

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιανουαρίου 1994

Αρ. Φύλλου 1398/1157

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1994

ΑΡΙΘ. 1398/1157

ΔΡΧ. 700

WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 1993





ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΤΗΛΕΙΑΤΡΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΓΙΑ ΑΜΕΣΗ ΚΑΡΔΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Τώρα η CARDIO-
na προσφέρει στο
επιβάτες πλοίων κάθε
καρδιολογική τηλε-
κές συμβουλές για
μέσω του ραδιο-
το 24ωρο.



EXPRESS μπορεί
πλήρωμα και τους
είδους, έγκυρη
διάγνωση και ιατρι-
αγωγή διάσωσης
τηλεφώνου, 24 ώρες



Με φορητό τηλεκαρδιογράφο (Cardiobeeper) διαβιβάζεται με ηχητικά κωδικοποιημένο σήμα πλήρες ηλεκτροκαρδιογράφημα στο Κέντρο Ελέγχου της CARDIOEXPRESS. Εκεί εξειδικευμένοι καρδιολόγοι, με την εποπτεία κορυφαίων Ελλήνων και ξένων καθηγητών της καρδιολογίας, παρέχουν διαγνωστικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες τη στιγμή της αδιαθεσίας.

Έτσι, αφενός μπορείτε να αποφύγετε περιττά έξοδα και σπατάλη πολύτιμου χρόνου από κινητοποιήσεις διάσωσης που σημαίνει αλλαγή πορείας, άσκοπους επαναπατρισμούς, αναρρωτικές απουσίες κλπ. και αφετέρου όταν παραστεί ανάγκη μπορείτε πραγματικά να σώσετε ζωές.

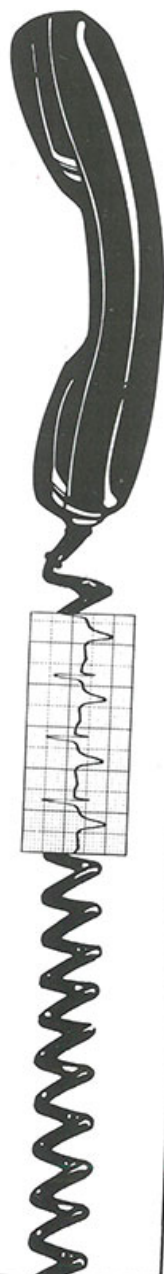
Ελάτε λοιπόν σε επαφή μαζί μας για να σας ενημερώσουμε σχετικά με τις Υπηρεσίες Τηλεϊατρικής για την ποντοπόρο Ναυτιλία και εξασφαλίστε προστασία για το πλήρωμα, τους επιβάτες και για τα συμφέροντά σας. Το κόστος είναι ελάχιστο, το όφελος τεράστιο.

Για περισσότερες πληροφορίες τηλεφωνήστε σήμερα στο 7252631.

 **CARDIOEXPRESS**

*Ακούμε
την καρδιά σας*

CARDIOEXPRESS ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΗΛΕΙΑΤΡΙΚΗΣ Α.Ε. Λεωφ. Βασ. Σοφίας 6, 106 74 Αθήνα, Τηλ.: 7252631, Fax: 7252572

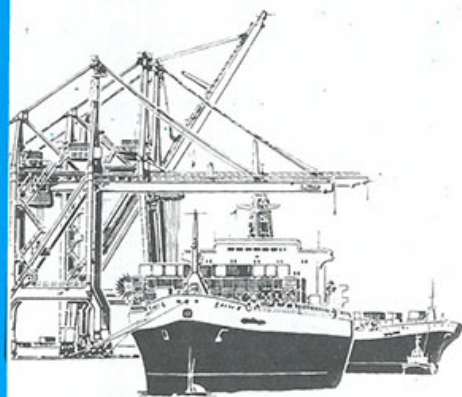


THE TSAKOS SHIPPING GROUP



Facing New Horizons
Piraeus · Chios · London · New York · Montevideo

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΞΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1398/1157

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΚΔΟΤΗΣ/ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπράλης

ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

ΓΡΑΦΕΙΑ: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς

Τμήμα Διαφήμισης: Τηλ. 4122492 - Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

Εξώφυλλο: 63 χρόνια "Ναυτικά Χρονικά"

Μακέττα: Χρήστος Αγγελόπουλος

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000

Κύπρου..... Λίρες 50,00

Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00

Απω Ανατολή & Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

A REVIEW OF SHIPPING

63rd Year Issue No. 1398/1157, January, 1994

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4122 537

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ο γόρδιος δεσμός υπάρχει ακόμη	Σελίς	5
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ: Η Ναυτιλία μας, ο σημαντικό- τερος τομέας της Οικονομίας μας	"	7
• Α.Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΥ: Η έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων	"	10
• ΚΩΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός για την δημιουργία στελεχών	"	13
• ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Η μεγαλύτερη Εθνική Ναυτιλία - Η Ελληνική Ναυτιλία, να είναι και η καλύτερη	"	14
• ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Θέσεις και προβλήματα του Ελληνικού Επιβατηγού Στόλου	"	17
• ΠΑΝΑΓ. ΤΣΑΚΟΥ: Στο κατώφλι του 2000	"	22
• ΜΑΝΩΛΗ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΟΥ: Ανανέωση και εκσυγχρονισμός	"	24
• ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Συνεχής ανανέωση και εκσυγχρονισμός	"	25
• ΠΕΡΙΚΛΗ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ: Συγκρατημένη αισιοδοξία για το μέλλον	"	26
• ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΤΡΙΝΤΖΗ: Το Cabotage και η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία	"	27
• ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ: Οι ανησυχίες από την φθίνουσα πορεία των στελεχών και τον παρεμβα- τισμό στη Ναυτιλία	"	28
• ΕΡΡΙΚΟΥ ΚΕΡΤΣΙΚΩΦ: Να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες της Ναυτιλίας μας	"	30
• ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΠΑΤΕΡΑ: Τα καλά κόποις κτώνται	"	33
• ΜΑΤΘΑΙΟΥ ΛΩ: Πρώτοι σε όλα	"	34
• ΦΩΤΗ ΠΟΥΛΙΔΗ: Strategies to work in the changing technical/managerial environment	"	38
• ΜΑΝΩΛΗ ΠΑΠΑΛΕΞΗ: Ανάγκη ναυτιλιακής ενημέρω- σης του κοινού	"	41
• ΝΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ: Εξελίξεις και προβλήματα του κλάδου	"	43
• ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ: Υπάρχει μέλλον	"	45
• ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Η Ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ενω- σης είναι ακόμη Ελληνική	"	47
• ΜΙΧΑΛΗ ΛΑΜΠΡΟΥ: Αμεση ανάγκη αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως	"	50
• ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ: Μαθήματα από τα "Μη Παθήματα"	"	54
• ΜΑΝΩΛΗ ΒΟΡΔΩΝΗ: Ετσι κι εδω, από το hard.... στο software και ... τους ανθρώπους!!	"	57
• ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ: Η ποιότητα του Management στην Ναυτιλία	"	62
• ΝΙΚΟΥ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ: Οι Κανόνες του Αμβούργου: Αβεβαιότητα ή Προοπτική	"	67
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΤΣΑΠΡΑΛΗ: Λίγα από Όλα	"	70
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας	"	75
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς Αγοραπωλησιών του 1993	"	101
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Το υπό ναυπήγηση τοννάζ	"	112
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική των Ναυτικών Ατυχημάτων του 1993	"	113
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Η τρέχουσα ναυτιλιακή δραστηριότητα	"	124
• ENGLISH SUPPLEMENT	"	150



ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

45 ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 17.000 ΕΩΣ 161000 D.W.T.
ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ 1 B.C. CAPE SIZE & 2 PANAMAXES

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

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

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

Ο γόρδιος δεσμός υπάρχει ακόμη

Οι περισσότεροι από τους αρθρογράφους της παρούσης ειδικής εκδόσεως των "Ναυτικών Χρονικών" επικεντρώνουν την προσοχή και τις επιστημονικές τους στο τεράστιο, πράγματι, πρόβλημα της ελλείψεως των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων και των ναυτιλιακών γραφείων. Είναι αναμφισβήτητο ότι έχουν απόλυτο δίκαιο, η εξασφάλιση ικανών και καταλλήλως εκπαιδευμένων στελεχών είναι εκ των ων ούκ άνευ. Ταυτόχρονα, όμως εκ των ων ούκ άνευ είναι και η εξασφάλιση των δυνατοτήτων στον Έλληνα εφοπλιστή να προχωρήσει στην πρόσκτηση όσο το δυνατόν νεώτερης χωρητικότητας, η ύπαρξη της οποίας είναι πλέον εκ των πραγμάτων επιβεβλημένη. Όπως πολύ σωστά παρατηρεί ο Πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, οι πάντες, τραπεζίτες, ασφαλιστές, νηογνώμονες, Κλάμπς κλπ.) μας παρακολουθούν από πολύ κοντά, μας βλέπουν συνεχώς με το μικροσκόπιο, ενώ ταυτόχρονα οι έλεγχοι των πλοίων έχουν γίνει αφόρητοι. Έλεγχος επί ελέγχου, όπως πολύ εύστοχα σημειώνει, ταξίδι με ταξίδι και το ίδιο καράβι γίνεται αντικείμενο επιθεωρήσεων και ελέγχων σε τέτοιο ανυπόφορο σημείο που κάνει και το πλήρωμα να δυσανασχετεί.

Χρειάζεται λοιπόν, - το απαιτεί η σημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα και η απολύτως εύλογη εθνική επιθυμία και προσδοκία να διατηρήσουμε τα πρωτεία και τη δύναμη που αποφέρουν και προσδίδουν - να έχει ο Έλληνας εφοπλιστής στη διάθεσή του ένα όργανο που θα του επιτρέψει να κάνει τη δουλειά του χωρίς να είναι αναγκασμένος να τρέχει κάθε φορά δεξιά και αριστερά για να εξασφαλίσει άδειες και εγκρίσεις που έχουν θεσπισθεί στο παρελθόν για να έχουν αρμοδιότητες και δυνατότητες παραγοντισμού διάφοροι καρεκλοκένταυροι μανδαρίνοι. Με δυό λόγια, χρειάζεται να διευρυνθεί - χωρίς να θιγούν όσα έχουν επιτευχθεί μέχρι τώρα - το θεσμικό πλαίσιο. Και να καθιερωθούν μερικές ξεκάθαρες απαγορεύσεις ώστε για όλα τα άλλα να μην χρειάζεται η άδεια ή η έγκριση οιοδήποτε.

Επαναλαμβάνουμε και πάλι ότι ουδείς επιζητεί την ασυδοσία, που άλλωστε είναι ανέφικτη, δεδομένου ότι υπάρχουν διεθνείς συμβάσεις και διεθνείς κανονισμοί τους οποίους ουδείς μπορεί να παραβεί ατιμωρητί και κυρίως υπάρχει ο συνεχής, ο ασταμάτητος έλεγχος του ναυλωτή που θέλει να έχει στη διαθέσή του ένα αξιόλογο και αξιόπλοο καράβι για να κάνει τη

δουλειά του, για να μεταφέρει, δηλαδή, τα φορτία που χειρίζεται και όχι να τα χάσει.

Και η αξιοπλοία ενός βαποριού δεν εξασφαλίζεται με απαγορεύσεις, με εγκρίσεις ή άδειες αλλά με τη σωστή συντήρηση και τη σωστή επάνδρωση - άλλωστε είναι γνωστό ότι και ένα νεότευκτο πλοίο είναι ανασφαλές όταν δεν είναι σωστά επανδρωμένο.

Για να δώσουμε, λοιπόν, τη δυνατότητα στον Έλληνα εφοπλιστή να προχωρήσει στην πρόσκτηση της χωρητικότητας που επιβάλλουν οι καιροί χρειάζεται να του εξασφαλίσουμε τη δυνατότητα της οικονομικότερης διαχειρίσεως του πλοίου.

Χρειάζεται να προχωρήσουμε στις προσαρμογές που έκαναν ήδη όλοι σχεδόν οι άλλοι.

Χρειαζόμαστε νέους κανονισμούς εσωτερικής υπηρεσίας.

Χρειαζόμαστε μια απλούστερη συλλογική σύμβαση εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Χρειαζόμαστε μία ειδική συλλογική σύμβαση εργασίας και αμοιβής για τους ξένους ναυτικούς που αναγκαστικά χρησιμοποιούμε στα πλοία, η οποία θα προβλέπει τουλάχιστον τις αμοιβές που καθορίζει ο ILO.

Χρειάζεται να αποκτήσουμε ασφαλιστική αυτοτέλεια για να απαλλαγούμε από την άγρια εκμετάλλευση των ξένων που απομυζούν το ελληνικό βαπόρι με τις συνεχείς αυξήσεις, τις αξιώσεις και τις απαιτήσεις (για τη νομική αυτοτέλεια γίνεται ήδη το πρώτο βήμα με τη δημιουργία, έπειτα από την ψήφιση του σχετικού νόμου από τη Βουλή, των τμημάτων εκδικάσεως ναυτικών διαφορών, το πρώτο από τα οποία θα αρχίσει να λειτουργεί από τον επόμενο μήνα στον Πειραιά, ενώ η ελληνοποίηση του ιδιοκτησιακού οργάνου έχει επιτευχθεί ήδη από το 1992 με τη θέσπιση της ελληνικής ναυτικής επιχειρήσεως).

Για την εξασφάλιση του στελεχειακού δυναμικού που χρειαζόμαστε πρέπει πρώτα πρώτα να διασώσουμε και να διατηρήσουμε τους ναυτικούς που έχουμε και παράλληλα να προσελκύσουμε πάλι στο ναυτικό επάγγελμα εκείνους που το έχουν εγκαταλείψει και τώρα με την οικονομική κρίση στη στεριά ξανακοιτάζουν προς το μέρος της θάλασσας - το ταξί στο οποίο κατέφυγαν πάρα πολλοί ανθυποπλοίαρχοι και υποπλοίαρχοι καθώς και πάρα πολλοί τρίτοι και δεύτεροι μηχανικοί δεν αποδίδει όπως πρώτα και επιπλέον τώρα απαιτεί περισσότερη δουλειά για να εξασφαλισθεί ένα ημερομίσθιο.

Αυτούς τους ναυτιούς πρέπει - και μπορούμε - να ξανεκερδίσουμε και να τους δώσουμε τη δυνατότητα να εξελιχθούν περαιτέρω, ενώ την ίδια μέριμνα πρέπει να επιφυλάξουμε και στους ναυτικούς μας που εργάστηκαν όλα αυτά τα χρόνια με ξένες σημαίες, αλλά η υπηρεσία τους αυτή δεν λαμβάνεται υπ' όψει για τη συμπλήρωση της θαλάσσιας υπηρεσίας που απαιτείται για να λάβουν προαγωγικό δίπλωμα - παλαιότερα η υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες υπολογίζονταν ακόμη και με απλά ντισάρτσια χωρίς να έχει αναγνωρισθεί η υπηρεσία που κάλυπταν στο NAT. Και επί πλέον να προσελκύσουμε τώρα όσο το δυνατόν περισσότερους νέους στο ναυτικό επάγγελμα - σε καμμία περίπτωση δεν πρέπει να αφήσουμε να πάει χαμένη η ευκαιρία που παρουσιάστηκε το περασμένο φθινόπωρο για να αυξήσουμε τον αριθμό των νέων στελεχών είτε με την εισαγωγή τους στις σχολές, είτε με άμεση ναυτολόγησή τους στα πλοία για μία κατ' αρχήν πρακτική εξάσκηση και για να διαπιστωθεί αν τους "σηκώνει η θάλασσα". Η συγκυρία ευνοεί την επίτευξη του στόχου και η θάλασσα προσελκύει ήδη το ενδιαφέρον των νέων για γρήγορη εξέλιξη και καλά αμειβόμενη εργασία που είναι όνειρο απατηλό πλέον στη στεριά, είναι δε ηλίου φαεινότερον ότι η προαγωγή της ναυτικής παιδείας στο επίπεδο της ανωτάτης θα προσελκύσει και αναλόγου επιπέδου νέους.

Διακινδυνεύοντας να γίνουμε κουραστικοί, θα επισημάνουμε στο σημείο αυτό ότι δεν πρέπει να μας εφησυχάσουν, ούτε να μας ικανοποιούν τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, καθώς το 1993 αποφοίτησαν μόνον 155 πλοίαρχοι και 85 μηχανικοί, από τους 280 και 290 αντίστοιχα που είχαν εισαχθεί την περίοδο 1989/90.

Οι αριθμοί δείχνουν ότι υπάρχει μία συνολική διαρροή της τάξεως του 42% που δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητη.

Και κάτι ακόμη. Από τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν σε επόμενες σελίδες της ειδικής ετήσιας εκδόσεως προκύπτει ότι ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί 2.793 ποντοπόρα εμπορικά πλοία. Αν προσθέσουμε σ' αυτά και τα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατηγά - φέρρυς και τα άλλα πλοία διαφόρων κατηγοριών - ρυμουλκά, μικρά οχηματαγωγά κλπ. φθάνουμε ασφαλώς σε περισσότερα από 3.000 πλοία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία Νοεμβρίου 1993 του ΥΕΝ/ΔΝΕΡ, το σύνολο του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού ανέρχεται σε 53.532 άτομα, που σημαίνει ότι περί τους 42-45.000 μπορούν να θεωρούνται ανά πάσα στιγμή εν ενεργεία ναυτικοί.

Οι αριθμοί λοιπόν είναι αμείλικτοι και αποδεικνύουν ότι σήμερα μετά βίας το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό φθάνει να επανδρώσει μόλις το 40% του ελληνόκτητου στόλου.

Είναι αναμφισβήτητο ότι στην προσπάθεια για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα και για τη βελτίωση την παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης οφείλουν να συμβάλουν όλα τα ελληνόκτητα πλοία. Η συμβολή αυτή θα μπορούσε να επιτευχθεί είτε με την τροποποίηση του καταστατικού της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών (και των άλλων εφοπλιστικών Ενώσεων) ώστε να είναι και ουσιαστικά ένωση προσώπων όπως υποδηλοί ο τίτλος της και τα μέλη της να συνεισφέρουν για όλα τα πλοία που διαχειρίζονται ανεξαρτήτως σημαίας, είτε με την υλοποίηση της προτάσεως του Κομμίτη και των "Ναυτικών Χρονικών" για την ασφάλιση στο NAT ενός αριθμού ναυτικών γιά κάθε ελληνόκτητο βαπόρι με ξένη σημαία.

Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι η υφιστάμενη κατάσταση δεν μπορεί να συνεχισθεί - δεν μπορεί, δηλαδή, να υπάρχει ουσιαστικά αθέμιτος ανταγωνισμός σε βάρος εκείνων που διατηρούν τα πλοία τους υπό Ελληνική σημαία και έχουν φορτωθεί και το βάρος της ναυτικής εκπαίδευσης και της δημιουργίας νέων στελεχών που αποσπούν σε πολλές περιπτώσεις, οι μη εισφέροντες, καθώς και το βάρος του NAT.

Εν κατακλείδι, τα "Ναυτικά Χρονικά" πιστεύουν ότι αν υπάρξουν οι επιβαλλόμενες εκ των πραγμάτων ρυθμίσεις που επισημάνθηκαν προηγουμένως και κυρίως αν θα παρασχεθεί στον Έλληνα εφοπλιστή η δυνατότητα να ενεργεί χωρίς να χρειάζεται άδειες και εγκρίσεις για κάθε βήμα του θα εκλείψει η ανάγκη καταφυγής στην ξένη σημαία και πολλά ελληνόκτητα πλοία θα επιστρέψουν στο εθνικό νηολόγιο. Το πρόβλημα είναι αυτά τα απλά πράγματα να τα αντιληφθούν εκείνοι που έχουν την ευθύνη και ταυτόχρονα να έχουν την τόλμη να προχωρήσουν χωρίς να ακούν εκείνους που αναμασούν χρόνια τώρα τα περί σημαίας ευκολίας - εμείς δεν ζητούμε να έλθουν στο νηολόγιό μας πλοία ξένων εφοπλιστών, όπως κάνουν όλες οι σημαίες ευκαιρίας, εμείς επιδιώκουμε να προσελκύσουμε στο εθνικό μας νηολόγιο μόνον τα ελληνόκτητα πλοία και για την επίτευξη του στόχου αυτού νομιμοποιούμεθα να πάρουμε όλα τα μέτρα που θεωρούμε ότι είναι αναγκαία. Το πράγμα είναι απολύτως ξεκάθαρο και δεν επιδέχεται την παραμικρή αμφισβήτηση. Ο γόρδιος δεσμός πρέπει να επιλυθεί χωρίς άλλη καθυστέρηση.

Τα "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ, ο σημαντικότερος τομέας της Ελληνικής Οικονομίας

Του Υπουργού Ναυτιλίας κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ

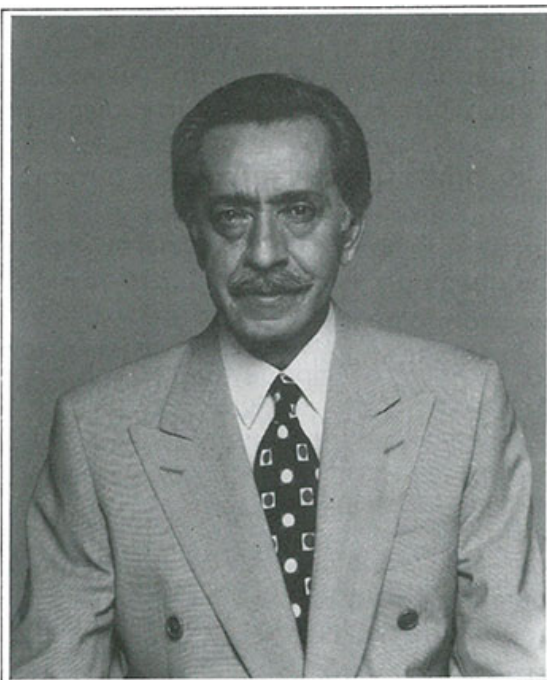
Αισθάνομαι ιδιαίτερη χαρά και ικανοποίηση για την ευκαιρία που μου δίνετε ν' αναπτύξω από τις φιλόξενες στήλες των "Ναυτικών Χρονικών", τις απόψεις μου για το παρόν και το μέλλον της Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Θα ήθελα να επισημάνω από την αρχή κάτι το οποίο είναι γνωστό, αλλά δεν βλέπεται να επαναλαμβάνεται για να γίνει συνείδηση σ' ολόκληρο τον Ελληνικό λαό: Η Ναυτιλία είναι ο σημαντικότερος τομέας της οικονομίας μας με διεθνή ποικιλότητα δραστηριότητα. Ένας τομέας του συμβάλλει ουσιαστικά στην γενικότερη ανάπτυξη της χώρας μας χωρίς καμμία κρατική επιδότηση ή άλλη οικονομική ενίσχυση.

Ο τομέας αυτός, όπως άλλωστε έχω δηλώσει από τις πρώτες μέρες που ανέλαβα την διοίκηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έχει ανάγκη εφαρμογής μιας σταθερής εθνικής πολιτικής που να βασίζεται στον ειλικρινή διάλογο και την αρμονική συνεργασία των τριών φορέων της ναυτιλίας, Κράτους - Εφοπλιστών - Ναυτικών.

Η συνεργασία αυτή θα οδηγήσει στην βελτίωση του κλίματος εμπιστοσύνης, η ύπαρξη του οποίου είναι αναγκαία για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μας.

Στα πλαίσια αυτά, στόχος μας είναι η διατήρηση του σταθερού θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, αλλά και η βελτίωσή του όπου και όταν κριθεί ανα-



γκαίο, προκειμένου να γίνει λειτουργικότερο και αποτελεσματικότερο.

Στα διεθνή FORA και τους διεθνείς Οργανισμούς, έχει ενταθεί η δραστηριοποίηση του YEN ώστε να αρθούν τα προστατευτικά μέτρα που εφαρμόζονται από τρίτες χώρες με στόχο την παγίωση και επέκταση ενός ελεύθερου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που είναι ο μόνος αρμόδιος για την καθιέρωση διεθνών κανόνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η χώρα μας συνεχίζει να διαδραματίζει τον πρωταγωνιστικό της ρόλο. Η πρόσφατη επανεκλογή της χώρας μας στο Συμβούλιο του IMO αποτελεί απόδειξη της

αναγνώρισης με την οποία περιβάλλει η διεθνής Κοινότητα την χώρα με την μεγαλύτερη ναυτιλία.

Παράλληλα, η δραστηριοποίηση αυτή στοχεύει και στην διευκόλυνση του Ελληνικού πλοίου στις διεθνείς αγορές και στην μείωση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σε άλλες χώρες, μέσα από διμερείς επαφές και διαβουλεύσεις.

Είναι αναγκαία εξ άλλου, η βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής του Πειραιά, ώστε να καταστεί αυτός Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο. Προς αυτή την κατεύθυνση, θα καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια.

Ηδη, αποτελεί μεγάλο έργο η θεσμοθέτηση της δημιουργίας τμημάτων Ναυτικών Διαφορών στον Πειραιά, που ικανοποιεί ένα παλιό αίτημα των απασχολούμενων με την ναυτιλία και καλύπτει την από πολλά έτη διαπιστωμένη ανάγκη βελτίωσης της απονομής της δικαιοσύνης και στις ναυτικές διαφορές. Πέραν των άλλων πλεονεκτημάτων του, ο νέος θεσμός αποτελεί ένα ακόμη απαραίτητο συμπλήρωμα της ναυτιλιακής υποδομής του Πειραιά που θα συμβάλλει και στην ανάδειξή του σε Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο.

Ένα μεγάλο θέμα το οποίο εμπίπτει στις άμεσες προτεραιότητες της σημερινής Κυβέρνησης είναι το θέμα της προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, το οποίο άλλωστε προβληματίζει όλες τις μεγάλες

παράδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.

Πιστεύω ότι, με δεδομένες τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες στην στεριά και λόγω της επικρατούσας ύφεσης και της επακόλουθης ανεργίας, τώρα είναι κατάλληλη στιγμή να δείξουμε στα νέα παιδιά τον δρόμο της θάλασσας και τις δυνατότητες που μπορεί να τους προσφέρει.

Βέβαια, για να δώσει αποτελέσματα μια εκστρατεία ενημέρωσης, θα πρέπει να λυθούν καίρια προβλήματα που αποτελούν αποτρεπτικό παράγοντα για τους νέους που θα ήθελαν να ακολουθήσουν το επάγγελμα αυτό.

Επίσης, καθοριστικό ρόλο παίζει και η ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης αφού η βελτίωση του επιπέδου της, όχι μόνο εξασφαλίζει άριστα κατάρτισμένα στελέχη για την επάνδρωση των Ελληνικών πλοίων με προφανείς ευεργετικές συνέπειες στην ασφάλεια και την εκμετάλλευση του πλοίου, αλλά και αποτελεί παράγοντα κοινωνικής αναβάθμισης του κλάδου χωρίς να παραλείψουμε την από αυτό το δυναμικό κάλυψη και των αναγκών επάνδρωσης των ναυτιλιακών γραφείων.

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει το επιχείρημα ότι η ύπαρξη σύγχρονων ναυτικών Σχολών βελτιώνει την κοινωνική εικόνα των Αξιωματικών του Ε.Ν. και αποτελεί πόλο έλξης για τους νέους ανθρώπους.

Το YEN έχει επαυξήσει την ευαισθησία του στον τομέα αυτό, προωθώντας μέτρα που θα καλύπτουν συνολικά το θέμα και θα περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό των κτιριακών εγκαταστάσεων, τον εμπλουτισμό του εκπαιδευτικού και μηχανολογικού εξοπλισμού των Σχολών Ε.Ν., την βελτίωση των

εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προσωπικού τους μέσα από την βελτίωση της εργασιακής του σχέσης και την διαρκή μετεκπαίδευσή του. Πρέπει δε να σημειωθεί ότι για την επίτευξη των στόχων αυτών θα διευρυνθούν οι προσπάθειες για την πλήρη αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων που διατίθενται για την επιδότηση προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης.

Φυσικά, πρωταρχική θέση κατέχει το πρόβλημα του NAT για το οποίο, παρόλες τις οικονομικές δυσκολίες, πιστεύω ότι θα βρεθούν λύσεις. Ήδη, στο κείμενο του Προυπολογισμού για το 1994 που ψηφίστηκε, το Κράτος εξέφρασε την βούλησή του για την συνέχιση της οικονομικής στήριξης του Ταμείου, προβλέποντας την διάθεση ποσού 75 δισ. δραχμών.

Πέραν όμως από την Κρατική επιχορήγηση, θα ληφθούν μέτρα βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, σε συνεργασία με τη Διοίκηση του NAT, ώστε σε καμμία περίπτωση να μην συντελεσθεί η κατάρρευση του Ταμείου. Είναι κάτι το οποίο οφείλουμε όλοι, στον ναυτεργατικό κόσμο.

Στα πλαίσια της Ελληνικής Προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με γνώμονα τις προηγούμενα αναφερθείσες αρχές μας, θα εργαστούμε για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Κοινοτικού στόλου έναντι των στόλων Τρίτων χωρών και την σωστή εφαρμογή του πρώτου πακέτου της ναυτιλιακής πολιτικής του 1986, με στόχο την άρση των προστατευτικών μέτρων που εφαρμόζουν τρίτες χώρες. Στα πλαίσια της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του Κοινοτικού στόλου, θα εξετασθούν και οι νέες προτάσεις της Επιτροπής για το Κοινοτικό νηολόγιο (EUROS).

Αν τα παραπάνω αποτελούν τους βασικούς στόχους του YEN, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα δοθεί βαρύτητα και σε άλλους τομείς όπως είναι η αξιοποίηση των κονδυλίων του Β' πακέτου Delors σε έργα υποδομής των θαλασσίων μεταφορών, η προστασία των θαλασσίων συνόρων από το λαθραμεταναστευτικό ρεύμα, η βελτίωση του καθεστώτος της ακτοπλοίας με γνώμονα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πλοίων και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού κ.α.

Αν και η διεθνής οικονομική ύφεση εξακολουθεί να επιμένει, πιστεύω ότι σύντομα θα αρχίσει μια σταδιακή αναπτυξιακή πορεία της διεθνούς οικονομίας που οπωσδήποτε θα έχει θετικές επιπτώσεις και στην ναυτιλία.

Δεν θα πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός του δυναμισμού της Ελληνικής Ναυτιλίας που, ακόμη και κάτω από δύσκολες διεθνείς οικονομικές συνθήκες, κατορθώνει, όχι μόνο να διατηρεί τις δυνάμεις της, αλλά και να προετοιμάζεται για το επόμενο αναπτυξιακό στάδιο.

Ετσι, το 1993 παρουσιάστηκε μια συνεχής αύξηση του ελληνόκτητου και Ελληνικού στόλου ο οποίος, εκτός από την πρώτη θέση παγκοσμίως την οποία κατέχει, επέδειξε σημαντική δραστηριότητα τόσο με αγορές "Second Hand" όσο και με παραγγελίες νέων πλοίων, ιδιαίτερα "Dry Bulk Carriers".

Τελικά αναμένω την βελτίωση των συνθηκών ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας και πιστεύω ότι, το 1994 θα είναι μία δημιουργική χρονιά για την Ελληνική Ναυτιλία γεγονός που θα έχει επιπτώσεις και στο σύνολο της Ελληνικής Οικονομίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ



ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ “ΚΑΛΟ ΤΑΞΙΔΙ”

Τα υπερσύγχρονα πλοία της A.K. VENTOURIS INC. είναι καλοτάξιδα. Όχι μόνο γιατί η θάλασσα που διασχίζουν μένει πάντα γαλήνια χάρη στους γλάρους που τα συνοδεύουν. Αλλά, και για άλλους λόγους πολύ πιο σημαντικούς. Όπως, η υψηλή ποιότητα στην εξυπηρέτη-

ση, η συνέπεια των δρομολογίων και το άψογο service. Και είναι επόμενο αφού η απόλυτη φιλοσοφία και αρχή της εταιρίας είναι η ασφάλεια, η σιγουριά και η άνεση των ταξιδιωτών. Στην

A.K. VENTOURIS INC., άλλωστε, όταν λέμε “καλό ταξίδι” το εννοούμε.



HELLAS - ITALY
A.K. VENTOURIS

ΕΥΓΛΟΙΑΣ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 01-42.82.900-5, FAX: 41.80.995

Η έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων

Του αναπλ. Καθηγητή Α.Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΥ, Γεν. Γραμματέα ΥΕΝ

Για πολλά χρόνια η έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων αποτελεί θέμα των ειδικών εκδόσεων των "Ναυτικών Χρονικών". Φαινόμενο παγκόσμιο, όπου οι άνθρωποι προτιμούν την κοινωνία της χώρας τους, αντί της κοινωνίας του πλοίου. Φαινόμενο με πολλές και σύνθετες αιτίες - οικονομικές και κοινωνιολογικές.

Η σημαντική ανάπτυξη του Τουρισμού στους ναυτοπόρους, εκτόπισε τη Ναυτιλία στη δεύτερη θέση, ενώ μόνιμη ζημιά κατάφεραν η μετανάστευση και ... η οικονομική ανάπτυξη. Πρόσθετη πίεση εξάσκησε η ταχύτατη ανάπτυξη του ελληνικού στόλου, (ελληνική σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, πλοία ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία, που στελεχώνονται με ελληνικά πληρώματα σε επιλεκτικές θέσεις), που στο τέλος του 1993 (30/12) είχε 2.096 πλοία με 28.91 εκ. κοχ. (100 κοχ και άνω) και που είχε κερδίσει 3.03 εκ. κοχ από τον Ιανουάριο του 1993. Πρόσθετη αιτία ήταν και η βιασύνη πολλών ναυτικών να περάσουν από την ενέργεια στην σύνταξη του ΝΑΤ

Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή ναυτικών για την οποία υπάρχουν δημοσιευμένα στοιχεία (1990), απασχολήθηκαν 26.766 (20.9.90) ναυτικοί Έλληνες έναντι 37.367 πριν τέσσερα ακριβώς χρόνια. Βέβαια το 1978, (πρώτη απογραφή ναυτικών), οι εργασθέντες Έλληνες ναυτικοί ήσαν 58.033.

Αν λάβει κανείς υπόψη του τον αριθμό των ναυτολογηθέντων ναυτικών, αυτοί ήταν 100.725 το 1974 έναντι 26.335 το 1991. Για τα πλοία με ξένη σημαία που δεν είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, ελληνικών συμφερόντων, και στα οποία απασχολούνται επιλεκτικά Έλληνες, δεν είναι γνωστό πόσοι Έλληνες ναυτικοί εργάζονται.

Επομένως το Κράτος δεν είναι σήμερα σε θέση να γνωρίζει πόσοι ναυτικοί με ελληνική εθνικότητα εργάζονται σε πλοία ελληνικών



συμφερόντων, ή ακόμη και πόσοι εργάζονται σε αλλοδαπά (λ.χ. Ιταλικά) πλοία ή πλοία με ξένη σημαία που δεν είναι ελληνικών συμφερόντων. Γενική πεποίθηση υπάρχει ότι έχει σημειωθεί σοβαρή έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων, ιδιαίτερα στο κλάδο των αξιωματικών, όπου και έχει επιτραπεί η ναυτολόγηση συνταξιούχων (κυρίως πλοιάρχων Α' και Μηχανικών Α'). Αυτό ισχυροποιείται και από τα "ελλειπή" στοιχεία του ΓΕΝΕ, στο οποίο εμφανίζεται ανεργία 300-400 ατόμων κυρίως κατωτέρων πληρωμάτων (ναυτών, λοστρόμων, θερμαστών, ηλεκτρολόγων, και ορισμένων πρακτικών μηχανικών). Η ανεργία αυτή με άλλα στοιχεία μπορεί ν' ανέρχεται και σε 600 περίπου άτομα, από τα οποία 70-150 θεωρούνται σαν αξιόμαχοι ναυτικοί. Επομένως το ΥΕΝ οφείλει να οργανώσει ορθά τις στατιστικές του πληροφορίες, ώστε έγκαιρα και ακριβέστερα να μπορεί να ασκήσει ναυτιλιακή πολιτική στο τομέα της ναυτικής εργασίας.

Εκτίμηση των αναγκών της ελληνικής (σημαία+ΝΑΤ) ναυτιλίας

δεν έχει επιχειρηθεί για το μέλλον, κάτι που είναι απόλυτα αναγκαίο έστω και με τις δυσκολίες που έχει αυτό το θέμα.

Η τροφοδοσία της ναυτιλίας πραγματοποιείται από τη ναυτική κυρίως εκπαίδευση. Από 26.304 Έλληνες ναυτικούς (απογραφή 1990), το 53% ήταν απόφοιτοι Μέσης Εκπαίδευσης και 47% είχαν τελειώσει το Δημοτικό. Τα ποσοστά αυτά δείχνουν τη μεγάλη ανάγκη αναβάθμισης του ναυτικού επαγγέλματος από πλευράς επιπέδου γνώσεων, έστω και αν 10.711 Έλληνες ναυτικοί (41%) ανήκαν μόνο στο ανώτερο προσωπικό των ρλοίων. Απ' αυτά 26% περίπου απεφοίτησαν από τις ΑΔΣΕΝ ενώ 38% περίπου από διάφορες επαγγελματικές σχολές, Τεχνικά ή Δημόσια ή Ιδιωτικά Λύκεια. Δεν μπορεί κανείς να μιλήσει για την ηλικία των ναυτικών που βρίσκονται κοντά στη σύνταξη, διότι επιτρέπεται η ναυτολόγηση συνταξιούχων. Σύμφωνα με την απογραφή (1990) 16% των Ελλήνων ναυτικών είναι πάνω από 50 ετών.

Σχετικά τώρα με τη γενικότερη ναυτεργατική πολιτική του ΥΕΝ, είναι επιθυμητό ν' αντληθεί ο αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, από τους οποίους εισέρχεται συνάλλαγμα στη χώρα και αυξάνει η απασχόληση και το εισόδημα, αφού ληφθεί υπόψη και η κατάλληλη επαγγελματική κατάρτισή τους, που να βοηθάει στην ανταγωνιστικότητα του πλοίου.

Το ΥΕΝ βασίζεται στην αμφίπλευρη ελεύθερη επιλογή ναυτικών και πλοίων, του ενός προς το άλλο. Υστερα από αυτή την αρχή - που πρέπει να ισχύει μέσα στο νομικό και θεσμικό πλαίσιο, που η ελληνική κοινωνία έχει καθορίσει για την ναυτιλία - η αύξηση της ναυτεργατικής απασχόλησης, (από την οποία τροφοδοτούνται τόσο τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όσο και εμπλουτίζεται ο

κλάδος των νέων εφοπλιστών), οφείλει να περάσει από μια αναβαθμισμένη ναυτική εκπαίδευση στην οποία το τελικό προϊόν θα είναι πολύ καλό και περιζήτητο.

Επομένως είναι φανερά αναγκαίο η Πολιτεία να περάσει σε βελτιώσεις του διδακτικού προσωπικού, βελτίωση της ύλης που διδάσκεται και ύπαρξη του αναγκαίου σύγχρονου εποπτικού εξοπλισμού. Είναι φανερό ότι η σύγχρονη ναυτική παιδεία, με την τεχνολογία της εποχής, και όπου τ' Αγγλικά αποτελούν κύριο μάθημα, είναι επιταγή του χθές. Για να υπάρχει όμως ναυτική παιδεία και κατ' επέκταση μορφωμένοι ναυτικοί, πρέπει να υπάρχουν νέοι που να θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Τρέχουσα έρευνα απασχολείται με τους λόγους για τους οποίους οι νέοι προτιμούν το ναυτικό επάγγελμα. Παρόμοια έρευνα πρέπει να γίνει και σ' αυτούς που δεν προτιμούν το ναυτικό επάγγελμα.

