο και το Δ.Σ.

Το Ταμείο θα δεχθεί να μελετήσει οποιαδήποτε συγκεκριμένη μελέτη, χωρίς ουδεμία επιβάρυνση του ΤΠΚΠΕΝ και θα συσχεφθεί για τυχόν προτάσεις επί συγκεκριμένης σοβαρής θέσεως.

Το κτίριο είναι κατάλληλο να χρησιμοποιηθεί για: Τράπεζα — Υποκατάστημα Τραπεζής — Οικονομικό Οργανισμό — Κεντρικά γραφεία Μεγάλης Ναυτιλιακής Εταιρίας — Χρηματοπιστωτικής εταιρίας ή Χρηματοπιστωτικό Κέντρο — Γραφεία Αντιπροσωπειών — Εκθετήριο — Έκθεση — Κεντρικά γραφεία Ασφαλιστικού Ιδιωτικού Οργανισμού — Κεντρικά γραφεία Μεγάλης Ναυτιλιακής Ενώσεως — οποιαδήποτε γραφεία διεθνούς ανταποκρίσεως κλπ.

Η προθεσμία υποβολής προτάσεων είναι ημέρες από την δημοσίευση της παρούσας πρόσκλησης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΠΑΝ. ΔΡΑΚΟΥΛΑΚΟΣ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΟΥ SHANGHAI SHIP REPAIR CENTRE ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Πολυμελής αντιπροσωπεία του Shanghai Ship Repair Centre (SSRC), κρατικού οργανισμού της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας εντεταλμένου για επισκευές εμπορικών πλοίων στα επισκευαστικά ναυπηγεία της ευρύτερης περιοχής της Σαγκάης, επισκέφθηκε τον Πειραιά μεταξύ 14 - 26 Νοεμβρίου. Η επίσκεψη πραγματοποιήθηκε με τη φροντίδα του εδώ αντιπροσώπου της SSRC, γνωστής Πειραικής μεσιτικής εταιρίας George Moundreas & Company, η οποία και μερίμνησε για τη γνωριμία των Κινέζων ναυπηγών με αριθμό ελληνικών εφοπλιστικών οίκων, τόσο με κατ' ιδίαν επισκέψεις στα ναυτιλιακά γραφεία όσο και κατά τη διάρκεια δεξιώσεως που δόθηκε στα επί της οδού Αλκιβιάδου 167 γραφεία της εταιρίας, στην οποία παρέστη μεγάλος αριθμός αρχιμηχανικών των εφοπλιστικών γραφείων και ο Εμπορικός Ακόλουθος της Πρεσβείας της Κίνας στην Αθήνα.

Ήδη ένας σημαντικός αριθμός ελληνικών πλοίων επισκευάστηκε ή επισκευάζε-

ται στα ναυπηγεία της Σαγκάης μέσω της George Moundreas & Co., αναμένεται δε ότι η μετά την επίσκεψη περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων θα συμβάλει στην κατακόρυφη άνοδο του αριθμού των προς επίσκευη ελληνικών πλοίων στην περιοχή.

Στη φωτογραφία, εξ αριστερών προς τα δεξιά, οι κ.κ. Κ. Σαρημπεγιογίου, υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων του επισκευαστικού τμήματος της εταιρίας, Su de Chum, διευθυντής παραγωγής των ναυπηγείων της Σαγκάης, Cai Ruisheng, προϊστάμενος επιθεωρητής των ναυπηγείων Jiangnan, Γιώργος Μουνδρέας, Πρόεδρος της George Moundreas & Co., Yang Zhi Yuan, διευθυντής του SSRC, Γιώργος Μπάνος, αντιπρόεδρος της εταιρίας, αρμόδιος επί θεμάτων ναυπηγικού και ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα, Zhang Quing Wen, αρμόδιος εμπορικού τομέα του SSRC, και Θεόδωρος Ζάκκας, διευθυντής του τμήματος επίσκευων και μετασκευών της εταιρίας.

Σύλληψη ελληνικού αλιευτικού στο Ιράν

Από τις ιρανικές αρχές συνελήφθη και κρατείται στο λιμάνι Μπουσίρ από τις 2 Νοεμβρίου το ελληνικό αλιευτικό «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» μαζί με το πλήρωμά του που αποτελείται από έξι Έλληνες και 18 αλλοδαπούς ναυτικούς.

Τη σύλληψη του σκάφους κοινοποίησε στο Υπουργείο Ναυτιλίας η πλοιοκτήτρια εταιρία Oceanic Fishing Maritime Co. διευκρινίζοντας ότι το ελληνικό αλιευτικό συνεργάζεται με ιρανική εταιρία και κατέχει άδεια αλιείας για την θαλάσσια περιοχή της δικαιοδοσίας του Ιράν.

Συμπληρωματικές εισφορές στα P+I Clubs

Το UK P & I Club, ένα από τα μεγαλύτερα αμοιβαία κλάμπς της Βρεταννίας ανακοίνωσε την αύξηση κατά 150% των εισφορών που πρέπει να καταβάλλουν τα μέλη του για το έτος 1992/1993. Εκτός της αύξησης των εισφορών ο οργανισμός ανακοίνωσε ότι θα επιβαρύνει τα μέλη του με το κόστος του προγράμματος επασφάλισης του κλάμπ. Σύμφωνα με τις προβλέψεις ο οργανισμός θα καταβάλλει για ασφαλιστικές απαιτήσεις 278 εκατ. δολλ. κατά το 1991 ενώ για το 1992 το ποσό αυτό θα φθάσει τα 525 εκατ. δολάρια.

Τα ρυμουλκικά στη Θεσσαλονίκη

Με τον νέο κανονισμό του λιμένος Θεσσαλονίκης αναπροσαρμόστηκαν τα ρυμουλκικά δικαιώματα από τις 5 Νοεμβρίου.

Παραγγελίες

Επιβεβαιώθηκε η παραγγελία της Εταιρίας Δαννάος Σίπινγκ, για τρία πολλαπλής χρήσεως εξειδικευμένα φορτηγά πλοία των 29.000 τόν. d.w. στα βουλγαρικά ναυπηγεία της Βάρνας.

Η τοποθέτηση της τρόπιδος του πρώτου πλοίου θα γίνει το πρώτο εξάμηνο του 1992 και τότε θα ασκηθεί η οψιόν για άλλα δύο αδελφά πλοία. Οι παραδόσεις των τριών πλοίων προβλέπονται ανά πεντάμηνο από τα τέλη του 1993 και θα είναι ανοικτού τύπου με δυνατότητα μεταφοράς κάθε κατηγορίας χύδην φορτίων ή περί των 1.500 κοντέινερς και θα εξοπλισθούν με τρεις γερανούς των 40 τόννων.

Δωρεά στη Σχολή Μηχανικών Χίου

Δύο ηλεκτρονικούς υπολογιστές και δύο εκτυπωτές συνολικής αξίας 1.200.000

από τις Λιμενικές Αρχές και θα είναι υποχρεωμένο να επισκευάσει τις ζημιές για να του επιτραπεί να συνεχίσει τις εργασίες φόρτωσης.

Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Οκτώβριο 297 νέα ναυτικά φυλλάδια.

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

δραχμών, παραχώρησε με δωρεά του στην Ανώτερη Δημοσία Σχολή Ε.Ν. Μηχανικών Χίου ο εφοπλιστής κ. Ιωάν. Φαφαλιός, προκειμένου να καλυφθούν εκπαιδευτικές ανάγκες της Σχολής, στον τομέα της πληροφορικής.

Νέος Γενικός Πρόξενος Λονδίνου

Νέος γενικός Πρόξενος στο Λονδίνο τοποθετήθηκε ο ανώτερος διπλωματικός κ. Γεώργιος Κωστούλας, ο οποίος ανέλαβε τα καθήκοντά του το πρώτο 15ήμερο του Νοεμβρίου. Ο μέχρι τώρα γενικός Πρόξενος, κ. Αθανάσιος Μητσιάλης μετατέθηκε στην Κεντρική Υπηρεσία.

Η δεξίωση και ο χορός της Ναυτιλιακής Λέσχης

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς διοργανώνει ανοικτή δεξίωση στα εντευκτήρια της Λέσχης το μεσημέρι της Πέμπτης 19 Δεκεμβρίου.

Εξάλλου, μετά την επιτυχία που είχε η χοροεσπερίδα της Λέσχης για τα 20 χρόνια της το 1990, αποφασίστηκε η καθιέρωσή της επί ετήσιας βάσεως. Εφέτος ο χορός θα γίνει την προσεχή Πέμπτη 5 Δεκεμβρίου στο ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ. Η βραδιά θα αρχίσει στις 9.00 μ.μ. με champagne reception και θα επακολουθήσει δείπνο και χορός με εξαιρετική ορχήστρα. Θα υπάρχει επίσης και τόμπολα με πλούσια δώρα. Σημειώνεται ότι η σαμπάνια και τα εκλεκτά κρασιά που θα προσφερθούν με το δείπνο καθώς και τα ποτά μετά το δείπνο θα είναι χωρίς επιβάρυνση.

Η διάθεση των προσκλήσεων έχει ήδη αρχίσει και για να εξασφαλισθεί ένα καλό τραπέζι πρέπει να υπάρξει επικοινωνία το ταχύτερο με τη Λέσχη στο τηλ. 452.2645.

Eurotrust: Δυναμική παρουσία στο χώρο του αυτοκινήτου

Η EUROTRUST είναι ένας μεγάλος όμιλος εταιριών με δραστηριότητες τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό και εξειδικεύεται σε δύο βασικά αντικείμενα στο χώρο του αυτοκινήτου:

Την εισαγωγή και εμπορία καινούργιων ετοιμοπαράδοτων αυτοκινήτων, καθώς και μεταχειρισμένων

Την εμπορία αθασμολόγητων αυτοκινήτων ειδικά για ναυτικούς, επαναπατριζόμενους, ανάπηρους, πολύτεκνους αλλά και όσους δικαιούνται αθασμολόγητο αυτοκίνητο.

Για την καλύτερη ενημέρωση των πελατών της η EUROTRUST συμμετείχε στο 9ο Σαλόνι Αυτοκινήτου που έγινε στο εκθεσιακό κέντρο του Ο.Λ.Π. από 16-24 Νοεμβρίου. Στο περίπτερό της οι επισκέπτες της εκθέσεως είχαν την δυνατότητα να ενημερωθούν πλήρως για όλα τα τελευταία μοντέλα αυτοκινήτων και να πάρουν χρήσιμες πληροφορίες που αφορούν την αγορά ενός αυτοκινήτου με απόσυρση ή Tax free.

Τιμητική βραδυά στη Νέα Υόρκη

για τον κ. Χρήστο Στρατάκη



Ο Παγκιακός Σύλλογος Νέας Υόρκης «Ο Κοραής» τίμησε στις 2 Νοεμβρίου 1991 στο ξενοδοχείο «Χίλτον» της Νέας Υόρκης τον διακεκριμένο δικηγόρο Χιακής καταγωγής κ. Χρήστο Ι. Στρατάκη. Η τιμή αποδόθηκε σε αναγνώριση της συνεχούς και πολυετούς υπηρεσίας του σαν νομικού συμβούλου του «Κοραή» και ακόμη για τις αξιολογικές υπηρεσίες του προς τον Ελληνισμό, την Ορθοδοξία, τη θετή πατρίδα του Αμερική και τον άνθρωπο. Εισηγητής ήταν ο ελληνικής καταγωγής δικαστής Νικόλας Τσουκαλάς, ενώ ο Χίος λόγιος Γιάννης Καραλής που παραβρέθηκε στη λαμπρή τιμητική εκδήλωση σκιαγράφησε με αδρότητα και λεπτότητα την προσωπικότητα του κ. Στρατάκη.

Ο Αρχιεπίσκοπος Αμερικής κ. Ιάκωβος απένειμε στον τιμώμενο το Layman's Award για τις υπηρεσίες του στην κοινότητα της Corona και την απονομή έκανε εκ μέρους του Αρχιεπισκόπου ο Επίσκοπος Τρωάδας Αλέξιος που διάβασε και σχετικό μήνυμά του. Ο δικαστής Ν. Τσουκαλάς απένειμε στον κ. Στρατάκη την πλακέτα τιμής και ο πρόεδρος του Συλλόγου «Κοραής» καπτάν

Τάκης Τσεβδός του δώρησε ένα πίνακα με θέμα το λιμάνι της Νέας Υόρκης.

Στην εκδήλωση παραβρέθηκαν, ο γενικός πρόξενος της Ελλάδας στη Νέα Υόρκη κ. Ευστράτιος Δούκας, οι συνεταιρεί του κ. Στρατάκη, κ.κ. Poles, Tublin και Patestides ο διευθυντής τύπου του Ελληνικού Προξενείου κ. Γιώργος Χατζηϊωάννου ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας των Ελλ. Σωματείων Ν. Υόρκης κ. Παναγ. Κασσάπης ο πρόξενικός λιμενάρχης κ. Βασίλης Τσανάκης, ο ναυτικός ακόλουθος της Κύπρου κ. Ανδρέας Κωνσταντίνου, και τα μέλη της οργανωτικής επιτροπής κ. Στ. Τάσης, κ. Εμμαν. Μωραΐτης δρ. Τζών Πετράκης, κ. Στ. Γερατζούνης και κ. Κώστας Παρθένης. Από τον ναυτιλιακό κόσμο παραβρέθηκαν, οι κ.κ. Κώστας Ν. Λώς, Κώστας Τ. Λώς η οικ. Κώστα Νικολάου και Κώστα Τάσου, ο κ. Νικόλ. Τσάκος, οι Αφοί Γιώργος και Τάκης Λυγνού, Γεώργ. Γρέγος, Γιάννης Χανδρής, Μάρκος Μαρινάκης, Δημήτρης Καραμάνος, Ηλίας Μέλης ο κάπταιν Περιβολάρης από τη Βραζιλία και ο πρόεδρος της Χιακής Ομοσπονδίας κ. Νίκος Μιχαλίδης.