Από σχετικό ερωτηματολόγιο που κατήρτισε το ΥΕΝ, το 78% των 219 σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ που απήντησαν, δήλωσε πως γνώρισε τις Σχολές από το οικογενειακό περιβάλλον (48%) και τη τηλεόραση (30%). πρόσθετα το 65% δήλωσε πως οι λόγοι που οι σπουδαστές οδηγήθηκαν στις ΑΔΣΕΝ ήταν η γρήγορη και εξασφαλισμένη επαγγελματική αποκατάσταση (40%)

και οι υψηλές αποδοχές (25%). Επομένως, η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα έχει ήδη απασχολήσει το ΥΕΝ και έχει επιχειρηθεί η βαλτίωση των εντύπων και του σχετικού τηλεοπτικού σποτ. Η έρευνα μέσω ειδικού ερωτηματολογίου στους "πρωτοετείς" των ΑΔΣΕΝ συνεχίζεται. Η "αναβάθμιση" στην επιλογή των σπουδαστών που έρχονται στη ναυτική παιδεία είναι ένα άλλο στοιχείο για την αντιμετώπιση του ίδιου προβλήματος.

Επομένως το πρόβλημα της ποσοτικής και ποιοτικής επάρκειας των ελληνικών πληρωμάτων είναι πρώτιστα μέλημα του ΥΕΝ με στόχους:

(1) Βελτίωση της επιλογής καλού υλικού σπουδαστών για το ναυτικό επάγγελμα.

(2) Αναβάθμιση των δασκάλων, των αποφοίτων, της ύλης, του εξοπλισμού, (1.3 δισ. δρχ. ζητείται για την Ναυτική Παιδεία από την Ε.Ε. για το 1994-1997), και της Αγγλικής.

(3) Τη προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα με βάση την έρευνα και τον προγραμματισμό.

Οι πίο πάνω στόχοι είναι βέβαια καθαρά βραχυχρόνιοι και θα δημιουργήσουν κάποια βραχυχρόνια κέρδη και λύσεις στο πρόβλημα (900 περίπου σπουδαστές εγγράφηκαν το 1992 στις ΑΔΣΕΝ έναντι

430 το 1993), αλλά μακροχρόνια χρειάζεται η αναβάθμιση της αίγλης (prestige) του ναυτικού επαγγέλματος.

Στην έννοια αυτή περιλαμβάνεται μία δέσμη παραγόντων που αφορούν στις αμοιβές, στις συνθήκες εργασίας, στη συνέχεια της απασχόλησης, στα πρόσθετα οφέλη (tonnage benefits), στην ασφάλιστική και λοιπή περίθαλψη, στις διάφορες κρατικές ειδικές μεταχειρήσεις (στρατιωτικό, αυτοκίνητο κλπ.), που αφορούν στους ναυτικούς, στην ανταγωνιστικότητα των χερσαίων επαγγελματιών, στη στάση της οικογένειας και της κοινωνίας απέναντι στο ναυτικό επάγγελμα, στην επικινδυνότητα του ναυτικού επαγγέλματος και σε μια σειρά κοινωνιολογικούς παράγοντες που δεν μας έπαιρνε ο χώρος για να τις αναλύσουμε.

Εκείνο που είναι επίσης βέβαιο είναι ότι μπροστά μας έχουμε δύσκολα χρόνια, ιδιαίτερα όταν το Πρόγραμμα σύγκλισης, συνοχής, Ντελόρ κλπ. περατωθούν και η ανεργία φουντώσει, η ναυτιλία που ελπίζουμε και ευχόμαστε και θα προσπαθήσουμε να ευημερεί θα είναι - ίσως μαζί με τον Τουρισμό - η μόνη διέξοδος των νέων ελλήνων στην οποία θα συνεχίζεται η παγκόσμια Ελληνική πρωτοπορεία.

ΑΛΕΞ. Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0723) 22205
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22956
ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ
ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAFALISSOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615639, 4627800 TELEX: 212880-212503 NIKA GR FAX: 4626268-4619631

Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός για τη δημιουργία των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία μας

Του κ. ΚΩΝ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ, Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Ο εμπορικός στόλος των Ελλήνων συνεχίζει να μεγαλώνει με εντυπωσιακό και αμείωτο ρυθμό εδραιώνοντας την θέση του στην κορυφή του παγκοσμίου στόλου, ενώ παράλληλα επιδεινώνεται το πρόβλημα της έλλειψης ικανών Ελλήνων αξιωματικών για την επάνδρωσή του. Γιατί, με τα σημερινά δεδομένα, ο Ελληνόκτητος στόλος και οι Έλληνες ναυτικοί είναι δύο μεγέθη που ακολουθούν αντίθετη πορεία. Το ένα αυξάνεται και το άλλο μειώνεται. Το ερώτημα είναι μέχρι πότε οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα διατηρήσουν την τρέχουσα αγοραστική τους διάθεση γνωρίζοντας ότι δεν είναι σε θέση να επανδρώσουν τα νέα καράβια τους με Έλληνες αξιωματικούς.

Το Ελληνικό πλοίο κινείται σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον διαθέτοντας το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του το γεγονός ότι διοικείται από αξιωματικούς ποιότητας με ήθος, εκπαίδευση και ναυτοσύνη, οι οποίες είναι αρετές που είναι δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να βρεθούν σε πληρώματα από χώρες του τρίτου κόσμου. Εάν χαθεί το πλεονέκτημα αυτό, οι συνέπειες για την ναυτιλία μας θα είναι ανυπολόγιστες.

Γιατί, δεν είναι μόνο τα πλοία που έχουν ανάγκη από καλούς αξιωματικούς, είναι και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που επανδρώνουν τα επιτελικά και νευραλγικά τους τμήματα με αρχιπλοιοάρχους και αρχιμηχανικούς η θαλάσσια πείρα και η ποιότητα των οποίων αποτελούν σημαντικούς παράγοντες στη λειτουργία της επιχείρησης. Η στελεχειακή πενία είναι ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλία, αλλά ιδιαίτερα για την Ελλάδα καθίσταται πολύ περισσότερο οξύ, καθώς ένα μικρό έθνος 10 εκατομμυρίων πολιτών καλείται να επανδρώσει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου.

Αναπόφευκτα, είναι έντονος ο προβληματισμός των Ελλήνων πλοιοκτητών και είναι γνωστό ότι γίνονται ειλικρινείς και συνεχείς

προσπάθειες για να αντιμετωπισθεί η κατάσταση.

Το γεγονός ότι κατά τα τελευταία δύο χρόνια υπήρξε επαρκής προσέλευση υποψηφίων στις ΑΔΣΕΝ δεν θα πρέπει να μας εφησυχάζει. Ασφαλώς, αυτό είναι αποτέλεσμα της έντονης εκστρατείας προσέλκυσης των νέων στη θάλασσα που αναλήφθηκε από το ΥΕΝ σε συνεργασία και με τη συνδρομή των πλοιοκτητών. Όμως, το πρόβλημα δεν θα πρέπει να αντιμετωπισθεί συγκυριακά, αλλά μακροπρόθεσμα.

Απαιτείται σχεδιασμός με στόχους σταθερούς, οι οποίοι θα αποβλέπουν όχι μόνο στην ποσοτική βελτίωση του έμψυχου δυναμικού, αλλά και στην ποιοτική.

Για να ανανεωθεί το ενδιαφέρον της νεολαίας μας για το ναυτικό επάγγελμα θα πρέπει να εδραιωθεί στη συνείδηση κάθε νέου ανθρώπου που αντιμετωπίζει το κρίσιμο ερώτημα της ζωής του ποιο επάγγελμα θα ακολουθήσει, ότι ο αξιωματικός του εμπορικού ναυτικού είναι ένας υψηλής στάθμης και αδρά αμειβόμενος τεχνοκράτης με θαυμάσιες προοπτικές σταδιοδρομίας στη στεριά όταν αποφασίσει να τερματίσει τη θαλάσσια υπηρεσία του.

Και είναι γνωστό ότι ένα μεγάλο ποσοστό πλοιοκτητών ξεκίνησαν ως ναυτικοί τη σταδιοδρομία τους. Δεν αρκεί όμως απλώς να προσελκύσουμε τους νέους στις ΑΔΣΕΝ. Πρέπει να εκσυγχρονίσουμε το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης ώστε οι αυριανοί αξιωματικοί να είναι σε θέση να ανταποκριθούν με επιτυχία στις απαιτήσεις της ναυτικής τέχνης η οποία συνεχώς εξελίσσεται παράλληλα με τη νέα τεχνολογία και εμπλουτίζεται με ένα πολύπλοκο πλέγμα κανόνων ασφαλείας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, οι οποίοι δημιουργούν τεράστιες νομικές και οικονομικές ευθύνες για τον πλοιοκτήτη αλλά και τον ναυτικό.

Συγκεκριμένες προτάσεις για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης έχουν διατυπωθεί τόσο από τους εκπροσώπους των

πλοιοκτητών, όσο και από μεμονωμένα πρόσωπα με πείρα και γνώση στο αντικείμενο. Θα πρέπει να αξιολογηθούν και να υλοποιηθούν. Οι περιστάσεις δεν το επιτρέπουν να παραμείνουν στα συρτάρια της γραφειοκρατίας. Αλλά το στελεχειακό, παρά την εξέχουσα σοβαρότητά του, δεν είναι το μοναδικό πρόβλημα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Οι πιέσεις που δέχεται το Ελληνικό πλοίο είναι περισσότερο από ποτέ έντονες.

Η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές επί της οποίας στηρίχθηκε επί σειρά ετών η εντυπωσιακή ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, σήμερα καταπατείται παντιοτρόπως, είτε με συμφωνίες καταμερισμού φορτίων, είτε με μονομερείς ενέργειες ή απαράδεκτες απαιτήσεις για εξοπλισμό και σχεδιασμό πλοίων με το πρόσχημα της βελτίωσης της ναυτικής ασφαλείας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι από την φύση της διεθνής και απαιτεί παγκόσμια συναίνεση στα προβλήματα που ανακύπτουν. Στο πλαίσιο αυτό δεν θα πρέπει να παραβλέπεται η παγκοσμιότητα του ρόλου του IMO σε θέματα ναυτικής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Και προ παντός, δεν θα πρέπει να αγνοείται ο ρόλος του πλοίου ως μέσον οικονομικής μεταφοράς αγαθών προς όφελος των καταναλωτών ανά την υφήλιο.

Εφόσον έχει δημιουργηθεί, εσφαλμένως ή όχι, η γενική απαίτηση για την βελτίωση της ποιότητας της θαλάσσιας μεταφοράς, τότε θα ήταν άδικο οι πλοιοκτήτες να επωμιστούν αποκλειστικά αυτοί και μόνο το κόστος που συνεπάγεται η βελτίωση αυτή. Θα πρέπει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, είτε είναι ναυλωτές, ή ασφαλιστές, ή ιδιοκτήτες φορτίων, ή νηογνώμονες, να αναλάβουν το ποσοστό της ευθύνης που αναλογεί στον κάθε έναν από αυτούς.

Η μεγαλύτερη Εθνική Ναυτιλία στον Κόσμο - η Ελληνική Ναυτιλία - να είναι και η καλύτερη

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου Κομμιτέη Λονδίνου

ΑΥΞΗΘΗΚΕ και εφέτος η ναυτιλία μας. Πολλά βαπόρια, καλά βαπόρια, κάθε κατηγορίας και ειδικότητας, ήλθαν στα χέρια μας. Εφυγαν ευτυχώς και αρκετές παλιές, κουρασμένες μονάδες, αλλά στο τελικό λογαριασμό, σε τοννάξ, η ναυτιλία του 1993 παρουσιάζεται μεγαλωμένη. Και ακολουθούν και άλλες παραγγελίες και κατά το 1994 θα ανδρωθεί ακόμη περισσότερο με νέες πρωτοποριακές μονάδες, πετρελαιοφόρα και φορτηγά.

ΓΡΑΦΩ στις παραπάνω γραμμές ότι έφυγαν, πήγαν για παληοσίδερα, αρκετά βαπόρια μας, ιδίως πετρελαιοφόρα, αλλά όπως μαρτυρούν οι πίνακες του ελληνικού και ελληνόκτητου τοννάξ μας, διαθέτουμε ακόμη τέτοιες μονάδες, για να τροφοδοτείται αυτή η αγορά. Οι ίδιοι πίνακες μας δίνουν αισιόδοξη εικόνα για τα πλοία που προστέθηκαν στον ελληνικό στόλο το 1993, και έτσι πρέπει - όσο το δυνατό - οι αγορές μας, τα νεοαγοραζόμενα να είναι πάντα καλύτερα και νεώτερα από αυτά που φεύγουν.

ΜΗΝ ΞΕΧΝΑΜΕ οι ξένοι μας παρακολουθούν από πολύ κοντά. Μας ελέγχουν. Μας μετρούν. Μας ζυγίζουν. Τραπεζίτες, Ασφαλιστές, Νηογνώμονες, P & I Clubs μας βλέπουν με "μικροσκόπιο" και προ παντός άλλου, αυτοί για τους οποίους και από τους οποίους υπάρχουμε: Οι ναυλωτές. Ελεγχος επί ελέγχου. Ταξίδι με ταξίδι. Το ίδιο καράβι γίνεται αντικείμενο επιθεωρήσεων και ελέγχων μέχρι σημείου ανυπόφορου, που κάμνει α-



κόμη και το πλήρωμα να δυσανασχετεί.

Η ΚΑΤΑΛΗΞΗ είναι να βρίσκουν όλοι αφορμές για να επιβάλουν αυξήσεις. Στα ασφαλιστρα, στις αξιώσεις τους, στις απαιτήσεις τους. Εφθασε ακόμη και το καλό "ρέκορντ" - το καλό ιστορικό ενός βαποριού, να μην αρκεί για να μην υπάρξει αύξηση στην ανανέωση της ασφαλείας.

ΒΕΒΑΙΑ θάλασσα είναι, με τα απρόοπτά της και τα αναπόφευκτά της. Δεν λείπουν δυστυχώς, δεν μπορεί να λείψουν, τα ατυχήματα. Και κάθε ατύχημα (ακόμη και το πιο θαλασσινό των ατυχημάτων - που δεν έχει να κάνει ούτε με την ηλικία, ούτε με την κατάσταση του βαποριού, ούτε με το πλήρωμα, ούτε... ούτε), το απρόοπτο το αναπόφευκτο ατύχημα, ακόμη και αυτό θα γίνει αντικείμενο απαράδεκτης μεταχειρίσεως από το τύπο και με-

τά από όλους τους συνεργάτες μας, ασφαλιστές, νηογνώμονες, συνδικαλιστές, κλπ. που ποτέ δεν ύψωσαν μία φωνή εμπειρογνωμοσύνης. Τα αφήνουν όλα στους άπραγους και "θεωρητικούς". Και το κοινό των εφημερίδων και των τηλεοπτικών σταθμών ακούγει και πείθεται και αγανακτεί με το βαπόρι, με το αθώο πλήρωμα και με τον καραβοκύρη.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ατυχήματος που θα τύχει υπερβολικού, συκοφαντικού σχολιασμού, συνάδελφοί μου παραπονούνται και μου υποδεικνύουν να απαντήσουμε στα δημοσιεύματα, να διαμαρτυρηθούμε, να διαφωτίσουμε. Δεν υπάρχει δυσκολότερο έργο από αυτό. Το να μιλάμε εμείς για μας. Δεν περνάει ο λόγος μας, ούτε τα πειστήριά μας, ούτε τα επιχειρήματά μας. Τίποτα. Στη μια σωστή και έντιμη κουβέντα θα έλθουν πίσω με χίλιες - δυό ιστορίες και μυθεύματα. Δεν υπάρχει περίπτωση να κερδίσουμε. Ο τελευταίος κερδισμένος θα είναι πάντα αυτού του είδους ο τύπος.

ΜΙΑ ΕΙΝΑΙ η απάντηση. Η καλή μας, η συνεχής καλή μας διαχείριση και το καλύτερο δυνατό ταξίδεμα των βαποριών μας. Κρατώντας τα στη καλύτερη δυνατή κατάσταση, με αληθινές επιθεωρήσεις, επισκευές και συντήρηση. Με καλά πληρώματα και όχι να ξεγελοιομάστε με άναυτους ναυτικούς για τη φθηνεία. Να μην κρυβόμαστε. Όλες οι εθνικότητες που αναγκαστικά, λόγω ελλείψεως ελλήνων, επανδρώνουν τα βαπόρια μας, Φι-

λιπινέζοι, Κορεάτες, Κινέζοι, Πολωνοί και άλλοι, προσφέρουν δύο και τριών κατηγοριών ναυτικούς. Πρέπει να παίρνουμε τους καλύτερους. Μην ξεχνάμε, δεν υπάρχει λιμάνι στο κόσμο που δεν θα μας προσέχει και ελέγχει. Μη τα αποδίδουμε όλα στη ζήλεια των ξένων και στα διεθνή ναυτεργατικά σωματεία. Να αναρωτηθούμε μήπως φταίμε λίγο και εμείς; (Δεν είναι της στιγμής τούτης, ούτε έχω τη διάθεση να φέρω στη δημοσιότητα, αλλά μου έχουν στείλει, έχω συγκεκριμένες περιπτώσεις και καταστάσεις βαποριών και πληρωμάτων απαράδεκτες. Βέβαια δεν συμβαίνουν αυτά μόνο στα δικά μας καράβια, αλλά εμάς τα δικά μας ενδιαφέρουν).

ΕΙΝΑΙ ΩΡΑ και δεν χωρεί παράταση, πρέπει να ανασκουμπωθούμε όλοι - Πλοιοκτησία, Ναυτεργασία, Κράτος - ώστε να κανχόμαστε όχι μόνο για τη μεγάλη μας ναυτιλία, αλλά και για την καλή μας ναυτιλία. Το Κράτος μας, στο χώρο της ναυτοπαιδείας να δώσει ότι μπορεί, και να ακούσει προσεκτικά τους ανθρώπους μας αλλά και άλλους που από χρόνια αγωνίζονται για το ανέβασμα της ναυτο-

παιδείας, όπως π.χ. εκ μέρους της πλοιοκτησίας τον κ. Παύλο Ιωαννίδη. Δουλεύοντας μαζί, να προσελκύσθούν στο επάγγελμα οι άξιοι νέοι, να προσαρμοσθούν και εκσυγχρονισθούν τα προγράμματα, να επιμορφωθούν οι Ναυτοδάσκαλοι. Να νοιαστούν και οι συνδικαλιστές μας, ώστε το ολιγότερο, οι κυβερνήτες της Γέφυρας και της Μηχανής των Ελληνικών καραβιών να έχουν τους καλύτερους αξιωματικούς, από όλες τις ναυτιλίες. Έλληνες - παληκάκια της θάλασσας - που θα ταξιδεύουν τα μικρά και μεγάλα θαλασσινά θηρία της σημερινής ναυπηγοτεχνολογίας.

ΣΤΟ ΚΑΤΑΤΡΕΓΜΟ του διεθνούς τύπου εναντίον της ναυτιλίας, όχι μόνο της ελληνικής, αλλά στο σύνολό της, έχει ριφθεί μια ιδέα σαν απάντηση. Να καθιερωθεί μια Ημέρα Ναυτιλίας (όχι Ναυτική Ημέρα που γιορτάζεται κάθε Δεκέμβριο από τον IMO, Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Οργανισμό), κατά την οποία στους τηλεοπτικούς σταθμούς, στο τύπο, στα σχολεία να προβάλλεται ο μεγάλος ρόλος της ναυτιλίας στη διακίνηση και μεταφορά των αγαθών - κατά τον οικο-

νομικό και λιγότερα επιβλαβή περιβαλλοντικά τρόπο. Να προβάλλεται ότι χάρη στη ναυτιλία, αναπτύσσονται και προάγονται οι χώρες σε ειρηνικές περιόδους και μεταφέρονται με τα καράβια της ζωής τα απαραίτητα στους άμαχους πληθυσμούς σε περιόδους πολέμου, λοιμούς και καταποντισμούς.

Το εμπορικός καράβι που θα λασσοδεύεται στους ωκεανούς είναι το μέσο που φέρνει τους λαούς κοντά.

Μια Ημέρα Ναυτιλίας που θα δίνει την ευκαιρία να ακουστεί η προσφορά της ναυτιλίας - του καραβιού και των ανθρώπων που το ταξιδεύουν, θα είναι κάποιο κέρδος.

☆

ΤΕΛΕΙΩΝΩ με ευχές για μια Καλή, προοδευτική χρονιά για την Πατρίδα, τη Ναυτιλία και τους Ανθρώπους της. Και ας μας γίνει έμμονη ιδέα - Η Ελληνική Ναυτιλία, όχι μόνον η μεγαλύτερη αλλά και η καλύτερη.

ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 - Argentina

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

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

AFTER OFFICE: (Mr. Valaouris Residence) 3272063 - 3271371 - 3270226

Telex: 26621 HELLAS AR

Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843

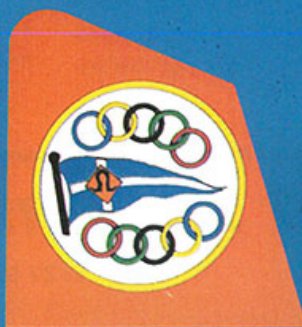
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696

Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
Monte Carlo

AGENTS
OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.
London
SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.
Piraeus

— **ONASSIS GROUP** —

Τα θέματα που απασχολούν τα Κρουαζιερόπλοια και Επιβατηγά Πλοία Διεθνών Πλόων

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

Όπως είναι γνωστό η προσφορά των κρουαζιερόπλοίων και των επιβατηγών οχηματαγωγών διεθνών πλόων πλοίων μας, στην εθνική μας οικονομία είναι πολύ σημαντική. Προσφέρουν εργασία σε χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς και δημιουργούν απασχόληση σε σημαντικό αριθμό υπαλλήλων των ναυτιλιακών εταιριών, των ταξιδιωτικών γραφείων, ναυτικών πρακτορείων κλπ. Δημιουργούν ακόμα εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προσεγγίσεως, από τις δαπάνες των υψηλού οικονομικού επιπέδου επιβατών τους, ενώ παράλληλα συντελούν στην ανάπτυξη νέων τοπικών αγορών στα λιμάνια προσεγγίσεως, ιδιαίτερα στα Αιγαίοπελαγίτικα νησιά μας, των οποίων την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη βοηθούν σημαντικά. Αυξάνουν επίσης τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας με τις επισκευές, μετασκευές και την συντήρησή τους που γίνονται πάντοτε στην Ελλάδα. Οι δαπάνες τους αυτές μεταφράζονται σε ισόποσο εισροή συναλλάγματος που τόσο χρειάζεται η χώρα μας, προστιθέμενο στο ναυτιλιακό - τουριστικό, συνάλλαγμα που συνεισφέρει ο κλάδος, χωρίς μάλιστα κανένα κρατικό κόστος. Είναι αναμφισβήτητο πως η τουριστική και επιβατηγός διεθνών πλόων ναυτιλία μας, αποτελεί, αναλογικά, τον πλέον συναλλαγματοφόρο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας.

Εδώ θα θέλαμε να επισημά-



νουμε πως και από την θαλάσσια σύνδεση της χώρας μας με την Ευρώπη, που πραγματοποιείται με τα επιβατηγά οχηματαγωγά διεθνών πλόων πλοία μας, οφελείται παντοιοτρόπως η εθνική μας οικονομία χωρίς μάλιστα καμμία απολύτως επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου σε αντίθεση με άλλα μέσα εθνικών μεταφορών (σιδηρόδρομος - Ολυμπιακή Αεροπορία) τα οποία απορροφούν σοβαρά ποσά από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η σπουδαιότητα και αναγκαιότητα του κλάδου αυτού απεδείχθη για μια ακόμα φορά, κατά την συνεχιζόμενη Γιουγκοσλαβική κρίση.

Είναι γνωστό ότι η χώρα μας διαθέτει ποικίλα συγκριτικά πλεονεκτήματα, που αν αξιοποιηθούν είναι ικανά να συμβά-

λουν σημαντικά στην δυναμική ανάπτυξη της οικονομίας μας. Εάν συνειδητοποιήσουμε ότι η Ναυτιλία και ο Τουρισμός έχουν κατ' εξοχήν τα σπουδαιότερα, τα σημαντικότερα αλλά και τα πλέον μακροπρόθεσμα στρατηγικά πλεονεκτήματα και ότι η οικονομική ανάπτυξη, ανεξάρτητα από το πολιτικο-οικονομικό σύστημα, θα πρέπει να δίνει πλεονεκτήματα στους τομείς που παρουσιάζουν συγκριτικά μεγαλύτερη συναλλαγματική οικονομική και κοινωνική αποδοτικότητα, τότε θα προσεγγίσουμε και την λύση πολλών προβλημάτων μας.

Ενα οξύτατο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά οχηματαγωγά διεθνών πλόων πλοία, είναι ο ανταγωνισμός, που γίνεται εντονότερος αλλά και άνισος, από τα μέτρα που παίρνουν οι κυβερνήσεις άλλων κρατών, υπέρ των πλοίων τους, αυξάνοντας τις δυνατότητες επιβιώσεως και αναπτύξεως με την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Πολλές δυτικές και ανατολικές χώρες, που είχαν παραμελήσει τον κλάδο της τουριστικής επιβατηγού ναυτιλίας αναγκάστηκαν κάτω από την ανάγκη προσελκύσεως περισσότερου συναλλάγματος να ακολουθήσουν πολιτική κινήτρων για ανανέωση και ανάπτυξη του.

Στενά συνδεδεμένο με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών τουριστικών και επιβατη-

γών οχηματαγωγών διεθνών πλόων πλοίων είναι και το πρόβλημα της ανανέωσης και του εκσυγχρονισμού τους.

Είναι επιτακτική ανάγκη να ανανεωθούν τα ελληνικά τουριστικά και επιβατηγά οχηματαγωγά διεθνών πλόων πλοία ώστε να συγκρατηθούν οι μεγάλες αυξήσεις του κόστους λειτουργίας τους.

Το σημερινό όμως κόστος κεφαλαίων, η πώση της ζητήσεως των υπηρεσιών τους και οι αντίστοιχες ζημιές κατά τα πρόσφατα έτη, καθώς και το αυξανόμενο κόστος των πληρωμάτων, δεν επιτρέπουν στην πλοιοκτησία την υλοποίηση προγραμματίων ανανέωσης και εκσυγχρονισμού των πλοίων.

Κρίνεται επομένως αναγκαία και επείγουσα η λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικού και διεθνών πλόων επιβατηγού μας στόλου και την εισαγωγή της πληροφορικής στις πλοιοκτητικές εταιρίες και τα πλοία μας. Σαν πρώτο μέτρο, επιβάλλεται η επάνοδος στο καθεστώς των επιχορηγήσεων που προέβλεπε ο Αναπτυξιακός Νόμος 1262/82 (που δυστυχώς έπαψαν να υπάρχουν μετά την ψήφιση του

N. 1892/90) και μάλιστα με αύξηση των σχετικών ποσοστών και όχι μόνο για τις περιπτώσεις ναυπηγήσεων ή μετασκευών αλλά και εκτεταμένων επισκευών και η επέκταση των επιχορηγήσεων αυτών στα επιβατηγά - οχηματαγωγά διεθνών πλόων πλοία.

Προσπάθεια επίσης θα πρέπει να καταβληθεί, όπως ήδη το έχουμε αρμοδίως ζητήσει, για την υπαγωγή του κλάδου μας (εξαιρετικά, ως προαναφέραμε, συναλλαγματοφόρου και τα μέγιστα συντελούντος εις την ανάπτυξη της νησιωτικής μας περιφέρειας και εις την διασύνδεση Εγγύς Ανατολής - Ελλάδος - Κοινοτικών χωρών) εις το δεύτερο "πακέτο Delors" και τα Κοινοτικά Ταμεία περιφερειακής ανάπτυξης.

Το μέτρο δικαιολογείται και προς εξισορρόπηση των οικονομικών ενισχύσεων των επιβατηγών πλοίων άλλων χωρών μελών και προς αντιστάθμιση των συνεπειών που προκύπτουν σε βάρος των ελληνικών επιβατηγών πλοίων και κατ' επέκταση στον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό εκ της απελευθερώσεως της εσωτερικής αγοράς, όσο και εκ της ανάγκης διατηρήσεως σύγχρονης και ανταγωνιστικής χωρητικότη-

τας στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας που, υπό τις σημερινές ιδιαίτερα συνθήκες, αποτελούν την μόνη οικονομική, σταθερή και ταχεία οδό απευθείας συνδέσεως της Ελλάδος με την υπόλοιπη Κοινότητα.

Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση, τα τελευταία χρόνια των λειτουργικών δαπανών των πλοίων μας, παρατηρείται μεγάλη αύξηση και στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά οχηματαγωγά διεθνών πλόων (λιμενικά τέλη και δικαιώματα, πλοηγικά και ρυμουλκικά δικαιώματα κλπ.).

Πέραν του καθιερωθέντος "τέλους αεροδρομίου" (σπατόσημου) για το οποίο σφοδρή υπήρξε η αντίδραση στο εξωτερικό και εσωτερικό, με τα γνωστά δυσμενή για του τουρισμό μας αποτελέσματα, ήδη η Δημοτική Αρχή Ηρακλείου με την συγκατάβαση και του Υπουργείου Εσωτερικών προτίθεται να επιβάλλει τέλος εις τους αποβιβαζόμενους τουρίστες εις τον λιμένα Ηρακλείου, παρά το γεγονός ότι το μέτρο αυτό έχει κριθεί παράνομο.

Είναι φανερό ότι οι ποικίλες επιβαρύνσεις επηρεάζουν δυ-



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 585
8000 BAHIA BLANCA

σιμενώς και κατά άνισο τρόπο την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών μας και δημιουργούν σοβαρούς κινδύνους για το μέλλον του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού.

Κρίνεται επίσης επιβεβλημένη η ευνοϊκή ρύθμιση ληξηπρόθεσμων δανειακών υποχρεώσεων και τόκων υπερημερίας των πλοιοκτησιών του κλάδου μας, δεδομένων των υφισταμένων οικονομικών τους προβλημάτων. Παρόμοια ενέργεια εξεδηλώθη πρόσφατα από τον τ. Γεν. Γραμματέα Ε.Ο.Τ. για τον κλάδο των Ξενοδοχειακών Επιχειρήσεων.

Είναι ανάγκη να ενταθεί και να διατηρηθεί παράλληλα ο αυστηρός και εμπεριστατωμένος έλεγχος της ελληνικότητας των πλοιοκτητριών εταιριών, που ζητούν την νηολόγηση επιβατηγών πλοίων στα ελληνικά νηολόγια εν όψει των προσπαθειών να παρακαμφθεί το καθεστώς του

Cabotage από ενδιαφερόμενες αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες.

Η οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαιδευτικής υποδομής για την δημιουργία καλά καταρτιζομένων ναυτικών (κυρίως θαλαμηπόλων και μαγείρων) κρίνεται αναγκαία.

Δεδομένου ότι ήδη έχει εκδηλωθεί ζωνρό ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για το πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης (προωθείται ήδη πρόταση "Οδηγία" της Commission σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών αλλά και από τον IMO μελετάται η αναθεώρηση της σχετικής Διεθνούς Συμβάσεως STVW/78) ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα πρέπει νομίζουμε να επιδειχθεί για θέματα ναυτικής εκπαίδευσης μέσω ενδοεπιχειρησιακής κατάρτισης και διαθέσεως προς τις επιχειρήσεις μας αντιστοίχων κοινοτικών κονδυλίων.

Η διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου μας, απαιτούν εξειδικευμένη και συνεχή εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού, επάρκεια υλικών, κεφαλαίων, συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και Δημόσιου τομέα, οργάνωση, προγραμματισμό και αμεσότητα στην υλοποίηση των σχετικών αποφάσεων και προγραμμάτων.

Πρέπει να γίνει κοινή πεποίθηση ότι σε μία ανοικτή Ευρωπαϊκή και Διεθνή τουριστική αγορά, που καθημερινά διευρύνεται, μετασχηματίζεται και εντείνεται η διεθνοποίησή της, είναι αδιανόητο και μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα να επιτευχθεί αναβάθμιση της ποιότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών υπηρεσιών χωρίς προηγούμενη σημαντική επένδυση σε ανθρώπινο και υλικό κεφαλαιουχικό δυναμικό.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

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

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ**

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

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

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

24ΩΡΟ

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

World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**



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

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

INTERORIENT

MARITIME ENTERPRISES INC.

Filipino CREW MANNING AND SHIPMANAGEMENT Services

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

Piraeus - Management and Operations office:

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

Manila - Philippines crew recruitment office:

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

ΣΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΤΟΥ 2000

Του Καπτάν ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ, Αντιπροέδρου Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Ενας ακόμα χρόνος προστέθηκε στην ηλικία την δικιά μας και των πλοίων μας, αφήνοντάς μας παράλληλα μερικές επιπρόσθετες εμπειρίες, χρήσιμες για την αντιμετώπιση των καινούργιων προβλημάτων που συσσωρεύονται.

Εχω πράγματι την εντύπωση ότι δεν βρισκόμαστε απλά μπροστά στη φάση μιας ακόμα χρονικής μεταβολής, αλλά ότι αφήνουμε πίσω μας μια ολόκληρη εποχή τρόπου σκέψης και δράσης και ευρισκόμαστε μέσα σ' ένα καινούργιο διεθνές περιβάλλον όπου αναζητούνται ή και δρομολογούνται νέοι τρόποι δραστηριοποίησης των παραγόντων της ναυτιλίας που είναι όμως ακόμα ρευστοί και αδιαμόρφωτοι. Εχω επίσης την εντύπωση ότι μεταβαίνουμε πλέον από μια μεγάλη χρονική περίοδο σε μιαν άλλη, με διαφορετικές συνθήκες και νέες μεθόδους και όρους εργασίας. Για να το πούμε με τα δικά μας λόγια:

Αλλάζουν οι όροι του παιχνιδιού. Μέχρι πρότινος, έπρεπε να είμαστε σωστοί στην ουσία, κι αν μπορούσαμε να εμφανιζόμαστε και προς τα έξω σωστά, τόσο το καλλίτερο. Τώρα όμως, πρέπει να δείχνουμε την καλλίτερη δυνατή λουστραρισμένη εικόνα, που φαίνεται ότι τουλάχιστον στο στάδιο αυτό αποκτά πρωταρχική σημασία. Ξέ-



ρω ότι φαίνεται υπεραπλουστευμένο έτσι που το έθεσα, όμως δεν βλέπω πως θα μπορούσα να ερμηνεύσω διαφορετικά τα πράγματα σήμερα.

Με πόση ευκολία πράγματι λησμονούν οι κάθε φύσεως παλιοί και νέοι κριτές και επικριτές μας, ότι ο δια θαλάσσης είναι ο καλλίτερος, ασφαλέστερος και ευθυνότερος τρόπος μεταφοράς ανθρώπων και φορτίων, ότι τα 99.9% των πλοίων φεύγουν, ταξιδεύουν, φθάνουν ασφαλή και αθόρυβα παραδίδουν το φορτίο και συμπληρώνουν το μεταφορικό τους έργο. Συνήθως μάλιστα, χωρίς την απαιτού-

μενη συμπαράσταση, κυρίως την θική που τόσο απαραίτητη είναι γι' αυτή την χούφτα των ανθρώπων που πρωταγωνιστούν σ' αυτή την προσπάθεια.

Τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίσαμε έντονο παρεμβατισμό στο έργο μας από κάθε μορφής Οργανισμούς και παράγοντες που συνδέονται με το πλοίο και τις δραστηριότητές του. Θα μπορούσε μάλιστα εύκολα να υποστηριχθεί ότι μια σειρά από ατυχή περιστατικά, ανάλογα ωστόσο σε συχνότητα και ένταση με αυτά που συμβαίνουν σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, πυροδότησαν καταιγισμό νέων κανονισμών, πολλαπλασιασμό ελέγχων, επίρριψη ευθυνών, αλλά και το σπουδαιότερο εμφάνιση νέων ηθών στη διεθνή ναυτιλία.

Αισθάνονται πλέον καθημερινά όχι μόνο ο Πλοιοκτήτης, αλλά ο Operator, ο Αρχιπλοίαρχος, ο Αρχιμηχανικός και βέβαια ο Πλοίαρχος και το πλήρωμα του κάθε πλοίου, την έντονη παρουσία πληθώρας ελεγκτών και επιθεωρητών, οι οποίοι μάλιστα προσπαθούν να υπερακοντίσουν σε αυστηρότητα και καινοτομίες ο ένας τον άλλον και να επιβάλουν τα δικά τους πρόσθετα κριτήρια και όρους. Η ίδια η Ναυτιλιακή Εταιρία σιγά-σιγά γίνεται αντικείμενο ειδικού ελέγχου για



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 - 7

TELEX: 216225 UNIM GR

217469 ARKA GR

να διαπιστωθεί αν μπορεί να πραγματοποιήσει αυτό που από δεκάδες χρόνια, παραδοσιακά και με συνέπεια υπηρετεί με αναμφισβήτητη επιτυχία.

Στις μεταβολές αυτές του διεθνούς κλίματος, προστίθενται και τα εγγενή προβλήματα που συνδέονται βέβαια κατά κύριο λόγο με το ανθρώπινο δυναμικό, του οποίου η μείωση είναι τα τελευταία χρόνια σταθερή, ενώ η ανταπόκρισή του στις νέες απαιτήσεις παρουσιάζει σαφή υστέρηση.

Η κατανόηση των μεταβολών αυτών, ο εντοπισμός των αναγκαίων διαρθρωτικών αλλαγών και η έγκαιρη προσαρμογή, θα είναι κατά την γνώμη μου ο κυριώτερος παράγων για την επιβίωση και πρόοδο της ναυτιλίας μας στο άμεσο μέλλον.

Συγχρόνως όμως το μέγεθος της Ναυτιλίας μας και η πρωτεύουσα θέση της στο διεθνές

ναυτιλιακό στερέωμα, μας δίνουν το δικαίωμα αλλά και την ευθύνη να προσπαθήσουμε όλες αυτές τις πρόσφατες και ακόμα ρευστές θεσμικές αλλαγές, αλλά κι αυτές που σύντομα θα ακολουθήσουν, να τις προσαρμόσουμε στο σωστό δρόμο, στο δρόμο της πραγματικότητας και της ουσίας, δηλαδή στο δρόμο της πρακτικής και παραδοσιακής ναυτοσύνης. Και στο τομέα αυτό, επιτρέψτέ μου να δηλώσω ιδιαίτερα αισιόδοξος, μια και μέχρι τώρα, οι χειριζόμενοι τα θέματα αυτά εκ μέρους της Ενώσεώς μας και με την συμπαράσταση της Πολιτείας, επετέλεσαν πραγματικά άλματα προς την σωστή κατεύθυνση, πολύ ενθαρρυντικά για το μέλλον.

Χρειάζεται ρεαλισμός, κατανόηση των αλλαγών, προσαρμογή και οπωσδήποτε όχι άρνηση. Στο κατώφλι του 2000 οι προτεραιότητές μας πρέπει αναμφίβολα να εντοπιστούν στην ασφάλεια και προστα-

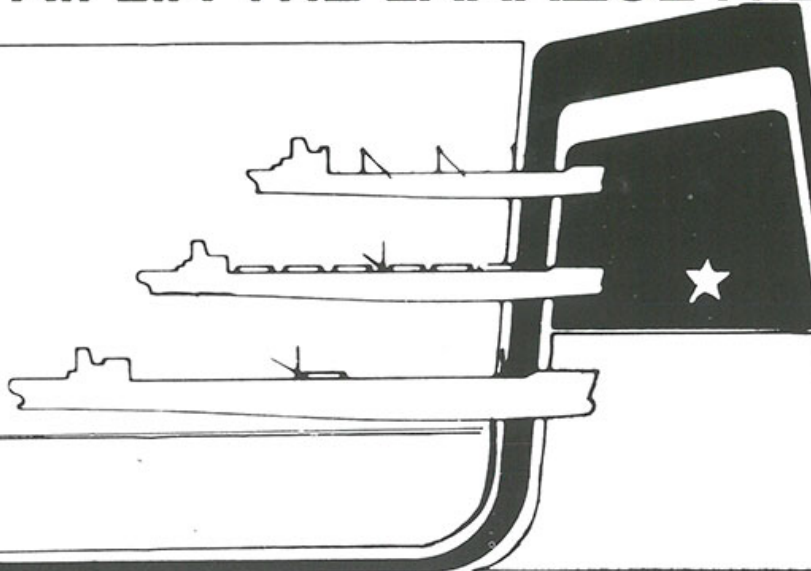
σία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι βασικές αυτές προτεραιότητες υλοποιούνται μόνο με την ύπαρξη και ενεργό συμμετοχή ισχυρού, καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού για την διαχείριση των πλοίων και των γραφείων. Σωστή επάνδρωση πλοίων, συνεχής ενημέρωση, συνεχής μετεκπαίδευση, μεγαλύτερη σύσφιξη δεσμών Διευθύνσεων - Γραφείου - Ναυτικών και φυσικά γενική εκστρατεία (YEN - EEE - ΠΝΟ) για την προσέλκυσή τους και συνεχής προσπάθεια για την ανύψωση της επαγγελματικής τους κατάρτισης και της κοινωνικής τους αποδοχής και αναγνώρισης. Με συνέπεια και συνέχεια.