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

Η συμμετοχή της Eurotrust στο 9ο Σαλόνι Αυτοκινήτου συνδυάστηκε με τα εγκαίνια τριών νέων καταστημάτων της εταιρείας στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, γεγονός που αποδεικνύει και τον δυναμισμό της και τη σταθερή ανοδική πορεία της. Στη φωτογραφία το περίπτερο της Eurotrust στο 9ο Σαλόνι Αυτοκινήτου.

Το «Ευαγγελίστρια» πάλι στον Πειραιά

Το «Ευαγγελίστρια» του ναυτικού μουσείου Αιγαίου, ένα από τα τελευταία γνήσια αιγαιοπελαγίτικα ιστιοφόρα τύπου «Πέραμα» βρίσκεται και πάλι στο λιμάνι του Πειραιά, στη θέση που ήταν άλλοτε το «Παλιό Ρολόι».

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να το επισκεφθούν καθημερινά από τις 8.30 το πρωί έως τις 2 το μεσημέρι.

Κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών ταξιδιών του και της παραμονής του στο θερινό του αγκυροβόλιο στο λιμάνι της Μυκόνου, το «Ευαγγελίστρια» δέχθηκε περισσότερους από 2.000 επισκέπτες.

Για περισσότερες πληροφορίες, ή ομαδικές επισκέψεις, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στα γραφεία του Μουσείου στον Πειραιά, τηλ. 41.11.511, κυρία Κατερίνα Δρούκα.

Επιθεώρηση ναυτιλιακού δικαίου

Στο τέταρτο τεύχος του 1991 (Απρίλιος-Μάιος) της νομολογιακής επιθεωρήσεως ναυτιλιακού δικαίου (ιδρυτής Ι. Σέρρης) περιέχονται 17 πρόσφατες δικαστικές αποφάσεις για θέματα ναυτικής εργασίας,

θαλάσσιας μεταφοράς, θαλάσσιας ασφάλισης, θαλάσσιας αρωγής, πλειστηριασμού πλοίου και σύμβασης έργου.

Εξάλλου από την πρόσφατη ναυτιλιακή νομοθεσία δημοσιεύονται οι Υπουργικές

αποφάσεις περί ραδιοφάρων, πειθαρχικών συμβουλίων Ε.Ν., τιμολογίων εργατών λιμένος, ναύλων καταμαράν Αργοσαρωνικού και κυρώσεως της συλλογικής συμβάσεως πληρωμάτων ποντοπόρων πλοίων.

Τα 15 χρόνια της IMCO HELLAS Th. Kasselakis



Η γνωστή εταιρία ναυτιλιακών και βιομηχανικών χρωμάτων "IMCO HELLAS" Th. Kasselakis S.A. γιόρτασε προ ημερών τα 15 χρόνια από την ίδρυσή της και τη δημιουργική πορεία της. Με την ευκαιρία πραγματοποιήθηκε ειδική εκδήλωση στις 18 Νοεμβρίου στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» στην οποία ο ιδρυτής και δημιουργός της εταιρείας φίλτατος Θόδωρος Κασσελάκης δέχθηκε τα συγχαρητήρια των πολυάριθμων φίλων για την επέτειο και την επιτυχία της "IMCO HELLAS" η οποία εκπρο-

σωπεί στην Ελλάδα τον διεθνή οργανισμό χρωμάτων "Kansai - Wilckens".

Στη φωτογραφία από αριστερά προς τα δεξιά ο κ. Ι. Momiyama, γενικός διευθυντής του Ναυτιλιακού Εργαστηρίου της Kansai Paint, ο κ. Μ. Honma, γενικός διευθυντής του τομέα επιστρωμάτων θαλάσσης και κοντέινερ της Kansai Paint, η κ. Λία Κασσελάκη, ο κ. Θεόδ. Κασσελάκης, πρόεδρος της IMCO Hellas - Th. Kasselakis S.A. και ο κ. Μ. Ktashiro, διευθύνων σύμβουλος της Kansai Paint Europe Ltd.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ο ΚΑΙΡΟΣ ΠΛΗΣΙΑΖΕΙ ΟΠΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΦΙΞΙΝ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΑΣ Η.Π.Α.

ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΕΝΑ ΜΕ ΣΧΕΔΙΑ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ — ΟΛΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ (U.S. COAST GUARD).

ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΝ ΜΑΣ ΕΙΣ ΑΥΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΙΣ ΘΕΣΙΝ ΝΑ ΣΑΣ ΒΟΗΘΗΣΟΥΜΕ ΕΙΣ ΤΑΣ Η.Π.Α. ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΠΟ ΟΠΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΑΛΛΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΝ.

ΕΛΑΤΕ ΕΙΣ ΕΠΑΦΗΝ ΜΑΖΙ ΜΑΣ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ.

Α. ΣΧΙΖΑΣ

Α. ΛΑΤΣΗΣ

Σ. ΣΑΚΑΤΟΣ

**NEW YORK FINANCIAL AND MARITIME AGENCY, INC.
347 FIFTH AVE. SUITE 1503, NEW YORK, N.Y. 10016**

Phone: (212) 725-0043, (516) 676-0389, (914) 921-0097
Fax: (212) 696-5755, (516) 671-6267, (914) 967-7534
Telex: 6730715

Η HELMEPA στο Πανεπιστήμιο του Αιγαίου

Μετά από πρόσκληση της Έπιτροπής Σύνδεσης Πανεπιστημίου Αιγαίου και επιχειρήσεων, η κ. Κριστιάνα Πρεκεζέ, επισημονικό στέλεχος της HELMEPA παρουσίασε στις 20 Νοεμβρίου στη Χίο το θέμα: «Η σημασία της προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία».

Τήν παρουσίαση παρακολούθησαν καθηγητές, φοιτητές του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων και εκπρόσωποι των παραγωγικών τάξεων της Χίου.

Η συζήτηση που έπακολούθησε οδήγησε στο συμπέρασμα πως χρειάζεται περισσότερος συντονισμός και πνεύμα συνεργασίας στο χώρο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, όπως άλλωστε αναφέρει και η Έκθεση της HELMEPA για το Κοινοτικό Πρόγραμμα MEDSPA 89-90).

Τό τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου και η HELMEPA θα συνεργασθούν στον τομέα περιβαλλοντικής διαχείρισης, με την έλπιδα πως τα διοικητικά στελέχη του μέλλοντος θα διακρίνονται για την περιβαλλοντική τους ευαισθησία.

Η ΕΚΟ και η προστασία του περιβάλλοντος

Η Διοίκηση της ΕΟΚ με αφορμή δημοσιεύματα του Τύπου τα οποία αφορούν τις εκπομπές αερίων από το βιομηχανικό συγκρότημα της εταιρίας, στη Θεσσαλονίκη, και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον θεώρησε υποχρέωσή της να ανακοινώσει ακόλουθα:

— Οι τιμές των εκπομπών αερίων ευρίσκονται εντός των αυστηρών ορίων που έχει θέσει δια νόμου η Πολιτεία. Η εταιρία πραγματοποιεί συνεχείς ελέγχους προκειμένου να διαπιστώνει την τήρηση των προβλεπόμενων προδιαγραφών και να συμβάλει ουσιαστικά στην προστασία του περιβάλλοντος. Τα αποτελέσματα των ελέγχων είναι συνεχώς αρνητικά.

Τα "Primatist" του Bruno Abbate στην Ελλάδα



Κατά τη διάρκεια του 13ου Ναυτικού Σαλονιού Αθηνών, που πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μεταξύ 16-24 Νοεμβρίου, η Vernicos Yachts παρουσίασε τα γνωστά για τις γρήγορες επιδόσεις τους Ιταλικά σκάφη "Primatist" του οίκου Bruno Abbate.

Τα ταχύπλοα σκάφη "Primatist" συγκέντρωσαν πράγματι το ενδιαφέρον του κόσμου που τα επισκέφθηκε, καθώς συνδυά-

ζουν αξιοπλοία, ταχύτητα, ευκολία ελλιμενισμού και διατίθεται σε ανταγωνιστικές τιμές και με ουσιαστικές διευκολύνσεις από την Vernicos Yachts, η οποία συνεχίζει να καταβάλει σύντονες προσπάθειες για τη προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας και να κάνει πραγματικότητα το όνειρο όσων θέλουν να αποκτήσουν ένα σκάφος.

Σκάφη Mochi και Celebrity από την «Τρίκαρδος Γιώτς»

Η γνωστή εταιρία αντιπροσώπευσης και εμπορίας σκαφών αναψυχής «Τρίκαρδος Γιώτς» παρουσίασε στο Ναυτικό Σαλόνι Αθηνών τρία πολυτελή μοντέλα της ιταλι-

κής Mochi Craft, στα μεγέθη 40, 46 και 56 ποδών, καθώς και τα νέα μοντέλα ταχυπλόων σκαφών ανοικτού και κλειστού τύπου Celebrity στο μέγεθος στων 18 ποδών.

— Η ΕΚΟ έχει ιδιαίτερη ευαισθησία στα περιβαλλοντικά θέματα και έχει να επιδείξει πολλά επιτεύγματα στον τομέα αυτό. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι πολλές ενέργειες της εταιρίας για την προστασία του περιβάλλοντος δεν απορρέουν από νομοθετική υποχρέωση αλλά είναι αποτέλεσμα δικής της πρωτοβουλίας και μόνον.

Το αυτό συμβαίνει και για ειδικότερες εκπομπές αερίων για τις οποίες δεν υπάρχουν νομοθετημένες προδιαγραφές στην Ελλάδα, πλην όμως η εταιρία συστηματικώς

ακολουθεί αυστηρές ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

— Το υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, αλλά και οι συνεχείς έλεγχοι που διεξάγονται επιβεβαιώνουν την πεποίθηση της εταιρίας ότι η ουσία των δημοσιευμάτων δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

— Η ΕΚΟ έχει την βεβαιότητα ότι η συνέπεια και ευαισθησία της για τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος θα επιβεβαιωθεί και από οποιονδήποτε περαιτέρω έλεγχο.

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: 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: 413 4304 — 413 8198

Telex: 21 2884 GENY GR.

Fax: 413 1314

A.O.H. 6524166

Να σιγεί ο ασύρματος προς την Σιγκαπούρη

Οι πλοίαρχοι των ελληνικών πλοίων που κατευθύνονται προς Σιγκαπούρη πρέπει να λάβουν ιδιαίτερα υπόψη την προτροπή του Υπουργείου να μην χρησιμοποιούν τον ασύρματο για να ζητήσουν χρήματα, δεδομένου ότι, όπως έχει διαπιστωθεί, οι συνομιλίες με τον ασύρματο διοχετεύονται με άγνωστο τρόπο σε ύποπτους κύκλους με αποτέλεσμα να ακολουθεί επίθεση εναντίον του πλοίου για την κλοπή αυτών των χρημάτων (αλλά και ό,τι άλλου είναι δυνατόν να κλαπεί σε παρόμοιες περιπτώσεις, όπως είναι λόγου χάρη χρήματα και ατομικά είδη των μελών του πληρώματος κλπ.). Συνεπώς οι πλοίαρχοι των εν λόγω πλοίων πρέπει να αναζητούν άλλους τρόπους για να επικοινωνούν με την ξηρά - πλην του ασυρμάτου - φυσικά όταν πρόκειται να ζητήσουν χρήματα από την διαχειρίστρια

εταιρία. Ταυτόχρονα όμως το Υπουργείο οφείλει να πεί περισσότερα για το θέμα αυτό - στο σχετικό έγγραφό του προς το Ν.Ε.Ε., την Ε.Ε.Ε., την ΠΝΟ και την Ένωση Πλοιαρχών λέγει απλώς ότι σύμφωνα με πληροφορίες του, όταν ελληνικά πλοία κατευθύνονται προς Σιγκαπούρη και ζητούν μέσω ασυρμάτου χρήματα από την πλοιοκτήτρια εταιρία, η συνομιλία αυτή διοχετεύεται άγνωστο μέσω ποιός οδού, σε ύποπτους κύκλους και στη συνέχεια ακολουθεί επίθεση με σκοπό την κλοπή των χρημάτων αυτών.

Εφ' όσον γίνεται αναφορά σε «ύποπτους κύκλους», που όπως προκύπτει είναι και οι διοργανωτές των επιθέσεων εναντίον των πλοίων στην περιοχή της Σιγκαπούρης, πρέπει να ειπωθούν περισσότερα για να αντιμετωπισθεί το κακό στη ρίζα του - θέ-

λουμε να ελπίζουμε ότι το Υπουργείο δεν φοβάται αυτούς τους «ύποπτους κύκλους» - και ταυτόχρονα να ενημερωθούν και οι άλλες ναυτιλιακές χώρες για την από κοινού αντιμετώπιση του προβλήματος, γιατί, βεβαίως, θύματα ενόπλων συνήθως επιθέσεων στην περιοχή της Σιγκαπούρης αλλά και αλλού δεν πέφτουν μόνον τα ελληνικά πλοία.

Δύο απρεπείς επιστολές

Ελάβαμε δύο απρεπείς επιστολές από κάποιον κύριο Ανδρέα Ψιλλόλιγγο, ο οποίος στη μια υπογράφει ως Πρόεδρος του Σωματείου Λεμβούχων Λιμένος Πύλου και στην άλλη ως Πρόεδρος του Σωματείου Μηχανοκινήτων Λέμβων Πύλου, οι οποίες θα δημοσιευθούν στο επόμενο τεύχος μαζί με τις παρατηρήσεις των «Ναυτικών Χρονικών».