Ας είναι αυτή η δέσμευση, το δικό μας μήνυμα για τους νέους καιρούς και τους νέους Έλληνες που έρχονται στη Ναυτιλία.

Καλοτάξειδη, Καλή Χρονιά.

Καπτ. Π. Ν. ΤΣΑΚΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΟΥ, Αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Ευχαριστώ κατ' αρχήν τα "Ναυτικά Χρονικά" για την ευκαιρία που μου δίνουν να αναφερθώ σύντομα στο παρόν και το μέλλον της μεγάλης Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο, ότι σήμερα η Εμπορική μας Ναυτιλία ευρίσκεται σε μία κρίσιμη καμπή, αφού έχει να αντιμετωπίσει καίρια προβλήματα που αφορούν: Την **ποσοτική και ποιοτική επάρκεια** των στελεχών για τα πλοία της, την **άρση του ασκούμενου διεθνώς παρεμβατισμού** που εμποδίζει τον ομαλό ανταγωνισμό, τις **ελλείψεις της Ναυτιλιακής υποδομής** του Πειραιά και τον **ανταγωνισμό** μέσα στα κοινοτικά πλαίσια.

Όσον αφορά την στελέχωση των πλοίων μας, είναι γεγονός ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καταβάλλει τεράστιες προσπάθειες με διπλό στόχο: Αφενός μεν για να αναπτύξει και να εκσυγχρονίσει την παρεχόμενη εκπαίδευση στους νέους ναυτιούς και αφετέρου για να προσελκύσει την νεολαία στο ναυτικό επάγγελμα. Και οι δύο στόχοι είναι πραγματοποιήσιμοι μέσα από μία μεθοδική, οργανωμένη και, όπως θέλω να πιστεύω, αποδοτική προσπάθεια που έχει ήδη ξεκινήσει από την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΕΝ.

Για την διατήρηση του καθεστώτος ελεύθερου ανταγωνισμού στον χώρο της Ναυτιλίας, γνωρίζετε πολύ καλά ότι το Υπουργείο μας έχει δώσει και εξακολουθεί να δίνει μάχες σε όλα τα διεθνή FORA τόσο μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και έξω από αυτήν.

Η προσωρινή εξαίρεση της Ναυτιλίας από τις συμφωνίες της GATT μέχρι το 1996 ήταν καρπός τέτοιων προσπαθειών. Σε κάθε περίπτωση, όπως και ο Υπουργός Ε-



μπορικής Ναυτιλίας κ. Κασιφάρας έχει διακηρύξει, η Χώρα μας είναι αντίθετη στα προστατευτικά μέτρα και τις αντίστοιχες πρακτικές στο χώρο της Ναυτιλίας.

Από την άλλη πλευρά, πιστεύω ότι, εάν η Ναυτιλία μας θέλει να διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο στην διεθνή σκηνή, είναι άρκως απαραίτητη η ανάπτυξη του Πειραιά σε ένα σύγχρονο Εμποροναυτιλιακό Κέντρο.

Είναι γεγονός ότι αυτό που κάποτε αποτελούσε τολμηρό όνειρο, σήμερα έχει μπει στην φάση της υλοποίησης, τόσο με την δυναμική πρωτοβουλία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για την ανάπτυξη αυτοτελούς υπερσύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου στο πρώτο λιμάνι της χώρας, όσο και με την δημιουργία των τμημάτων Ναυτικών Διαφορών στο Πρωτοδικείο και Εφετείο του Πειραιά.

Ο δρόμος θα είναι φυσικά μακρύς, τα εμπόδια πολλά, οι ελπίδες όμως είναι ζωντανές και βέβαιες για το ορατό μέλλον του πρώτου λιμανιού της Χώρας μας.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μέσα στα κοινοτικά πλαίσια, θα ήθελα ασφαλώς αντιληφθεί ότι η χώρα μας με το μέγεθος και τον όγκο της ναυτιλίας, έχει κατορθώσει μέχρι σήμερα να επιβάλλει σε σημα-

ντικό βαθμό τις απόψεις της και να προασπίζει αποτελεσματικά τα συμφέροντά της.

Θα συνεχίσουμε λοιπόν μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την προσπάθεια για την αναβάθμιση της υποδομής των λιμανιών μας, για την υποστήριξη της ακτοπλοΐας μας, για την αντιμετώπιση της κρίσιμης κατάστασης της ναυτιλιακής βιομηχανίας και για τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής μας εκπαίδευσης.

Επιτρέψτε μου τέλος να μην παραλείψω και την αναγκαιότητα ενδυνάμωσης και εκσυγχρονισμού του Λιμενικού Σώματος, το οποίο εκ καθήκοντος, είναι υποχρεωμένο να παρέχει την ολόπλευρη και ποικιλόμορφη υποστήριξη του προς την Εμπορική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της.

Με την συμπεράσταση της άξιας πολιτικής μας ηγεσίας, θα αξιοποιήσουμε όλες τις πιστώσεις που θα μας παρέξει τόσο ο κρατικός προϋπολογισμός όσο και η κοινοτική βοήθεια ώστε, μέσα στην επόμενη 5ετία και μέσα από την δαπάνη ποσού 17 δισ. δρχ. περίπου, να είμαστε σε θέση να αποδώσουμε στην Ναυτιλία μας ένα Λιμενικό Σώμα άρτια στελεχωμένο και πλήρως εξοπλισμένο σε μέσα και υλικά, ικανό να εκπληρώσει τις πολλαπλές υποχρεώσεις του.

Με αυτές τις σκέψεις θεωρώ το 1994 σνα μία νέα αρχή, ένα νέο ξεκίνημα για την Εμπορική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της, στους οποίους εύχομαι από τα βάθη της ψυχής μου ευόδωση των σχεδίων τους, ώστε η Χώρα μας να απολαμβάνει πάντα το προνόμιο του ισχυρού, σε κάθε της εμφάνιση στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Συνεχής ανανέωση και εκσυγχρονισμός

Του κ. ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

Οι Έλληνες ως τώρα έχουν την μεγαλύτερη επιτυχία στην Εμπορική Ναυτιλία γιατί εκτός απ' την συνεχή ανανέωση και δύναμη με νέους αξίους πλοιοκτήτες, έχουν την τύχη ώστε και τα ελαττώματά τους ακόμη να τους οδηγούν σ' αυτή την επιτυχία, την ζηλευτή απ' άλλους. Πάρτε σαν παράδειγμα την γρήγορη απόφαση που δεν μπορεί νάναι, σχεδόν ποτέ, αποτέλεσμα βαθιάς κρίσης και σκέψης, αλλά μάλλον επιφανειακής ή και ενστικτώδους αντιδράσεως. Αυτό όμως είναι αναγκαίο χαρακτηριστικό για την επιτυχία. Και άλλα πολλά. Τώρα φθάσαμε όλοι μαζί, και καθένας χώρια, εδώ που φθάσαμε δηλαδή στην πρώτη θέση στον κόσμο με αρκετή διαφορά απ' όλους τους άλλους και αρκετή φόρα (διάβαζε δολάρια) στην διάθεσή μας ακόμη. Όταν και εάν χρειασθεί να σταματήσουμε για αναπνοή (breather το λένε οι Αγγλοι) ας δούμε ποιά και πως πρέπει να είναι το επόμενο βήμα μας. Ας αξιολογήσουμε την κατάσταση προσεκτικά. Όλα τα μέτρα σχετικά με την Ναυτιλία, είτε είναι νόμοι των USA, είτε της ΕΟΚ είτε του IMO και γενικά ασφαλείας πλοίου και περιβάλλοντος, αλλά και άλλα περί συνθηκών εργασίας



κλπ. επειδή πολλές φορές προτείνονται ή και λαμβάνονται από ανθρώπους καλοπροαίρετους μόν, αλλά μεπλήρη άγνοια του αντικειμένου π.χ. ΟΡΑ και αρκετά υπερβολικό ζήλο (εκεί μόνο ο IMO εξαιρείται) τείνουν να θίγουν τελικά, σοβαρά πιστεύω, το "Stadus Quo" της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με την παντοτινή μου αισιοδοξία, σκέπτομαι "ουδέν κακόν αμιγές καλού". Προ 30 ετών η τάση αρκετών πλοιοκτητών ήταν για καινούργια πλοία. Παραγγέλναμε επιχορηγημένα (εμμέσως ή αμέσως) πλοία και τα πληρώναμε με επιχορηγημένα δάνεια, με επιτόκιο 5-6% μόνο! Τώρα τα καινούργια πλοία είναι ακριβά, τα δε δάνεια δύσκολα. Υπάρχουν ορισμένα ενθαρρυντικά σημεία στον ορίζο-

ντα αλλά ακόμη δεν φθάσαμε εκεί! Τι πρέπει λοιπόν να κάνουμε, και πιστεύω γρήγορα, για να κρατήσουμε την θέση μας στο Plateau που έχουμε φθάσει και ν' αποφύγουμε τον κατήφορο; Αμεση προσπάθεια, όσο είναι δυνατό και εφικτό, βελτιώσεως της ηλικίας και γενικά ποιότητας του στόλου μας. Εστω και επί θυσία του αριθμού των πλοίων. Ποιό λίγα αλλά καλά, καλλίτερα. Όταν το εργαλείο είναι καλό, όσο σύγχρονο γίνεται, τα κέρδη είναι πιο σταθερά κι η δουλειά πιο σίγουρη. Το ρίσκο, ο κίνδυνος πρέπει νάνει αντιστρόφως ανάλογος με την δύναμη του πλοιοκτήτη. Η απληστία έχει πλήξει όλους σχεδόν που την αγκαλιάζουν.

Βλέπω με χαρά αρκετούς νέους (για μένα) να κάνουν την σωστή κίνηση της βελτιώσεως της ποιότητας, και έτσι ανανεώνεται η πίστη μου στο μέλλον της Ναυτιλίας μας, με στόλο γερό και καλλίτερο από πριν, αλλά και νέους πλοιοκτήτες ποιότητας και προσόντων για να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τις νέες συνθήκες.

Καλή Χρονιά, σ' όλους στην Ναυτική Οικογένεια και στα "Ναυτικά Χρονικά".

International

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

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

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Συγκρατημένη αισιοδοξία για το μέλλον

Του κ. ΠΕΡΙΚΛΗ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Πέρασε και άλλος ένας χρόνος και παρόλες τις κάπως δυσσιώνες προβλέψεις, παρόλες τις γκρίνιες και τη σχετικά αδύναμη ναυλαγορά και τα πολλά προβλήματα, η Ελληνική Ναυτιλία συνεχίζει να βαδίζει το δρόμο της ανάπτυξης.

Θα τολμήσω να πω ότι, με την ανατολή του 1994 θα μπορούσαμε να αισθανθούμε συγκρατημένα αισιόδοξοι αν μη τι άλλο για μια σταθεροποιητική πορεία χωρίς βεβαίως ιλιγγιώδεις ανόδους αλλά και χωρίς απότομες και επικίνδυνες κάμψεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Ας μην ξεχνάμε βεβαίως ότι ο κορμός της ελληνικής ναυτιλίας είναι τα ποντοπόρα σκάφη, από τα οποία φυσικά επηρεάζεται κατά τεράστιο ποσοστό η οικονομική υπόσταση της ναυτιλίας και κατ' επέκταση το "κέφι" και η οικονομική κατάσταση των περί τη ναυτιλία εργαζομένων είτε αυτοί λέγονται εργοδότες είτε εργαζόμενοι.

Ας ευχόμεθα λοιπόν ότι οι παραπάνω προβλέψεις, οι οποίες δεν απορρέουν από κάποια συγκεκριμένη μελέτη αλλά από το συναίσθημα το οποίο απέκτησα μετά από περίπου 40 χρόνια σχέσεως με τη θάλασσα θα επαληθευθούν.

Αναφέρθηκα στις γκρίνιες και μια από αυτές είναι, ίσως η εντονότερα διακριτή, η ελλειψη ικανού ανθρώπινου δυναμικού.

Με το φόβο ότι μπορεί να γίνει ενοχλητικός και βαρετός, θα έλεγα ότι οι δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζουμε στην εξεύρεση στελεχών τόσο στα πλοία όσο και στα γραφεία μας, λόγω της ελλείψεως συγχρόνου ναυτιλιακής εκπαίδευσης, είναι πάντοτε τα ίδια, ίσως δε και μεγαλύτερα από ότι ήταν πριν μερικά χρόνια.

Για μεν τα στελέχη γραφείων υπάρχει σχεδόν παντελής ελλειψη εκπαιδεύσεως: Εάν εμείς οι ίδιοι δεν φροντίσουμε να εκπαιδεύσουμε τους νεότερους είναι πολύ αμφίβολο εάν θα μπορέσουν να βρουν κάπου να μάθουν έστω και τα στοι-



χειώδη περί ναυτιλίας. Ας θυμηθούμε δε ότι και η εκπαίδευση την οποία δίνουμε στους νεότερους προέρχεται από τις γνώσεις τις δικές μας οι οποίες άρχισαν πριν κάποιες δεκαετίες και προσπαθούν να κρατηθούν ενημερωμένες όσο αυτό είναι δυνατό.

Βέβαια γνωρίζουμε όλοι ότι υπάρχει η δυνατότητα οι επιθυμούντες να εργασθούν για τη ναυτιλία να αποκτήσουν γνώσεις σε διάφορα ανώτερα και ανώτατα επιστημονικά ιδρύματα. Παρόλα αυτά όμως ποτέ μέχρι σήμερα δεν είχαμε αίτηση πρόσληψης στο γραφείο μας από ανθρώπους οι οποίοι είχαν κάνει ειδικές ναυτιλιακές σπουδές. Δεν ξέρω που βρίσκονται αυτοί οι νέοι οι οποίοι έχουν περάσει από τις ειδικές σχολές περί ναυτιλίας, αλλά ομολογώ ότι θα επιθυμούσα παρά πολύ να έβλεπα όσους θα ήθελαν να δουλέψουν σε ναυτιλιακά γραφεία να περνούν πρώτα από σχολές και έπειτα να έρχονται για πρόσληψη. Ίσως, εάν αυτό συνέβαινε θα μπορούσε να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις μιας καλύτερης και ίσως και μεγαλύτερης ανάπτυξης των δραστηριοτήτων μας.

Παράλληλα προβλήματα αντιμετωπίζουμε και στη θάλασσα, όπου

δυστυχώς από πολλούς ακούγεται ότι το επίπεδο των ναυτικών σχολών της πατρίδας μας είναι σημαντικά χαμηλότερο από ότι είναι το επίπεδο σχολών άλλων ναυτιλλομένων χωρών. Ίσως μας λείπουν και οι σωστά εκπαιδευμένοι διδάσκαλοι διότι παιδεία δεν νοείται χωρίς πολύ καλούς δασκάλους. Ίσως μας λείπουν και τα μέσα, αλλά νομίζω ότι κυρίως μας λείπει η οργάνωση και η σωστή αντίληψη η οποία ενδεχομένως θα έφερνε και την οργάνωση.

Αρκετοί είναι οι νέοι οι οποίοι μπαίνουν στις σχολές κάθε χρόνο. Από αυτούς δε που βγαίνουν οι περισσότεροι μπαρκάρουν σχεδόν άμεσα αλλά πολλοί κάνουν τις σπουδές τους και ποτέ δεν μπαίνουν στο επάγγελμα. Οι νέοι οι οποίοι μπαίνουν στο επάγγελμα με όσα έχουν μάθει από τις σχολές είναι ομολογουμένως αξιέπαινοι στο ότι προσπαθούν έντονα να τελειποιήσουν τις γνώσεις τους μαθαίνοντας κυρίως από τους αρχαιότερους. Αυτό όμως δεν είναι αρκετό. Νομίζω ότι ο σημερινός Πλοίαρχος ή έστω υποψήφιος Πλοίαρχος ή Μηχανικός, χρειάζεται να έχει ικανές γνώσεις να αντιμετωπίσει τις παρούσες τεχνικές και διαχειριστικές απαιτήσεις μιας σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ίσως η καθιέρωση κάποιας φοίτησης σε συγκεκριμένο στάδιο της καριέρας των αξιωματικών αυτών, με έμφαση στη διαχείριση των πλοίων, με έμφαση στα θέματα τα οποία αντιμετωπίζουμε σε ένα γραφείο, όπως ασφαλιστικά, οικονομικά γενικότερα, ακόμη και η εφαρμογή της πληροφορικής.

Δεν θα ήθελα αυτή η σύντομη αναφορά μου η οποία αρχίζει αισιόδοξα να τελειώσει απαισιόδοξα: Είμεθα έθνος ναυτιλλομένων και κατ' ανάγκην έχουμε μάθει να αντιμετωπίζουμε αντιξοότητες και να τις υπερνικούμε. Ο στίβος είναι και θα παραμείνει δύσκολος αλλά είμαστε εδώ για να κάνουμε τα δύσκολα εύκολα.

Το Cabotage και η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία

Του κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΤΡΙΠΤΖΗ

Ευχαριστώ που μου δίνετε την ευκαιρία να επικοινωνήσω με τους αναγνώστες των "Ναυτικών Χρονικών". Εύχομαι Καλά Ταξίδια σ' όλη την Ναυτιλία.

Με την ευκαιρία αυτής της επικοινωνίας επιθυμώ να διατυπώσω την άποψη ότι ήταν λάθος η στρατηγική του χρονοδιαγράμματος για την άρση τους Cabotage. Η εν συνεχεία έκφραση ικανοποίησης για το χρονικό περιθώριο που δίνεται στην Ελληνική Ναυτιλία!!! μέχρι την πλήρη απελευθέρωση ήταν ακόμη μεγαλύτερο λάθος διότι αυτή η στρατηγική έχει εγκλωβίσει την Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία και δεν εξασφαλίζει την επιβίωσή της και δεν προωθεί την ανάπτυξή της.

Επί σειρά ετών η Ελληνική πλευρά ηρνείτο την απελευθέρωση διότι δεν υπήρχαν ίσοι όροι ανταγωνισμού και ίσες ευκαιρίες με αποτέλεσμα τον αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος του Ελληνικού Πλοίου.

Η επίκληση του άρθρου 75 της Συνθήκης της Ρώμης περί κοινωνικής αναταραχής και δημιουργίας συνθηκών υποβάθμισης των Ελληνικών Νησιών κανένα δεν έπεισε και τελικά δεν έγινε καμία ρύθμιση για την αποφυγή της αναταραχής. Η τακτική αυτή είχε τοποθετήσει την Ελλάδα σε θέση απολογούμενου, σε θέση φτωχού συγγενή που δεν δέχεται την Ενοποιημένη Ευρώπη και την Ελεύθερη Παροχή υπηρεσιών.

Νομίζω ότι η θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας έπρεπε να είναι "Ναι στην απελευθέρωση των Θαλασσιών Συγκοινωνιών - Ναι στην άρση του Cabotage ΤΩΡΑ, εφ' όσον δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις των ίσων όρων ανταγωνισμού, και ίσων ευκαιριών.



Η θέση αυτή μπορεί να ισχύσει και σήμερα, και εφ' όσον υιοθετηθεί, η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία μόνο οφέλη μπορεί να έχει.

Η αρχή του Ελεύθερου και Ισού Ανταγωνισμού - Free and Fair Competition - που προσβύει η Μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία και βάσει της οποίας αναπτύχθηκε και έφθασε στην πρώτη θέση της Παγκόσμιας Εμπορικής Ναυτιλίας εγκαταλείφθηκε χωρίς λόγο με αποτέλεσμα σήμερα η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία να περιμένει την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος προκειμένου να προγραμματισθούν Κρουζιέρες στα Ελληνικά Νησιά με πλοία Κοινοτικών Χωρών με Τριτοκοσμικές ενδεχομένως σημαίες και να δρομολογηθούν Ferries στην Ελληνική Ακτοπλοία τα οποία κατασκευάσθηκαν με γενναίες επιδοτήσεις και να έχει σαν αποτέλεσμα την συρρίκνωση της Ελληνικής Σημαίας στον ζωτικό από πλευράς Ασφαλείας χώρο του Αιγαίου.

Η αρνητική αυτή τακτική εκτός από τη δυσμενή εξέλιξη

που θα έχει στην Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία ετοποθέτησε την Ελλάδα και τον Έλληνα Υπουργό Ναυτιλίας σε θέση Αμύνης και τον έβαλε κυριολεκτικά στη "γωνία", ενώ θα έπρεπε να είναι κυρίαρχος στις διαπραγματεύσεις και Ευρωπαϊστές στις τοποθετήσεις του.

Ναι λοιπόν στην Άρση του Cabotage ακόμη και σήμερα, αλλά πρώτα να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις των ίσων ευκαιριών και ίσων όρων ανταγωνισμού διότι η εξέλιξη θα είναι να έλθει ο χρόνος και να δούμε την Ελληνική Ακτοπλοία και στο Ελληνικό Αιγαίο πλοία με σημαίες Τρίτων Χωρών και επανδρωμένα με... Κοινοτικά και τριτοκοσμικά πληρώματα.

Πέραν των ανωτέρω θεωρώ ότι είναι και αναξιοπρεπές για την Ελληνική Ναυτιλία να αναζητά προστατευτισμό όταν στην διεθνή σκηνή κατέχει την πρώτη θέση. Στη γραμμή Ελλάδας Ιταλίας π.χ. όταν δεν υπάρχει προστατευτισμός οι Έλληνες κατέχουν το 90% της κινήσεως και είμαι βέβαιος ότι εάν εδίδοντο οι ευκαιρίες θα είχαν δραστηριοποιηθεί και σε άλλες διεθνείς γραμμές.

Κλείνοντας επιθυμώ να διευκρινίσω ότι οι θέσεις που διατυπώνω σήμερα είναι προσωπικές και δεν απηχούν απόψεις των Εφοπλιστικών Ενώσεων που τυχαίνει να είμαι μέλος.

Επίσης ας μου επιτραπεί να υπογραμμίσω, ότι το θέμα είναι καίριο για το μέλλον της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας και τυχόν νέα Στρατηγική πρέπει να είναι αντικείμενο μελέτης της Πολιτείας και του κλάδου.

Ευχαριστώ πολύ για τη φιλοξενία και Εύχομαι στη Μεγάλη Ναυτική Οικογένεια Ευτυχισμένο 1994.

Οι Ανησυχίες από την φθίνουσα πορεία των στελεχών και τον παρεμβατισμό στη Ναυτιλία

Του κ. ΣΠΥΡΟΥ Γ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ, Προέδρου της Ενώσεως Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων

Με την πάροδο των ετών μετά την μεγάλη ναυτιλιακή κρίση της 10ετίας του '80, έγινε πλέον συνείδηση σε όλους ότι η ναυτιλία από την πλευρά της στελεχώσεως των πλοίων και κατ' επέκταση των γραφείων με επαρκή και ικανά στελέχη δεν πάει καλά.

Το πρόβλημα δεν είναι μόνον Ελληνικό αλλά ευρύτερα παγκόσμιο όταν προβλέπεται από τις επίσημες στατιστικές ότι στην προσεχή 10ετία θα απαιτηθούν 400.000 αξιωματικοί και 250.000 κατώτερα πληρώματα διαφόρων ειδικοτήτων.

Στην χώρα μας είναι αλήθεια ότι τα δύο τελευταία χρόνια υπάρχει μία φιλότιμη προσπάθεια προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα η οποία απέδωσε σε κάποιο βαθμό.

Παράδειγμα είναι ότι για το ακαδημαϊκό έτος 1993-1994 υπέβαλαν αίτηση για τις ΑΔΣΕΝ 1.500 υποψήφιοι και εισήχθησαν 900.

Υπήρξε η δυνατότητα της επιλογής, αφού η αξιολόγηση γίνεται με βάση τους βαθμούς του Λυκείου. Φυσικά από την άλλη πλευρά η μείωση των εκτός ΑΔΣΕΝ εξελισσόμενων πρέπει να μας ανησυχεί όλους και να μας προβληματίσει ιδιαίτερα.

Η καινοτομία στην ναυτική εκπαίδευση που ξεκίνησε από το 1989 με την θέσπιση της μεθόδου των Sandwich Courses στην ΑΔΣΕΝ, έδωσε το 1993 τους πρώτους διπλωματούχους Αξιωματικούς Καταστρώματος και Μηχανής, θέλουμε δε να πιστεύουμε με καλύτερη κατάρτιση και εμπέδωση της ναυτικής επιστήμης και τέχνης.

Φυσικά απέχουμε ακόμη αρκετά από τον επιδιωκόμενο στόχο και τούτο διότι η όποια πρόοδος ή



αλλαγή γίνεται πάει με πάρα πολύ αργούς ρυθμούς. Πρέπει να αλλάξει η ύλη, τα προγράμματα και οι μέθοδοι της θεωρητικής κατάρτισεως διότι είναι απηρχαιωμένα.

Όλοι σήμερα διεθνώς ομιλούν για τον ανθρώπινο παράγοντα, από τον IMO έως την ειδική υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας ή Μεταφορών της κάθε χώρας μέλους του.

Ο ανθρώπινος παράγοντας σαν οντότητα είναι αλήθεια ότι αποτελεί την βάση τόσο για την ασφάλεια όσο και για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα Investigations που ακολουθούν κάθε ατύχημα κατά κανόνα καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι απαιτείται "...is to increase worldwide standards of training and certification...". Με αυτό το πνεύμα κινείται και ο IMO και έχει προγραμματίσει μια σειρά συσκέψεων κατά το 1994 ώστε να προετοιμάσει την αναμόρφωση της σχετικής συμβάσεως (STCW) για το "Training and Certification".

Νέοι όροι έχουν κάνει την εμφάνισή τους όπως το "Functional Approach" δηλαδή κατηγορίες διπλωμάτων σύμφωνα με την πρακτική εξειδίκευση των ανθρώπων του πλοίου.

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία φαίνεται πλέον καθαρά με αριθμούς ότι στην προσεχή πενταετία για την Ελλάδα το ναυτεργατικό δυναμικό σε αξιωματικούς θα έχει μεγαλύτερη μείωση απ' ότι αύξηση, δεδομένου ότι τόσο οι προερχόμενοι από τις ΑΔΣΕΝ όσο και από τα λύκεια υπολείπονται αριθμητικά αυτών που εξέρχονται ή αλλάζουν επάγγελμα.

Στην Ελλάδα το πρόβλημα πρέπει να ενταχθεί στην γενικότερη ναυτιλιακή πολιτική που

θα διαμορφώνεται για την αύξηση και συγκράτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας υπό ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό τουλάχιστον σε αξιωματικούς και στοιχεία τα οποία θα συντελούσαν στην δημιουργία ευνοϊκού κλίματος για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι και αυτά που θα δώσουν στον κάθε νέο, την βεβαιότητα, για την οποία όλοι οι φορείς πρέπει να συνεισφέρουν ώστε να πεισθεί ο νέος:

- ότι ακολουθεί ένα υψηλού επιπέδου επάγγελμα

- ότι δεν κινδυνεύει να μείνει άνεργος

- ότι θα έχει εξασφαλίσει την συνταξιοδότησή του με ικανοποιητική σύνταξη από ένα δυναμικό και εύρωστο Ταμείο.

- ότι θα απολαμβάνει υψηλού επιπέδου ιατροφαρμακευτική περίθαλψη

- ότι θα αναγνωρίζεται με ανάλογες παροχές η βοήθειά του στην Ελληνική οικονομία με το συνάλλαγμα που εισάγεται από την Ναυτιλία

- ότι θα αποτελέσει η θαλάσσιά του υπηρεσία στοιχείο για να τύχει στρατολογικών διευκολύνσεων, προσβάσεως σε φοίτηση σε ΑΕΙ κλπ.

- ότι η σχολική μονάδα στην οποία φοιτά είναι ένα σύγχρονο και υψηλών προδιαγραφών σχολείο με υποδομή, οργάνωση, στελέχωση, εξοπλισμό

- ότι δεν καταδικάζεται να γεράσει στο πλοίο, αλλά μέσα από την ναυτική του επαγγελματική δραστηριότητα του ανοίγονται δρόμοι για περαιτέρω σταδιοδρομία στην ξηρά σε ίδια ή ξένη επιχείρηση και ακόμη σε οργανισμό ή φορέα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

- ότι η σχέση με την ναυτιλιακή επιχείρηση ανάλογα της προσφοράς του θα μπορεί να επεκταθεί και πέραν των αποδοχών του σε τομείς στελεχώσεως, κτήσεως μετοχών κλπ.

Είναι αλήθεια και θεωρώ, ότι δεν υπάρχει αντίθετη άποψη, ότι η επιστήμη συνδεόμενη με την πράξη δίνει τα καλύτερα αποτελέσματα. Το ένα απομονωμένο από το άλλο δεν μπορεί να υπάρξει εξού και η ρήση παλαιού Πανεπιστημιακού Καθηγητή "εάν κάποιος διαβάσει 100 τόμους κολυμβητική χωρίς ποτέ να δει τη θάλασσα και τον πετάξουν μέσα θα πάει στον πάτο".

Το καθένα όμως απαιτεί και τις δικές τους παραμέτρους για να αποδώσει.

Η επιστήμη απαιτεί σύγχρονες μεθόδους, σύγχρονες πρακτικές, σύγχρονες γνώσεις, σύγχρονα μαθήματα, η δε πρακτική συνεχή τριβή με τον αντικείμενο εφαρμόζοντας τις θεωρητικές γνώσεις και αξιοποιώντας τις στη λειτουργία του πλοίου.

Το πρώτο σκέλος είναι αυτό που θα διδαχθεί στα θρανία κάποιου σχολείου, το δεύτερο στο πλοίο και σ' αυτό απαιτείται συνεχής άσκηση training και drills με ουσία όχι στον τύπο. Είναι λοιπόν ανάγκη των ανθρώπων της θάλασσας και να θεωρούν στοιχείο που εξαρτάται η ζωή τους και η ζωή των άλλων την εμπειρία, γνώση, ικανότητα και σωστή λειτουργία του οποιουδήποτε equipment.

Για τη διευκόλυνση όλων αυτών έχουν σήμερα επινοηθεί τα γνωστά και πολύ χρήσιμα Check List τα οποία είναι αλήθεια ότι βοηθάνε τα μέγιστα διότι κανένας δεν μπορεί να θυμάται πάντα όλες τις ε-

νέργειες που πρέπει να κάνει, ενώ του τις επισημαίνει το Check List.

Όλοι ψάχνουμε για τον καλό αξιωματικό με γνώσεις, πείρα, ικανότητα. Αυτός ο καλός αξιωματικός δεν γεννιέται, γίνεται. Πρέπει λοιπόν να τον δημιουργήσουμε. Το όλο εκπαιδευτικό σύστημα πρέπει να τεθεί σε νέες βάσεις που θα έχουν στόχο την εκπαίδευση σε συνδυασμό με την εξέλιξη και πρόοδο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Από την άλλη πλευρά έχουν εντατικοποιηθεί οι προσπάθειες για περισσότερους και αυστηρότερους ελέγχους πιέζοντας τα Classification Societies να εφαρμόσουν νέες αρχές και μεθόδους.

Όλα φυσικά γίνονται εν ονόματι του Safety at sea and pollution prevention. Προς αυτόν τον στόχο είναι και ο νέος πλέον ISM Code που θα γίνει σώμα της Solas τον προσεχή Μάιο 1994, με υποχρεωτική εφαρμογή σταδιακά στο πλοίο και ναυτιλιακά γραφεία.

Μια περισσότερο προσεκτική ανάλυση όλων των ανωτέρω δεν είναι δυνατό να μην οδηγήσει στην άποψη ότι υπάρχουν υπερβολές και σκοπιμότητες και ο παρεμβατισμός, τείνει όντως να κάνει προβληματική την διαχείριση του πλοίου η οποία στην προσπάθεια να γίνει τέλεια καταντά προβληματική.

Ο παρεμβατισμός σε υγιή βάση ίσως δεν θα ήτο άσχημος, όταν όμως συνοδεύεται από ιδιαιτερότητες και σκοπιμότητες τότε είναι επικίνδυνος. Παρεμβατισμό νόμιμα έχει ο IMO, έχει το MOU, έχει η ΕΟΚ, με την έκδοση από αυτούς τους οργανισμούς, σχετικών οδηγιών, αποφάσεων, κανονισμών, κωδίκων, συμβάσεων.

Όλα αυτά αφορούν τη συμμόρφωση του πλοίου από πλευράς κατασκευής, εξοπλισμού, λειτουργίας του σύμφωνα με τις απαιτήσεις των ανωτέρω νομοθετημάτων.

Η παρερμηνεία του παρεμβατισμού αρχίζει όταν αρχίζει να μπαίνει η υπερβολή και παραποίηση των κανόνων.

Παραποίηση αποτελεί η μονομερής απαίτηση εφαρμογής κανόνων που διεθνώς δεν εφαρμόζονται, παραποίηση αποτελεί η συνεχής αλλεπάλληλη επίσκεψη του πλοίου από ένα συφερτό

Surveyors που και οι ίδιοι αγνοούν βασικές αρχές και στερούνται ρεαλισμού, παρεμβατισμό αποτελεί η δυσαρέσκεια που εκφράζεται από τις γνωστές εταιρίες Management ύστερα από τις προόδους και την απλούστευση του ISM Code του IMO κλπ.

Η πληθώρα των νομοθετημάτων αλλά και των ελέγχων έχει οδηγήσει πλέον την λειτουργία του πλοίου στο λιμάνι να γίνεται προβληματική, δεδομένου ότι οι αξιωματικοί θα πρέπει να ασχολούνται με τον Inspector και πρέπει να τον πείσουν ότι ο εξοπλισμός του πλοίου είναι σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του πλοίου τα οποία είναι σε ισχύ και ότι τα πάντα λειτουργούν.

Ενώ λοιπόν όλοι δέχονται τον ανθρώπινο παράγοντα ως το μοναδικό στοιχείο που επηρεάζει την όλη λειτουργική αξιοπλοία του, πλοίου προσπαθούν να φορτώσουν το πλοίο με equipment και ελέγχους από πολυποίκιλα κέντρα τέτοια και τόσα που σε κανένα άλλο μέσο μεταφοράς δεν συναντώνται.

Ο IMO τα τελευταία χρόνια έχει αντιληφθεί ότι η παραγωγή συνεχώς και νέων κανόνων οδηγεί στη σύγχυση για τούτο και έχει μεθοδεύσει και ιεραρχήσει στη δημιουργία νέων κανόνων σε αραιά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να προλαβαίνουν και τα πλοία και οι Αρχές να τα εμπεδώνουν και υλοποιούν.

Το πνεύμα του IMO πρέπει να ακολουθεί και από τα Administrations στον παρεμβατισμό τους και από τα Κράτη μέλη του στη δημιουργία Regional νόμων.

Η παγκόσμια κοινωνία έχει ανάγκη την ναυτιλία και το πλοίο δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται αρνητικά, αλλά με καλή προαίρεση και προσπάθεια για να ανταπεξέλθει στον δύσκολο ρόλο που έχει να παίξει στην κατ' ανάγκη διακίνηση των αγαθών και ανθρώπων δια θαλάσσης.

Δυσκολίες υπάρχουν αλλά είμαι αισιόδοξος.

Εύχομαι η νέα χρονιά 1994 για την μεγάλη Ελληνική ναυτική οικογένεια να είναι μια χρονιά γεμάτη υγεία και προκοπή.

ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

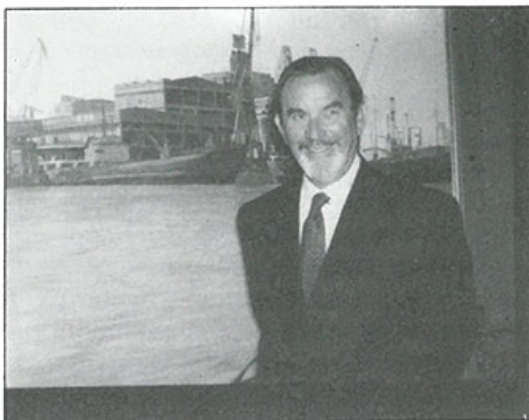
Να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες της Ναυτιλίας μας

Του κ. ΕΡΡΙΚΟΥ ΚΕΡΤΣΙΚΩΦ

Οι ευχές μου για το 1994 και τα χρόνια που θ' ακολουθήσουν για όλο τον ναυτιλιακό κόσμο είναι υγεία, ευτυχία, ευημερία και ευόδωση των προσδοκιών τους. Ειδικότερα για την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία εύχομαι γρήγορη αποκατάσταση του ονόματος που της αξίζει και που έχει κατακτήσει δυναμικά και ιστορικά.

Θέλω επίσης να συγχαρώ τα "Ναυτικά Χρονικά", που τόσα χρόνια συντρέχουν και συμπλέουν με την ελληνική ναυτιλία, και να τους ευχηθώ μακροζωία και αειθαλή δυναμισμό, γιατί αναμφισβήτητα η προσφορά τους προς την ναυτιλία μας είναι μεγάλη. Η τιμητική πρόσκληση του κ. Ρήγα-Κωττάκη ν' απευθυνθώ εφέτος κι' εγώ προς τους αναγνώστες των "Ναυτικών Χρονικών", κατά την καθιερωμένη συνήθεια του περιοδικού, μου δίνει την ευκαιρία να εκφράσω ορισμένες σκέψεις για τον δυναμισμό της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και την προσφορά της κατά την διάρκεια του τελευταίου παγκοσμίου πολέμου και μετά απ' αυτόν, καθώς και για το μέλλον της, και ειδικότερα των δεξαμενοπλοίων.

Εκτός από την τεράστια συμβολή και προσφορά της Ελλάδας στον τελευταίο παγκόσμιο πόλεμο που αναγνωρίστηκε από όλους τους συμμάχους και που ξεχάστηκε γρήγορα, η "μικρή Ελλάδα" πρόσφερε επίσης μεγάλη βοήθεια διαθέτοντας όλον τον εμπορικό στόλο της ενάντια στον κοινό εχθρό. Υπενθυμίζω κατ' αρχή ότι ο πατέρας της νίκης Ουϊνστον Τσώρτσιλ είχε πει: "Η μόνη μάχη που με φοβίζει είναι η Μάχη του Ατλαντικού" (λόγω των θαλασσιών μεταφορών τεράστιων ποσοτήτων πολεμικού υλικού από την Αμερική προς την Ευρώπη). Σ' αυτή λοιπόν την μάχη, πράγματι, κερδήθηκε ο πόλεμος και σ' αυτή η Ελληνική Ε-



μπορική Ναυτιλία πρόσφερε τα μέγιστα, 450 πλοία περίπου (σχεδόν το 75% του στόλου) torpillίσθηκαν ή χάθηκαν στον κοινό αγώνα και 4.500 περίπου ναυτικοί πνίγηκαν, χάθηκαν ή τραυματίστηκαν. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία προσέφερε, λοιπόν, πολλά στην νίκη, πράγμα που δεν αξιοποιήθηκε, κατά την γνώμη μου, ποτέ αντάξια της προσφοράς της.