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)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEAS/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL:
7766585 - CAPT JOHN GOROS
5641459/5640997 - STEVEN SIM
4661925 - ANNA YEO
4591586 - ANTHONY FONG

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (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)

* (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)

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

Suite 901, Leema Bldg, 146-1 Susong Dong
Chongro Ku - Seoul South Korea
Tel: 7331971/5 - Fax: 7331970
Tlx: 25252 (DONIA) - Cables: POSIDONIA/SEOUL
AOH Tel: 3584523 (Capt. Yang) - 4887676 (K. Lee)

★

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
* APPOINTED SURVEYORS FOR:
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

★

IN GREECE (LIAISON OFFICE): POSIDONIA TRAVEL - 5 Bouboulinas Street
FAX: 4126061 - TEL: 4110594/4130488
A.O.H.: 4511705 (Capt. JOHN PSARRAS)

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



ΦΟΡΤΗΓΑ					
«ΚΑΛΛΙΩ»	Κυπριακή	9.079	1969	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στο Πασαγιές στις 14/11.	
«ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ»	Παναμαϊκή	10.239	1968	Κατά το ταξίδι Μπουσάν για Κίνα, υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή σε θέση 32.40 Β, 126.55 Α, στις 22/11.	
«ΚΑΡΙΝΑ»	Κυπριακή	11.954	1972	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Αγία Ευθυμία» στον Πειραιά, στις 16/11.	
«ΚΩΣΤΑΣ Η»	Κυπριακή	9.192	1974	Προσάραξε στο Μόντρεαλ στις 14/11.	
«ΛΙΤΣΑ Ν.»	Κυπριακή	3.256	1974	Προσέκρουσε σε επιπλέον αντικείμενο στη διώρυγα του Παναμά, στις 30/10.	
«ΝΙΚΟΛ»	Μπαχάμες	11.462	1975	Κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας ανοικτά της Τερνεούζεν, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Susanne» και προσάραξε στις 17/11.	
ΜΠΑΛΚΕΡ					
«ΑΝΔΡΟΣ»	Ελληνική	34.500	1985	Κατά το ταξίδι Τσουρούγκά για Χέϋ Πόιντ, προσάραξε στο Οκίνο Τσούρι Σίμα στις 10/11.	
«ΕΛΙΚΩΝ»	Μπαχάμες	16.106	1980	Κατά το ταξίδι Φιλαδέλφεια για Νητρώιτ, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Vantoc» στις 24/11.	
«ΛΕΩΝ»	Κυπριακή	15.382	1973	Κατά το ταξίδι Αμβούργο για Σιγκαπούρη, υπέστη βλάβη στη μηχανή και εισροή υδάτων στο κύτος και κατέπλευσε στο Μούρος για επισκευές, στις 21/11.	
«ΣΤΕΛΛΑ»	Ελληνική	13.036	1974	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Sea Container» στη Βερακρούζ, στις 3/11.	
«ΦΡΙΝΤΟΝ»	Ελληνική	14.584	1978	Υπέστη σοβαρές ζημιές από κακοκαιρία στο Καοσιούγκ, στις 12-16/11.	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ					
«ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ»	Λιβεριακή	44.589	1974	Προσάραξε στον π. Μισισσιππή στις 7/11 και αποκολήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού αυθημερόν.	
«ΗΓΚΛ»	Ελληνική	26.973	1979	Επιθεωρήθηκε στο Τέξας Σίτυ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 7/10.	
ΜΙΚΤΑ					
«ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ»	Κυπριακή	48.685	1971	Κατά τη προσέγγιση στην Κωσταντζα, στις 13/11, προσέκρουσε σε ναύδετο και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων σε δεξαμενή.	
«ΦΑΙΑΞ»	Ελληνική	56.192	1976	Υπέστη έκρηξη στη μηχανή, στο Κόμπε, στις 17/11.	
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ					
«ΚΑΜΙΡΟΣ»	Ελληνική	7.466	1966	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στον Πειραιά στις 18/11 συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό «Αρκάδι» και υπέστη ζημιές στην προπέλλα.	
«ΣΙΤΥ ΟΦ ΡΟΔΟΣ»	Ελληνική	6.497	1966	Παροπλισμένο στον Πειραιά, συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας με το οχηματαγωγό «Παναγία» στις 17/11.	

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΝΕΦΕΛΗ: Πόρτ Κέμπλα 60.000 τον. γαϊάνθρακες Μουράν, δολ. 12, φίο, 25.000 / 20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 27-30.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Χάμπτον Ρόουντς 55.000 τον. γαϊάνθρακες Αμβούργο / Βέζερ, δολ. 9,30 φίο, 35.000 / 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 20-30.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ: Μισισσιππί 52.000 τον. περίπου σιτηρά Αμβέρσα / Ρόττερνταμ, δολ. 13,75 φίο, 7 ημέρες, Νοεμβρ. 25 - Δεκ. 5.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ: Μισισσιππί 57.000 τον. γεννήματα Ρόττερνταμ, δολ. 13,50 φίο, 10 Ημέρες, Νοεμβρ. 29 - Δεκ. 5.

ΑΡΤΕΜΗΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,50 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρ. 20-30.

ΜΑΚΕΔΩΝ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δηλ. 25,00 φίο, 11 ημέρες, Νοεμβρ. 20-30.

ΠΑΝΘΗΡ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 75.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 9,25 φίο, φορτ. κλίμακας / 3 ημέρες εκφόρτωση, Δεκ. 1-10.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: Χεί Πόιντ 35.000 τον. κωκ πετρελαίου Ινδία, δολ. 18,50 φίο, 17.500 / 4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκ. 2-12.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: Δυτική Αυστραλία 95.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 6,30 φίο, φόρτωση κλίμακας / 30.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρ. 25 - Δεκ. 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 27,75 φίο, 11 ημέρες, τέλη Νοεμβρίου.

ΚΑΜΕΛΙΑ: Παρανάγκουα 27.000 τον.

περίπου σιτηρά Λισσαβόνα / Αμβούργο, δολ. 390.000 και αποκοπή φίο, 9,5 ημέρες, Νοεμβρ. 25 - Δεκ. 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Χιούστον 16.000 τον. σιτηρά Λα Γκουάιρα, δολ. 16,50 φίο, 5.000 / 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 20-25.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24,75 φίο, 11 ημέρες, Δεκ. 1-15.

ΑΣΤΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 25,40 φίο, 11 ημέρες, Δεκ. 15-30.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Ντάβαν και Πασκάγκουλα 45.000 τον. κωκ πετρελαίου Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 14 φίο, 15.000 / 8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκ. 8-15.

ΛΕΩΝ: Βραζιλία 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 13,90 φίο, φόρτωση κλίμακας / 15.000 τον. εκφόρτωση, Δεκ. 15-30.

ΜΑΡΚΕΣΑ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, 5 ημέρες / 5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 29 - Δεκ. 3.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 53.000 τον. λιπάσματα Κίνα, δολ. 29,00 φίο, 5 ημέρες φόρτωση / ταχεία εκφόρτωση, Δεκ. 1-15.

ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: Λα Παλίσ 17.000 τον. περίπου σιτηρά Πόρτ Σουδάν, δολ. 35 φίο, 5.000 / 1.800 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκ. 2-12.

ΜΗΛΟΣ: Σαλντάνχα Μπαϊ 45.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπέλιους, δολ. 18,25 φίο, φόρτωση κλίμακας / 20.000 τον. εκφόρτωση, Δεκ. 1-10.