Οι δύο σημερινοί οικονομικοί κολοσσοί, η Γερμανία και η Ιαπωνία, ανορθώθηκαν οικονομικά, και κυρίως βιομηχανικά, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ως επί το πλείστον χάρη στις παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών. Αυτή είναι μία αλήθεια που πρέπει να λέγεται, ιδίως σήμερα, με τα γνωστά θέματα που μας απασχολούν με τους φίλους και συμμάχους μας (Μακεδονικό). Από το 1951 μέχρι και το 1959 στην Γερμανία παραγγέλθηκαν και κατασκευάστηκαν ετησίως κατά μέσον όρο 28 ελληνικά πλοία, ενώ στην Ιαπωνία 38. Οι παραγγελίες άρχισαν σε μια εποχή που όλα ήταν ακόμα κατεστραμμένα στις χώρες αυτές και οι λαοί τους ζούσαν σε άθλιες συνθήκες, ανάμεσα στα χαλάσματα των βομβαρδισμένων κτιρίων. Την ίδια δεκαετία οι Έλληνες εφοπλιστές έδιναν παραγγελίες σε ναυπηγεία της Αγγλίας, Γαλλίας, Ολλανδίας, Ισπανίας, Σουηδίας και άλλων χωρών για 55 περίπου πλοία ετησίως. Την

επόμενη δεκαετία του 1960 κατασκευάστηκαν στην Ιαπωνία για τους Έλληνες εφοπλιστές 100 περίπου πλοία, φορτηγά και δεξαμενόπλοια τον χρόνο. Δεν χρειάζεται ν' αναλύσω τι σημαίνουν οι αριθμοί αυτοί για τις κατασκευάστριες χώρες και την οικονομική τους ανάπτυξη, για τα εργοστάσια της βαριάς και ελαφράς βιομηχανίας τους, τα μηχανουργεία, τις βιοτεχνίες και το εργατικό δυναμικό τους. Οι Έλληνες εξακολουθούν και σήμερα να παραγγέλουν μεγάλης αξίας κρουαζιερόπλοια και οχηματαγωγά και γερμανικά ναυπηγεία. Αρκεί ν' αναφέρω ότι τα ναυπηγεία στα Σκαρμαγκά και της Ελευσίνας θα μπορούσαν να συντηρηθούν αν εκτελούσαν δύο μόνο παραγγελίες τον χρόνο.

Αυτήν την "κότα με το χρυσό αυγό", την ναυτιλία μας, θα έπρεπε όλοι να την προσέξουμε καλύτερα και να τη χρησιμοποιήσουμε σε βάθος για τα εθνικά συμφέροντα. Κανείς ως τώρα δεν έχει, δυστυχώς, αξιοποιήσει αυτές τις δυνατότητες της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και όλοι κινούμαστε στα στενά πλαίσια του επαγγελματισμού και μόνο. Η παρουσία και η δράση μας στους διεθνείς οργανισμούς και στα κέντρα λήψεως αποφάσεων είναι υποτονικές, με αποτέλεσμα να λαμβάνονται αποφάσεις που μας αφορούν χωρίς να τις επιπηρεάζουμε, και ας διαθέτουμε πάνω από 50% του Κοινοτικού Ευρωπαϊκού στόλου.

Σχετικά με το μέλλον των δεξαμενοπλοίων πρέπει να δεχτούμε ότι τα πράγματα έχουν αλλάξει παγκοσμίως, λόγω των νέων τοπικών, κρατικών και διεθνών κανονισμών, των απαιτήσεων των διεθνών οργανισμών, των ασφαλιστικών εταιριών, των ναυλωτών, των λιμενικών αρχών κλπ. και ως εκ τούτου:

- Τα πλοία μεγάλης ηλικίας με μεγάλο κόστος επισκευών πρέπει

να αποσυρθούν γιατί, ακόμα και αν ανακάμψει η αγορά, δεν θα μπορέσουν ν' ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις. Είναι βέβαιο ότι οι κανονισμοί και το νομικό πλαίσιο δεν θα χαλαρώσουν αυτή τη φορά. Η παράταση του βίου των ηλικιωμένων πλοίων που χρειάζονται εκτεταμένες επισκευές βλάπτει σε πολύ μεγάλο βαθμό την Ελληνική Ναυτιλία.

- Οι μικρές εφοπλιστικές εταιρίες δεξαμενοπλοίων δεν μπορούν ν' ανταπεξέλθουν στις σύγχρονες ανάγκες. Χρειάζεται η συνένωσής τους ή η χρήση ενός κοινού επαρκούς και δυναμικού διαχειριστικού γραφείου. Όπως έχουν σήμερα τα πράγματα, οι μεγάλοι θα γίνουν μεγαλύτεροι, ενώ οι μικροί, αν δεν αντιμετωπίσουν τη κατάσταση, θα υποχρεωθούν ν' αποχωρήσουν. Πρέπει ν' αντιληφθούν όλοι ότι πίσω από το 80% της διακίνησης πετρελαίου βρίσκονται οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίου είτε διότι η φόρτωση και η εκφόρτωση γίνεται στις εγκαταστάσεις τους είτε διότι αγοράζουν ή πωλούν το φορτίο που ανήκει σε traders και φυσικά, ελέγχουν και γνωρίζουν τα πάντα για τα πλοία που ναυλώνουν και τις εταιρίες που τα διαχειρίζονται. Πραγματοποιούν ακόμα και επισκέψεις με ειδικές ομάδες επιθεωρητών στις έδρες των ναυτιλιακών εταιριών με τις οποίες θέλουν να συνεργασθούν, για να έχουν εποπτεία των δυνατοτήτων τους και κρίνουν ως κατώτερα των απαιτήσεών τους ακόμα και καινούργια πλοία, που όμως έχουν κακή ή υποτυπώδη διαχείριση ή όχι σύμφωνα με τους κανονισμούς σύνθεσης πληρωμάτων. Αργά ή γρήγορα το ίδιο, τηρουμένων των αναλογιών, θα συμβεί και με τα φορτηγά.
- Είναι απαραίτητο να εκσυγχρονιστεί η υποδομή των εφοπλιστικών γραφείων των δεξαμενοπλοίων. Δεν είναι πλέον δυνατόν να δουλεύουμε "από την κρεβατοκάμαρα του σπιτιού μας", ούτε να γνωρίζουμε το πλοίο "καλλίτερα από τον καπετάνιο". Μόνο ο OPA '90 χρειάζεται έναν ή δύο υπαλλήλους με μεγάλη εξειδίκευση για να παρακολουθούν

καθημερινά τις εξελίξεις, να προτείνουν νέες πολιτικές, να δίνουν οδηγίες, να παρακολουθούν τα γυμνάσια επί του πλοίου και στο γραφείο, αλλά και στους οργανισμούς προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Είναι βέβαιο ότι ο OPA '90 αργά ή γρήγορα θα μεταφερθεί στην Ευρώπη και τις άλλες ανεπτυγμένες χώρες. Τα διάφορα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρίας, αλλά και όλοι μαζί στο γραφείο, πρέπει να λειτουργούν σαν καλοκουρτισμένο ρολοί και να εισάγουν και ανανεώνουν τις νέες τεχνολογίες που θα διευκολύνουν την λειτουργία τους. Αυτά ελέγχουν οι επιθεωρητές που προανέφερα και με βάση τις προϋποθέσεις αυτές αξιολογούνται οι ναυτιλιακές εταιρίες από αυτούς που έχουν τα φορτία.

- Ως προς τα πληρώματα: Σε καμμία σχολή μας δεν υπάρχει ικανοποιητική εκπαιδευτική υποδομή. Δεν είναι ανάγκη να επεκταθώ σε λεπτομέρειες σχετικά με τις ελλείψεις που χρειάζεται να συμπληρωθούν. Αλλά και μετά την αποφοίτηση η διαρκής εκπαίδευση με διαλέξεις και σεμινάρια οργανωμένα από τις εταιρίες, είναι πλέον απαραίτητα και αναγκαία. Εξάλλου χρειάζεται να προσελκύσουμε νέους ανθρώπους που θά μάθουν "τι θα πει" θάλασσα. Ο εικοσάχρονος ανθυποπλοίαρχος μπορεί να κερδίζει τρεις και τέσσερις φορές περισσότερα χρήματα από τον εικοσιτριάχρονο απόφοιτο του πανεπιστημίου ή του πολυτεχνείου, χωρίς έξοδα διαβίωσης, ενώ ο τριαντάχρονος πλοίαρχος πέντε φορές περισσότερα από τον ομηλικό του γιατρό ή δικηγόρο. Αυτά πρέπει να γίνουν ευρύτερα γνωστά με τα μέσα επικοινωνίας. Σε μία εποχή που η διαφήμιση παίζει τόσο σπουδαίο ρόλο στην ζωή μας, θα πρέπει να καταφύγουμε στις υπηρεσίες της για να ενισχύσουμε την ναυτιλία μας. Πιστεύω ότι υπάρχουν σήμερα αρκετοί νέοι που διαθέτουν ικανότητες και όρεξη να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα, τους λείπει όμως η πληροφόρηση. Σε συνθήκες αυξημένης ανεργίας, όπως οι σημερινές, η έξοδος κάποιων νέων

προς την θάλασσα θα ανακούφιζε την κοινωνία και την οικονομία μας. Κάποια σύντομα τηλεοπτικά spots θαλασσίου επαγγελματικού προσανατολισμού από τα κρατικά κανάλια θα μπορούσαν να ενισχύσουν την επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος και να πυκνώσουν τις τάξεις των Ελλήνων ναυτικών. Πολλά ελληνόκτητα πλοία αυτήν την στιγμή ταξιδεύουν με αλλοδαπούς ναυτικούς, από τον πλοίαρχο μέχρι και τα κατώτερα πληρώματα. Αν αυτά γίνουν τότε τα υπόλοιπα καράβια μας θα επιστρέψουν στην Ελληνική Σημαία, γιατί θα υπάρχει υπευθυνότητα, κάτω από σωστές επιλογές και αρχές.

- Πριν κλείσω το σημαντικό θέμα των πληρωμάτων θέλω να τονίσω τη σημασία της εμφάνισης των πλοιάρχων και αξιωματικών κατά τη προσέγγιση στα διάφορα λιμάνια. Ορισμένες εταιρίες με καινούργια, ή μέσης ηλικίας ή ακόμα και παλιά πλοία έχουν επιβάλει τη στολή και φόρμες με κράνη για το πλήρωμα. Είναι αυτονόητο ότι η εμφάνιση μαζί με την ευγένεια και την προθυμία του πλοιάρχου και των αξιωματικών του πλοίου προς όλους τους επισκέπτες του πλοίου είναι διαφήμιση για την πλοιοκτήτρια εταιρία αλλά, κυρίως, ανεβάζει το επίπεδο του Έλληνα ναυτικού.
- Αφού ανήκουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και διαθέτουμε το 51,7% του συνολικού της στόλου, τι πιο εύλογο από το να γίνουμε εμείς οι Έλληνες η βάση του Κοινού Ευρωπαϊκού Εμπορικού Στόλου; Άλλωστε και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα το ήθελε και, τελικά, θα συμβεί, γιατί οι χώρες της Ένωσης εκτός από την Ελλάδα δεν παραγγέλουν καινούργια πλοία σήμερα, παρά μόνον ελάχιστα για να διατηρήσουν τα ναυπηγεία τους.
- Πρέπει οπωσδήποτε να προχωρήσουμε σε καινούργιες κατασκευές και μάλιστα τώρα που οι τιμές είναι χαμηλές. Οι ανάγκες σε καινούργια πλοία, με προδιαγραφές που να καλύπτουν τους διεθνείς κανονισμούς για τα χρόνια που έρχονται, είναι τεράστιες, ιδίως του OPA '90.

• Τα χρήματα που χρειάζονται για την ανανέωση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου για τα επόμενα οκτώ χρόνια υπολογίζονται στο τελευταίο τεύχος της World Bank σε 400 δις δολάρια. Το 56% των δεξαμενοπλοίων, δηλαδή περίπου 1600 δεξαμενόπλοια, είναι ηλικίας άνω των 15 ετών, ενώ το 25% κατά τις εισηγήσεις των μεγάλων εταιριών πετρελαίου, πρέπει να αποσυρθεί αμέσως. Το πρόβλημα βέβαια, είναι η χρηματοδότηση αυτών των τεράστιων αναγκών. Όταν ένα VLCC κοστίζει 100 εκατομμύρια δολάρια, ποια τράπεζα ή όμιλος τραπεζών θα το χρηματοδοτήσει; Και σε ποιο ποσοστό; Και πόσα τέτοια καράβια μπορεί να χρηματοδοτήσει; Μέσα στα επόμενα οκτώ χρόνια πρέπει ν' αντικατασταθούν 300 περίπου VLCC/ULCC. Ας σημειώσω εδώ ότι όλα τα ναυπηγεία του κόσμου μαζί δεν μπορούν να κατασκευάσουν περισσότερα από 40 VLCC ετησίως και ότι τα περισσότερα δεν έχουν τη δυνατότητα να ασχοληθούν με άλλες παραγγελίες σε μια τέτοια υποθετική περίπτωση. Παρά τις δυσκολίες είναι απαραίτητο να παραγγελθούν καινούργια πλοία, είναι η μόνη λύση του προβλήματος της ναυτιλίας μας. Τα παλιά αλλά καλής κατάστασης πλοία όλων των διαστάσεων, φορτηγά και δεξαμενόπλοια, θα δουλέψουν και θα

είναι κερδοφόρα υπό τις προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν. Διαφορετικά, σταματήματα και απαγορεύσεις απόπλου για παραλείψεις και ελλείψεις όχι μόνο δε θα σταματήσουν, αλλά θα πολλαπλασιαστούν.

• Αν τα μεγάλης ηλικίας πλοία δεν αντικατασταθούν, όσο περνούν τα χρόνια θα έχουμε ν' αντιμετωπίσουμε σοβαρά ατυχήματα, κυρίως λόγω των κοπώσεων, που έχουν υποστεί και που μειώνουν την αντοχή τους. Κάθε ατύχημα έχει αντίκτυπο σε όλον τον εμπορικό στόλο μας αλλά και στην πατρίδα μας, γενικότερα. Τύπος και τηλεόραση σπεύδουν να δυσφημίσουν την ναυτιλία μας και το πετυχαίνουν ξεχνώντας έντεχνα ότι η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί το 1/5 περίπου του παγκόσμιου tonnage και ότι είναι φυσικό να έχει και τα περισσότερα ατυχήματα. Πως είναι δυνατόν να έχουμε τα ίδια ατυχήματα με την Γαλλία, λ.χ. που έχει το 1/10 του ελληνικού εμπορικού στόλου;

Αυτές ήταν ορισμένες σκέψεις που η ευγενική πρόσκληση του κ. Ρήγα-Κωττάκη μου έδωσε την ευκαιρία να μοιραστώ με τους αναγνώστες των "Ναυτικών Χρονικών". Κλείνοντας εύχομαι να συσπειρωθούμε όλοι μαζί, κράτος, εφοπλισμός, ναυτεργατικά σωματεία και κάθε ναυτιλιακός παράγων, μέσα και έξω από την Ελλάδα, ώστε ν' αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά

και με σύνεση τα βέλη του φθόνου που εκτοξεύονται εναντίον μας από παντού, για το καλό του τόπου και όλων των εργαζομένων στην μεγάλη Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, από την οποία άμεσα ή έμμεσα ζει ένα εκατομμύριο του πληθυσμού μας και η οποία αποτελεί τον παραγωγικότερο κλάδο της ελληνικής οικονομίας, και μάλιστα χωρίς να ζητάει τίποτα από κανένα. Το κράτος έχει υποχρέωση ν' αναβαθμίσει τις σχολές και να σπρώξει προς αυτές τους νέους, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Για τους νέους μας το ναυτικό επάγγελμα είναι μια επιλογή που εξασφαλίζει οικονομική άνεση στους ίδιους και τις οικογένειές τους από πολύ νωρίς. Εξάλλου πρέπει να γίνουμε η Ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα μπορούσε έτσι η ναυτιλία μας να συμβάλει στην επίλυση πολιτικοοικονομικών προβλημάτων και με τους εταίρους μας ή άλλες φιλικές χώρες, αρκεί να τα διαχειριστούν άνθρωποι με ικανότητες και διορατικότητας.

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία έχει ιστορία και παράδοση χιλιάδων ετών. Πρέπει να την φροντίσουμε γιατί έχει προσφέρει πολλά και μπορεί να προσφέρει περισσότερα στον ταλαιπωρημένο τόπο μας.

Καλή Χρονιά!

ΕΡΡΙΚΟΣ Β. ΚΕΡΤΣΙΚΩΦ

In Spain/Now also in Tarragona:

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

C./Nou de St. Pau, 5, 10, 4a
43004 TARRAGONA

Phone: 77/233 123
Fax: 77/234 223
Telex: 53513 GRECO E.
Movil: 908/891675
Cable: HELLENICA
A.O.H.: 3/33 49 279
Cpt. L. Moulas

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

ΤΑ ΚΑΛΑ ΚΟΠΟΙΣ ΚΤΩΝΤΑΙ

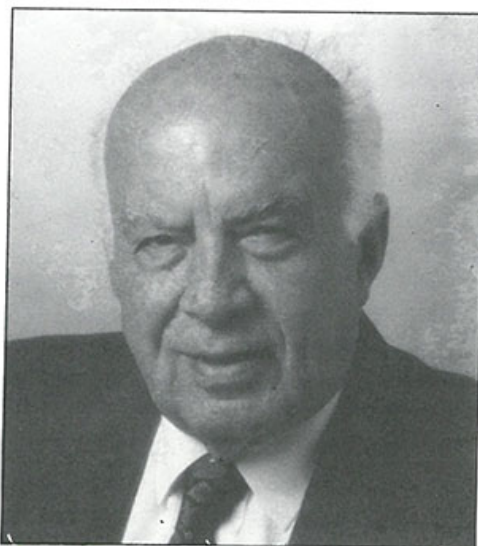
Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΙΧ. ΠΑΤΕΡΑ

Το έλεγαν οι γονείς μας, αγράμματοι άνθρωποι, ναυτικοί της παλιάς εποχής. Εγνώριζαν την ναυτική τέχνη εμπειρικά, την επιδίδασκοντο από γενιάς σε γενιά. Ο παππούς μου την έμαθε μέσα σε Ιταλικές ναύες όπως έλεγε, που υπηρέτησε ως λοστρόμος στα μέσα του περασμένου αιώνα.

Είχαν όμως όλοι τους ένα κοινό γνώρισμα, την ΕΡΓΑΤΙΚΟΤΗΤΑ. Ήσαν συνεπείς, συνεπέστατοι στις υποχρεώσεις τους. Επίστευαν ότι μόνον εάν εργασθούν θα προοδεύσουν. Δεν περίμεναν από κανένα τίποτα και αυτό απετέλει κίνητρον. Ελεγαν "αν δεν έχεις νύχια να ξυστείς, μην περιμένεις άλλον". Πρέπει να στηρίζεται στις δικές σου δυνάμεις. Όλη η οικονομική δραστηριότης είχε σαν ΘΕΜΕΛΙΟ την εργασία και επάνω σ' αυτό το θεμέλιο οικοδομούσαν την πρόοδό τους. Και είχαν δίκιο.

Πάρα πολλές φορές στον περίγυρό μου λέγω: "Δεν έχω δει εργατικό άνθρωπο να στερείται - ο εργατικός και ικανός προοδεύει - ο εργατικός, ικανός και ΤΥΧΕΡΟΣ ανεβαίνει τα σκαλιά της επιτυχίας όσο θέλει η τύχη του. Διότι κακά τα ψέματα "και τύχης δέεται λαμπράς" όπως έλεγε εν κατακλείδι ο ΛΟΥΚΙΑΝΟΣ στον κατάλογο των προσόντων που πρέπει να διαθέτει ο άνθρωπος για να προοδεύσει και "Τύχη υπεράνω ΘΕΩΝ" όπως έλεγε ο ποιητής των αιώνων ΟΜΗΡΟΣ

Ας δούμε τι γίνεται ΤΩΡΑ: Ποιά είναι η νοοτροπίας τού σύγχρονου Έλληνα. Δεν διστάζω να το πω: Είναι η αρχή της ΗΣΣΟΝΟΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ - Όλοι και Όλα τα περιμένουμε από το κράτος. Δεν ακούς τίποτα άλλο από το "Δεν κάμνει τίποτα το κράτος", και ότι "για όλα



φταίει το κράτος" και πόρω απέχει ο ασκών την κριτική να κάνει αυτοκριτική και να διερωτηθεί ποιοί αποτελούν το κράτος και τι έκαμε ο καθένας μας για το κράτος. Ο ΓΚΑΙΤΕ έλεγε "όταν η αυλή του κάθε σπιτιού είναι καθαρή, τότε όλη η πόλις είναι καθαρή".

Εμείς είμεθα το κράτος, εμείς εκλέγομε αυτούς που μας κυβερνούν. Αλλά παρασύρομαι σε ευρύτερες σκέψεις. Το θέμα μας είναι ότι οι περισσότεροι σύγχρονοι νέοι και νέαι έχουν θέσει στο περιθώριο την εν επικεφαλίδι αρχή. Έχουν ενστερνισθεί πλήρως την αρχή της ήσσονος προσπάθειας και οι μεν νέοι αποφεύγουν το ναυτικό επαγγελμα, οι δε νέαι αποφεύγουν να παντρεύονται ναυτικούς και βλέπετε τι αγώνες γίνονται κάθε χρόνο για να συμπληρωθούν οι θέσεις των σπουδαστών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Περιμένονμε να συμπληρωθεί ο αριθμός, από τους ΑΠΟΤΥΧΟΝΤΑΣ των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και τούτο όταν σκεφθεί κανείς ότι ο σπουδαστής της Σχολής (19 ετών περίπου) όταν ταξιδεύει αμείβεται με 200.000 δρχ. μισθό, οι Γ'

πλοίαρχοι και Γ' μηχανικοί (22-23 ετών) με 350.000 δρχ. και οι Β' πλοίαρχοι και Β' μηχανικοί (25-27 ετών) με 700.000 δρχ. Για σκεφθείτε ότι αυτός ο νέος σε επτά μήνες (όση η διάρκεια ενός μάρκου) μαζεύει 4.900.000 δρχ., όσα δεν αποταμιεύει ΣΕ ΟΛΗ ΤΗ ΖΩΗ ο νέος στη Ξηρά, διότι ο ναυτικός σιτίζεται και κοιμάται δωρεάν, ενώ της Ξηράς από το μισθό του πρέπει να πληρώσει για φαί και κατοικία. Και ενώ γίνεται αγώνας για να συγκεντρωθεί ο αριθμός των υποψηφίων σπουδαστών για τις ναυτικές σχολές, στον τελευταίο διαγωνισμό για Λιμενοφύλακες για 300 θέσεις προσήλθαν 3.600, ήτοι 12πλάσιος αριθμός. Και ο μισθός των λιμενοφυλάκων είναι 90-100.000 το μήνα, με τα οποία πρέπει να τρώνε, να ντύνονται κλπ.

Λέγουν ότι υπάρχει ΑΝΕΡΓΙΑ στη χώρα μας. Εδώ διαπιστώνω μία περίεργη αντίφαση, διότι από όσα έχουν πέσει στην αντίληψή μου ΓΕΩΡΓΙΚΟΙ εργάται σπανίζουν (παλαιότερα οι Πολωνοί και τώρα οι Αλβανοί μαζεύουν τα κηπευτικά προϊόντα). Επίσης υπάρχει έλλειψις ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ (ευτυχώς που υπάρχουν για κατώτερα πληρώματα οι Ασιάτες) ΝΟΣΟΚΟΜΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΑΚΑΙ ΒΟΗΘΟΙ χρησιμοποιούνται σε πολύ μεγάλο αριθμός Φιλιππινέζες. Αντίθετα υπάρχει μεγάλος πράγματι αριθμός ανέργων, για να διορισθούν στο ΔΗΜΟΣΙΟ τομέα, να εναγκαλισθούν δηλ. τη μιζέρια - Γιατί; Γιατί επικρατεί η αρχή της ΗΣΣΟΝΟΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ δηλαδή το άκρως αντίθετον της παραινήσεως "ΤΑ ΚΑΛΑ ΚΟΠΟΙΣ ΚΤΩΝΤΑΙ".

ΠΡΩΤΟΙ ΣΕ ΟΛΑ

Του Δρος ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Λέγεται συχνά ότι το να διατηρηθεί κανείς στην κορυφή είναι εξ' ίσου δύσκολο, αν όχι δυσκολότερο, από το ν' αναρριχηθεί σ' αυτήν. Δοκιμασμένη αυτή η αρχή, οδηγός σε κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα, και μαζί και στη Ναυτιλία. Επιβεβλημένος εδώ ο συσχετισμός, για να μην ξεχνάμε ότι τα από δεκαετίας και πλέον πρωτεία μας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο δεν φανερώνουν μόνο το στοιχείο της δύναμης του ορειβάτη - κατακτητή της πύο ψηλής βουνοκορφής: περιέχουν και την αίσθηση της έλξης της αβύσσου που βρίσκεται κάτω από τα πόδια του, έτοιμη να τον ρουφήξει στο πρώτο στραβοπάτημα...

Με εμπορικό στόλο να ξεπερνά σταθερά τα εκατό εκατομμύρια τόννους χωρητικότητας, είμαστε λοιπόν πάντα η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Τον στόλο αυτό κατορθώσαμε μάλιστα να τον αυξήσουμε μέσα στο 1993, χάρη στη συνεχισθείσα αγοραστική μας δραστηριότητα. Είμαστε πάντα οι πρώτοι σε τοννάζ. Αυτό το γνωρίζουν καλά οι ξένοι ανταγωνιστές μας. Και γι αυτό μας φθονούν. Τα ατσάλινα τείχη είναι η δύναμη που για μας ανοίγει τις πόρτες στον διεθνή οικονομικό στίβο, ενώ παράλληλα θωρακίζει την Πατρίδα μας με το μόνο ισχυρό διπλωματικό όπλο που της έχει απομείνει.

Αρκούν όμως μόνο τα εντυπωσιακά νούμερα των στατιστικών του ελληνόκτητου στόλου - τόσα πλοία, τόσο deadweight, σύνολον τόσα - για να κατοχυρωθούν αυτά τα πρωτεία; Ασφαλώς όχι. Κι εδώ αρχίζει ο ίλιγγος της αυτογνωσίας. Οι επισημάνσεις που ακολουθούν



είναι λίγες αλλά καίριες. Για να σιγουρευτούν μερικοί, να προβληματισθούν άλλοι...

Στόλος εκατό μεγατόνων λοιπόν, ωραία! Από ηλικία όμως και ποιότητα στόλου τι έχουμε να επιδείξουμε; Μαζί στην "λευθερή ναυλαγορά ταξιδεύουν "οι κούκλες", τα σύγχρονα αυτοματοποιημένα, και τα "σαπάκια", τα υπερήλικα παλαιάς τεχνολογίας και συχνά υποσυντήρητα πλοία. Η φιλοσοφία του *laissez faire*, του επαγγελματικού τρόπου ζωής όλων μας, σε όλο της το μεγαλείο.

Για πόσο καιρό όμως ακόμη θα μπορεί ο καθένας από εμάς να ορίζει τα επίπεδα διαχειρίσεως και λειτουργίας των πλοίων με δικά του μέτρα και σταθμά και με τη δική του αντίληψη για το τι είναι "κούκλα" και τι "σαπάκι"; Τριγύρω μας οι προκρούστες της σύγχρονης Ναυτιλίας, Αρχές, Διεθνείς Οργανισμοί, Ασφαλιστές, στήνουν το κρεβάτι της δοκιμασίας. Οι διαστάσεις του: *overage vessel premiums*, *quality assurance*, *unlimited liability* (OPA '90), *Port State Control*. Κι' εμείς αμέριμνοι συνεχίζουμε την πορεία μας προς την Κακιά Σκάλα, άλλος ψηλός, άλλος κοντός, πόσοι όμως από μας θα ταιριάζουν στο κρεβάτι που μας περιμένει; Μήπως είναι κατάλληλη η στιγμή και μήπως υπάρ-

χει ακόμη χρόνος όσο η αγορά είναι καλή να ξεφορτωθούμε τα σαπάκια και να μας μείνουν οι κούκλες; Κι ας μην είμαστε πια οι πρώτοι παγκοσμίως σε τοννάζ, δεν πειράζει. Ας είμαστε δεύτεροι ή, έστω, τρίτοι δεν έχει σημασία. Ανανεωμένοι όμως και πρώτοι σε ποιότητα και αξία στόλου. Μόνον έτσι θα έχουμε πιθανότητες να βγούμε αλώβητοι από το πέρας της Κακιάς Σκάλας, όταν πια άλλοι θα καθορίζουν τα μέτρα και τα σταθμά.

Στόλος εκατό μεγατόνων, πολύ ωραία. Και ποιούς έχουμε μέσα; Πληρώματα, πληρώματα, όλος ο κόσμος ψάχνει για πληρώματα. Και άντε να τον επανδρώσεις τέτοιο θηριώδη στόλο, με τα πολλά συμβατικά πλοία και τις μακροσκελείς οργανικές συνθέσεις τους (άλλος ένας λόγος να τα ξεφορτωθούμε).

Το πρόβλημα όμως έχει κι άλλες διαστάσεις που δεν έχουν ίσως φωτισθεί όσο θα έπρεπε: Ποιούς θέλουμε τελικά για ναυτικούς, τους δικούς μας, τους "ακριβούς", ή τους "φτηνούς" τριτοκοσμικούς; Ας γυρίσουμε στο παρελθόν, μόλις πριν τη μεγάλη κρίση της δεκαετίας του '80. Και τότε γινόταν προσέλκυση στο ναυτικό επαγγελματίες σε βουνά και σε λαγκάδια και κατέβαιναν οι τσελιγκάδες να ναυτολογηθούν με όνειρα και υποσχέσεις. Τους πήραμε, και με την πρώτη κρίση της αγοράς τους αφήσαμε στην τύχη τους για χάρη των φθηνών εγχρώμων. Πάνε τα όνειρα, πάνε και οι υποσχέσεις. Ήταν βέβαια κρίση τότε και ο κίνδυνος του παροπλισμού μεγάλος. Όμως οι άνθρωποι αυτοί και ολόκληρος ο κοινωνικός τους περίγυρος εμίσησαν τη

Ναυτιλία και δεν ξαναφάνηκαν από τότε.

Να είμαστε λοιπόν ειλικρινείς με τους εαυτούς μας και να μην προσδοκούμε ότι θα μας ξανάρθουν ελληνικά πληρώματα, κυρίως τα κατώτερα, όταν, κρίση ξε-κρίση, οι πιο πολλοί από μας γλυκαίνονται πλέον από το μέλι των αλλοδαπών.

Στόλος εκατό μεγατόνων, πάρα πολύ ωραία! Και σαν να μην έφθαναν οι τραυματικές εμπειρίες της περασμένης δεκαετίας, νάσου και η χρεωκοπία του NAT. Στο άκουσμά της, άτακτη, αθρόα και δυστυχώς πρόωρη η προσέλευση των ναυτικών στο Ταμείο για το εφάπαξ "πριν είναι πολύ αργά". Τους χάσαμε κι αυτούς, και το χειρότερο, έφυγαν εξαπατημένοι αφού κάποιοι έπαιξαν πολιτικά παιχνίδια στην πλάτη τους και στην πλάτη όλων των συνταξιούχων.

Η ιστορία είναι σε όλους γνωστή, κανείς όμως Υπουργός δεν είχε μέχρι σήμερα τη γενναιότητα να καθαρίσει το NAT από την κόπρη των παρεισάκτων και να το επαναφέρει σε βιώσιμη πορεία. Λύσεις υπάρχουν και οι μελέτες είναι έτοιμες στα συρτάρια, κανείς όμως δεν τις αγγίζει. Και οι απόμαχοι της θάλασσας αγανακτούν και διαμαρτύρονται, όχι τόσο για τις στερήσεις μιας ολόκληρης καριέρας στη θάλασσα αλλά - τι ειρωνεία - για το κακό που τους βρήκε μόλις βγήκαν στη στεριά. Αυτοί οι άνθρωποι, που θα μπορού-

σαν να ήταν οι πλέον ένθερμοι κήρυκες της προσελκύσεως, απαρνούνται σιωπηρά τη Ναυτιλία κλείνοντας το δρόμο προς τη θάλασσα στα ίδια τα παιδιά τους. Για να μην έχουν να αντιμετωπίσουν κι αυτά κάποτε την ασφαλιστική ανασφάλεια της τρίτης ηλικίας...

Το συμπέρασμα που βγαίνει εδώ είναι ότι ο δρόμος της προσελκύσεως περνά και από το NAT. Χωρίς εγγυήσεις για μία υγιή συνταξιοδότηση, καμμία καμπάνια προσελκύσεως και κανένα εκπαιδευτικό ή οικονομικό δέλεαρ δεν θα έχουν τη δύναμη να εξασφαλίσουν μία συνεχή ροή προς το ναυτιλιακό επάγγελμα. Και θα είναι κρίμα να χαθεί η ευκαιρία, ειδικά τώρα που η ναυτική εκπαίδευση έχει μπει πλέον στο σωστό δρόμο, ενώ παράλληλα η κακή οικονομική συγκυρία στη στεριά παρέχει μία ανακουφιστική διέξοδο προς τη θάλασσα.

Εάν λοιπόν τους θέλουμε πραγματικά τους Έλληνες ναυτικούς, θα πρέπει πρώτα να νοικοκυρευθεί το NAT κι όλα τ' άλλα έρχονται μόνα τους. Οι παραδοσιακοί ναυτοτόποι, ας μην το ξεχνάμε, είναι ακόμη ζωντανοί. Η αστυφιλία των ναυτικών είναι αστυφιλία προσωρινή, αστυφιλία ανάγκης. Ο ναυτόκοσμος των ναυτοτόπων θα επανέλθει σίγουρα στις εστίες του όταν ξαναζωντανέψει εργασιακά η θάλασσα, αφού δεν θα έχει κανένα λόγο πια να ζει μες τα τσιμέντα και το καυσάεριο

εις αναζήτησιν τύχης στα μεγάλα κέντρα.

Είμαστε τυχεροί που οι γονείς των αυριανών ναυτικών μας, ναυτικοί κι αυτοί, είναι εν ζωή και ή εν ενεργεία ακόμη, έτοιμοι να μεταδώσουν τις γνώσεις, την εμπειρία και την αγάπη της θάλασσας στα παιδιά τους. Αυτός είναι ο πληθυσμός που πρώτιστα μας ενδιαφέρει, αυτή είναι η μαγιά, διότι έχει συνέχεια και έρωτα στα θαλάσσια έργα. Μη χάνουμε λοιπόν άλλο πολύτιμο χρόνο. Να επανενεργοποιήσουμε τα παράλια και τα νησιά, ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχεια της ναυτικής μας παραδόσεως, ώστε να ξεπεταχθούν αργότερα οι ώριμοι επαγγελματίες που θα στελεχώσουν τα γραφεία και οι άλλοι, οι πιο τολμηροί, οι αυριανοί εφοπλιστές.

Δεν αρκούν λοιπόν τα νούμερα και οι στατιστικές για να σιγουρέψουμε την κυριαρχία μας στους ωκεανούς. Πρώτη Ναυτιλία σημαίνει πρώτη σε όλα, σε ποιότητα στόλου, ποιότητα διαχειρίσεως, ποιότητα επανδρώσεως. Ετσι θα διατηρηθεί η ακμή και ο δυναμισμός του κλάδου μας για πολλές δεκαετίες ακόμα. Κι' έτσι θα αντιμετωπισθούν οι παντός είδους κίνδυνοι και δυσκολίες που μόνιμα μας απειλούν. Πρόδηλες οι προθέσεις των προκρουστών, άδηλο το μέλλον. Εμείς τι κάνουμε;

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR



M/V «Frio Nikolayev» — Built 1993 - 270,000 Cbft

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

C/O Neuchatel Meridien
 Flat 11
 43 Lowndes Square
 Knightsbridge London SW1X 9JL
 ENGLAND

TELEPHONE: 44-71-2595200
 FAX: 44 - 71 - 2356127
 TELEX: 8814125 A/B Trans G

LAS PALMAS OFFICE **ITALMAR S.L.**

6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808

TELEX: 96490/96492 ITLM E
 CABLES: ITALMAR LASPALMAS
 FAX: (28) 267977

LASKARIDIS **SHIPPING CO. LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
 6852310-11-12
 FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216
 TELEX: 215947 - 216040 -216054
 ALL A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE **FRIGOSHIP CHARTERING GMBH**

1 KLOPSTOCKSTRASSE
 P.O. BOX 500462
 D-2000 HAMBURG 50
 GERMANY
 PHONES: (40) 391433
 TELEX: 2165378 FSC D
 CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
 FAX: (40) 3303492

VIGO OFFICE

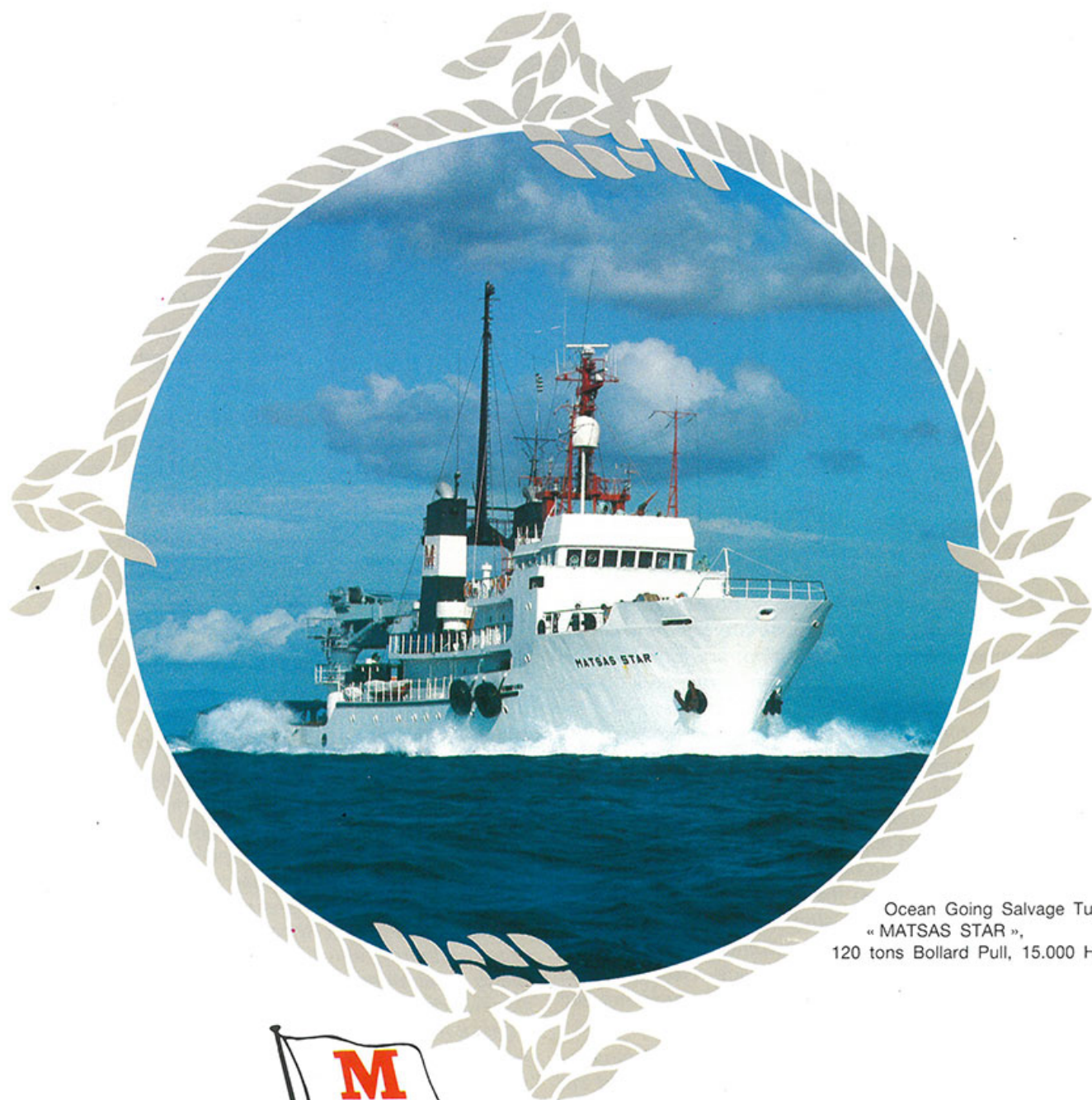
SUFLENORSA S.A.
 C/ARENAL 104-8D
 36201 VIGO / SPAIN
 PHONES: (986) 224656/7
 TELEX: 83674 SFNSE
 FAX: (986) 430001

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

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

Strategies to work in the changing technical/managerial environment

By Ambassador Fotis Poulides
Vice-President of the
Baltic & International Maritime Council

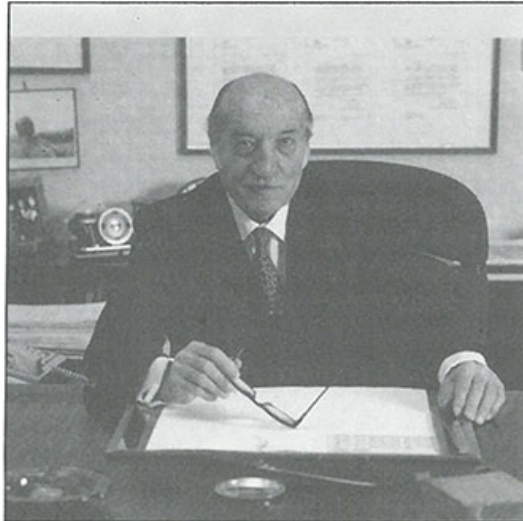
In this paper we shall outline some strategies which I believe will be effective in today's changing circumstances.

Firstly, it is vital to place shipping into the context of world economic activity and of world trade. The international shipping market carries around 4 billion tonnes of goods annually, which is some 96% of international trade by weight. In addition, considerable quantities are carried by water transport, both sea and river, in the internal trade of countries such as China, Indonesia, Japan, the former USSR countries and the United States all large countries with big populations and long coast lines.

Yet to carry this 96% of trade, shipping uses only around 6% of the world's energy consumption and causes only 3% of pollution. These are figures which it is worth remembering and repeating; and of which the industry should be proud. So often, particularly in the developed world, public and political attention only focuses on shipping when a disaster occurs.

Shipping is therefore significant in providing cost effective movement of goods. Without this impressive activity, economic enterprise as we know it today would be quite different, we all know that the demand for shipping is derived from the current levels of economic activity but it is equally true that without the presence of the shipping markets, the shape of economic activity would also be quite different. Shipping will, and indeed must, continue to provide this service. However, this must be not only cost-effective for the consumer but cost-effective for the industry.

We live and work in constantly changing circumstances. Indeed without change, stagnation would set in. It is therefore necessary and good that methods and systems of seaborne trade continue to develop. They must, however, be arranged so that change benefits everyone involved in shipping; that is producers, consumers and suppliers, whether these be national or corporate units. In particular, we live in an environment where technical and managerial change is pressing more and more on the shipping industry. New and consistent strategies to deal with these challenges must be prepared, modified where this is found necessary and acted upon. It may seem a simple fact, but it is often



forgotten that no strategy can be effective unless it is actually tested in operation.

Having set the scene, I would like to concentrate now on certain strategies for the changing technical/managerial environments.

The key issues which I see in this area today are:

- protection and maintenance of the environment itself
- safety
- quality, particularly of personnel but also in the service which the industry provides
- the cost of providing the service

Very often it appears as though these issues pull one against the other. It therefore becomes the responsibility of each organisation, however big or however small, to make sure that these targets do not become mutually exclusive. This means that there must be more communication between organisations in the private and in the public sector, where they are operating units or whether they are regulatory ones. The issues are common to all, and the solutions should also be.

Historically, the regulatory authorities have set down the basic standards for safety and for protection of the environment. This has often been done by the authorities without apparent regard to practical needs. However, more and more of these standards are being set as a result of public pressure coming from outside the industry. In addition, there are several levels of interested authority, all of whom must be satisfied at one stage or another. The shipping industry is an international industry and has to satisfy international regulations. It must also comply with the various national rules both of a ship's flag state and of port states. In order to operate and obtain insurance it must comply with Classification Society rules. These authorities are affected by the general change in support for the environment and they must all be convinced that shipping at all levels is fully competent to carry out its essential function of carrying goods safely, speedily and profitably.

In order to reassure the public and its customers as well as these different authorities and pressure groups that it is environmentally efficient, all parts of the industry must work together with them. This means that we have to stop only reacting to the various pressures

which come upon us and we must take the lead. We must:

- anticipate the requirements of the various authorities and at worst keep level with the pressures of public demand.

- pro-actively work to develop joint approaches with these authorities.

- act to keep or to bring consistency into all the different regulations.

All participants have a part to play and should play it together. The MARPOL sections on oil disposal have been in force for some time, yet the oil recovery facilities which were to be provided are there in sufficient numbers. This year we have seen heavy fines for discharging garbage from cruise ships off the U.S.A. This is quite proper, but are the facilities always available in port?

We can already see the obstacles to operating which individual national legislation brings. There is a continuing technical debate about the effectiveness of the double-hull regulations for tankers contained in the United States OPA '90. For whatever reasons, the political battle has already been lost and the industry has to work with national regulations however technically flawed they may be found. It is important that everyone concerned with the industry who has a genuine interest consults together in advance -- and that all parties listen as well as talk, so that new regulations designed to protect the environment move along the same path and do not become diverted down various side roads in different sectors of the industry or in different parts of the world.

Safety, the second issue I would like to address is also the object of regulatory interest. Historically, the question of safety at sea has been approached by means of prescriptive regulations initiated either internationally at IMO or by national governments. This, however, merely provides very basic principles and a minimum level of equipment. Port state control has already found that in many cases these are breached. The insurance industry, particularly P&I Clubs, has already begun to approach safety at sea from another direction. Several recent studies on the causes of accidents in shipping have concluded that 80% of all accidents are caused by human error of one sort or another. This human error may happen actually at the point of the accident and be directly caused by an operator but the figure of 80% also includes poor working systems on board ship and in the shore operating structures.

By concentrating on the causes of accidents and by looking into these causes in some depth, other industries -- most notably the offshore oil industry after the "Piper Alpha" -- have brought in the idea of risk management and the "Safety Case". This involves looking in depth at potential accident causes and designing a preventative system for individual situations. For this to work successfully, it is necessary there be communication and understanding between all these parties. Safety is not an isolated discipline; a safe ship, a safe

operation is more likely to be an efficient one, and to result in less cost.

I now propose to discuss Quality under two sections; that of personnel and of the service which we provide.

When looking at the quality of the seafarer, it is also important to look at the problem of quantity because the two cannot be separated. In 1991 a joint ISF/BIMCO manpower supply report concluded that there would be shortages of seafarers well before the year 2000. Ratings from the western countries are too expensive for most sections of international shipping to support. The traditional sources of officer supply in the developed countries are drying up and there is no reason why this should be reversed. This study made certain assumptions on wastage rates which have now been modified downwards. In addition the industry, in co-operation with governments in the new source areas of Asia and South America, has moved very quickly to put a considerable effort into training. However, the revised forecast still shows that there will be shortfalls both in officer and in rating supply.

The pressure is on the industry and its suppliers to provide increasing numbers of seafarers. There is no doubt that there is a preference in some places to concentrate on quantity. However, the quality of seafarers is in many ways more critical than the quantity, there are far too many reports of insufficiently trained and motivated seafarers operating in international trade.

Shipping has followed the airlines in at least one small way. A confidential marine accident reporting

SINGAPORE

**SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS**

**JOHN MANNERS
& CO (MALAYA) PTE LTD**

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

**COMPANY OFFICES: HONG KONG
SYDNEY**

**SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND**

**DIRECTORS: MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)
OPERATIONS:**

**PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H. 445 38 48**

scheme, operated by the Nautical Institute in London and sponsored by P&I and Class has been publishing details of incidents. Although the scheme has only been operating for a few months, the reports already show many examples of unsafe procedures and poor watchkeeping practices.

Again, it is most important that all sectors of the industry cooperate to ensure that proper systems of selection and of training are brought into force quickly.

The industry most often compared with shipping is the international airline industry and this has always concentrated on having high standards of training. In some ways it is easier for the airline industry because they are dealing with a small segment of very highly skilled operatives in each aircraft, backed up by a larger number of staff who have dual functions of passenger service and safety.

The shipping industry also has two distinct entry levels, those who go on to become skilled officers and operators, and those who provide what is essentially a semi-skilled labour force. Training and skills for both these sectors will continue to be different but it is essential that both are properly trained to the levels which are required.

Consensus, consultation, and probably compromise is the recipe here as well. Various industry funded, joint venture and government funded training schools are appearing or already exist in the Philippines, Indonesia, China, India and the other major suppliers but the standards are not consistent. The strategy once again must be cooperation between government and industry to improve on a consistent basis. Just as the prescriptive system of safety legislation is now not good enough for the next century so we will have to enhance the STWC requirements. This convention came from IMO and it is to IMO that we look for revision. This revision must, though, take into account the needs of the industry and STWC should be modelled so that takes into account the skills required to operate ships in the 21st century and not basic certificates designed for the 1960s and 70s.

The other aspect of quality which I would like to touch on is that of the service which the industry as a whole provides. Apart from being a large international industry, the term "shipping" covers a wide range of activity. The liner operator, the bulk carrier, the agent, the shipbroker; all are in different branches of shipping. One thing they have in common, apart from an attachment to the excitement of shipping and membership of BIMCO, is that they provide a service. I do not intend to spend time on the advantages of Quality Assurance systems; certainly not on trying to say whether they are good or bad, or where one is better or worse than another. What I would like to point out is that these OPA systems have one thing in common; they accept that a quality service is one which puts the customer first. If the shipping industry does not give the customer what he requires, then he will move elsewhere. There are not always viable alternatives to move large tonnages, but pipelines, rail, even road can all make inroads into a shipping market if we become complacent and do not move with the times.

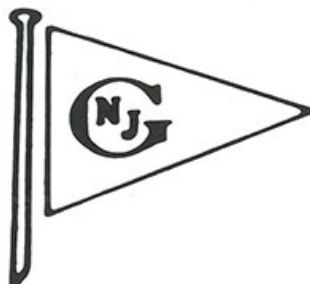
Finally, we come to the issue of cost. Technology progresses and management must keep up with that progress. I have throughout this paper advocated co-operation and consultation between the various elements which together make up the shipping industry. If these elements can work together to mutual benefit, then there must be some sharing of the cost.

In a market economy, a company has to receive a return on its input. Otherwise there is motivation for the company as a whole, no re-investment, and eventually an exit from the industry. Governments, and the public who as consumers wish to see safe environmentally friendly shipping operated by well trained staff, must be prepared to share the cost. This may come in the shape of higher freights, building training facilities, oily residue stations; or even in upgrading of a country's general education facilities. The industry cannot upgrade itself in a vacuum, it must have cooperation and assistance to do so.

FOTIS POULIDES

N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
1- 11 JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

Ανάγκη ναυτιλιακής ενημέρωσης του κοινού

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΠΑΠΑΛΕΞΗ

Ευχαριστώ για την πρόσκλησή σας να λάβω και φέτος μέρος στο πανηγυρικό τεύχος της χρονιάς.

Πέρυσι αναφέρθηκα στις "Διαχειριστικές ανησυχίες" και τα καυτά προβλήματα που σχετίζονται με την διαχείριση των πλοίων. Φέτος, θα ασχοληθώ με ένα μόνο απ' αυτά το οποίο εξ άλλου τίθεται από τα "Ναυτικά Χρονικά" σαν το κείμενο πρόβλημα της ναυτιλίας σήμερα. Βέβαια αντιμετωπίζω τον κίνδυνο να επαναλάβω τα ίδια, αλλά λόγω της σοβαρότητας του θέματος, νομίζω ότι επιβάλλεται να ασχοληθούμε πάλι. Είναι το πρόβλημα το οποίο απασχολεί όχι μόνο την Ελληνική αλλά και την Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Ναυτιλία.

Από τον πίνακα που παραθέτουμε πιο κάτω φαίνεται καθαρά η κρίση στον χώρο αυτό. Οι άλλοτε "κραταίες" Ναυτιλίες έχουν πλέον φθαρεί και σχεδόν χαθεί γιατί βασικώς χάθηκαν οι άνθρωποι που ασχολούνται με την βιομηχανία αυτή. Αλλά ας κοιτάξουμε και ας περιορίσουμε το θέμα στα δικά μας "σύνορα" και στην δική μας Ναυτιλία. Πρέπει να το κοιτάξουμε όσο είναι ακόμη νωρίς και όσο η Ελληνική Ναυτιλία συνεχίζει να μεγαλώνει. Από 7.1 εκατ. τον. d.w. τον Μάρτιο του 1991 ο στόλος που ελέγχεται από Έλληνες αυξήθηκε σε 115 εκατ. τον. d.w. τον Αύγουστο του 1993. Η Ελληνική σημαία από την τετάρτη παγκόσμια θέση της ήθε στην τρίτη θέση περνώντας την Ιαπωνία με 2.142 πλοία ή 28,9 εκατ. grt.

Σημειώνεται όμως παράλληλη αύξηση του ανθρώπινου παράγοντα; Από τους πίνακες αυτού του άρθρου προκύπτει ότι το 53% των αξιωματικών είναι ηλικίας από 41 έως 60 ετών, πράγμα που σημαίνει ότι πλησιάζουν την απομαχία και ως εκ τούτου θα χρειαστούν αντικατάσταση. Βέβαια, και το κράτος και οι σχετικές ναυτιλιακές ενώσεις γνωρίζουν το θέμα και έχουν λάβει μια σειρά μέτρων για την προσέλ-



κυση νέων στη θάλασσα. Ποια είναι όμως τα αποτελέσματα; Οπωσδήποτε όχι ικανοποιητικά. Η έλλειψη πληρωμάτων συνεχίζει την ανοδική της πορεία. Τα ελληνικά πλοία γεμίζουν όλο και περισσότερο με αλλοδαπούς. Αρχίσαμε με κατώτερα πληρώματα, προχωρήσαμε με αξιωματικούς και τώρα συναντάμε πολλές περιπτώσεις ελληνόκτητων πλοίων με πλήρες πλήρωμα αλλοδαπών.

Ακολουθώντας την πορεία αυτή σε λίγα χρόνια θα χαθούν οι Έλληνες Πλοίαρχοι και Μηχανικοί και στη συνέχεια θα αρχίσουμε να βλέπουμε τους αλλοδαπούς "Superintendents" να κατακλύζουν τα ναυτιλιακά γραφεία της Ακτής Μιαούλη, του Σίτυ του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης. Υπάρχει ελπίδα να ανατρέψουμε αυτή την εξέλιξη των πραγμάτων;

Νομίζω ναί. Αν όχι εντελώς, μπορούμε τουλάχιστον να διατηρήσουμε την σημερινή κατάσταση η οποία προβλέπει απόλυτα Ελληνική παρουσία στο Γραφείο, Ελληνική διοίκηση στο πλοίο με Έλληνες πλοίαρχους και μηχανικούς και κυρίως αξιωματικούς πλαισιωμένους από αλλοδαπούς.

Στη περίπτωση αυτή μπορούμε να διατηρήσουμε την ναυτική συνείδηση και παράδοση στα πλοία και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, να ελέγχουμε την ποιότητα της διαχείρισης των πλοίων και να προχωρούμε πάντα πρώτοι στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Για να γίνει όμως αυτό χρειαζόμαστε ανθρώπους νέους που θα βοηθήσουν στον εκσυγχρονισμό της ναυτιλίας αντικαθιστώντας τους απερχόμενους συνταξιούχους. Και η Ελλάδα πιστεύω πως διαθέτει τους νέους αυτούς. Εκατόν πενήντα χιλιάδες νέοι και νέες συναγωνίζονται κάθε χρόνο για τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Ένας στους τρεις θα περάσει. Ένα μεγάλο ποσοστό των νέων θα μείνουν μετέωροι με αμφίβολο μέλλον και επαγγελματικές προοπτικές.

Η Ελλάδα των δέκα εκατομμυρίων κατοίκων μπορεί και πρέπει να δημιουργήσει τον αριθμό των στελεχών που χρειάζεται η Ναυτιλία της. Αρκεί η πλειονότητα του ελληνικού λαού και ειδικά η νεολαία, να ενημερωθεί σωστά.

Είναι απελπιστικό να διαπιστώνει κανείς ότι κάτοικοι όχι μόνον των απομακρυσμένων Ελληνικών περιοχών αλλά και των αστικών κέντρων έχουν "μεσάνυχτα" σε ότι αφορά την ναυτιλία. Είναι αποκαρδιωτικό να βλέπει κανείς τους κατοίκους της χώρας με την μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου να είναι απόλυτα και τέλεια "άναυτοι". Εάν δεν ενημερωθούν όλοι γύρω από τη ναυτιλία δεν θα μπορέσουμε να πετύχουμε τον σκοπό μας.

Από το σπίτι και την οικογένεια αρχίζει η προώθηση της καριέρας των νέων. Δεν αναφερόμαστε βέβαια στα νησιά και στους λίγους Ναυτοπόπους αλλά στην πλειονότητα της ελληνικής επικράτειας και του Ελληνικού Λαού. Πρέπει πρώτα να καταλάβουν και να πεισθούν οι γονείς ότι τα παιδιά τους μπορούν να έχουν ένα λαμπρό μέλλον στην θάλασσα, με σχετική γρήγορη επαγγελματική εξέλιξη και ευρύτητα επιλογών.

Πολύ λίγες επαγγελματικές κατευθύνσεις μπορούν να προσφέρουν τόσο γρήγορες οικονομικές (και όχι μόνον) προοπτικές όπως η ναυτιλία.

Η ζωή στα πλοία σήμερα δεν είναι η ίδια με τα παλιά χρόνια όπως ο πολύς κόσμος πιστεύει. Οι ανεπτυγμένες επικοινωνίες, η άνετη ενδιάθεση, ο σύντομος χρόνος υπηρεσίας, η ελεύθερη επιβίβαση συζύγων ή παιδιών στα πλοία και οι υψηλές απολαβές καθιστούν το ναυτιλιακό επάγγελμα δελεαστικό.

Με την παρούσα ροή των πραγμάτων νέοι μορφωμένοι αξιωματικοί θα είναι περιζήτητοι και "ακριβοπληρωμένοι". Η σταδιοδρομία τους στην θάλασσα θα οδηγήσει τους περισσότερους αναμφίβολα πίσω στην στεριά όπου θα γίνουν στελέχη και διευθυντές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του μέλλοντος. Αυτό γινόταν στο παρελθόν, συνεχίζει σήμερα και προβλέπεται να εξακολουθήσει και στο μέλλον.

Ας ξεκινήσουμε λοιπόν εκστρατεία για να μάθουν οι Έλληνες τι είναι "Ναυτιλία", τι προσφέρει στην Ελληνική Οικονομία και πως προβάλλει το ελληνικό όνομα στα πέριχ του κόσμου. Να μάθουν ότι τα 2,700 ελληνικά πλοία πρέπει να κρατηθούν σε Ελληνικά χέρια. Οτι πουθενά αλλού οι Έλληνες δεν υπήρξαν τόσο επιτυχείς όσο στη Ναυτιλία. Οτι καμμία άλλη Ελληνική επιχειρηματική δραστηριότητα συ-

νέβαλε τόσο στην Εθνική Οικονομία όσο η ναυτιλία.

Υπάρχουν ακόμα μεγαλύτερες οικονομικές δυνατότητες. Μπορεί η ναυτιλία να προσφέρει ακόμα περισσότερα στον τόπο εφ' όσον εξασφαλιστούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις.

Η κρατική μέριμνα και συμπαράσταση και η προσέλευση και βοήθεια του Ελληνικού κοινού προς την ναυτιλία θα συμβάλει στην ευημερία της χώρας μας.

Είναι λυπηρό να χάνονται τόσα εκατομμύρια δολάρια για τους μισθούς αλλοδαπών, για επισκευές σε ξένα ναυπηγεία, για ασφαλίσσεις σε ξένους ασφαλιστικούς οργανισμούς, σε δανειοδοτήσεις, από ξένες τράπεζες.

Πρέπει να οραματισθούμε και να στοχεύσουμε στον εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής υποδομής η οποία θα δώσει στην χώρα την δυνατότητα να γευτεί και να χαρεί τους καρπούς της μεγάλης της ναυτιλίας.

Τα δύο τρίτα του πλανήτη μας είναι θάλασσα. Το εννεήντα τοις εκατό των παγκοσμίων μεταφορών γίνονται με πλοία. Οι Έλληνες ελέγχουν το πενήντα τοις εκατό του στόλου των χωρών της Κοινής Αγοράς και το δώδεκα τοις εκατό του

παγκοσμίου στόλου. Το μέλλον είναι λαμπρό.

Εκστρατεία λοιπόν να περάσει το μήνυμα στην Ελληνική κοινωνία και να αποκτήσουν όλοι οι Έλληνες ναυτική συνείδηση.

Ο Ελληνικός τύπος, η τηλεόραση, το ραδιόφωνο μπορούν να βοηθήσουν αποτελεσματικά αλλά η επιμόρφωση πρέπει πρώτα να αρχίσει από τα στελέχη των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Προτείνω λοιπόν την σύσταση μιας επιτροπής απαρτιζομένης από στελέχη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Εφοπλιστικών και Ναυτικών Ενώσεων και του Ναυτιλιακού Τύπου, της οποίας επιτροπής ο σκοπός θα είναι ένας και μόνο, η ενημέρωση του Ελληνικού κοινού και η προσέλκυση νέων στην ναυτιλία. Στις υπάρχουσες φροντίδες του Υπουργείου και των οργανώσεων συμπεριλαμβάνεται ο τομέας "εκπαίδευση" η οποία είναι αναμφίβολα σοβαρή και επείγουσα υπόθεση, πλην όμως εκπαίδευση χωρίς μαθητές είναι άκαρπη.

Η ναυτοσύνη της Ελλάδας που είναι γνωστή σ' όλο τον κόσμο δεν πρέπει να παραμένει "μυστικό" για τους Έλληνες.

Καλή Χρονιά.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΙΘΑΓΕΝΕΙΑΣ

ΜΕΣΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ

ΧΩΡΑ	Αξιωματικοί	Κατ. πληρώματα	ΣΥΝΟΛΟ	Αξιωματικοί	Κατ. πληρώματα
ΔΑΝΙΑ	5.848	6.447	12.295	-	-
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	5.000	8.300	13.300	45	38
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	7.103	10.995	18.098	42	-
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	4.943	5.091	10.034	45	28
ΓΑΛΛΙΑ	2.690	3.300	9.393	42	40
ΙΣΠΑΝΙΑ	7.200	14.550	21.389	40	40
ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ	688	4.572	5.260	-	-
ΙΤΑΛΙΑ	8.500	13.360	21.860	-	-
ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ	8.580	10.570	19.150	43	33
ΕΛΛΑΣ	22.000	36.000	58.000	41	35

ΜΑΝΩΛΗΣ ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ, Προέδρου Ενώσεως Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών

Το ξεκίνημα ενός νέου χρόνου προσφέρει κατά συνήθεια μια καλή ευκαιρία ανασκόπησης των εξελίξεων του προηγμένου χρόνου και της εντοπισμού των προβλημάτων που εξακολουθούν να υπάρχουν ή που ανέκυψαν σαν συνέπεια των εξελίξεων αυτών.

Πριν όμως αναφερθώ στις εξελίξεις του κλάδου των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών θά ήταν ίσως χρήσιμο να προτάξω μερικές διαπιστώσεις. Συγκρινόμενα τα πλοία του κλάδου αυτού με τα πλοία των λοιπών κλάδων της ναυτιλίας παρουσιάζουν μία ιδιαιτερότητα εκ του γεγονότος ότι ενώ τα τελευταία εξυπηρετούν τις διεθνείς και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές τα ρυμουλκά και τα ναυαγοσωστικά προορίζονται για την εξυπηρέτηση της ίδιας της ναυτιλίας. Αποκλειστικός σκοπός τους είναι η διευκόλυνση της κίνησης των πλοίων στα λιμάνια ή παροχή σωστικών υπηρεσιών σε κινδυνεύοντα πλοία καθώς και η ενεργός συμμετοχή του εσθινού διαφύλαξη της ασφάλειας των λιμανιών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Δεν παύουν όμως να ανήκουν και αυτά σε ιδιωτικές επιχειρήσεις όπως τα λοιπά πλοία και να αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα από το υψηλό και συνεχώς αυξανόμενο κόστος λειτουργίας τους προκειμένου να διατηρήσουν και να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους



σε επίπεδα καλύπτοντα τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτιλίας.

Το κράτος γνωρίζει ασφαλώς το επωφελές για το κοινωνικό σύνολο έργο των Ρυμουλκών και των Ναυαγοσωστικών. Περιορίζεται όμως στην επιβολή προς τα πλοία αυτά δυσβάστακτων υποχρεώσεων και οικονομικών επιβαρύνσεων παραβλέποντας την ανάγκη λήψης μέτρων διατήρησης της βιωσιμότητάς τους και ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητάς τους που όμως έχει ήδη λάβει για τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων.

Κατά το διαρρεύσαν έτος σημειώθηκαν ορισμένες σοβαρές εξελίξεις που επέφεραν θεσμικές αλλαγές στην εργασία των ρυμουλκών. Με εκδοθέντες κανονισμούς λιμένος για τις ρυμουλκή-

σεις κατηργήθησαν οι περιορισμοί για την απόκτηση αδειάς ρυμουλκού ενώ παρεσχέθη δυνατότητα απασχόλησης των εχόντων άδεια ρυμουλκών σε οποιοδήποτε λιμάνι της χώρας.

Παράλληλα τα τιμολόγια ρυμουλκήσεως θα καθορίζονται εφεξής ελεύθερα από τις εταιρίες ρυμουλκών αντί των Λιμενικών Αρχών. Τα μέτρα αυτά ελήφθησαν στα πλαίσια της απελευθέρωσης της παροχής υπηρεσιών και της ανάπτυξης ελεύθερου ανταγωνισμού που επιβάλλεται από την Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν αμφισβητούνται τα πλεονεκτήματα του ελεύθερου ανταγωνισμού υπό τον όρο όμως ότι η εφαρμογή του, πρέπει να συνοδεύεται και από μέτρα πρόληψης της νόθευσής του.

Δυστυχώς στον κλάδο των ρυμουλκών αναπτύσσεται έντονος αθέμιτος ανταγωνισμός αφού πολλοί ιδιοκτήτες ρυμουλκών πληρώνουν τα πληρώματα με αμοιβές πολύ κατώτερες από τις καθοριζόμενες στις Συλλογικές Συμβάσεις και σε συνδυασμό με άλλες αθέμιτες ενέργειες καθίστανται ανταγωνιστικότεροι των σοβαρών κυρίως εταιριών το κύρος των οποίων δεν τους επιτρέπει να επιδιδοθούν σε τέτοιου είδους μεθοδεύσεις.

Το σοβαρότερο όμως πρόβλημα των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών είναι οι μεγάλες συνθέσεις του πληρώματος που χωρίς να υπάρχει λόγος αυξάνουν σημαντικά το λειτουργικό τους

ΑEGEAN 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.

κόστος. Μείωση των συνθέσεων σε επίπεδα ανταποκρινόμενα προς τις πραγματικές τους ανάγκες θα ενεθάρρυνε τους πλοιοκτήτες να ενεργοποιήσουν ρυμουλκά ισχυρότερων ιπποδυνάμεων συμβάλλοντας έτσι στην καλύτερη εξυπηρέτηση της κινήσεως των ελλιμενιζομένων πλοίων και στην ασφάλεια των λιμένων.

Παράλληλα θα ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Ναυαγοσωστικών και θα απέτρεπε την τάση φυγής τους στις ξένες σημαίες. Κατά το διαρρεύσαν έτος το ΥΕΝ εφάνη ότι κατένοησε το πρόβλημα και συνέστησε προ τινων μηνών επιτροπή για την εξέτασή του. Δυστυχώς όμως η επιτροπή αυτή δεν έχει μέχρι σήμερα συγκληθεί και έτσι το πρόβλημα εξακολουθεί να χρονίζει. Ας σημειωθεί ότι μείωση των συνθέσεων έχει κατ'εμπανάληψη εφαρμοσθεί σε άλλες κατηγορίες πλοίων και ότι οι πλοιοκτήτες των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών δεν ζητούν ειμή την καθιέρωση και στην Ελλάδα συνθέσεων πληρώματος αναλόγων προς τις ισχύουσες σε άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην προσπάθεια ενισχύσεως της Ελληνικής ναυαγιαρειακής

υποδομής προτάθηκε κατά το διαρρεύσαν έτος η τροποποίηση του Ν. 27/75 προκειμένου να υπαχθούν στις διατάξεις του και οι αλλοδαπές ναυαγοσωστικές εταιρίες Ελληνικών συμφερόντων όπως συμβαίνει με τις αντίστοιχες εταιρίες φορηγών πλοίων. Τοίτο θα επέτρεπε σε Ελληνικές ουσιαστικά επιχειρήσεις ναυαγοσωστικών να διεκπεραιώνουν από την Ελλάδα τις εργασίες τους στο εξωτερικό προς όφελος της Εθνικής Οικονομίας. Η ως άνω πρόταση συνάντησε επιδοκιμασία τόσο των ενδιαφερομένων Υπουργείων όσο και των αρμοδίων ιδιωτικών φορέων (ΝΕΕ, ΕΕΕ) και συνετάγη από το ΥΕΝ σχέδιο Νόμου για την ικανοποίησή της.

Η επακολουθήσασα μετά τις εκλογές Κυβερνητική μεταβολή ανέστειλε ως ήτο επόμενο την προώθηση του νομοσχεδίου αλλά ελπίζεται ότι το θέμα αυτό θα ρυθμιστεί.

Αλλο εξ ίσου σοβαρό πρόβλημα συναντώμενο στον κλάδο των ρυμουλκών είναι οι επιβαλλόμενες στα πλοία αυτά από το κράτος μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις. Συγκεκριμένα αναφέρονται τα υπέρογκα ποσά που πρέπει να πληρώνουν τα ρυμουλκά για την απόκτηση α-

δείας, η υποχρέωση να εκτελούν φυλακές ασφάλειας του λιμανιού με δαπάνες των πλοιοκτητών τους ή εκ 2% επί των εισπράξεων τους καταβολή εισφορών υπέρ ΝΑΤ η συνεχής αύξηση των καταβαλλομένων στον ΟΛΠ τελών ελλιμενισμού χωρίς μάλιστα ο ΟΛΠ να τους καθορίζει ένα νόμιμο αγκυροβόλιο κλπ.

Όλα τα ανωτέρω συνθέτουν το μέγεθος των δυσκολιών που αντιμετωπίζει ο κλάδος των ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών ο οποίος λυπούμαι που το διαπιστώνω δεν βρίσκει από το κράτος την δέουσα ανταπόκριση στην προσπάθειά του να προσφέρει τις ωφέλιμες υπηρεσίες του προς την ναυτιλία, κατ'αντίθεση προς άλλες ναυτιλιακές χώρες που λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για την απρόσκοπτη λειτουργία των ρυμουλκών.

Ευχαριστώ τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ που μου έδωσαν την ευκαιρία να καταστήσω γνωστά στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο τα προβλήματά μας, αφού δια της δημοσιοποίησής τους παρέχονται μεγαλύτερες ελπίδες για την εξεύρεση λύσεων και εύχομαι σε όλους ένα αίσιο και ευτυχή καινούργιο χρόνο.

ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ



We are moving...

NOTICE OF REMOVAL

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

With effect from 27 December 1993
our new office will be at:-

**5th Floor Calberson Building
8 Pandan Avenue
Singapore 2260**

Our telephone, fax, telex nos. & cable address remain unchanged:

Tel: (65) 2684338 (10 Lines) / (65) 2658933
Fax: (65) 2684432
Tlx: RS 39502 / 35652 A/B HOMSEA
Cable: HELLENSEAS - S'PORE

ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΕΛΛΟΝ

Του κ. ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ

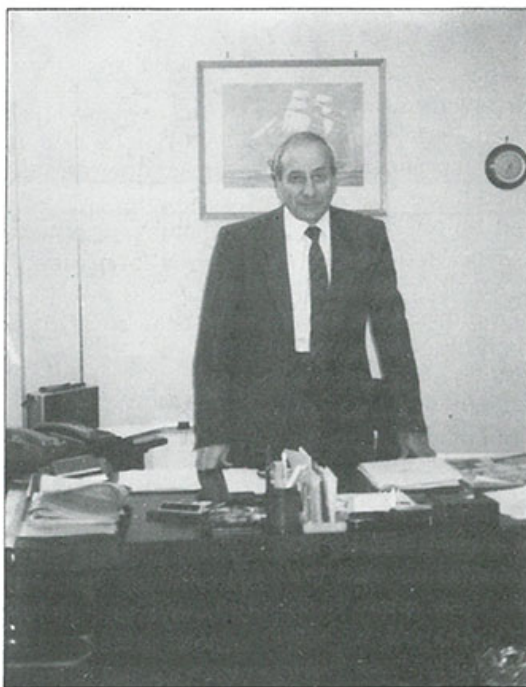
Η λαϊκή παροιμία "κάθε πέρσι και καλύτερα" φαίνεται να έχει εφαρμογή και στην Ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Για τον άσχετο παρατηρητή, αυτή η διαπίστωση ίσως φανεί αντιφατική αφού διαβάσει στον Τύπο, ημερήσιο και περιοδικό, ότι σχεδόν κάθε μέρα καινούργια πλοία γράφονται στο Ελληνικό νηολόγιο και η γαλανόλευκη σημαία κυματίζει όλο και σε πιο πολλές πρύμνες, ενώ η ναυλαγορά χωρίς να είναι στα χείλη της - όπως τραγουδά κι ο λαϊκός τροβαδούρος - για την ώρα τουλάχιστον, δεν είναι κακή.

Δίκαια λοιπόν ο τρίτος θα διερωτηθεί γιατί αυτή η απαισιοδοξία και επιφυλακτικότητα στο μέλλον, γιατί συγκρίνουμε το χθές που έφυγε, με το αύριο που θάρθει, το αύριο που μας φοβίζει και μας ανησυχεί ταυτόχρονα.

Ποτέ η διαχείριση των πλοίων δεν ήταν εύκολη. Ποτέ δεν λείπανε τα προβλήματα. Ίσως ο εφοπλισμός είναι η μόνη επιχείρηση που έχει καθημερινά προβλήματα, νέα, χωρίς προηγούμενο, έτσι η αντιμετώπισή τους, πολλές φορές δεν μπορεί να γίνει με την εμπειρία του παρελθόντος.

Σ' αυτές τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης τα τελευταία χρόνια προστέθηκε το πρόβλημα της επανδρώσεως των πλοίων με ικανούς αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα, ενώ ταυτόχρονα αυξήθηκε ο κρατικός παρεμβατισμός, τόσο της σημαίας του πλοίου, όσο και διεθνώς.



Οι τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις του πλοίου για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας, τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, οι απαιτήσεις ασφαλιστών και αλληλοασφαλιστικών οργανισμών, όλα αυτά ασφαλώς σκοπό έχουν να φέρουν τον βαθμό ετοιμότητας και ασφαλείας ενός πλοίου στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο.

Αυτό το επίτευγμα όμως, μπορεί να γίνει πραγματικότητα μόνο με έμπειρους αξιωματικούς και πληρώματα. Μόνο με ναυτικούς επαγγελματίες που το πέρασμά τους από την θάλασσα δεν θα έχει την διάρκεια ενός "διάττοντος αστέρος".

Βεβαίως το πρόβλημα της επανδρώσεως ενός πλοίου με ικανούς ναυτικούς, δεν είναι μόνο Ελληνικό. Το έχουν όλες οι προηγμένες ναυτιλίες, αλλά εμάς μας ενδιαφέρει το δικό μας σπιτικό. Θα πρέπει το κράτος, ο εφοπλισμός, αλλά και το συνδι-

καλιστικό κίνημα να αντιμετωπίσουν με ρεαλισμό την κατάσταση, εάν πραγματικά όλοι μας θέλουμε να μην σπάσει ο κρίκος που δημιούργησε την ναυτιλία, την μεγάλη Ελληνική ναυτιλία.

Θα πρέπει το κράτος αντί να περικόπτει τις απαλλαγές και τα ελάχιστα τα προνόμια των ναυτικών, να δώσει νέα και μεγάλα κίνητρα για την προσέλκυση των νέων στο επάγγελμα.

Θα πρέπει το κράτος που μόνον εισπράττει από την ναυτιλία, να δώσει μία μορφή εκπαίδευσης και στα κατώτερα πληρώματα, ανάλογα με την ειδικότητα που επιθυμεί να ακολουθήσει ο καθένας.

Ο εφοπλισμός όπως πάντα, θα κληθεί να πληρώσει.

Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις θα πρέπει ταυτόχρονα με τις απαιτήσεις και τις διεκδικήσεις για το συμφέρον των εργαζομένων, να θέσουν επί τάπητος και τις υποχρεώσεις τους.

Να γνωρίζει δηλαδή ο εργαζόμενος όχι μόνο τα δικαιώματά τους, αλλά και τις υποχρεώσεις του και τις πιθανές συνέπειες που θα έχει εάν δεν είναι συνεπής προς αυτές.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι δύσκολο, σκληρό, πολλές φορές επικίνδυνο, γιαυτό θα πρέπει και οι τρεις πλευρές να οριοθετήσουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις όλων, που θα τις ακολουθήσουν όλοι, εάν πράγματι πιστεύουμε ότι το μέλλον της Ελληνικής ναυτιλίας δεν πρέπει να παραδοθεί στα χέρια των ξένων.

ALPHA VERNICOS



SALVAGE & TOWAGE

24 HOUR SERVICE

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 -35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR SAFETY AT SEA

Η Ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ακόμη Ελληνική

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ Γ. ΚΟΥΤΣΗ, Οικονομολόγου, τ. Προέδρου ΟΛΠ

Με την αρχή κάθε χρόνου παρ' όλες τις δυσκολίες, τις εκκρεμότητες και την λύπη που μας δημιουργούν οι ναυτικές τραγωδίες έχουμε πάντα μια εσωτερική αισιοδοξία που έρχεται να στηρίξει τις προσπάθειές μας κατά τον νέο χρόνο και πολλές φορές μας δίδεται η ευκαιρία να κάνουμε και νέες σκέψεις που πάντα είναι χρήσιμες για την επιδίωξη λύσεων στα τόσα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε τόσο στο πλαίσιο της ΕΕ όσο και γενικότερα στην διεθνή αγορά.

Η οικονομία αποτελεί το πρώτο θέμα που απασχολεί δικαιολογημένα όλους μας σε όλα τα επίπεδα. Οι Ευρωπαϊκές Κυβερνήσεις έχουν θέσει σε πρώτη προτεραιότητα την προσπάθειά τους να τηρήσουν χρονικά το πρόγραμμα της νομισματικής και οικονομικής ενοποίησης της Ευρώπης, χωρίς βέβαια να παραβλέπουμε ότι οι συζητήσεις και οι διαφωνίες συνεχίζονται σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Οι δυσκολίες δεν είναι μεγάλες μόνο για την Ελληνική οικονομία η οποία ομολογουμένως είναι στην πιο αδύνατη θέση από όλες τις άλλες των χωρών της ΕΕ. Βλέπουμε ότι και άλλες χώρες με πολύ καλύτερη δομή και με μεγαλύτερο δυναμισμό στην παραγωγή έχουν προβλήματα τα οποία δημιουργούν καθυστερήσεις στην εφαρμογή των προγραμμάτων σύγκλησης τα οποία επιχειρούν να εφαρμόσουν.

Η κατάσταση αυτή είναι πολύ σημαντική για το μέλλον της Ναυτιλιακής αγοράς διότι καθορίζει την πολιτική στον τομέα



της παραγωγής και των επενδύσεων που θα ακολουθήσουν οι περισσότερες Ευρωπαϊκές εταιρίες. Στην αρχή του 1993, πολλοί οικονομικοί αναλυτές είχαν προβλέψει μια μικρή ανάκαμψη για το δεύτερο εξάμηνο του 1993 χωρίς να επαληθευθούν και σε πολλές περιπτώσεις είχαμε αρνητικά αποτελέσματα σε ποσοστό πολύ μεγαλύτερο του προβλεπόμενου. Το πρόβλημα της παραγωγικότητας παραμένει άλυτο και οι δυσκολίες στην ανάκαμψη των οικονομιών των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης δεν προχωράει με ρυθμό που δεν πρέπει να μας δημιουργεί αισιοδοξία.

Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές δραστηριότητες χαρακτηρίζονται τα τελευταία χρόνια από μια σταθερότητα η οποία έχει επαινεθεί δικαιολογημένα πολλές φορές και για μια φορά ακόμη θέλω να τονίσω ότι αποτελεί μια καλή εγγύηση για το μέλλον. Βέβαια θα πρέπει να παρατηρήσουμε με μεγάλη προσοχή ότι η αξία των πλοίων συνεχίζει να βρίσκεται σε μεγαλύτερα επίπεδα από εκείνα που η ναυλαγορά δικαιολογεί τα τελευταία χρόνια και κάτι ακόμη πιο σημαντικό η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων στην ηλικία της τρίτης τετραετίας γίνεται συνεχώς δυσκολότερη.

Σ' ένα τέτοιο διεθνές περιβάλλον οι Κυβερνήσεις για τους γνωστούς λόγους συνεχίζουν να δημιουργούν χρηματοδοτικά προγράμματα κατασκευής νέων πλοίων, τα οποία στοχεύουν στην διατήρηση των ναυπηγείων τους σε λειτουργία, έτσι εξασφαλίζοντας ένα σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας αλλά προσθέτοντας σημαντικό αριθμό νέων σκαφών μεγάλης αξίας στην αγορά σε περίοδο που η ζήτηση αν δεν μειώνεται παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Εκτός από τα προγράμματα χρηματοδότησης νέων κατασκευών αντιμετωπίζουμε πλέον τα προγράμματα ανάπτυξης του στόλου χωρών όπως η Μαλαισία με το δάνειο προς την MISC, την Ινδική εταιρία Scici, το πρόγραμμα της Cosco με σκοπό την αύξηση τον αριθμόν των πλοίων τα οποία έχουν υπό τον έλεγχό τους.

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία συνέχισε την ανάπτυξη της βασιζόμενη σε μια υγιή σχέση δανειακών και ιδίων κεφαλαίων σε όλες σχεδόν τις αγορές πλοίων. Το πρώτο εξάμηνο του 1993 οι Έλληνες αγόρασαν περίπου 190 πλοία συνολικής αξίας σε δολ. ΗΠΑ 1.9 δισ από την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, χωρίς να περιλαμβάνονται στα παραπάνω νούμερα τα συμβόλαια για νέες κατασκευές. Η δραστηριότητα αυτή διατηρεί τον Πειραιά στην πρώτη θέση της Ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ΕΕ και δικαιολογημένα το ενδιαφέρον των Ευρωπαϊκών και άλλων Τραπεζών που ασχολούνται με την χρηματοδότηση της Ναυτι-

την χρηματοδότηση της Ναυτιλίας διατηρείται αμείωτο για τον Πειραιά.

Το ενδιαφέρον των ξένων Τραπεζών το υπογραμμίζει η δυναμικότερη παρουσία των Mess Pierson, της Νορβηγικής DnB, της Guinness Mahon, της Banque Nationale de Paris, ενώ ακολουθούν άλλες όπως η ING Bank. Εκτός όμως από τις ξένες Τράπεζες είχαμε και την δραστηριότητα των Ελληνικών Τραπεζών να αυξάνει στον τομέα της χρηματοδότησης πλοίων. Η Δωρική από το 1992 μέχρι σήμερα δημιούργησε αρκετά δάνεια μαζί με άλλες τράπεζες (syndicated loans), η Eurobank του γνωστού εφοπλιστή και επιχειρηματία Ι. Λάτση προχωρεί στην δημιουργία τμήματος Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων, ενώ η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, η παλαιότερη Ελληνική Τράπεζα στον τομέα αυτό, διπλασίασε το ποσόν των χρηματοδοτήσεων προς την Ναυτιλία.

Ολη αυτή η θετική δραστηριότητα δημιουργεί ένα θετικό κλίμα και όλοι χαιρόμαστε γι αυτό αλλά παράλληλα δημιουργείται και μια μεγάλη ευθύνη που έχει στόχο την διατήρηση του μεγάλου αυτού οικοδομήματος σε ανοδική πορεία και μάλιστα σε μια πορεία συνε-

χούς θετικής παρέμβασης στις αποφάσεις που αφορούν στην Ναυτιλία από πλευράς ΕΕ.

Ο στόχος αυτός είναι κατ' αρχή αυτονόητος αλλά στην ουσία πολύ δυσκολότερος διότι προϋποθέτει την χρησιμοποίηση πολλών ικανών και ειδικευμένων ατόμων για την διαχείριση των πλοίων, την στελέχωσή τους και την λειτουργία της ναυτιλιακής και παραναυτιλιακής αγοράς του Πειραιά. Οι απαιτήσεις σε ειδικευμένο προσωπικό είναι μεγάλες και σ' ότι αφορά την προσέλευση στο ναυτικό επάγγελμα νέων η κατάσταση συνεχώς γίνεται πιο δύσκολη και τα παλαιά προγράμματα με κάποιες βελτιώσεις δεν φαίνεται να αποδίδουν πλέον.

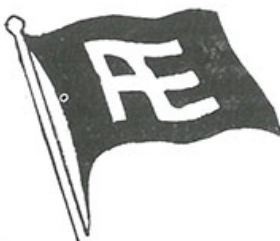
Μέσα στο ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο κινείται το πλοίο το ημερήσιο κόστος είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες επιβίωσης και κανείς δεν μπορεί να προτείνει μέτρα τα οποία δεν θα καλύπτουν πλήρως αυτή την βάση δραστηριότητας. Παράλληλα θα πρέπει να δημιουργηθούν νέες συνθήκες συμμετοχής στην ναυτιλιακή δραστηριότητα των νέων μας τόσο από πλευράς στελέχωσης πλοίων όσο και από την πλευρά της στελέχωσης των ναυτιλιακών γραφείων με

προοπτικές που θα δικαιολογούν ιστορικά αλλά και με ρεαλισμό τις σύγχρονες φιλοδοξίες των νέων αυτών.

Παλαιότερα είχαν συζητηθεί προγράμματα τα οποία είχαν σχέση με την στρατιωτική θητεία, με το επίπεδο της εκπαίδευσης και την σταδιοδρομία των νέων, με την καλύτερη ασφαλιστική τους κάλυψη, την δανειοληπτική δυνατότητα για την απόκτηση πρώτης κατοικίας κτλ. Όλα τα παλαιά αυτά μέτρα θα μπορούσαν να συζητηθούν ξανά, να προστεθούν νέα τα οποία θα είχαν Ευρωπαϊκή διάσταση που έχει σήμερα η Ελληνική Ναυτιλία δημιουργώντας παράλληλα με τον πρώτο Ευρωπαϊκό Εμπορικό Στόλο και την πρώτη Ευρωπαϊκή Ανθρώπινη δύναμη στην ναυτιλία.

Ιστορικά έχουμε την ευθύνη και την υποχρέωση να κατευθύνουμε την Ναυτιλία της Ευρώπης. Στην πράξη η πρώτη θέση είναι δική μας κατάκτηση και δεν μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι μας την προσέφερε ως δωρεά, τώρα μένει όπως και στο παρελθόν να συνεχίσουμε διευρύνοντας τις επιτυχίες μας και την επιρρή μας όχι μόνο με πλοία αλλά και με ανθρώπους.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ



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

AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

CELEBRITY CRUISES

EXPLORE THE BEAUTY OF THE CARIBBEAN, BERMUDA AND MEXICO

WITH MV HORIZON, SS MERIDIAN AND MV ZENITH



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 4290300-4

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

 *Celebrity Cruises*

NEW YORK - MIAMI - LONDON - GENEVA - FRANKFURT - PARIS - BRUSSELS - MADRID

Άμεση ανάγκη αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης

Του κ. ΜΙΧΑΗΛ ΛΑΜΠΡΟΥ

Φθάσαμε πάλι στην ανατολή ενός καινούργιου χρόνου και όπως συνήθίζεται όλοι μας θα κανομε ευχές και δηλώσεις να πάει καλύτερη η Ναυτιλία μας από ότι τον περασμένο χρόνο και θα εκφράσουμε σίγουρα με αρκετή δυσανεμία και, γιατί όχι και πικρία την απογοήτευση μας για ότι δεν έγινε το 1993. Κι όμως φίλοι μου αν γυρίσουμε πίσω τη σελίδα 365 μέρες θα διαπιστώσουμε χωρίς καμμία απολύτως αμφιβολία ότι τα ίδια λέγαμε και πέρσι και πρόπερσι. Τα ίδια ευχολόγια ακούγονται κάθε χρόνο τέτοιες μέρες από τα χείλη αρμοδίων παραγόντων ή φορέων ή και απλώς στελεχών του Ναυτικού κόσμου του Πειραιά. Και πάντα καταλήγουμε στην ίδια επωδό. Τι θα γίνει με το όραμα της μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας. Πως θα χτίσουμε σωστά και σε γερά θεμέλια το οικοδόμημα. Πως θα κατορθώσουμε να πετύχει το τρίπτυχο της συνεργασίας Πολιτείας - Πλοιοκτησίας - Ναυτεργατών. Πότε θα δούμε επιτέλους ενθαρρυντικά σημεία επιστροφής στην γαλανόλευκη των Ελληνόκτητων πλοίων.

Φυσικά αν κανείς μας προσπαθήσει να αναλύσει όλες τις πιθανές αιτίες της διατήρησης της συρρίκνωσης της υπό Ελληνική Σημαία Ναυτιλίας θα χρειαστεί κατά τη γνώμη μας δεκάδες αν όχι εκατοντάδες σελίδες γραφής. Όμως ανέκαθεν μία από τις βασικότερες αιτίες ήταν η έλλειψη κατάλληλης υποδομής της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Θα ήθελα σήμερα με το ξεκίνημα ενός νέου χρόνου να διατυπώσω όσο μπορώ πιο καθαρά τη σημερινή κατάσταση που βρίσκεται η Ναυτική Εκπαίδευση και να προσπαθήσω μήπως και προβληματίσω, ελπίζω σοβαρά, τους αρμόδιους φορείς από οποιαδήποτε τάξη και αν προέρχονται, ώστε να δοθεί επιτέλους λύση στο πρόβλη-



μα του επηρεάζει αρνητικά οποιοσδήποτε εξελίξεις παρουσιάζουν θετικά στοιχεία ανάπτυξης της Ναυτιλίας μας σε γερές βάσεις. Δυστυχώς το κράτος, οι εκάστοτε κυβερνήσεις αυτού του τόπου, δεν έδειξαν ποτέ την απαιτούμενη προσοχή και σοβαρότητα στον τομέα της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Όλο το βάρος του κόστους αυτής της προσπάθειας έπεφτε πάντα στους ώμους της πλοιοκτησίας. Η οργάνωση των διαφόρων Κρατικών επαγγελματικών σχολών ήταν από ανεπαρκής έως ανύπαρκτη με αποτέλεσμα την έλλειψη ικανών και επαρκών ελληνικών πληρωμάτων, ιδιαίτερα κατωτέρων, που είχε ως επακόλουθο την μοιραία στροφή των πλοιοκτητών σε ξένα εργατικά χέρια με τις γνωστές δυσάρεστες συνέπειες σε πολλούς τομείς.

Η Ναυτική Εκπαίδευση είναι αλήθεια ότι απησχόλησε κατά το 1993 και τις ηγεσίες του ΥΕΝ αλλά και τις Ναυτεργατικές Ενώσεις της Π.Ν.Ο. και τις Ενώσεις των Ελλήνων Εφοπλιστών.

Όμως τα όσα ελέχθησαν, με μοναδική εξαίρεση την υποχρέωση ναυτολόγησης σε Ελληνικά πλοία εκπαιδευομένων σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ, δεν υλοποιήθηκαν και ξα-

ναμπήκαν στα χρονοντούλαπα και στις καλένδες.

Γνωρίζετε μήπως πως απήντησε το ΥΕΝ σε συγκεκριμένη ερώτηση της Π.Ν.Ο. να δημιουργηθούν σχολές για την εκπαίδευση και την κατοχύρωση της γνώσεως κατά κλάδο, ιδιαίτερα σε ότι αφορά την εκπαίδευση κατωτέρων πληρωμάτων. Απαντά λοιπόν το ΥΕΝ ότι όσον αφορά στη δημιουργία Σχολών για την εκπαίδευση πληρωμάτων λειτουργεί στον Πειραιά Σχολή Θαλαμηπόλων Ε.Ν., ενώ υπάρχει σχολή Μαγείρων στην Πρέβεζα η οποία δεν λειτουργεί λόγω μη προσελεύσεως ενδιαφερομένων.

Μας λέει λοιπόν λίγο πολύ το ΥΕΝ ότι "εν τω σωτηρίω έτει" 1993 με μια Ελληνική και Ελληνόκτητη Ναυτιλία να αριθμεί πάνω από 3000 πλοία παντός τύπου από φορτηγά μέχρι κρουαζιερόπλοια, Ακτοπλοικά και ferry boats που απασχολούν σε κατώτερα πληρώματα αρκετές δεκάδες χιλιάδες ναυτικών, υπάρχει στον Πειραιά μία και μοναδική Σχολή Θαλαμηπόλων Ε.Ν. η ίδια που λειτουργούσε από την αρχή της δεκαετίας του 1960 και που είχα και εγώ προσωπικά την τιμήν να διδάξω επί τριετία. Και θέλουν να πιστεύουν οι αρμόδιοι φορείς του ΥΕΝ ότι θα πρέπει να είμαστε και ικανοποιημένοι που υπάρχει αυτή η μοναδική Σχολή. Έχουν διερωτηθεί άραγε ποτέ οι αρμόδιοι αν επαρκεί αυτή η Σχολή να καλύψει έστω και με υποτυπώδη τρόπο ανάγκες συγκεκριμένου κλάδου της Ναυτιλίας μας ή μήπως έχουν διερωτηθεί ή προβληματιστεί για ποιούς λόγους δεν λειτουργεί η σχολή Μαγείρων στην Πρέβεζα.

Δυστυχώς δεν γίνεται από τους κρατικούς φορείς σωστή, ειλικρινής προσπάθεια για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα με αποτέλεσμα πολλές ναυτικές σχολές να υπολειμθούν ή

να κινδυνεύουν να κλείσουν όπως η Σχολή Μαγείρων της Πρέβεζας.

Όμως κάτι πρέπει να κάνουμε αν δεν θέλουμε να χάσουμε το τραίνο της Ευρώπης σε ένα τομέα που πατροπαράδοτα η χώρα μας κρατάει τα ηνία.

Ποτέ, δεν είναι αργά. Υπάρχουν περιθώρια, υπάρχουν λύσεις, άλλες άμεσες, άλλες μακροπρόθεσμες.

Ας αρχίσουμε από τα κίνητρα για την ένταξη και την παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Σήμερα ευτυχώς τα μέσα μαζικής ενημέρωσης είναι στη χώρα μας "αγαθό εν αφθονία". Μια σωστή διαφήμιση στην τηλεόραση με κατάλληλα spots αλλά επί μονίμου βάσεως και όχι μόνο τις παραμονές της εορτής του Αγίου Νικολάου, θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα. Ακόμη κατάλληλες καταχωρήσεις στον ημερήσιο τύπο θα βοηθήσουν αποτελεσματικά.

Οργάνωση σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες διαφωτιστικών ομιλιών από καταξιωμένα στελέχη της Ναυτικής μας οικογένειας (Δόξα τω Θεώ υπάρχουν στον Ναυτιλιακό κόσμο του Πειραιά αρκετά) πάνω σε Κρουαζιερόπλοια ή ferry boats που έχουν κάποια παραμονή στον Πειραιά ή και σε άλλα επαρχιακά λιμάνια για μαθητές λυκείων με ελεύθερη είσοδο και ξενάγηση στα πλοία ώστε να ζήσουν για λίγο από κοντά οι νέοι την έννοια του πλοίου και να ακούσουν για τα τόσα πλεονεκτήματα της επαγγελματικής σταδιοδρομίας του ναυτικού επαγγέλματος.

Επίσης θα πρέπει το YEN με τη βοήθεια ανωτέρων στελεχών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και επιλεγμένων καθηγητών ΑΔΣΕΝ να εκδώσει ενημερωτικά διαφημιστικά φυλλάδια με ουσιαστικό περιχόμε-

νο για διαφώτιση των νέων στο επάγγελμα του Ναυτικού.

Όσον αφορά στον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης νομίζουμε ότι απαιτείται κάποια διάκριση στην επιμόρφωση στελεχών μεταξύ φορτηγού και επιβατηγού Ναυτιλίας.

Σήμερα με τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις την συνεχή άνοδο του βιοτικού και κοινωνικού επιπέδου όλων των λαών οι επιβάτες των Κρουαζιερόπλοιων έχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις. Αυτές τις απαιτήσεις δεν μπορούμε πλέον να τις ικανοποιήσουμε, εάν δεν έχουμε σωστά εκπαιδευμένα πληρώματα ειδικότερα στις ξενοδοχειακές ειδικότητες.

Όλες οι χώρες που ανταγωνίζονται την δική μας Ναυτιλία και ιδιαίτερα οι χώρες της ΕΟΚ έχουν άψογη οργάνωση σε ότι αφορά την Ναυτική εκπαίδευση. Είναι ντροπή για τη χώρα μας με μια τόσο παραδοσιακή και εύρωστη κατά τα άλλα Ναυτιλία να μην είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τη λύση αυτού του προβλήματος.

Πρέπει να πάψει πλέον η τακτική της αποδόσεως ευθυνών από τους τωρινούς φορείς και παράγοντες στους προηγούμενους και ούτως καθεξής.

Σήμερα παρά ποτέ άλλοτε κρίνεται απολύτως αναγκαία η οργάνωση της κατάλληλης και επαρκούς υποδομής της Ναυτικής Εκπαίδευσης για την δημιουργία ικανών σε κατάρτηση αλλά και σε αριθμό πληρωμάτων με εξειδικευμένων γνώσεις. Εδώ πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα και η πρωταρχική ευθύνη αλλά και η πρωτοβουλία ανήκει καθαρά στους κρατικούς φορείς του YEN σε άμεση και στενή συνεργασία με τους κατά κλάδους πλοιοκτήτες και τις Ενώσεις Πλοιοκτητών, οι οποίοι όπως

πολύ καλά γνωρίζουμε ουδέποτε αρνήθηκαν την όποια οικονομική συμπαράσταση απαιτούν οι περιστάσεις.

Στη συλλογική αυτή προσπάθεια η συμβολή των ναυτεργατικών σωματείων και της Π.Ν.Ο. θα πρέπει να είναι θετική και να υπάρχει αρκετό περιθώριο κατανόησης. Κάποια στιγμή πρέπει να καταλάβουμε όλοι μας ότι κάπου πρέπει να κάνουμε και μερικές θυσίες.

Είναι αρκετά ενθαρρυντικό το γεγονός ότι στο ξεκίνημα του νέου χρόνου έχουμε σχετικά νέα ηγεσία στο YEN με ευδόκιμη και επιτυχή προ�ρησία και ακόμη πιο ενθαρρυντικό το γεγονός ότι η μέχρι τώρα πολιτεία αυτής της ηγεσίας σε άλλους τομείς της Ναυτιλίας απέδειξε επιτυχία. Ευχόμεθα όλοι ολόψυχα να αποδειχθεί το ίδιο επιτυχία και η επίλυση του προβλήματος του άμεσου εκσυγχρονισμού της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Ελπίζουμε συν Θεώ, να είμαστε όλοι εδώ στο τέλος του 1994 και να μην ξαναβρεθούμε στη δυσάρεστη θέση να ξύσουμε ξανά τις ίδιες πληγές.

Είναι καθαρά στα χέρια του YEN και των άλλων φορέων να επαληθεύσουν τις ελπίδες μας.

Θερμά συγχαρητήρια και θερμές ευχές στην Διεύθυνση και στο προσωπικό των "Ναυτικών Χρονικών" για το 1994. Είμεθα βέβαιοι ότι θα συνεχίσουν να είναι όπως πάντα οι πρωτοπόροι στην Ναυτιλιακή μας οικογένεια για να μας δίνουν μέσα από τις φιλόξενες σελίδες τους την ευκαιρία να διατυπώνουμε τις όποιες προσωπικές μας απόψεις.

Εύχομαι να είναι το 1994 πράγματι η καλή χρονιά για την Ελληνική Ναυτιλία.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΑΜΠΡΟΣ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "DIOSKURI" LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 071-5832266 - ΤΕΛΕΧ: 8811736 RANDK G.

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Ο ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ Ε. Γ. ΛΟΥΚΙΔΗ

ΕΥΧΕΤΑΙ
Σ' ΟΛΗ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ
1994



E. G. LOUKEDES

ΑΠΟ ΤΟ 1963 ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

GELVERI S.A.

GEMİ AÇENTELİĞİ VE KİRALAMA, ULUSLARARASI NAKLİYAT
SHIPPING AND CHARTERING AGENTS, INTERNATIONAL TRANSPORT

Barbaros Bulvarı No 47
Özgür Apt. kat 6
80030 Beşiktaş, İstanbul

ΣΤΗΝ ISTANBUL
ΚΑΙ Σ' ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΕΝΩΝ IN TRANSIT



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

ΣΤΗΝ CONSTANTZA
ΚΑΙ Σ' ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ



ΕΠΙΡΟΤΙΚΙ

A WORLD OF CRUISES



EPIROTIKI CRUISES
OFFICIAL SPONSOR



ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 87, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 185 38, ΕΛΛΑΣ ΤΗΛ.: 4291000 FAX: 4290946

ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΑ "ΜΗ ΠΑΘΗΜΑΤΑ"

(Μια διαφορετική προσέγγιση)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Κάτω από αυτόν τον κάπως παράδοξο τίτλο αξίζει τον κόπο να διατυπωθούν ορισμένες σκέψεις που αφορούν την σημερινή προσέγγιση των προβλημάτων της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και τη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Δύο παράμετροι που όπως είναι γνωστό η μεν πρώτη αντιμετωπίζονται από το ναυτιλιακό μάνατζμεντ ως περιφερειακού χαρακτήρα για να μην χρησιμοποιηθεί ο όρος "περιθωριακού" ενώ η δεύτερη άγνωστη μέχρι πριν λίγα χρόνια ανταγωνίζεται σήμερα την πρώτη.

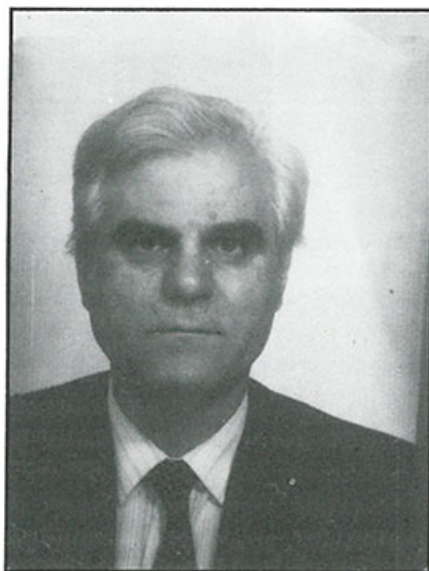
Χωρίς αμφιβολία σήμερα οι δύο αυτοί χώροι τείνουν να γίνουν η "καρδιά του ναυτιλιακού μάνατζμεντ" και ίσως το μοναδικό κοινωνικό κριτήριο της ποιότητάς της.

Ενα κριτήριο που έχει περάσει πλέον από το κοινωνικό επίπεδο στο καθαρά εμπορικό - ναυτιλιακό χώρο της ποιοτικής προσφοράς των ναυτιλιακών υπηρεσιών του πλοίου - επιχείρησης.

Ενα κριτήριο και μια παράμετρος θα λέγαμε που αποτελεί συντελεστή διαμόρφωσης της ανταγωνιστικότητας του κάθε πλοίου και εταιρίας στην διεθνή ναυλαγορά που αναζητούν την απασχόλησή τους.

Και θα υποστηριζόταν ακόμη ότι σε μια πάγια σχεδόν καχεκτική ναυλαγορά με χρονικές μόνον εξάρσεις βελτίωσης ο παράγοντας ασφάλεια ναυσιπλοΐας και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελούν την αιχμή του δόρατος να αποδείξει της κάθε εταιρίας να αποδείξει μέσα από αυτούς όχι μόνο την ποιότητά της αλλά και την αξιοπιστία της.

Και αυτή η διαφοροποίηση του σημερινού μάνατζμεντ από του προ 30 περίπου ετών είναι εμφανής και έχει περάσει στα επιτελεία δομικά, οργανωτικά και λειτουργικά.



Τα θέματα αυτά που ήταν πάρεργα στην διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρίας αποτελούν σήμερα ανεξάρτητο γνωστικό, και λειτουργικό χώρο στελεχωμένο με επιτελείς αποκλειστικής απασχόλησης.

Μέσα από αυτές τις διαδικασίες τις οποίες επέβαλε η διεθνής κοινότητα και αναγκαστικά αποδέχεται και εφαρμόζει η ναυτιλιακή πρακτική ουσιαστικά θα λέγαμε συντελείται μια ειρηνική επανάσταση στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτιλιακής γνώσης. Η ναυτική εκπαίδευση αφενός μεν διευρύνεται αποκτά αφ' εαυτής ναυτιλιακή διάσταση και αφετέρου κρικώνεται και δένεται πιο στενά με την ναυτιλιακή πρακτική πάνω στο πλοίο και μέσα στην επιχείρηση.

Η ναυτιλιακή γνώση δεν περιχαράκωνεται μόνο σε μια αίθουσα διδασκαλίας αλλά επεκτείνεται μέσα στο πλοίο μέσα στην εταιρία. Δεν αποτελεί πλέον αυτοσκοπό για την απόκτηση κάποιου πτυχίου και διπλώματος αλλά μεταμορφώνεται σε ένα καθημερινό εργαλείο κίνησης μηχανισμών και διαδικασιών που επιβάλλονται από μια σκληρά ανταγωνιστική ναυλαγορά.

Οι γνώσεις αυτές δεν αποθηκεύονται πλέον στο μυαλό του κατόχου τους για να αποδείξει κάπου, κάποτε με κομπασμό την προβολή τους αλλά απαιτούνται και ελέγχονται καθημερινά πάνω στην πράξη και δοκιμάζονται σε όλο τους το βάθος και την έκταση.

Δεν αποτελούν Terra Incognita για τους άλλους αλλά γνώσεις βατές, γνώσεις αμφίδρομης βατότητας μεταξύ πλοίου και εταιρίας.

Η κάθε πράξη, ενέργεια, ή παράλειψη δεν αποτελεί χώρο του "touch me not" αλλά χώρο ελεγχόμενο που σημαίνει, χώρο που παρέχει την δυνατότητα μέσα από αυτές τις ενέργειες να γίνει κριτική προσέγγιση, ανάλυση, εξαγωγή συμπερασμάτων και λήψη αποφάσεων και μέτρων.

Η σημερινή δυνατότητα της επικοινωνίας πλοίων και εταιρίας αποτελεί την πλέον θαυμάσια ευκαιρία της άμεσης ανταλλαγής απόψεων και εμπειριών. Με άλλα λόγια παρέχει την δυνατότητα μέσα από κάποιο γεγονός στο πλοίο, μέσα από κάποιο συμβάν και ακομή ατύχημα, ανεξάρτητα από την έκτασή του, να αναλυθούν τα δεδομένα ώστε να βγουν χρήσιμα συμπεράσματα.

Αλλωστε όπως είναι γνωστό The only difference between an incident and an accident is the difference in degree and not in kind.

Και ασφαλώς το πρόβλημα είναι το Incident να μην επιτρέψουμε να γίνει accident.

Η γνωστή παροιμία "παθήματα - μαθήματα" ή με άλλη έκφραση "το πάθημα γίνεται μάθημα" βρίσκει στην θάλασσα την πληρέστερη εφαρμογή του αφού στην περίπτωση αυτή τα παθήματα καταλήγουν σε οδυνηρές εμπειρίες.

Χωρίς αμφιβολία η λεπτομερής καταγραφή των συνθηκών κάτω από τις οποίες συνεβη το ατύχημα καθώς και η αναζήτηση της αιτιώ-

δους συνάφειας μεταξύ ατυχηματικού αποτελέσματος και των αιτιών που προκάλεσαν το ατύχημα οδηγεί αναπόφευκτα στην αποκάλυψη της συμπεριφοράς - κατάστασης και του υλικού - εξοπλισμού αλλά και του ανθρώπινου παράγοντα.

Αυτή η διαδικασία οδηγεί χωρίς αμφιβολία σε ασφαλέστερα συμπεράσματα τα οποία στην συνέχεια αξιολογούμενα αποτελούν πολύ χρήσιμο υλικό για την λήψη μέτρων βελτίωσης του υλικού του πλοίου καθώς και μέτρων βελτίωσης της συμπεριφοράς του προσωπικού μέσω της εκπαίδευσης ώστε τελικά να αποτραπούν ή τουλάχιστον να μειωθούν τα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής.

Το περίφημο Case Analysis αποτελεί "σχολή" στον τρόπο προσέγγισης και κατανόησης πολλών ειδικών θεμάτων, στον τρόπο δικαστηριακής πρακτικής πάνω στον οποίο χτίζεται το νομικό οικοδόμημα της νομολογίας, αλλά ακόμη και γενικευμένα εκπαιδευτικά αποδεκτό τρόπο μετάδοσης γνώσεων στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Τα τελευταία δε χρόνια η περίπτωση σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων ήταν ουσιαστικά αυτή που οδήγησε στην άμεση λήψη αυστηρότερων μέτρων κατασκευαστικού κυρίως χαρακτήρα για ωρισμένες κατηγορίες πλοίων.

Ομως όπως είναι γνωστό αναζητώντας τα αίτια πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων οι στατιστικές μας λένουν ότι αυτά οφείλονται κατά ποσοστό γύρω στα 80% στην συμπεριφορά του ανθρώπινου παράγοντα, στοιχείο που φαίνεται μελλοντικά να αυξάνει ακόμη περισσότερο.

Και ίσως θα υποστηριζόταν όχι με αποδεικτικά στοιχεία αλλά από εκτίμηση ότι το ποσοστό αυτό μπορεί να είναι και μεγαλύτερο με την έννοια ότι εφόσον από την διερεύνηση των ατυχημάτων ενδεχόμενα να δημιουργούνται ευθύνες για το εμπλεκόμενο προσωπικό είναι φυσικό για λόγους αυτοάμυνας και απεμπόλησης των ευθυνών οι λόγοι της πρόκλησης να μετατίθενται είτε προς το υλικό είτε προς το τυχαίο και απρόβλεπτο γεγονός, είτε και προς την ανωτέρα βία.

Κάτω όμως από αυτό το πρίσμα πολλές φορές η εικόνα της συμπεριφοράς και του υλικού και του προσωπικού σε περιπτώσεις ατυχημάτων, για τους παραπάνω λόγους μπορεί να παρουσιάζεται στρεβλωμένη και γενικά μη αποδίδουσα εξ ολοκλήρου τις πραγματικές συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβηκε το ατύχημα.

Κατά συνέπεια όταν συμβαίνει ένα ατύχημα τα όποια συμπεράσματά μας δεν στηρίζονται σε τεκμηριωμένους παράγοντες που η παρέμβασή τους είχε σαν αποτέλεσμα την αποτροπή - την μη επέλευση - του ατυχήματος αλλά αντίθετα τα συμπεράσματά μας, σύμφωνα με την αποδεικτική διαδικασία, στηρίζονται σε παράγοντες των οποίων η παρέμβαση π.χ. ο μη έγκαιρος ή ο λανθασμένος χειρισμός σε περίπτωση σύγκρουσης, είχε σαν αποτέλεσμα την επέλευσή του ατυχήματος.

Είναι φανερό ότι από την πρώτη περίπτωση της αποφυγής "επικείμενης σύγκρουσης" διδασκόμαστε και συνειδητοποιούμε τι ορθά πράξαμε δηλαδή σε τι σωστές ενέργειες προβήκαμε και αποφύγαμε την σύγκρουση ενώ στην δεύτερη περίπτωση που επήλθε η σύγκρουση διδασκόμαστε του τι δεν έπρεπε να είχαμε πράξει (κατά θετικό ή αποθετικό τρόπο) για να αποφύγουμε την σύγκρουση.

Χωρίς αμφιβολία και οι δύο καταστάσεις και της σύγκρουσης και της αποφυγής της σύγκρουσης, "διδάσκουν".

Με άλλα λόγια και το "πάθημα" (η σύγκρουση) γίνεται "μάθημα" αλλά και το "μη πάθημα" (αποφυγή της σύγκρουσης) πάλι γίνεται μάθημα.

Και ίσως ακόμη θα υποστηριζόταν ότι το "μη πάθημα" αποτελεί διδακτικότερο μάθημα αφού συνιστά την απευθείας δια του παραδείγματος κατανόηση του θέματος ενώ αντίθετα ουδείς μπορεί να μας βεβαιώσει ότι στην πράξη οι ενέργειες που όπως αποδείχθηκε εσφαλμένα έγιναν, κατά παράβαση κανονισμών ή της συνήθους πρακτικής εάν δεν είχαν γίνει, θα είχε αποφευχθεί η σύγκρουση.

Στην δεύτερη αυτή περίπτωση το συμπέρασμα ότι θα αποφευγόταν η σύγκρουση είναι καθαρά θεωρητικά υποθετικό.

Και ενώ εύκολα θα μπορούσε να αντιταχθεί ότι τι νόημα έχει η διδασχή από μια υποχρέωση εκτέλεσης ενός χειρισμού που σαφώς προβλέπεται από τον νόμο θα υποστηριζόταν ότι και σ' αυτήν ακόμη την περίπτωση είναι τόσοι πολλοί οι απρόβλεπτοι παράγοντες που μπορεί να υπεισέλθουν και παρουσιάζουν τέτοια ποικιλία ιδιαιτεροτήτων και συνθηκών που η αποφυγή της σύγκρουσης κάτω από ορισμένες συνθήκες προϋποθέτει γνώσεις, εμπειρία αυξημένη προσοχή και σωστή εκτίμηση της κατάστασης σε βαθμό τέτοιο που πράγματι θα άξιζε το κόπο να καλυφθεί διδακτικά ως Case analysis.

Και εάν το παραπάνω παράδειγμα της συνάντησης πλοίων, που ο νόμος σαφώς καθορίζει ορισμένες ενέργειες, υπάρχουν περιθώρια "διδασχής" τι συμβαίνει αλήθεια με το πλήθος των τόσων πρωτοβουλιών που λαμβάνονται για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων πάνω στο πλοίο που η σωστή αντιμετώπισή τους για αποφυγή ατυχημάτων αποτελεί καθαρά προϊόν γνώσεων, εμπειρία, ευστροφίας προβλεπτικότητας, θάρρους, τόλμης και ευψυχίας.

Είναι γνωστό ότι τέτοια περιστατικά για να αντιμετωπιστούν, σε πάρα πολλές περιπτώσεις δεν επαρκούν μόνο οι παραπάνω αρετές αλλά απαιτείται ακόμη να διακινδυνεύσουν άνθρωποι.

Και όμως αυτά τα παραδείγματα από τα "μη πάθημα" αποτελούν τα πιο διδακτικά, τα πιο πειστικά μαθήματα.

Αλλά ατυχώς σαν περιστατικά περνούν και ξεχνιούνται μόλις περάσει η επικαιρότητά τους. Λησμονείται έτσι η διαδικασία, η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, δεν καταγράφεται και δεν παραμένει για να αποτελέσει αντικείμενο σχολιασμού και διδασχής.

Αντίθετα πάνω στο ίδιο incident, εάν λόγω εσφαλμένης ή διαφορετικής εκτίμησης είχε επέλθει ατύχημα (accident) θα υπήρχε ασφαλώς η καταγραφή αυτή, αφού θα

υπήρχαν λογοί και από πλευράς πλοίου αλλά και Πολιτείας να ερευνηθεί το όλο θέμα ώστε να διαπιστωθεί τι δεν έγινε σύμφωνα με τους Κανονισμούς και την κοινή πρακτική ώστε να μην είχε επέλθει το ατύχημα.

Και όμως είναι λυπηρό που η Ναυτιλία δεν εκμεταλλεύεται τον τεράστιο χώρο του "μη ατυχήματος" για να αντλήσει πολύ χρήσιμα συμπεράσματα και κυρίως για εκμετάλλευση στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης.

Πολλοί θεωρούν ότι ο χώρος αυτός του "μη παθήματος" είναι ανάγκη σήμερα να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερο συστηματικής παρακολούθησης, λεπτομερούς καταγραφής των συνθηκών καθώς και της λήψης των όποιων αποφάσεων ή εκτέλεσης των οποίων οδήγησε στην αποφυγή του ατυχήματος.

Ίσως από πολλούς αντιταχθεί ότι ο χώρος καταγραφής τέτοιων πρωτοβουλιών είναι απροσδιόριστος και μη οριοθετήσιμος.

Νομίζω ότι θα διευκόλυνε τους συλλογισμούς αν αναφεροταν για ωρισμένους τομείς κάτι που, οι παλαιότεροι ναυτικοί και κυρίως αυτοί των Λίμπερτυς, τις πρωτοβουλίες αυτές τις χαρακτήριζαν με τον όρο "πατέντα".

Ήταν σύνηθες να αναφέρονται σε πρωτοβουλίες του τύπου "ευτυχώς που ο λοστρόμος ή ο γραμματικός ή ο β' μηχανικός εφάρμοσε μια πολύ καλή πατέντα ή δι' άλλως θα "πνιγόμαστε".

Αυτός ο χώρος των δημιουργικών πρωτοβουλιών είναι ανάγκη να συνειδητοποιηθεί περισσότερο όχι μόνο σαν μια αιωρούμενη και αμφιλεγόμενη πληροφορία αλλά ως μια θετική και τεκμηριωμένη μαρτυρία που να παραμένει στο διηνεκές σχολιαζόμενη και διδασκόμενη.

Είναι ανάγκη να βρεί την θέση που της ανήκει στην ναυτική βιβλιογραφία και στα εκπαιδευτικά κείμενα.

Γιατί διδάσκουν στο συνειδητό μας "του ποιές ενέργειες έγιναν και ποιές διαδικασίες ακολουθήθη-

καν και αποτράπηκε το ατύχημα" και όχι "του τι ήταν αυτό που δεν έγινε σύμφωνα με τους Κανονισμούς και την πρακτική ώστε να αποτραπεί το ατύχημα".

Το Case Analysis και για τα "μη παθήματα" είναι ανάγκη να περάσει στον χώρο που οικοδομείται η γνώση και αφομειώνονται τα συμπεράσματα από τις σωστές ενέργειες που έγιναν σε συγκεκριμένα περιστατικά και μέσα από τις οποίες αποφεύχθηκαν τα ατυχήματα.

Θεωρούμε ότι μέσα από την διαδικασία αυτή θα οριοθετείται σαφέστερα και θα συνειδητοποιείται περισσότερο ο τεράστιος χώρος της πρόληψης των ατυχημάτων στα πλοία.

Πρόκειται για μια πιο ουσιαστική προσέγγιση των θεμάτων της αξιοπλοίας των πλοίων, της ασφάλειας της ναυσιπλοίας και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος αλλά και της λειτουργικής εκμετάλλευσης του σκάφους.

Πολλοί έχουν την γνώμη ότι αυτόν τον στόχο μπορούν να τον υλοποιήσουν πιο αποτελεσματικά οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες έχουν την δυνατότητα αλλά και την επιρροή να ζητήσουν από τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς τους τέτοιες πρωτοβουλίες.