ΛΕΡΟΣ ΣΑΝ: Χάμπτον Ρόουντς 95.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Αμβέρσα, δολ. 7,25 φίο, 6 ημέρες, Δεκ. 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙΑ: 61.450 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα, Δεκ. 1-3, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 10.325 την ημέρα.

ΜΕΞΙΚΑΝΑ: 57.230. τον. d.w. του 1971, παράδοση Σκώ / Πάσσαρο άμεση, κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ: 23.130 τον. d.w. του 1978, παράδοση Πόρτ Ρούπερτ Δεκ. 10-15, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 6.500 την ημέρα, πλέον δολ. 110.000 για πλοιο υπό έρμα.

ΑΛΜΑ: 16.000 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Βενεζουέλας με επαναπαράδοση Ανατολ. ακτή ΗΠΑ, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΛΦΑ: 28.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σάιντ Τζών τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσαρο, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοιο υπό έρμα.

ΦΙΝΤΙΑΣ: 120.186 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσαρο, δολ. 15.250 την ημέρα.

ΤΖΕΝΝΙΦΕΡ ΤΖΕΝ: 26.500 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κολούμπια Ρίβερ Νοεμβρ. 20-25, επαναπαράδοση Μέση Ανατολή, δολ. 6.300 την ημέρα, πλέον δολ. 130.000 για πλοιο υπό έρμα.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ.: 34.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σκώ άμεση, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 12.650 την ημέρα.

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. 4151112 (20 γραμμαί)

TELEFAX: 4180427 - 4186344 - TELEX: (21) 2557-8-9 SNEA - (21) 3332 SNEA

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «SNEAL»

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.700 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Νάντη άμεση, ταξίδι μέσω Κόντινεντ για επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΧΕΛΕΝ: 67.356 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Οναχάμα άμεση, ταξίδι μέσω Πόρτ Κέμπλα για επαναπαράδοση Σεπετίμπα Μπαίη, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: 64.300 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσαρο, δολ. 12.250 την ημέρα, πλέον δολ. 220.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: 16.250 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ.: 16.200 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Κόντινεντ Νοέμβριο, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.000 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρόττερταμ άμεση, ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκών / Πάσσαρο, δολ. 9.750 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Ιντσόν Νοεμβρ. 15-25, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΛΕΩΝ: 27.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Νοεμβρ. 15-25, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΑΣΠΙΣ: 26.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Μπαλκπαπάν άμεση, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΚΑΛΗ Λ.: 60.800 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ιντσόν Νοεμβρ. 20-25, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΜΑΤΙΑΝΤΑΚΙ: 37.600 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ άμεση, ταξίδι μέσω Περού με επαναπαράδοση Κριστομπάλ, δολ. 12.900 την ημέρα.

ΤΟΠΑΖ: 46.870 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κέηπ Τάουν άμεση, ταξίδι μέσω

Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΠΕΤΑΛΟΥΔΑ: 26.260 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Περσικό Κόλπο, δολ. 6.075 την ημέρα.

ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ: 66.140 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι με Αδριατικής για επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσαρο, δολ. 9.250 την ημέρα, πλέον δολ. 170.000 για πλού υπό έρμα.

ΒΑΤΗΣ: 155.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση πιλότο Ιαπωνίας Νοεμβρ. 15-20, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΘΑΛΙΑ: 64.135 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Σιγκαπούρη Νοεμβρ. 24-30, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής για επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.500 την ημέρα.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ: 64.580 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα τέλη Νοεμβρ. ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 13.200 την ημέρα.

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 68.800 τόν. d.w. του 1989, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρ., επαναπαράδοση Σκώ / Πάσσαρο, δολ. 11.750 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλού υπό έρμα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: 85.400 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Βορ. Χαττίρας ΗΠΑ άμεση, ταξίδι 2-7 μηνών, δολ. 10.800 την ημέρα, πλέον δολ. 210.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΙΓΡΗΣ: 122.647 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Ιαπωνία Νοεμβρ. 25-26, ταξίδι 4-7 μηνών, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περσικό Κόλπο 270.000 τόν. Βραζιλία, WS 53, Νοεμβρ. 15.

ΚΡΗΤΗ: Περσικό Κόλπο 220.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 59,5, αρχές Δεκεμβρίου.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Νοβοροσίσκ 80.000

τόν. Ιταλία, WS 110, Νοεμβρ. 25.

ΑΙΑΣ: Ρας Τανούρα 255.000 τόν. Δύση, WS 55.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Καραϊβική 50.000 τόν. Ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 142,5, Νοεμβρ. 27.

ΣΗΠΟΥΡΧΑ: Σικελία 24.000 τόν. Μεσόγειο, WS 150, Νοεμβρ. 16.

ΕΘΝΙΚ: Ρας Τανούρα 27.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 53,5, Δεκ. 5.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Σιντί Κερίρ 80.000 τόν. Κωστάιτς, WS 100, Δεκ. 6.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Αλγερία 75.000 τόν. Ιαπωνία, WS 115, Δεκ. 12.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Τζεμπέλ Ντάνα 80.000 τόν. μέρος φορτίου Μομπάδα, WS 115, Δεκ. 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Λιβύη 80.000 τόν. Ισπανία, WS 17,5, δεκέμβριο.

ΧΑΒΑΪΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ: Καραϊβική 29.000 τόν. καθαρά, Ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 175, Νοεμβρ. 29.

ΣΗΜΠΡΕΪΒΕΡΥ: Ρας Λανούφ 26.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, WS 157,5, Νοεμβρ. 19.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Μπανίας 50.000 τόν. Μεσόγειο, WS 180, Νοεμβρ. 16.

ΜΠΡΑΜΣ: Κόντινεντ 45.000 τόν. Ιταλία, WS 95, άμεση.

ΜΑΡΙ ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Τακούλα 132.500 τόν. Ακτή Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 82,5, Νοεμβρ. 29.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Πονέρτο Μιράντα 68.000 τόν. Σάιντ Τζέιμς, WS 92,5, Νοεμβρ. 22.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Μίνα αλ Φαχάλ και Ρας Τανούρα 230.000 τόν. Ταϊβάν, WS 55, Νοεμβρ. 22.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Τζεμπέλ Ντάννα 100.000 τόν. μέρος φορτίου Τσιταγκόγκ, WS 119,5, Νοεμβρ. 22.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Τσεμπέλ Ντάνα 100.000 τόν. Τουρκία, WS 117,5, Δεκ. 12.

ΑΝΑΞ: Ανατολ. ακτή Μεσογείου 250.000 τόν. Ισπανία, WS 45, Δεκ. 12.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 340.000 τόν. Ερυθρά Θάλασσα, WS 48, Δεκ. 9.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Υποτονική θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σε γενικά πλαίσια η ναυλαγορά ξηρού φορτίου των τελευταίων εβδομάδων του Νοεμβρίου, με τους ναυλωτές να προσπαθούν να καθυστερήσουν φορτώσεις για να παρασύρουν τους ναύλους σε πτώση.

Παρά την εξαγγελία των αμερικανικών πιστώσεων προς την ΕΣΣΔ, ύψους 1,5 δισεκ. δολларίων, οι παρατηρητές της αγοράς αναρωτιούνται πότε θα αρχίσει ουσιαστικά το πρόγραμμα μεταφοράς, πόσα πλοία θα χρησιμοποιηθούν και εάν είναι δυνατόν μέσα στον Δεκέμβριο να απορροφηθούν μεγάλες ποσότητες σιτηρών από τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας προς την ενδοχώρα της Σοβιετικής Ένωσης.

Πάντως, μετά την αναγγελία των σημαντικών πιστώσεων από τις ΗΠΑ και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα προς τον χειμαζόμενο Σοβιετικό λαό, οι ναύλοι στα σιτηρά διατηρήθηκαν σταθεροί με το BIFFEX να διακυμαίνεται περί τις 1600 μονάδες.

Στις άλλες δύο βασικές κατηγορίες φορτίων, τον άνθρακα και τα μεταλλεύματα, ο ρυθμός εισόδου νέων φορτίων δεν ήταν ικανοποιητικός, με αποτέλεσμα οι ναύλοι να δείξουν τάσεις υποχώρησης έναντι των προ μηνός επιπέδων, ιδιαίτερα στο χώρο του Ειρηνικού, όπου έκδηλη υπήρξε η στασιμότητα ροής φορτίων από Νοτ. Αφρική και Αυστραλία.

Οι παρακάτω συμφωνίες αντικατοπτρίζουν τα επίπεδα των ναύλων κατά το τελευταίο δεκαήμερο του Νοεμβρίου:

Σιτηρά:

- 58.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ολλανδία, δολ. 13,56
- 54.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 16,50.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 25,40.
- 50.000 τον. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Σαουδ. Αραβία, δολ. 22,50.
- 25.000 τον. Σαϊντ Λόρενς για Αλγερία, δολ. 22,50.
- 22.000 τον. Μπορντώ για Ιταλία (Αδριατική), δολ. 13,25.

Γαϊάνθρακες:

- 120.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρόττερνταμ και Άαρχους, δολ. 9,10.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Φος, δολ. 7,385.
- 85.000 τον. Βαλτιμόρη για Ρόττερντάμ, δολ. 8,50.
- 55.000 τον. Ρόττερνταμ για Τάραντο, δολ. 5,90.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Τουμπαράο για Ρόττερνταμ, δολ. 6,75.
- 120.000 τον. Βραζιλία για λιμάνια Κίνας, δολ. 13,15.
- 120.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Φός, δολ. 6,70.
- 100.000 τον. Νάρβικ για Ρόττερνταμ, δολ. 3,60.

Λιπάσματα:

- 53.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 29,00.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ελαφρά πτώση των μισθωμάτων σε Δύση και Ανατολή με τα μισθώματα των πάναμας στα δολ. 10.000 - 13.000 την ημέρα, πλέον κάποιες αμοιβές για επαναπαράδοση στον Ειρηνικό.

Περισσότερο αισθητή η πτώση στα handysize μπάλκ κάρριερς στη πλευρά του Ειρηνικού και στο χώρο της Νότιας Αμερικής.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 66.000 τον. από Κόλπο ΗΠΑ μέσω Αδριατικής για Πάσσαρο, δολ. 9,250 την ημέρα, πλέον αμοιβής 170.000 δολларίων.
- 67.700 τον. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Κίνας, δολ. 12,600 την ημέρα.
- 42.800 τον. d.w. από Κίνα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 9,650 την ημέρα.
- 34.000 τον. d.w. από Βορ. Ειρηνικό για Νοτ. Κορέα, δολ. 7,800 την ημέρα, πλέον αμοιβής 165.000 δολларίων.
- 28.000 τον. d.w. από Σιγκαπούρη μέσω Δυτ. Αυστραλίας για Νοτ. Κορέα, δολ. 6,800 την ημέρα.
- 26.500 τον. d.w. Νοτ. Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 5,100 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι πτωτικές τιμές του πετρελαίου οδήγησαν την αγορά των δεξαμενοπλοίων σε χαλαρότητα, με μειωμένη διακίνηση μεγάλων φορτίων.

Λιγοστές οι φορτώσεις από τον Αραβικό Κόλπο στα επίπεδα των WS 50-52,5, τα οποία δύσκολα θα βελτιωθούν αν αναλογισθούμε την ανοικτή χωρητικότητα στην περιοχή, που για τον Δεκέμβριο υπολογίζεται να φθάσει τους 14 εκατ. τον. d.w.

Η αγορά της Μεσογείου κρίνεται σε γενικές γραμμές στάσιμη με τους 80.000 τόννους στα WS 100 και στη Δυτ. Αφρική οι λιγοστές ναυλώσεις πλοίων 1 εκατ. βαρελιών κυμάνθηκαν στα επίπεδα των WS 75.

Η κακσκαρία στη Βορ. Θάλασσα ελαχιστοποίησε τη δραστηριότητα και μόνη ικανοποιητική αγορά υπήρξε η Καραϊβική με αυξημένη κινητικότητα και τους ναύλους στα WS 110-115 για τα φορτία των 70.000 τόννων και WS 165 για τα μικρότερα των 50.000 τόννων.

REGIS LOW 

INSURANCE BROKERS

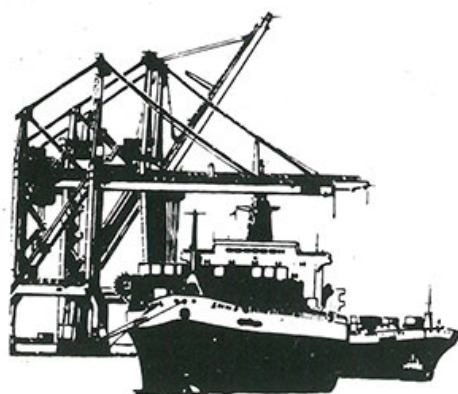
*International
Marine Insurance Specialists*

*Hull and Machinery
Protection and Indemnity
War Risks
Loss of Earnings
Ports and Shipyards Package Policies
Oil and Gas
Charterers Liabilities
General Marine Liabilities*

Regis Low Limited
Regis House
43-46 King William Street
London EC4R 9BD
and at Lloyd's

Telephone: 071 626 8171
Telex: 893453
Fax: 071 929 2024

NAFTIKA CHRONIKA



THE MARKET IN NOVEMBER

There was restrained optimism in Piraeus after the first lowering clouds appeared on the horizon of the freight market.

The general impression was that shippers are holding back cargoes in one way or another, hoping for a further drop in freight rates.

The White House spokesman declared that in mid-December, the U.S. \$ 1,5 billion dollar aid programme to the Soviet Union would begin to be implemented and that the Chinese had asked for another 500,000 tons of grain.

These developments are very likely to boost the freight market considerably during the first months of 1992.

As far as sales and purchases are concerned, Greek owners are still in the lead, doing what they do best: buying old ships with a high scrap value at low cost, mostly handy-max and panamax bulk carriers and certain Capesize OBOs.

At a recent congress in Piraeus held by the Shipping, Trade and Finance Centre of London, headed by Prof. Costas Grammenos, great emphasis was laid on the huge capital required to renew the world superannuated fleet and on the very high prices demanded for newbuilding. At the same time, it was shown how much importance is being attached to the high profits to be gained from the resale of a ship, with freight earnings taking a back seat.