Επισημαίνουμε εδώ ότι θα ήταν ένα πολύπλευρο λάθος τα επιτελεία της ξηράς να υποβαθμίσουν τέτοιες προσπάθειες και να τις εμφανίσουν ως συνήθειες και μέσα στα όρια των αρμοδιοτήτων και των ευθυνών, αλλά ακόμη των γνώσεων και της εμπειρίας των αξιωματικών των πλοίων. Γιατί μια τέτοια ενέργεια του επιτελείου της ξηράς θα εκμηδένιζε κάθε δημιουργική πρωτοβουλία των στελεχών των πλοίων γεγονός που πέρα από την απογοήτευση ίσως να έχει οδυνηρές συνέπειες και για το ίδιο το πλοίο.

Αντίθετα νομίζουμε είναι ανάγκη να προβάλλονται και να δημοσιοποιούνται μέσω των ναυτιλιακών φορέων και του τύπου ακόμη ώστε πράγματι το παράδειγμά τους να βρει μιμητές για πάρα πολλά θέμα-

τα πάνω στα πλοία. Ακόμη δε αυτά τα παραδείγματα να περνούν και ως διδακτική ύλη στις Ναυτικές Σχολές όχι μόνο ως προς το γνωστικό μέρος αλλά και ως προς τα θέματα των ναυτικών αρετών και των ναυτικών μας παραδόσεων.

Η διατήρηση της γνήσιας ναυτικής παράδοσης είναι ανάγκη να αντλείται μέσω από τα πλοία και τους ανθρώπους που τα υπηρετούν.

Γιατί με το πέρασμα του χρόνου και σαν φύγουν από την ζωή οι άνθρωποι αυτοί που από την δική τους σκοπιά ο καθένας έβαλε ένα μικρό λιθαράκι στο οικοδόμημα της ναυτιλιακής Ελλάδας τότε και αυτοί θα έχουν γράψει μια σελίδα της ναυτικής μας ιστορίας και θάχουν προσθέσει ένα κρίκο στην μακρά αλυσίδα της ναυτικής μας παράδοσης.

Μπορεί να μην αποτελούν ηχηρά ονόματα του σήμερα, όμως αύριο όταν το όνομά τους συνδεθεί με μια συγκεκριμένη πατέντα, ίσως σήμερα ταπεινή, τονομά τους θα αναφέρεται στο διηνεκές των ναυτιλιακών μας πραγμάτων. Και αυτό σαν ναυτική χώρα το έχουμε ανάγκη.

Το δέντρο της ναυτικής μας παρουσίας δεν το αποτελούν μοναχά τα πολλά τα πλοία - τα φύλλα του δέντρου - αλλά το στηρίζουν και οι αφανείς ρίζες μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και όλοι αυτοί που από τη δική τους σκοπιά υπηρετούν και οικοδομούν την ναυτική γνώση και δίνουν συγκεκριμένο περιεχόμενο στην ναυτική εμπειρία.

Αλλωστε η πρόσφατη τιμητική εκδήλωση στη μνήμη του μεγάλο ναυτοδιδάσκαλου Γεράσιμου Μηλιαρέση νομίζω κατέδειξε περίτρανα πόσο μεγάλη ανάγκη έχει μια ναυτική χώρα και μια μεγάλη ναυτιλία όπως η Ελληνική να στηρίζεται σε γερά θεμέλια που τα αποτελούν άνθρωποι που μέσα από το έργο τους έγραψαν ιστορία, άρρηκτα δεμένη με το ναυτιλιακό μας μεγαλείο, αλλά και με το ναυτιλιακό μας γένεσθαι.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

Ετσι κι εδώ, από το hard... στο soft ware και... τους ανθρώπους!!

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

Είναι και εύστοχο και σκόπιμο.

Και χρήσιμο πολύ, το να σχετίζεται κανείς την αριθμητική και ποιοτική επάρκεια όσων επανδρώνουν τη ναυτιλία μας, από ξηρά και θάλασσα, με τον εξελισσόμενο... **"παρεμβατισμό, που κάνει την λειτουργία των εταιριών μας δυσκολότερη..."** και για να χρησιμοποιούμε τις λέξεις που περιγράφουν το θέμα, όπως αυτό δόθηκε από τους συντάκτες των Ναυτικών Χρονικών... **"προβληματική"**!

Και κρίσιμο είναι ακόμη, να μελετά κανείς να γνωρίζει συνέχεια την δυνατότητα κάθε φυσικού είδους, να προσαρμόζεται στις αλλαγές που έρχονται στο περιβάλλον του. Κάθε φυσικού είδους, είτε είναι αυτό πλάσμα της φύσης που θα επιβιώσει στις περιόδους των παγετώνων και της ξηρασίας, που ίσως έρθει, είτε ανθρώπινο δημιουργήμα και κλάδος επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Και είναι ακόμη επίκαιρο, μια και ο μεγάλος όγκος των επενδύσεων που γίνονται τον τελευταίο καιρό στη ναυτιλία μας έχουν ανάγκη από μακρύ ορίζοντα, όχι απλής επιβίωσης σε δύσκολες συνθήκες, αλλά ανταγωνιστικής κερδοφόρας λειτουργίας για να δικαιωθούν και ν' αποδώσουν.

Η λέξη **"παρεμβατισμός"** όμως ηχεί λίγο βαριά, ίσως και άτοπη!

Δίνει την εντύπωση της εμπλοκής αναρμόδιων και ανεπιθύμητων φορέων. Δημιουργεί αρνητικά συναισθήματα και αποτρέπει τη διάθεση για κατανόηση και προσαρμογή στα νέα δεδομένα.

Και η λέξη **"προβληματική"** ακούγεται και αυτή άσκοπα ανησυχητική...!

... Κάνει τη λειτουργία δύσκολη...; Ναι!

... Ζητά προσαρμογές, αναβάθμιση και νέα νοοτροπία...; Ναι!

... Όχι όμως και **"προβληματική"**!



Αν η Ελληνική Ναυτιλία θεωρούσε ότι τα νέα δεδομένα καθιστούν τη λειτουργία της προβληματική, δεν θα ήταν τόσο δραστήρια στις πολλές και τόσο αισιόδοξες επενδύσεις του τελευταίου χρόνου.

Η αλήθεια είναι πως ζούμε σε περιβάλλον δύσκολο. Μεταφέρουμε φορτία επικίνδυνα, τοξικά, εκρηκτικά, εύφλεκα και σημαντικής αξίας. Στο ταξίδι, βαπόρι, άνθρωποι και φορτία, συχνά θα αντιμετωπίσουν όλη τη δύναμη των στοιχείων της φύσης. Η τεχνολογία που χρησιμοποιούμε είναι πολύπλοκη και δύσκολη να αφομοιωθεί.

Και εκείνοι που διοικούν και κατευθύνουν, ανθρώπους και μηχανήματα έχουν αντοχή, γνώσεις και δυνατότητες μοιραία πεπερασμένες.

Τα ναυτικά ατυχήματα των τελευταίων χρόνων, έχουν πια αναδείξει την κλίμακα, την δύσκολο να τη συλλάβει καν κανείς, των συνεπειών που μπορεί να έχει το **ανθρώπινο σφάλμα**, στο οικοσύστημα και στις κοινωνικές ομάδες που το βιώνουν. Τα μεγέθη της προσπάθειας, του χρόνου και των οικονομικών πόρων, που απαιτούνται για την αποκατάστασή τους, είναι τεράστια. Εξώ από την συμβατική μας εμπειρία. Πολλές φορές πέρα από τα όρια φαντασίας.

Ετσι είναι και φυσικό και αναμενόμενο, οι κοινωνικοί μηχανισμοί να αντιδρούν. Να επεμβαίνουν επιδιώκοντας τον περιορισμό

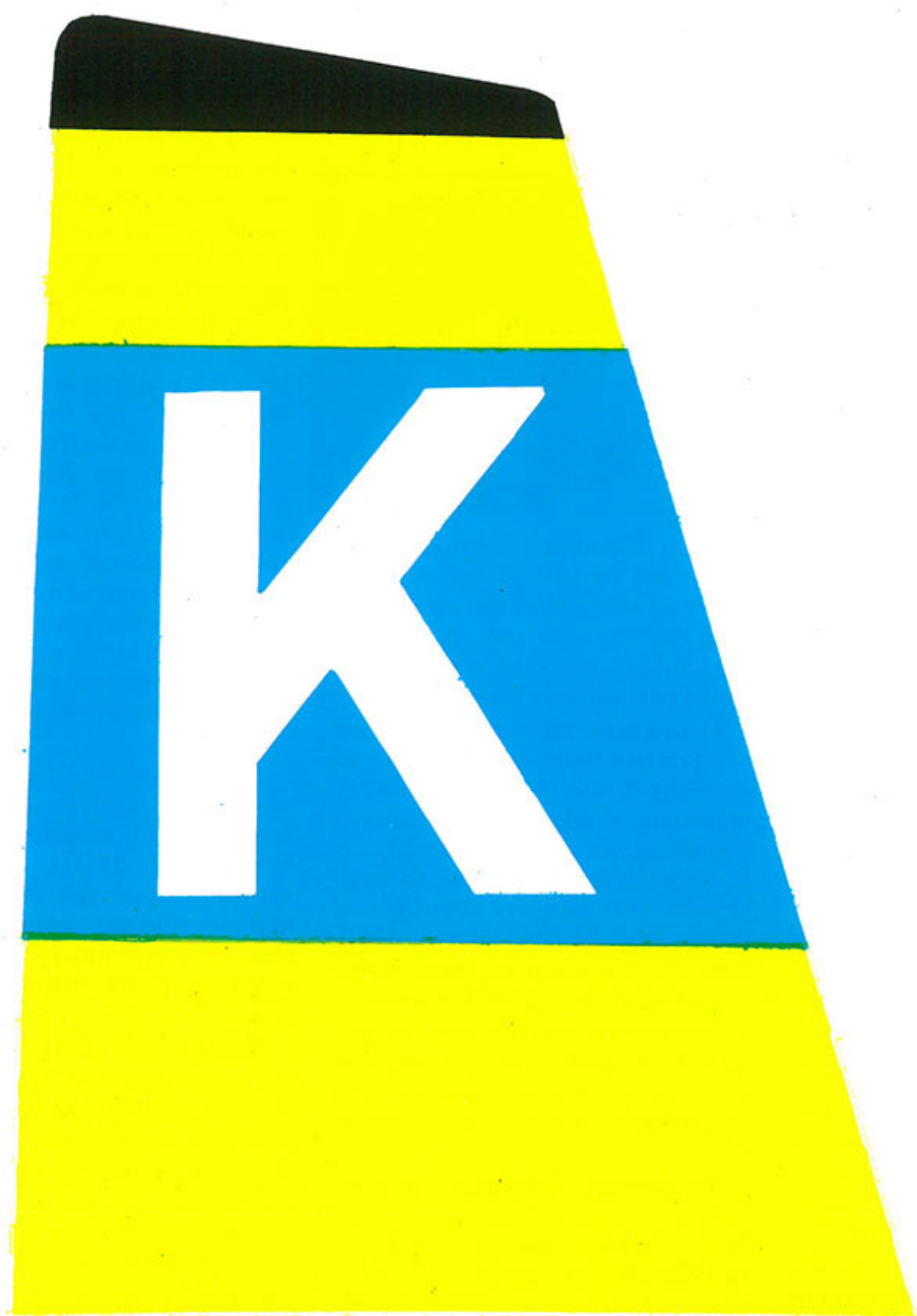
των κινδύνων, στην προσπάθεια να συνεχίσουν να απολαμβάνουν τα καταναλωτικά αγαθά τους, αν είναι δυνατόν, χωρίς να αναλαμβάνουν κανένα κίνδυνο ή μέρος της ευθύνης για τις συνέπειες.

Με κανονισμούς άλλοτε εύστοχους και υλοποιήσιμους, άλλοτε υπερβολικούς και ανεφάρμοστους, οι Τοπικές Κυβερνήσεις, Διεθνείς Οργανισμοί και Κοινωνικοί φορείς, προσπαθούν να επέμβουν. Δυστυχώς, συχνά καταφέρνουν με μέτρα υπερβολικά και ρυθμίσεις άνιστες να ρίξουν όλο το βάρος, ευθύνη και κόστος για την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών, στη λιγότερο οργανωμένη συλλογικά Ναυτιλία.

Μέχρι πριν λίγο καιρό εκφράσεις σαν **"contingency plans..."**, **"emergency response teams..."**, **"real life drills..."**, **"crisis management..."** και πιο πολύ από όλα η έννοια του **unlimited liability** θύμιζαν επιχειρήσεις πολέμων, πυρηνικούς αντιδραστήρες και star wars.

Σήμερα δεν είναι μόνο έννοιες τους καθημερινού λεξιλογίου της Ναυτιλίας. Είναι καθημερινά βιώματα και παράγοντες που καθορίζουν την επαγγελματική μας συμπεριφορά.

Όσο και αν είναι αντιπαθητικό, όσο και αν η γενίκευση του δημιουργεί ανησυχίες, έντονες και βάσιμες, για παρεξηγήσεις ή κακή χρήση, τα ISO Standards 9000 και 9002 φαίνονται να μας πλησιάζουν. Οι βασικές αρχές για Quality Management και η προσπάθεια για τη συνολική αναβάθμιση της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρει η ναυτιλία είναι πια καθημερινότητα όχι μόνο στις μεγάλες εταιρίες αλλά και στα μικρά ακόμη γραφεία που επιδιώκουν μια σταθερή παρουσία στο χώρο.



Athenian Group of Companies

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



KAMP S.A.

MANUFACTURERS OF SHIPS' ACCOMMODATION MATERIALS AND FURNITURE

FACTORY & OFFICE: 49-53, PAPASTRATOU STR., 185 12 PIRAEUS GREECE TEL:4617.551 FAX:4624.157

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ & ΓΡΑΦΕΙΑ: ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΥ 49-53 ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 12 ΤΗΛ:4617.551 FAX:4624.157

Και αυτά σαν απαιτήσεις δεν έρχονται από το US Coast Guard, τα Port State Controls ή τον IMO... αποτελούν τα στοιχειώδη κριτήρια πρόκρισης από την ίδια την ΑΓΟΡΑ, τον κάθε ΝΑΥΛΩΤΗ που αισθάνεται απαραίτητο, για τη δική του επιβίωση, να μειώσει τους κινδύνους του ταξιδιού επιλέγοντας τον πιο αξιόπιστο μεταφορέα.

Από μέρους μας δύο μόνο μπορεί να είναι οι αντιδράσεις:

1) Με ώριμη συλλογική παρουσία στον διεθνή χώρο να μετριάσουμε τις υπερβολές, να καταστέλλουμε τα ανούσια και να επιδιώκουμε τον δίκαιο επιμερισμό του κόστους και της ευθύνης.

και ταυτόχρονα.

2) Να κάνουμε ότι καλύτερο μπορούμε για ν' αναγνωρίζουμε αντικειμενικά τους πραγματικούς κινδύνους και να βελτιώνουμε την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών μας, για ν' ανταποκριθούμε ακμάζοντας στις σύνθετες απαιτήσεις της καθαρά ανταγωνιστικής μας αγοράς.

Αλλωστε, η προσπάθεια αυτή είναι όχι μόνο συμβατή με όποια οικολογική ευαισθησία και κοινωνική υπευθυνότητα έχουμε σαν επιχειρήσεις ή άτομα. Μας ωθεί καθημερινά στο καλλίτερο σαν οργανώσεις, σαν διοικητικά συστήματα και σαν ανθρώπους.

Μας κάνει όλους καλλίτερους!

Στην προσπάθεια αυτή έχουμε ανάγκη από σημαντικό αριθμό στελεχών με γνώσεις όχι μόνο τεχνικές και ειδικές, ανεπτυγμένες, αλλά και ταυτόχρονα ευρύτητα εμπειριών και αντίληψης που θα αφομοιώνουν τις απαιτήσεις, θα προλαβαίνουν τις εξελίξεις και θα κινούνται με άνεση στο σύνθετο τεχνοοικονομικά και επιχειρηματικά περιβάλλον μας.

Και θέλει ανθρώπους με δεξιότητες υψηλές, στην επικοινωνία την κατανόηση της ανθρώπινης συμπεριφοράς και στην κινητοποίηση των ατόμων που θα κληθούν να δράσουν κάτω από συνθήκες πίεσης και δυσκολίας.

Και αυτά μας φέρνουν στο πρώτο σκέλος του θέματος που έδωσαν οι συντάκτες. Την αριθμητική και ποιοτική επάρκεια των ανθρώπων

που στελεχώνουν την Ναυτιλία από ξηρά και θάλασσα.

Το σκέλος αυτό είναι το πιο κρίσιμο.

Τον "παρεμβατισμό" τον παρατηρούμε, τον αναλύουμε και προσαρμόζομαστε σ' αυτόν.

Σαν βιομηχανία υπηρεσιών χορεύουμε στην ουσία, στους ρυθμούς της αγοράς μας.

Το θέμα όμως, της αναβάθμισης του ανθρώπινου δυναμικού μας είναι απόλυτα δικό μας. Είναι ο χώρος που γνωρίζουμε, που τον ελέγχουμε και που έχουμε όλη την ευχέρεια, αν συμφωνήσουμε, ν' αναπτύξουμε δράση και μέτρα αποτελεσματικά!

Εφ' όσον κριθεί πως χρειάζεται - προσωπικά πιστεύω πολύ - τότε να πάρουμε μέτρα βραχυπρόθεσμα ώστε ΓΡΗΓΟΡΑ, ΑΥΡΙΟ, ΤΩΡΑ αν είναι δυνατόν να βελτιώσουμε την απόδοσή μας.

Δυστυχώς..., ευτυχώς μάλλον..., ο ορίζοντας και τα περιθώρια δράσης είναι τόσο μεγάλα που δύσκολα μπορεί ν' αναπτυχθούν στα πλαίσια τέτοιου άρθρου. Ούτε μια τέτοια ανάπτυξη και προτάσεις είναι αντικείμενο άρθρου.

Μπορεί να γίνει όμως, αντικείμενο, καλά επιλεγμένης, ομάδας εργασίας που κοντά στους συλλογικούς φορείς και τη διοίκηση, θα ενισχύσει τη θέσπιση μέτρων και θα κινήσει την υλοποίηση άμεσα.

Και σταχυολογώντας μόνο...

... Για την αριθμητική ανεπάρκεια...

Ναί..., η καμπάνια για την προσέλκυση νέων, αξίζει να συνεχίζεται..., όσο και αν οι ελπίδες για σημαντική προσέλκυση είναι πολύ μικρές.

Οι περισσότερες επιλογές που έχουν τα νέα παιδιά για πιο εύκολη δουλειά στην Ελλάδα είναι η θετική παρενέργεια της βελτίωσης του βιωτικού επιπέδου, που δεν έχουμε παρά να την αποδεχτούμε σαν μια καλλίτερη πραγματικότητα.

Κι όσο κι αν οι καρποί αυτής της προσπάθειας θα φανούν σε αρκετά από σήμερα χρόνια, μια κι ολοκλήρωση του νέου αξιωματικού δεν είναι ιστορία μηνών, η προσπάθεια αξίζει να συνεχίζεται.

Πηγή όμως ΑΜΕΣΗ ΚΑΙ ΩΡΙΜΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ είναι όλα τα νέα παιδιά, μεστωμένοι αξιωματικοί, που τους έχουμε αποκλείσει από την καριέρα, επειδή δεν ευτύχησαν να εργαστούν σε πλοία με Ελληνική Σημαία ή σύμβαση με το ΝΑΤ.

Κι ο αριθμός τους πρόκει να ξεπεράει τις 5 και ίσως τις 10 χιλιάδες.

Αριθμητική Επάρκεια κλπ.) να υλοποιηθεί το αίτημα το συλλογικό και ευκαιρία να αναγνωριστούν οι υπηρεσίες τους και να μετρήσουν για την προαγωγή τους στις επαγγελματικές βαθμίδες.

Κι ας μην ξεχνάμε πως το μεγάλο, το πιο μεγάλο μέρος της Ελληνόκτητης Ναυτικής Επιχειρηματικότητας, βρίσκεται και έξω από το ΝΑΤ και μακριά από το Εθνικό Νηολόγιο. και η ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ συνδυασμένη με τον ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟ, στη σύνθεση της επάνδρωσης είναι απ' τις μεγάλες αιτίες που κάνουν τις χλιαρές μέχρι τώρα προσπάθειες επαναπατρισμού, ν' αποτυγχάνουν.

Ας μην τιμωρούμε λοιπόν μερικές χιλιάδες ναυτικών μας μόνο και μόνο γιατί εργάστηκαν σ' αυτή, την επίσης πολύ ελληνική και σε αριθμούς μεγαλύτερη εκπαιδευμένη Ελληνόκτητη Ναυτιλία. Ας μην στερούμε σ' αυτούς και στη Ναυτιλία μας, που διψά για αξία στελέχη, το δικαίωμα της επαγγελματικής εξέλιξης.

Για την ποιοτική αναβάθμιση...

Η προσπάθεια της προσέλκυσης μαζί με την έμφαση που έχει δοθεί στην πρωτοβάθμια ναυτική εκπαίδευση με τα sandwich courses, θα ετοιμάσει τα παιδιά, που σε 3, 4 ή 5 χρόνια θα επανδρώνουν τις θέσεις των νεότερων αξιωματικών.

Και η δουλειά στην καλλιέργεια του μεσοπρόθεσμου αυτού φρυγανιού, αξίζει να είναι όσο πιο συστηματική, σοβαρή και ολοκληρωμένη γίνεται.

Για την αναβάθμιση όμως των στελεχών, ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ εκείνων που τώρα βρίσκονται στα βαπόρια και πο αύριο θα στελεχώνουν τα ναυτικά γραφεία, στη βαθμίδα δηλαδή της επαγγελματικής εκπαίδευσης, για προαγωγές και την επιμόρφωση που θα τους εντάξει, στις

νέες συνθήκες και δεδομένα..., τι θα κάνουμε;

Το ΚΕΣΕΝ λειτουργεί με πρότυπα του '50 και σε σχέση με τα καλά σχολεία των άλλων χωρών δεν επαρκεί. Οι ευκαιρίες για σοβαρά τεχνικά σεμινάρια σε θέματα ασφάλειας, ναυσιπλοΐα, νέο τεχνολογικό εξοπλισμό, πυρασφάλεια αλλά και στα γενικότερα όπως σύγχρονη διοίκηση, Crisis Management κλπ., σε σχέση με τις πραγματικές διαστάσεις των κινδύνων και προβλήματα της τεχνολογίας, είναι περισσότερο από φτωχές.

Αν εξαιρέσει κανείς την αποτελεσματική δουλειά της HELMEPA που ευαισθητοποιεί και εκπαιδεύει σε θέματα περιβάλλοντος, οι αξιωματικοί μας μένουν με γνώσεις ξεπερασμένες.

Η ουσιαστική δυνατότητα ευρύτερης επιμόρφωσης είναι αδύνατη.

Οι δεξιότητες στην επικοινωνία, η σύγχρονη αντίληψη για το Management των ανθρώπων στο πλοίο, η εξάσκηση στη διαχείριση του κινδύνου και του emergency, μένουν μόνο στο χώρο του ατομικού ενδιαφέροντος του επαγγελματία ναυτικού και των λίγων εταιριών, που οργανώνουν συστηματική εσωτερική εκπαίδευση.

Ακόμη και το επίπεδο της Αγγλικής Γλώσσας, που θεωρείται αυτονόητο στο χώρο μας, όταν η επικοινωνία ξεπερνά το επίπεδο των απλών εντολών, αποδεικνύεται περισσότερο από φτωχή! Και σπάνια δίνονται οι ευκαιρίες ή εφαρμόζονται η πίεση από το εκπαιδευτικό σύστημα, στον επαγγελματία που ταξιδεύει, να βελτιώνει τα Αγγλικά του.

Όσον αφορά τη στελέχωση των γραφείων, το δίλλημα είναι το κλασσικό.

Στους καλούς μας αξιωματικούς που διακρίθηκαν στο πλοίο, σπάνια έχει δοθεί η ευκαιρία να ευρύνουν όσο χρειάζεται τις γνώσεις τους σε θέματα οικονομικά, ασφαλιστικά, ναυλώσεων ή διοίκησης, ώστε εύκολα, να ενταχθούν και ν' αρχίσουν ν' αποδίδουν στο χώρο του γραφείου.

Κι απ' την άλλη μεριά, τα παιδιά των Πανεπιστημιακών Σχολών που ασχολήθηκαν με Ναυπηγική, Ναυτική Οικονομία και Ναυτιλιακά, είναι συχνά πολύ μακριά απ' τη νοοτροπία, την ένταση και τη φύση των προβλημάτων όπως γεννιούνται στο βαπόρι. Τους λείπει η έστω και λίγη αριμύρα που χρειάζονται όλοι στο ναυτικό γραφείο για να μιλούν την ίδια γλώσσα.

Ετσι το πάντρεμα των εμπειριών για τη γρήγορη δημιουργία στελεχών στη ξηρά είναι δύσκολο. Και το πάντρεμα αυτό, ίσως θάταν καλή σκέψη και πρόταση να το αναλάβει μια συνεργασία των Σχολών της Ναυτικής Εκπαίδευσης σε συνδυασμό με τα Πολυτεχνεία και τα Σχολεία της Ναυτιλιακής και Οικονομικής Παιδείας.

Κάποια Sandwich Courses δηλαδή, αξιωματικών, στα Ναυτιλιακά Πανεπιστήμια και των παιδιών των Ναυτικών Πανεπιστημίων στις Ναυτικές Σχολές και στη θάλασσα.

Μα καλύτερα να σταματήσει η σταχυολόγηση που δεν θα έχει τελειωμό. Κι ας αφεθούν τα πιά πολλά για την ομάδα εργασίας που θάταν ευχή να έπαιρνε σάρκα και οστά.

Είναι αλήθεια πως κάτι σημαντική έχει αλλάξει. Κι αυτή την αλλαγή την χωνεύουμε μέρα με τη μέρα όλο και περισσότερο.

Παλαιότερα λέγαμε ... η Ναυτιλία είναι Capital intensive industry.

Το βαπόρι και η επιχειρηματικότητα είχαν το μοναδικό βάρος.

Λέγαμε... το μοναστήρι νάν καλά... κι από καλογήρους.

Τώρα μας γίνεται συνείδηση και κάτι άλλο.

Πως και Capital Intensive είναι η Ναυτιλία και οι φωτισμένοι επιχειρηματίες θα την ωθούν, αλλά και πολύ risk intensive είναι. Και Technology intensive είναι.

Και επειδή είναι όλα αυτά, χρειάζεται να είναι και πολύ brain intensive.

Πολύ περισσότερο από άλλους κλάδους που έχουμε μικρότερη συγγέντρωση και κεφαλαίων και τεχνολογίας και κινδύνους, έχουμε εμείς την ανάγκη από συγγέντρωση υψηλής ανθρώπινης ικανότητας και προσπάθειας.

Το μοναστήρι νάνει καλά... βέβαια...!

Αλλά για να ναν καλά, νάναι καλά κι οι καλογήροι που ναν καλοί και εργατικοί κι ευχαριστημένοι και που μαζί με τον ηγούμενο να δουλεύουν αρμονικά και να κρατούν το μοναστήρι και να το δυναμώσουν.

Ετσι λοιπόν και δώ...! Οτι έγινε τα τελευταία χρόνια στους πολλούς κλάδους της οικονομίας.

Απ' το μοναχικό κεφάλαιο σε περισσότερη τεχνολογία και σταδιακά απ' τον βαρύ εξοπλισμό με τα εργατικά χέρια σε πιο σύγχρονους συνδυασμούς μηχανών, συστημάτων, ανθρώπινης δουλειάς και μυαλού.

Ετσι και δω οι προβολείς από το HARD στο SOFT και όλο και πιο πολύ στο Humanware και την ατομική ποιότητα, προσπάθεια και ανθρώπινη συμμετοχή.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΒΟΡΑΩΝΗΣ

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

Η ποιότητα του Μάνατζμεντ στη Ναυτιλία

Του Υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) κ. ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

I. Εισαγωγή

1. Οι οργανισμοί και οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών αποτελούν την πλειοψηφία των οικονομικών μονάδων μιας χώρας (Κρατικές Υπηρεσίες και Οργανισμοί, Τράπεζες, Νοσοκομεία, Ναυτιλία, Τηλεπικοινωνίες Οικονομικές και Ασφαλιστικές υπηρεσίες κ.α.). Ακόμα και μέσα σε μία καθαρά βιομηχανική μονάδα, ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων παρέχουν κάποια υπηρεσία (Διοίκηση, πωλήσεις, γραμματεία κλπ.). Είναι λοιπόν φυσικό το γεγονός ότι οι περισσότερες αρχές και τεχνικές για το Μάνατζμεντ της Ολικής Ποιότητας αφορούν αυτούς που προσφέρουν μία υπηρεσία.

2. Με την εργασία αυτή σκοπός μας είναι να γίνει μία γενική ενημέρωση για την έννοια και σκοπιμότητα της ποιότητάς στο ευρύτερο φάσμα του τριτογενή τομέα παραγωγής που εντάσσεται και η Ναυτιλία και μία σε αδρές γραμμές περιγραφή της παγκόσμιας προσέγγισης και δυναμικής προς την ποιότητας. Η έννοια της ποιότητας συνδέεται με την Ολική Ποιότητα, που είναι ποιότητα με χαμηλό κόστος σαν αποτέλεσμα καθολικής συμμετοχής όλου του προσωπικού και των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης.

3. Η Ολική ποιότητα έχει κάποιες προϋποθέσεις που είναι οι ακόλουθες:

(α) Ολοκληρωτική συμμετοχή της ηγεσίας της επιχείρησης και όλων των εργαζομένων. Αυτό σημαίνει εμπλοκή όλων των στελεχών, από το γενικό διευθυντή μέχρι και τον τελευταίο στην ιεραρχία υπάλληλο.

(β) Ομαδική εργασία.

(γ) Πρωτοβουλίες των εργαζομένων χωρίς τη συμμετοχή των οποίων κανένα πρόγραμμα Ολικής Ποιότητας, δεν μπορεί να υλοποιηθεί.

(δ) Αναγνώριση των προσπαθειών και της συμμετοχής των υπαλλήλων για την ποιότητα, πρόληψη και όχι εκ των υστέρων διόρθωση λαθών και παραλείψεων. Η εταιρία ή ίδια πρέπει να έχει ένα όραμα και μία πολιτική διατυπωμένη

με σαφήνεια, που να χρησιμεύει σαν οδηγός.

4. Η πορεία προς την Ολική Ποιότητα είναι ουσιαστικά μία επανάσταση, μία κοσμογονία, που κάποτε χαρακτηρίζεται σαν γολγοθάς. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει μία επιχείρηση πρέπει να θεωρούνται σαν πρόκληση για βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και όχι σαν πρόβλημα. Η Ολική Ποιότητα εφαρμόζεται στους τομείς:

(α) ΑΝΘΡΩΠΟΙ (υπάλληλοι, πελάτες, προμηθευτές)

(β) ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ / ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

(γ) ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ / ΥΛΙΚΑ

και υλοποιείται με προϋποθέσεις όπως:

(i) ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

(ii) ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

(iii) ΟΜΑΔΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

5. Σαν πρώτος ηγέτης Ολικής Ποιότητας μπορεί να θεωρηθεί ο Μωυσής διότι:

(α) Είχε ένα όραμα, τη γη της Επαγγελίας.

(β) Είχε την υπομονή να το επιδιώξει.

(γ) Είχαν γραπτές οδηγίες, τις 10 εντολές

(δ) Αντιμετώπισε πολλές φορές αχαριστία και άγνοια μέχρι να πετύχει.

6. Οι αρχαίοι Έλληνες φιλόσοφοι ήταν γνώστες της έννοιας της ποιότητας και της σημασίας της για τη ζωή των ανθρώπων και το Μάνατζμεντ. Η μέθοδος διδασκαλίας του Σωκράτη, διδασκαλία μέσω καταλλήλων ερωτήσεων, απαντήσεων από τους ακροατές και διαλόγου αποτελεί τη βάση του συγχρονικού Management by Walking Around (MBWA).

Ο Πλάτων ανησυχούσε για το ότι οι πωλητές πωλούσαν και οι καταναλωτές αγόραζαν προϊόντα χωρίς επαρκή γνώση για το ποιο είναι ωφέλιμο και ποιο βλαβερό. Πίστευε ότι ο κίνδυνος της αγοράς είναι μικρός μόνο όταν έχεις τη συμβουλή ενός ειδικού.

Ο Αριστοτέλης διακήρυττε ότι τελειότητα δεν είναι η πράξη αλλά συνήθεια.

Ο Μέγας Αλέξανδρος που ήταν μαθητής του Αριστοτέλη αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα του τέ-

λειου Μάνατζερ του οποίου την επιρροή και διοικητική ικανότητα νοιώθει όλη η ανθρωπότητα ακόμη και σήμερα.

Η αθηναϊκή τριήρης είναι παράδειγμα επιτήδειας διακυβέρνησης για την επίτευξη τέλει συντονισμού, επικοινωνίας και ομαδικής προσπάθειας διακοσίων ατόμων.

Πριν κλείσουμε την εισαγωγή του θέματος παραθέτουμε και την χαρακτηριστική άποψη για την ποιότητα του Στ. Αργυρού, Προέδρου Ε.Ε. του ΣΕΒ.

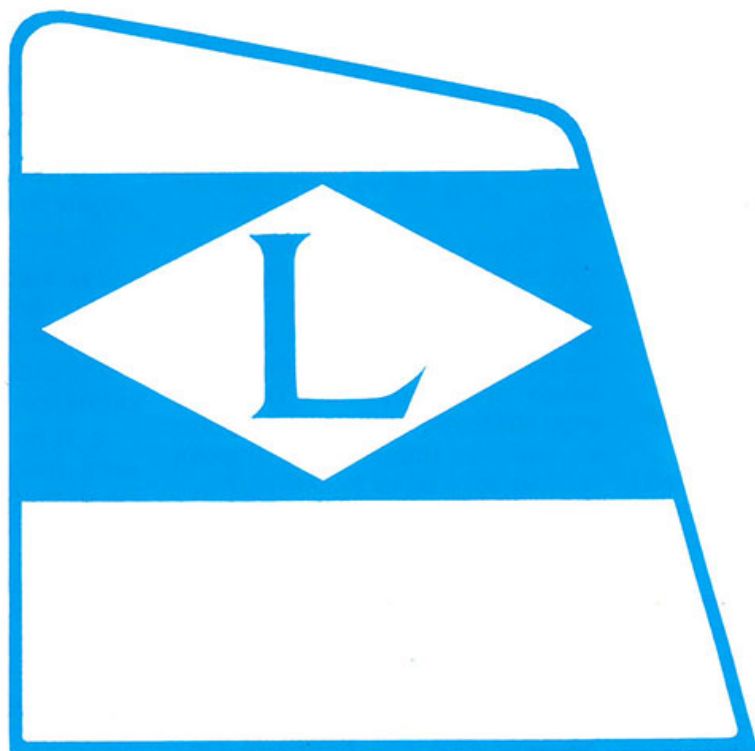
"Σήμερα, ο manager δεν μπορεί να είναι πια αυτός που οργανώνει, σχεδιάζει και ελέγχει μόνο πόρους. Στο κέντρο της δραστηριότητάς του προστίθενται τώρα τομείς που εκφράζονται με λέξεις πίο ρευστές, όπως χρόνος, ευκαιρία, σύγκριση, ποιότητα".

II Ορισμός και στοιχεία της ποιότητας

1. Όπως όλες οι απλές έννοιες, έτσι και η ποιότητα εκφράζεται με διάφορες απόψεις. Ένας αρκετά αποδεκτός ορισμός της ποιότητας είναι ο ακόλουθος: "Το σύνολο των χαρακτηριστικών και ιδιοτήτων ενός προϊόντος ή υπηρεσίας, που αναφέρονται στην δυνατότητά τους να ικανοποιούν μία εκφρασμένη ή συναγόμενη ανάγκη (του πελάτη)". Δηλαδή η καταλληλότητα του προϊόντος για το σκοπό που προορίζεται. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μια επιχείρησης δεν προέρχεται μόνο από την τιμή των υπηρεσιών ή των προϊόντων. Προέρχεται από την ανώτερη ποιότητα σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό.

2. Η ολική ποιότητα, διοικείται και δεν ελέγχεται απλώς. Αυτό σημαίνει ότι απαιτεί ένα ολόκληρο σύστημα λειτουργίας της επιχείρησης, αλλά και ειδική νοοτροπία των ανθρώπων της και όχι απλά την τήρηση κάποιων προδιαγραφών.

3. Κατά τον καθηγητή J. Oakland του Πανεπιστημίου του Bradford οι διάφορες αποψεις για την πολιτική ποιότητας μπορούν να συνοψιστούν σε 10 σημεία από τα οποία αναφέρουμε τα πλέον χαρακτηριστικά:



Leros Management S.A.

"Anavryta 1" Building (2nd Floor)
227 Kifissias Avenue 145 61 Kifissia
Athens, GREECE

Telephones
(01) 6125004-11

Facsimile
(01) 6124926

Telex
210564 LERO GR
215909 LERO GR

(α) Κουλτούρα της εταιρίας που εμφανίζεται με τον "κάνε το σωστά με την πρώτη φορά".

(β) Σύγχρονες μέθοδοι εποπείας και εκπαίδευσης. Ο φόβος δεν έχει θέση σε μία εταιρία ποιότητας.

(γ) Κατάργηση διατμηματικών στεγανών (βελτίωση διαδικασιών επικοινωνίας ομαδικής εργασίας).

(δ) Συστηματική ανάπτυξη ειδικευμένων στελεχών μέσω εκπαίδευσης.

4. Ο δρ. W.E. Deming μία πολύ γνωστή φυσιογνωμία της ποιότητας θεωρεί τα ακόλουθα σαν τα σοβαρότερα αίτια που αναστέλλουν την ποιότητα.

(α) Ελλειψη εμμονής στην ανάπτυξη στόχων.

(β) Συνεχείς αλλαγές διοίκησης.

(γ) Εμφαση στα βραχυχρόνια κέρδη.

(δ) Ετήσιες αξιολογήσεις απόδοσης.

(ε) Διοίκηση με βάση τα προφανή μόνο στοιχεία χωρίς εμβάθυνση σε σημαντικές αλλά όχι προφανείς λεπτομέρειες.

5. Ο Αμερικανός καθηγητής J. M. Juran υποστηρίζει ότι η ποιότητα σχεδιάζεται και δεν είναι ποτέ τυχαία. Θεωρεί τον σχεδιασμό της ποιότητας σαν μέρος της ΤΡΙΛΟΓΙΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ που είναι:

(α) Σχεδιασμός ποιότητας.

(β) Ελεγχος ποιότητας.

(γ) Βελτίωση ποιότητας.

Ο ίδιος καθηγητής λέγει χαρακτηριστικά ότι δεν υπάρχει σύντομος δρόμος για την ποιότητα.

III Βασικές έννοιες της Ολικής Ποιότητας.

1. Μία από τις βασικές προϋποθέσεις για να εφαρμοσθεί Ολική Ποιότητα σε μια επιχείρηση ή Οργανισμό είναι η ύπαρξη ενός οράματος εκφρασμένου από τη διοίκηση. Το όραμα αυτό είναι η περιγραφή των ιδανικών και απώτερων επιδιώξεων της επιχείρησης. Με βάση τις αποδεκτές από την εταιρία αρχές διατυπώνονται συγκεκριμένοι στόχοι που υποδεικνύουν πλέον τι ακριβώς πρέπει να γίνεται και από ποιούς. Μεταξύ άλλων στόχων είναι και οι εξής:

(α) Συμμετοχή των υπαλλήλων στη βελτίωση της ποιότητας.

(β) Εργασία χωρίς λάθη, που είναι ο οικονομικότερος τρόπος βελτίωσης της ποιότητας.

(γ) Εκπαίδευση και επιμόρφωση ανθρώπινου δυναμικού.

(δ) Κατάρριψη των ενδομηματικών και δημητριακών στεγανών.

2. Με δεδομένα ότι η αποστολή της εταιρίας, η πολιτική ποιότητας και οι στόχοι του προγράμματος ποιότητας είναι γνωστοί, για να διαμορφωθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε να διοικηθεί η Ολική Ποιότητα με επιτυχία, χρειάζεται ένα σύστημα. Στη προκειμένη περίπτωση, σύστημα, είναι ένα σύνολο από δραστηριότητες που ακολουθούνται από την εταιρία, ώστε να επιτύχει συγκεκριμένους στόχους της και να αποφευχθούν λάθη.