There are many who believe the time has come to sell their older ships at reasonable prices now, and acquire newer units at a later date.

SHIPPING AND FINANCE

The Ninth International Meeting in Piraeus

The Ninth International Meeting in Piraeus, organised by the Maritime Club together with the Centre for Shipping, Trade and Finance, was held on the 14th and 15th of November with great success. It was attended by many leading shipowners, international bankers and shipping executives as well as lawyers and economists.

The meeting was opened by the Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides who stressed its importance and its usefulness. He added that the state would do everything possible for the further development of Piraeus, to make it the leading shipping centre in the Eastern Mediter-

anean.

The meeting was also addressed by the president of the Maritime Club, Mr. N. Kotzias, the chairman of the Meeting, Captain P. Tsakos, the British Ambassador in Athens, Sir David Miers and the director of the Centre for Shipping, Trade and Finance, Professor Costas Grammenos.

A special section in the Greek pages of this issue contains most of the comments and suggestions heard at the Meeting concerning ship finance and the outlook for the dry and liquid markets in the light of economic developments in the world which directly affect sea transport.

WORLD EMINENCE

The French shipping Journal «Le Marin», in its review of European Community shipping, describes Greece's merchant fleet as one of «world eminence».

Greece, it goes on to say, owns by far the largest fleet of any other European country. Indeed, one in four EC ships flies the Greek flag, which accounts for 42% of total European tonnage.

However, these figures do not reflect the true picture of Greek shipping because the flag represents only 40% of the number of ships and 46% of the deadweight tonnage belonging to Greeks and operated worldwide under 25 different flags.

With a fleet so large, the question arises: what do Greek shipowners expect from Europe? They have always had their eye on broad internationality and this is more to the point today when they control a fleet slightly larger than that of Japan and twice that of the U.S. and Norway. The Greek-owned fleet is a safety valve for world transport, always ready to complement national fleets of the world and, if necessary, to cover their needs without limiting its contributions to the European and to the smaller Greek market.

THE PANTHEON OF THE GREAT

Further analysing Greek shipping reality, our French colleague adds that shipowning in Greece is a fami-

ly affair. There are great, medium and small shipowners and each plays his own role with his own means and his own ambitions. The journal then lists the 21 «great» shipowners who own fleets in excess of 500,000 dwt.

TROODOS (Hadjiioannou)	2,800,000 dwt.
CERES (G. P. Livanos)	2,700,000 »
BILINDER MARINE (J. Latsis)	1,900,000 »
HELLESPONT (Papachristidis)	1,700,000 »
AEOLIS (Embricos)	1,100,000 »
POLEMBROS (Polemios Bros)	1,080,000 »
TRADE & TRANSPORT	
(Callimanopoulos)	983.000 »
THENAMARIS (Martinis Bros)	886.000 »
SUN ENTERPRISES (G.S. Livanos)	851.000 »
OLYMPIC (Onassis Group)	815.000 »
UNITED SHIPPING	
(P. Goulandris)	780.000 »
ANANGEL (Angelicosis)	760.000 »
AVIN-VARNIMA (Vardinoyiannis)	715.000 »
INTERNATIONAL (Niarchos)	709.000 »
N. J. GOULANDRIS	665.000 »
TSAKOS SHIPPING (Tsakos)	665.000 »
GLAFKI (Alafouzou)	576.000 »
GOLDEN UNION	
(Veniamis - Gabriel)	569.000 »
PEGASUS (Peraticos - Inglessis)	565.000 »
MAYAMAR (Mavrakakis)	548.000 »
CHANDRIS (Chandris Group)	512.000 »

AFTER INDEPENDENCE

In a time on general privatisation it seems strange that the Baltic states, who won their independence after such a bitter struggle, are natio-

nalising their shipping companies. But this paradox is understandable when one considers that up to now, the fleets of these countries were operated by the Soviet Marflot and flew the Soviet flag. Thus, today, nationalisation is nothing more than an expression of freedom and independence.

In Estonia, therefore, the new government has nationalised the Estonian Shipping Company, renamed most of its ships and has instituted its own register at the port of Tallin.

Latvia has also nationalised the Latvian Shipping Company which owns 90 ships of 1.1 million dwt. while Lithuania is expected to do the same.

NO FUNDS

14 Soviet ships were recently anchored outside the entrance to the Suez Canal because they had no funds with which to pay transit dues. Tass estimated that the number of ships waiting for such settlement of dues is 45. Explaining why the funds are lacking, a Soviet Ministry of Shipping official explained that a large number of shipping companies which use the Ministry's ships have not paid their debts which amount to hundreds of millions of rubles. As a result, the Ministry has no foreign exchange with which to pay the transit dues.

Moreover, the Marflot representative in Cairo reminds that it is not the first time such a thing has happened

since, from the beginning of the year, the Egyptian authorities have prevented the transit of Soviet ships four times.

U.S.A. - OPA 90

The U.S. Coast Guard has introduced the proposed rulemaking for contingency plans for ships trading in U.S. ports. The contents of these rules were discussed at a meeting of the International Chamber of Shipping (ICS) on 28th October 1991, in which the vice president of the Greek Cooperation Committee Mr. E.G. Embiricos and Council Members, Messrs. J.M. Lyras and St. Niotis attended and presented the Greek position on this matter, in conjunction with the permanent representative to the Maritime Law Committee, Mr. M.T. Los. Following this meeting, ICS will present its views to the U.S. Coast Guard, expressing also the concern of the industry for the owners uninsured exposure to unlimited liability, resulting from the implementation of the said act.

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 Testings, 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 — Cariden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5
Telex 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085

ASRY FLOATING DOCKS LEAVE U.S.A.

The two floating docks purchased by the Arab Shipbuilding and Repair Yard Company from Jacksonville shipyards of Florida have started their voyage to Bahrain.

The Panamax floating docks - JAX MAC and JAX PRIDE - now renamed ASRY 2 and ASRY 3, left Jacksonville last September under tow by the tugs «Titan» and «Atlantic» of Bugsier Rederei of Hamburg. The voyage, which will include transit through the Suez Canal is expected to take upwards of 90 days.

The two floating docks, with inside dimensions respectively 252X45,2 metres and 227X41,2 metres, will accommodate vessels up to 125,000 dwt and provide a major increase in ASRY's dock capacity

«DISTRIBUTION» POLL

The American magazine «Distribution» has asked American shippers to show their preference among the main container line operators of the U.S. The choice was to be made in accordance with the following five criteria: Punctuality, freight rate, organisation and quality of services, efficiency.



Link Maritime Enterprises S.A.

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

91, Akti Miaouli — Piraeus

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



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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

**TAKE
CARE
TAKE
COVER
TAKE
THE ALL-IN-ONE
SOLUTION**



the swedish club

SVERIGES ÅNGFARTYGS ASSURANS FÖRENING

Göteborg

Int +46-31-63 84 00

Piraeus

Int +30-1-451 90 67

Hong Kong

Int +852-521 63 73/4