3. Όπως έχουμε αναφέρει, η Ολική ποιότητα διοικείται, δεν ελέγχεται. Αυτό σημαίνει ότι καθοδηγείται από την αρχή μέχρι το τέλος και η διοίκηση δεν αρκείται στον έλεγχο αποτελεσμάτων. Το κορυφαίο στέλεχος της εταιρίας πρέπει να επιδείξει υπομονή και επιμονή παίζοντας το ρόλο του καταλύτη.

Θα πρέπει να διαθέτει καθημερινά ένα μέρος του χρόνου του σε δραστηριότητες που αναφέρονται στην επίλυση προβλημάτων ποιότητας. Να διαμορφώνει τις οργανωτικές αξίες των συνεργατών του μιλώντας για την ποιότητα και χρησιμοποιώντας την ορολογία της. Δημιουργείται έτσι ένα κοινό λεξιλόγιο, που εγγυάται ότι η ποιότητα είναι μόνιμο και σημαντικό θέμα στην ατζέντα των συσκέψεων και επηρεάζει τις λαμβανόμενες αποφάσεις.

4. Η ολική ποιότητα είναι μία ριζική αλλαγή νοοτροπίας και συστημάτων. Η αλλαγή συνήθως ενοχλεί. Ο φόβος της αλλαγής είναι ένας ανασταλτικός παράγοντας όχι μόνο για την έναρξη μιας διαδικασίας βελτίωσης της ποιότητας, αλλά και για συνεχή της. Ένας τέτοιος φόβος συχνά βασίζεται σε άγνοια των αντικειμενικών στόχων και των αναφερομένων επιπτώσεων από τις προτεινόμενες αλλαγές.

5. Το κόστος του να γίνει μία εργασία σωστά και με την πρώτη φορά, είναι πολύ μικρότερο από το κόστος διόρθωσης των προβλημάτων και αστοχιών που προκαλεί ο κακός σχεδιασμός, η έλλειψη διαδικασιών ελέγχου, η επικάλυψη εργασιών. Η εκπαίδευση είναι το βασικότερο όπλο για την αλλαγή νοοτροπίας στην επιχείρηση και την

υιοθέτηση της ποιότητας από κάθε στέλεχος σε οποιοδήποτε επίπεδο.

IV Υλοποίηση προγράμματος Ολικής Ποιότητας.

1. Η υλοποίηση της Ολικής Ποιότητας δεν είναι ιδιαίτερα εύκολη και η ηγεσία των εταιριών δεν ξέρει πάντα από που ν' αρχίσει. Για αυτό σε μερικές επιχειρήσεις δεν αρχίζει ποτέ. Το πρόγραμμα Ολικής Ποιότητας πραγματοποιείται σε τέσσερα κύρια στάδια και σε χρονικό διάστημα που διαρκεί πολύ περισσότερο από τέσσερα χρόνια. Τα στάδια αυτά είναι:

(α) Κατανόηση και αποδοχή των αρχών Ολικής Ποιότητας.

(β) Σχεδιασμός Προγράμματος.

(γ) Εφαρμογή Προγράμματος ο.π. - Δέσμευση και εφαρμογή προσωπικού.

(δ) Ελεγχος και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων

2. Η ποιότητα σε μία επιχείρηση είναι τρόπος σκέψης και ζωής. Η ολική ποιότητα αποσκοπεί σε συμμετοχή όλων των εργαζομένων. Παρ' όλα αυτά ένα συνηθισμένο πρόβλημα κατά τα πρώτα στάδια εφαρμογής ενός προγράμματος Ολικής Ποιότητας είναι ότι τα περισσότερα στελέχη πιστεύουν ότι η διοίκηση της ποιότητας δεν είναι δική τους δουλειά και αφορά μόνο τους ειδικούς. Η θέση αυτή είναι λανθασμένη. Όλοι οι εργαζόμενοι είναι υπεύθυνοι για την ποιότητα. Διαδικασίες εντολές, κανονισμοί, είναι ανίσχυροι όταν η πεποίθηση για ποιότητα δεν είναι βαθιά ριζωμένη στο ίδιο το άτομο σαν νοοτροπία. Η αλλαγή νοοτροπίας των στελεχών γίνεται με τους εξής τρόπους:

(α) Επικοινωνία και πληροφόρηση.

Ένα πρόγραμμα ποιότητας αποδίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στις σωστές ανθρώπινες σχέσεις, στην πληροφόρηση και την επικοινωνία.

(β) Εκπαίδευση.

(γ) Εθελοντική συμμετοχή των στελεχών σε συλλογικές προσπάθειες επίτευξης στόχων.

3. Ένα πρόγραμμα Ολικής Ποιότητας δεν είναι τόσο δύσκολο να ξεκινήσει όσο είναι δύσκολο να συνεχιστεί και να μη απορριφθεί από το σύστημα. Τα σημαντικότερα αίτια πιθανής απόρριψης ή και εκφυλισμού του προγράμματος είναι:

(α) Ελλειψη υποστήριξης της ηγεσίας.

(β) Ελλειψη συστηματικής προσέγγισης στην ποιότητα.

(γ) Αντίδραση του προσωπικού και των στελεχών. Η εφαρμογή του προγράμματος Ολικής Ποιότητας προκαλεί μία επανάσταση στη νοοτροπία, στα συστήματα και στις διαδικασίες της επιχείρησης. Είναι αναμενόμενες οι αντιδράσεις που οφείλονται σε ανασφάλεια, απώλεια κεκτημένων ή απλά σε άγνοια και έλλειψη ενημέρωσης.

(δ) Επιλογή λανθασμένης προσέγγισης.

4. Μπορούμε να χαρακτηρίσουμε την ποιότητα περισσότερο σαν ένα ταξίδι παρά σαν ένα προορισμό, στον οποίο μπορείς να φτάσεις και να επαναπαυθείς. Χρειάζεται συνεχή υποστήριξη κατ' αρχήν από τα ανώτατα στελέχη και κατόπιν από όλα τα στελέχη ανεξαρτήτως. Ένα πρόγραμμα ποιότητας έχει απλά και σημαντικά αποτελέσματα, εντυπωσιακή μείωση του κόστους, αύξηση και βελτίωση της παραγωγικότητας.

V Βελτίωση και διοίκηση της ποιότητας.

1. Τα τρία βασικά στοιχεία τα οποία αποτελούν την ποιότητα είναι:

- (α) Ο σχεδιασμός της ποιότητας
- (β) Ο έλεγχος
- (γ) Η βελτίωση

Οι Ιάπωνες χρησιμοποιούν τακτικά την έκφραση "Η ολική ποιότητα αρχίζει και τελειώνει με την εκπαίδευση".

2. Η βελτίωση της ποιότητας εξαρτάται από το έμπυχο δυναμικό της επιχείρησης. Χρειάζεται την απόλυτη δέσμευση και συμμετοχή όλων, από το γενικό διευθυντή μέχρι τον τελευταίο υπάλληλο. Όλοι μελετούν και βελτιώνουν κάποιο λειτουργικό στοιχείο της επιχείρησης για να υπάρξουν ουσιαστικά αποτελέσματα και για να μην είναι ασύνδετη η προσπάθεια αυτή τα στελέχη εκπαιδεύονται.

3. Η επικοινωνία έχει καθοριστική σημασία για την επιτυχία του προγράμματος βελτίωσης ποιότητας που βασίζεται στην συνεργασία και αξιοποίηση των γνώσεων όλου του προσωπικού. Η επικοινωνία είναι η κινητήρια δύναμη μιας οργανωμένης επιχείρησης. Όταν η επικοινωνία μεταξύ διοίκησης και εργαζομένων δεν είναι ικανοποιητική, τότε έχουν ήδη τεθεί οι βάσεις της οικονομικής ζημίας ή καταστροφής. Τα αμέσως συμπτώματα κακής επικοινωνίας είναι:

- (α) Επικάλυψη εργασίας
- (β) Συσσώρευση εργασίας.
- (γ) Παραιτήσεις
- (δ) Απουσίες
- (ε) Δυσaréσκεια

4. Όλο το προσωπικό πρέπει να ενημερώνεται τακτικά από τον άμεσο προϊστάμενό του για θέματα, όπως η πολιτική της εταιρίας, η απόδοση της εταιρίας και ο προγραμματισμός στόχων επομένης χρονικής περιόδου. Αυτή η μέθοδος επικοινωνίας καλύπτει και την εκ των άνω προς τα κάτω πληροφόρηση αλλά και το αντίστροφο. Είναι απαραίτητο η διεύθυνση να κρατά ανοικτές γραμμές επικοινωνίας με τα στελέχη της επιχείρησης. Επικοινωνία βέβαια δεν σημαίνει μόνο εγκύκλιοι, κανονισμοί, ομιλίες ή συσκεψείς. Σημαίνει δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης, ώστε οι υπάλληλοι αυθόρμητα να επικοινωνούν με τη διεύθυνση για οδηγίες και συνεργασία. Η ιαπωνική νοοτροπία συνεχούς βελτίωσης (KAI - ZEN) ενθαρρύνει τους επικεφαλής να αφήσουν τα γραφεία τους και να αναμειχθούν με τους υπαλλήλους τους. Η μέθοδος αυτή της επικοινωνίας είναι γνωστή διεθνώς σαν MBWA (Management by Walking Around). Τους παραπάνω τρόπους επικοινωνίας μπορούμε να τους χαρακτηρίσουμε και πολιτική της ανοιχτής πόρτας.

5. Το μοντέλο του μοναχικού προισταμένου, που έλεγχε τα πάντα, γνώριζε τα πάντα και έδινε λύσεις στα πάντα έχει αρχίσει πια να εξαφανίζεται. Οι ηγέτες σήμερα εκχωρούν περισσότερες αποφάσεις και πρωτοβουλίες στους υφισταμένους τους. Ο σημερινός ηγέτης χρειάζεται την υποστήριξη των συνεργατών του όπως και εκείνοι τη δική του. Η πολυπλοκότητα των εργασιών, αλλά και των εργασιακών σχέσεων με άλλες μονάδες ή στελέχη, απαιτούν ομαδική αντιμετώπιση των θεμάτων. Ο επικεφαλής είναι πιο εξαρτημένος από τους υφισταμένους του παρά το αντίστροφο.

6. Η εκπαίδευση είναι το μέσο με το οποίο ανώτατο στέλεχος ενημερώνει, εμπλέκει και ενδυναμώνει τα στελέχη και τους υπαλλήλους της εταιρίας σε συμμετοχή στην κοινή προσπάθεια που ξεκινά από το γενικό διευθυντή και καταλήγει στον τελευταίο υπάλληλο. Χρησιμοποιώντας τεχνικές παρακίνησης και αναγνώρισης αλλά και

προσωπική του δέσμευση το ανώτατο στέλεχος διασφαλίζει ότι η προσπάθεια για επίτευξη της Ολικής Ποιότητας δεν θα είναι βραχυπρόθεσμη ούτε εντοπισμένη σε συγκεκριμένες λειτουργίες της επιχείρησης, αλλά θα είναι καθολική και συνεχής, θα γίνεται δηλαδή νοοτροπία και τρόπος ζωής για όλα τα στελέχη.

6. Πολλές εταιρίες, ζουν ακόμα με την ψευδαίσθηση ότι γνωρίζουν πάρα πολύ καλά τι είναι ποιότητα και πως επιτυγχάνεται. Οι κινήσεις τους είναι συνήθως χωρίς σύστημα και συνέχεια με συνέπεια τα αποτελέσματα κάθε καλής προσπάθειας να μην είναι μόνιμα. Είναι σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας για την ολική ποιότητα, είναι η αντίληψη των επιχειρηματιών ότι η ποιότητα κοστίζει ακριβά. Οι απόψεις των ειδικών στο σημείο αυτό είναι αντίθετες. Η έλλειψη ποιότητας κοστίζει στην επιχείρηση πολύ περισσότερο.

VI Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την πρόληψη της Ρύπανσης του IMO

1. Από διεθνείς στατιστικές προκύπτει ότι ο αριθμός ατυχημάτων σε πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις της συμβάσεως 1974 δεν διαφέρει κατά πολύ από αυτόν σε πλοία που πληρούσαν απαιτήσεις της συμβάσεως του 1960. Από το στοιχείο αυτό σε συνδυασμό με το ότι τα ατυχήματα στα πλοία οφείλονται κατά τη συντριπτική τους πλειοψηφία στον ανθρώπινο παράγοντα, προκύπτει το συμπέρασμα ότι ενώ από τη μία πλευρά βελτιώνονται και αυξάνονται συνεχώς τα μηχανικά μέσα προστασίας από την άλλη υπάρχει μία περίπτωση ανάλογη μείωση της ποιότητας του ανθρώπινου δυναμικού.

Παρατηρούμε λοιπόν και στο χώρο της Ναυτιλίας το φαινόμενο που υπάρχει σε όλες τις εκδηλώσεις της ζωής, ότι δηλαδή τα μηχανικά μέσα εξελίσσονται με πολύ γρηγορότερο ρυθμό από την εκπαίδευση. Για το λόγο αυτό πρέπει να δοθεί περισσότερο βάρος στην εκπαίδευση με βελτιωμένα συστήματα που να συμβαδίζουν ή ακόμα και να προπορεύονται από την εξέλιξη των τεχνικών συστημάτων και βελτιώσεων. Ο Κώδικας του IMO για τη διαχείριση και ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, στοχεύει κυ-

ρίως προς αυτή την κατεύθυνση ή τουλάχιστον αποτελεί ένα πολύ σωστό ξεκίνημα το οποίο θα μπορεί να βελτιώνεται συνεχώς.

2. Αναγνωρίζοντας τα ανθρώπινα κυρίως προβλήματα, στα οποία αναφέρεται ο Κώδικας ο Διεθνής Οργανισμός Νηογνωμόνων (IACS), ανέθεσε σε ειδική ομάδα να μελετήσει και να προτείνει στον Οργανισμό μία κοινή αντιμετώπιση των ακόλουθων κατηγοριών θεμάτων.

(α) Διοίκηση γραφείων - εταιριών. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

(i) Φορτίο (μεταχείριση σύμφωνα με προδιαγραφές).

(ii) Μέθοδοι και συστήματα συντήρησης πλοίου.

(iii) Ανθρώπινο δυναμικό (επάνδρωση πλοίου κλπ.).

(β) Ανθρώπινος παράγων πλοίου - γραφείων. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

(i) Ειδικευση

(ii) Εκπαίδευση

(iii) Επικοινωνία (πλήρωμα μεταξύ τους και με εταιρία).

(γ) Σχεδιασμός. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

(i) Επικοινωνία (Μέσα - εξοπλισμός).

(ii) Πλοία και συστήματα. (Σχεδιασμός και κατασκευή).

3. Το κύριο σημείο αναφοράς είναι πάντα η ασφαλής διοίκηση, ενώ παράλληλα εξετάζεται και το θέμα της ποιότητας όπως αυτό καθορίζεται στη γνωστή σειρά ISO 9000 σε όλες του τις μορφές. Ο Κώδικας σε πολλά του σημεία είναι απόλυτα συνδεδεμένος με τον παράγοντα ασφάλεια, σε συνδυασμό με πολλές επιμέρους καταστάσεις αντιμετώπισης προβλημάτων που συναντούμε στο πλοίο όπως είναι συγκεκριμένους τρόπους/ μεθόδους περιορισμού ατυχημάτων, της ρύπανσης της ασφάλειας ζωής κλπ. καθώς επίσης των συνθηκών διαβίωσης και επικοινωνίας, των τρόπων συντήρησης και επισκευής και γενικά της σωστής και αποτελεσματικής λειτουργικότητας του πλοίου. Η προσπάθεια συνεπώς της δημιουργίας και εφαρμογής του νέου Κώδικα αποβλέπει στον περιορισμό και βελτίωση των καταστάσεων που προαναφέραμε. Ο στόχος αυτός επιδιώκεται να επιτευχθεί με σωστότερη μεθόδευση και αποτελεσματική διοργάνωση της λειτουργίας τόσο των ναυτιλιακών γραφείων όσο και του αν-

θρώπινου δυναμικού των πλοίων, αυξάνοντας ταυτόχρονα και τις τεχνικές απαιτήσεις σε θέματα ασφαλείας.

4. Στο σημερινό στάδιο που βρίσκονται οι απαιτήσεις του Κώδικα έχουν μορφή συμβουλευτική. Φαίνεται όμως ότι ο απώτερος σκοπός είναι να γίνουν απαιτήσεις που θα καλύπτονται από συγκεκριμένους κανονισμούς και που ενδεχόμενα θα ενσωματωθούν στη SOLAS. Θεωρούμε απαραίτητο να αναφέρουμε πιο κάτω τους κυριότερους προβληματισμούς ειδικών για τις απαιτήσεις του Κώδικα.

(α) Εάν οι κανονισμοί / προδιαγραφές ασφαλείας που πραγματεύονται είναι επαρκείς και κατά πόσο τα πλαίσια των σειρών ISO καλύπτουν ποιοτικά το απαιτούμενο φάσμα, σε ό,τι αφορά το πλοίο και την πλοιοκτήτρια εταιρία.

(β) Εάν ο έλεγχος και η πιστοποίηση θα περιορίζεται αποκλειστικά στα πλαίσια της ασφαλούς διοίκησης τόσο του πλοίου όσο και της εταιρίας, παραλείποντας πλήρως την ποιοτική διοίκηση ή μήπως θα πρέπει να αναζητηθεί ένας συνδυασμός και των δύο.

(γ) Ιδιαίτερα στον τομέα που καλύπτει τον παράγοντα εταιρία πως και από ποιούς θα γίνει ο έλεγχος και η πιστοποίηση.

(δ) Ποια θα είναι η σχέση αποδοχής των πιστοποιητικών από τις αρχές εφόσον γίνει απαίτηση η υπέρβασή τους και ποια θα είναι η σχέση των νηογνωμόνων, ως προς αυτή τη κατεύθυνση θα αναλάβουν την ίδια κάλυψη σε ό,τι αφορά την έκδοση των διαφόρων πιστοποιητικών για λογαριασμό αρχών, όπως αυτά της SOLAS κλπ.

(ε) Ποια θα είναι η αντιμετώπιση / πιθανός ανταγωνισμός και η μεταχείριση διαφόρων εταιριών που εθελοντικά θα εφαρμόσουν τον Κώδικα ή μέρος του Κώδικα ακόμα και πριν τεθεί σε επίσημη εφαρμογή.

5. Οι απόψεις που έχουν διατυπωθεί σχετικά με τα προαναφερόμενα θέματα είναι ότι οι εταιρίες θα πρέπει να αναζητήσουν και να εφαρμόσουν μεθόδους ελέγχου εφαρμογής του συστήματος ασφαλούς διοίκησης. Αυτό θα απαιτήσει τακτικούς εσωτερικούς ελέγχους για να διαπιστώνεται η σωστή εφαρμογή όλων των επί μέρους τμημάτων του συστήματος. Στη δεύτερη φάση και εφόσον η εφαρμογή των ανωτέρων γίνει υποχρεωτική

θα πρέπει να εκδίδονται ανάλογα πιστοποιητικά από την αρχή ή από Οργανισμό εξουσιοδοτημένο από την Αρχή, που να βεβαιώνουν ότι το σύστημα ασφαλούς διοίκησης που ακολουθείται από τη συγκεκριμένη εταιρία και πλοίο εξετάσθηκε και αποδείχθηκε ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις και το πνεύμα του Κώδικα.

6. Για την όλη επιτυχία εφαρμογής του νέου αυτού θεσμού θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις εξής δύο βασικές προϋποθέσεις.

(α) Ο Κώδικας θα πρέπει να διαμορφωθεί κατά τρόπο ώστε να παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε διαφορετική εταιρία /πλοίο να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις και προδιαγραφές του διαμορφώνοντας το δικό της σύστημα ασφαλούς διοίκησης που θα της δίνει την δυνατότητα να επιτυγχάνει πλήρη προσαρμογή στο πνεύμα του Κώδικα, χωρίς παράλληλα να ξεφεύγει σημαντικά από τα παραδοσιακά συστήματα λειτουργίας της.

(β) Οι Αρχές/ Οργανισμοί που θα αναλάβουν την πιστοποίηση των ανωτέρων θα πρέπει να αποκτήσουν και να τεκμηριώσουν ότι απέκτησαν την ανάλογη υποδομή και εμπειρία, έτσι ώστε να μπορούν να πιστοποιούν την προσαρμογή ή όχι στο πνεύμα του Κώδικα διαφόρων συστημάτων ασφαλούς διοίκησης.

Θα πρέπει δηλαδή να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι παραδοσιακοί μέθοδοι των διαφόρων ναυτιλιακών εθνικοτήτων και να αποφευχθεί ο κίνδυνος να μπουν όλοι σε ένα πλαίσιο. Εμφαση θα πρέπει να δοθεί στο τελικό αποτέλεσμα που είναι η ασφαλής διοίκηση και που μπορεί να επιτευχθεί από διαφορετικές κατευθύνσεις και από διαφορετικούς ανθρώπους.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

Κυριότερες πηγές:

1. Ολική Ποιότητα, Α. Σπανού, 1η έκδοση 1993.
2. Management Ολικής Πλοιοτήτας. Από τον Deming στον Tacuchi και το SPC του N. Λογοθέτη.
3. ISO 9000 του Brian Rothery second edition.
4. Υπηρεσιακό αρχείο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
5. Αρχείο Ναυτιλιακής εταιρίας Neomare Shipping Company S.A., Σκουζέ 14, Πειραιάς.

Οι κανόνες του Αμβούργου, αβεβαιότητα ή προοπτική;

Του κ. ΝΙΚΟΥ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, Δικηγόρου

Μαζί με τις πιο θερμές και ειλικρινείς ευχές μου στην Ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια για την Καινούργια Χρονιά, θα επιθυμούσα να αποτυπώσω στο χαρτί μερικές από τις πιο αυθόρμητες σκέψεις μου σχετικά με το ζήτημα της εισόδου πλέον στη ζωή των θαλασσιών μεταφορών των καλούμενων Κανόνων του Αμβούργου, δηλαδή της ήφησης σε ισχύ της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τη μεταφορά εμπορευμάτων στη θάλασσα του 1978.

Για πολλά χρόνια, ήδη από το 1924, όπως είναι γνωστό, το καθεστώς των διεθνών μεταφορών ερρυθμιζαν οι Κανόνες της Χάγης, οι οποίοι είτε αυτούσιοι είτε με ορισμένες παραλλαγές, είχαν εισαχθεί στη ναυτιλιακή νομοθεσία των περισσότερων χωρών του κόσμου. Οι Κανόνες της Χάγης απετέλεσαν μία συμβιβαστική ρύθμιση αντιθέτων συμφερόντων πλοιοκτητών και φορτωτών για μία περίπου εκατονταετία, ίσχυσαν δε, και ισχύουν ακόμα, σε όλες τις νομοθετικά και νομολογικά προηγμένες ναυτιλιακές χώρες, τροποποιήθηκαν δε εν μέρει από τους Κανόνες και το Πρωτόκολλο του Βίσμπου το 1968. Στην Ελλάδα ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, στις διατάξεις περί ναυλώσεως περιέλαβε στην ουσία τους Κανόνες της Χάγης ενώ ήδη από τον Ιούνιο του 1993 ισχύουν στην Ελλάδα αυτούσιοι οι Κανόνες της Χάγης και το Πρωτόκολλο του Βίσμπου. Όμως, στο διεθνές ναυτιλιακό πεδίο των θαλασσιών μεταφορών, από την 1η Νοεμβρίου 1992, ισχύουν οι Κανόνες του Αμβούργου, αφού ήδη επικυρώθηκαν από 20 χώρες (που κυρίως εξυπηρετούν συμφέροντα φορτωτών) και σύμφωνα με το άρθρο 30 αυτών, τέθηκαν σε ισχύ. Οι χώρες που επικύρωσαν τους Κανόνες, είναι οι εξής:

Μπαρμπάντος, Μποτσουάνα, Μπουρκίνα Φάσο, Χιλή, Αίγυπτος, Γουινέα, Ουγγαρία, Κένυα, Λίβανος, Λεσόθο, Μαλάουι, Μαρόκο, Νιγηρία, Ρουμανία, Σενεγάλη, Σιέ-

ρα Λεόνε, Τανζανία, Τυνησία, Ουγκάντα και Ζάμπια. Τέσσερις από τις χώρες αυτές (Μπαρμπάντος, Αίγυπτος, Μαρόκο και Τυνησία) έχουν ήδη ενσωματώσει τους Κανόνες στην εθνική τους νομοθεσία, ενώ η Χιλή τους έχει ήδη συμπεριλάβει στην εθνική της νομοθεσία (Νόμος 18680, άρθρα 984 και 987), αλλά έχει αναστείλει την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα, μέχρις ότου τεθεί σε ισχύ η σύμβαση διεθνώς. Στο κείμενο βέβαια αυτό, δε θα ήταν δυνατή η εξαντλητική απαρίθμηση όλων των καινοτομιών ή νέων ρυθμίσεων των Κανόνων του Αμβούργου, όπως επίσης και των διαφορών τους με τους Κανόνες της Χάγης. Ως προς τις θεμελιώδεις και βασικές ρυθμίσεις των Κανόνων, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει τα εξής:

Ως προς το ζήτημα της έκτασης εφαρμογής, οι Κανόνες του Αμβούργου εφαρμόζονται γενικά σε κάθε "σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς", ενώ σύμφωνα με το καθεστώς των Κανόνων της Χάγης, αυτοί είχαν εφαρμογή μόνο εάν για τη συγκεκριμένη θαλάσσια μεταφορά είχε εκδοθεί φορτωτική. Είναι προφανές ότι η νέα ρύθμιση μπορεί να έχει εφαρμογή όχι μόνο επί φορτωτικών αλλά και επί άλλων εγγράφων που αποδεικνύουν τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, π.χ. Way Bills ή άλλα παρεμφερέ ή έγγραφα. Οπωσδήποτε όμως, είναι σαφές ότι οι Κανόνες δεν εφαρμόζονται σε ναυλοσύμφωνα, και ορθώς άλλωστε.

Η νομική βάση της ευθύνης του θαλάσσιου μεταφορέα παραμένει ίδια με το σύστημα των Κανόνων της Χάγης, δηλαδή παραμένει η νόθος αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέα (δηλαδή κατά βάση υποκειμενική με τεκμήριο πταίσματος του μεταφορέα κατά του οποίου πρέπει να ανταποδείξει αυτός για να απαλλαγεί). Κατά το άρθρο 5 παρ. 1 των Κανόνων, ο μεταφορέας ευθύνεται για κάθε ζημιά που προκύπτει από απώλεια ή βλά-

βη ή καθυστέρηση του φορτίου, εάν η απώλεια ή βλάβη ή η καθυστέρηση συνέβησαν καθό χρόνο το φορτίο ευρίσκετο στη φύλαξη του μεταφορέα, εκτός αν αποδείξει (ο μεταφορέας) ότι αυτός ο ίδιος ή οι προστηθέντες ή οι εντολοδόχοι του έλαβαν όλα τα μέτρα που εύλογα μπορούσαν να απαιτηθούν για την αποφυγή του ζημιολογικού περιστατικού και των συνεπειών τους. Γίνεται αμέσως φανερό ότι η "προσέχουσα επιμέλεια" που έπρεπε να αποδείξει ο θαλάσσιος μεταφορέας για να απαλλαγεί με τα "μέτρα που μπορούν ευλόγως να απαιτηθούν για την αποφυγή του ζημιολογικού περιστατικού και των συνεπειών του". Είναι επίσης σαφές ότι οι νέες ρυθμίσεις περιέχουν σημαντικές αοριστίες και ασάφειες διότι τόσο "τα απαιτούμενα μέτρα" όσον και το "εύλογο" αυτών στην ουσία εξαρτώνται από την δικαιοδοτική κρίση του δικάζοντος δικαστή, την αυστηρότητα ή την επιεικεία του. Σύμφωνα, λοιπόν, με τα παραπάνω, για να απαλλαγεί πλέον ο μεταφορέας από τη συμβατική του ευθύνη, οφείλει σωρευτικά να αποδείξει πρώτον ότι πράγματι έλαβε όλα τα μέτρα που μπορούσαν εύλογα να απαιτηθούν, δεύτερον ότι αυτά αποσκοπούσαν στην αποφυγή του ζημιολογικού περιστατικού και τρίτον ότι αυτά απέβλεπαν στην αποφυγή της συγκεκριμένης ζημιάς. Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς ότι είναι δυνατόν να υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο μεταφορέας μπορεί να μην απαλλαγεί με τους Κανόνες του Αμβούργου, ενώ να απαλλασσόταν με το σύστημα των Κανόνων της Χάγης.

Ουσιαστική ρύθμιση αποτελεί βέβαια και η εισαγωγή της ευθύνης του μεταφορέα για την καθυστέρηση παράδοσης του φορτίου, πράγμα που οπωσδήποτε επιβαρύνει σημαντικά το μεταφορέα αφού πλέον αυτός θα πρέπει κυριολεκτικά να λογοδοτεί για τους λόγους που καθυστέρησε να παραδώσει το φορτίο, ενώ σύμφωνα με τους

Κανόνες της Χάγης, η απόδειξη του πταίσματος του μεταφορέα εβάρυνε τον ζημιωθέντα φορτωτή ή παραλήπτη που επεκαλείτο την καθυστέρηση στην παράδοση.

Ως προς τη διάρκεια της ευθύνης του μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 4 των Κανόνων, η υποχρεωτική ευθύνη του υφίσταται για ολόκληρο το χρονικό διάστημα από την παραλαβή του φορτίου μέχρι την παράδοση αυτού στον παραλήπτη, και έτσι ο γνωστός κανόνας της ευθύνης "tackle to tackle", ήτοι από τη φόρτωση μέχρι την εκφόρτωση, δεν ισχύει πλέον. Ως προς το ζήτημα της απαλλαγής του μεταφορέα, με τη συνδρομή των γνωστών εξαιρουμένων κινδύνων (excepted perils) υπό το καθεστώς των Κανόνων της Χάγης, οι Κανόνες του Αμβούργου αποτελούν αληθινή καινοτομία αφού οι παραπάνω ειδικές απαλλαγές καταργήθηκαν και έτσι η βάση της απαλλαγής της ευθύνης του μεταφορέα είναι πλέον το άρθρο 5, παρ. 1., η γενικότητα όμως της διατύπωσης του οποίου αφήνει εύλογες απορίες για το αν πράγματι με τη λεκτική του διατύπωση, το παραπάνω άρθρο περιέλαβε ή ήθελε να περιλάβει τους "εξαιρουμένους κινδύνους".

Στα άρθρα 6 και 26 των Κανόνων του Αμβούργου διατηρείται η έννοια του περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα σε ορισμένο ποσό κατά δέμα ή μονάδα ή βάρος του φορτίου. Ως ποσοτικό όμως μέτρο δεν λαμβάνεται υπόψη το χρυσό φράγκο Πουανκαρέ ή η χρυσή λίρα, αλλά το Ειδικό Τραπεζικό Δικαίωμα Ε.Τ.Δ. (Special Drawing Right) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (International Monetary Fund) το οποίο προσδιορίζεται καθημερινά στη διεθνή αγορά. Τα αυτά ποσά επιτείνουν σημαντικά την ποσοτική ευθύνη του μεταφορέα κατά 25% περίπου από ότι προβλεπόταν στους Κανόνες της Χάγης. Ετσι, σύμφωνα με το άρθρο 6 ο μεταφορέας μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του για απώλεια ή ζημιά του φορτίου σε ποσό ίσο προς 835 Ε.Τ.Δ. κατά δέμα ή μονάδα, ή 2,5 Ε.Τ.Δ. κατά κιλό βάρους του φορτίου, οποιοδήποτε από τα δύο είναι το υψηλότερο.

Με τους Κανόνες (άρθρο 15) εισάγεται διεξοδικότερη απαρίθμηση των στοιχείων των οποίων πρέπει υποχρεωτικά να αναφέρει η φορτωτική, ενώ παρατείνεται ο χρόνος μέσα στον οποίο ο παραλήπτης του φορτίου οφείλει να γνωστοποιήσει στο μεταφορέα την τυχόν επιφύλαξη του για απώλεια, βλάβη ή παράδοση του φορτίου, η οποία τώρα πρέπει να γίνει, εάν μεν είναι καταφανής, την πρώτη εργάσιμη μέρα μετά την παράδοση του φορτίου, εάν όμως δεν είναι καταφανής εντός 15 ημερών από αυτήν. Στην περίπτωση αυτή, εάν η επιφύλαξη δε γίνει εντός της προθεσμίας των 60 μερών δεν οφείλεται καμμία αποζημίωση από το μεταφορέα. Τέλος, η ενιαία προθεσμία για την παραγραφή των αξιώσεων κατά του μεταφορέα που πρόβλεπαν οι Κανόνες της Χάγης, επιμηκύνεται και αυτή και γίνεται τώρα διετής, (άρθρο 21 παρ. 1, 2 και 3) που αρχίζει από την επομένη της παράδοσης ή εάν δεν έχει γίνει παράδοση, από την επομένη της ημέρας που το φορτίο όφειλε να παραδοθεί στον παραλήπτη. Μάλιστα, εισάγεται ρύθμιση κατά την οποία η προθεσμία αυτή μπορεί να παρατείνεται με έγγραφη δήλωση του υποχρέου (άρθρο 20, παρ. 4) ενώ προβλέπεται επίσης και η δυνατότητα άσκησης αναγωγής από τον καταβαλλόντα αποζημίωση ακόμη και μετά την πάροδο της διετούς παραγραφής.

Εκεί όμως που πραγματικά οι Κανόνες πρωτοτύπησαν αποτελούν οι διατάξεις που αφορούν στη δωσιδικία και στη διαιτησία. Ετσι, σύμφωνα με το άρθρο 21, παρ. 1 σχετικά με τις δικαστικές διενέξεις, η αγωγή κατά του μεταφορέα μπορεί να ασκηθεί κατ' επιλογή του ενάγοντος στο Δικαστήριο είτε α) της κύριας επαγγελματικής κατάστασης του εναγομένου και εν ελλείψει αυτής της συνήθους διαμονής του, είτε β) του τόπου σύναψης της σύμβασης θαλάσσιες μεταφοράς, είτε γ) του λιμανιού φόρτωσης ή εκφόρτωσης είτε δ) σε κάθε άλλο τόπο που συμφωνήθηκε στη σύμβαση μεταφοράς ή τέλος στον τόπο της κατάσχεσης του πλοίου ή άλλου πλοίου που ανήκει στο μεταφορέα,

εφόσον ο τόπος αυτός ευρίσκεται σε κράτος που επικύρωσε ή προσχώρησε στους Κανόνες. Πουθενά όμως δεν προβλέπεται η δυνατότητα επιλογής του ενάγοντα να προσδιορίσει συμβατικά ορισμένη και αποκλειστική δικαιοδοσία των δικαστηρίων ενός συγκεκριμένου τόπου. Αντίθετα, απαγορεύει ρητά την αποκλειστική δικαιοδοσία των δικαστηρίων ενός τόπου ή τη διεξαγωγή διαιτησίας σε ένα συγκεκριμένο τόπο, όπως π.χ. διαιτησία στο Λονδίνο ή στη Νέα Υόρκη, στο Αμβούργο, στον Πειραιά κλπ. Αμεση συνέπεια της ρύθμισης αυτής είναι ότι με τους Κανόνες του Αμβούργου, οι μεταφορείς θα κληθούν να λογοδοτούν στα κράτη όπου εκφορτώνονται τα φορτία των πλοίων τους, τα οποία βεβαίως μπορεί να είναι σε απομακρυσμένα μέρη ή σε μη πολιτισμένα κράτη με αμφίβολο ή και ανύπαρκτο ακόμη νομικό ναυτιλιακό υπόβαθρο. Γίνεται λοιπόν αμέσως αντιληπτό ότι η θέση των μεταφορέων γίνεται σαφώς χειρότερη από αυτήν των Κανόνων της Χάγης.

Η θέση σε ισχύ των Κανόνων του Αμβούργου ήταν αναμενόμενη. Οι 20 χώρες που τους επικύρωσαν είναι χώρες χαμηλών οικονομικών τόνων και ατελούς ναυτικής υποδομής, χώρες όπου τα συμφέροντα, των φορτίων υπερτερούν των συμφερόντων των μεταφορέων. Η Ελλάδα, χώρα κατ' εξοχήν πλοιοκτητικών συμφερόντων, δεν έχει κανένα λόγο να κυρώσει ένα σύστημα κανόνων με νομικές ασάφειες, επικίνδυνες γενικεύσεις και αοριστολογίες. Όμως, η μη κύρωσή τους δε σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι μεταφορείς - πλοιοκτήτες δεν θα κληθούν να ταξιδεύουν πολύ μακριά για να προστατεύσουν επιτοπίως τα νόμιμα δικαιώματά τους. Συμπερασματικά, η επίταση της ευθύνης των μεταφορέων, ασφαλώς θα τους αναγκάσει να καλύψουν ασφαλιστικά την νέα αυξημένη ευθύνη τους πράγμα που θα οδηγήσει σε αύξηση των ναύλων και επομένως, το νέο καθεστώς θα αποβεί δαπανηρότερο για τους φορτωτές.

ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

strintzis *Lines*



PATRAS - IGOUMENITSA - CORFU - ANCONA • IGOUMENITSA - CORFU - BRINDISI
 PIRAEUS - SYROS - PAROS - KOS - RHODES • RAFINA - ANDROS - TINOS - MYCONOS
 PATRAS - SAMI - ITHACA • KILLINI - POROS



strintzis lines

The Blue Ships

26, Akti Possidonos, 18531 Piraeus (GR) Tel: (01) 4225000, Tlx: 212068, 241401, Fax (01) 4225265-266

Λίγα από Όλα

Του ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Στον πέμπτο χρόνο από σήμερα η στήλη και με αφορμή όσα δήλωσαν πρόσφατα οι εκπρόσωποι του Ιδρύματος Ωνάση για τις δυσοίωνες προοπτικές του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου, ο γράφων σπεύδει να υπογραμμίσει ότι η στήλη αυτή υπήρξε μοναδική έπαλξη που αντιτάχθηκε στην παραχώρηση του θαυμάσιου αυτού δημιουργήματος - προσφορά της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της προς τον ελληνικό λαό - στο αναξιόπιστο ελληνικό κράτος, γιατί ακριβώς αυτή η δυσοίωση εξέλιξη, που τόσο παραστατικά περιέγραψαν οι εκπρόσωποι του Ιδρύματος, ήταν πλέον αναμενόμενη με μαθηματική ακρίβεια.

Βάλε ο ένας (και δεν εννοούμε μόνον τους πολιτικούς, γιατί πολλά έχουν ακουσθεί στην Ακτή Μιαούλη), βάλε ο άλλος, το Κέντρο απέκτησε διπλάσιο αριθμό προσωπικού από εκείνον που χρειαζόταν για την αποτελεσματική λειτουργία του (οκτακόσια άτομα αντί των τετρακοσίων!), γεγονός που οδηγεί με επίσης μαθηματική ακρίβεια στο αδιέξοδο, αφού τα νοσήλεια δεν θα μπορούν να καλύψουν τις υπερβολικές ανελαστικές δαπάνες. Γεγονός επίσης που σε αναγκάζει να σκεφθείς μήπως το τεράστιο ποσόν που επενδύθηκε στο Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο θα ήταν καλύτερα να διατεθεί για την πρόληψη των καρδιοπαθειών, όπως κάνει ήδη η Ελληνική Καρδιολογική Εταιρία που προεδρεύεται από τον φίλτατο Λουκά Χατζηϊωάννου και διευθύνεται από τον Καθηγητή Παύλο Τούτουζα, ο οποίος έχει δημιουργήσει και την άριστη από πλευράς επιστημονικού προσωπικού Καρδιολογική Κλινική του Ιπποκράτειου - η Ελληνική Καρδιολογική Εταιρία έχει ξεκινήσει ήδη ένα πρόγραμμα ενημέρωσης των μαθητών των σχολείων και πολύ καλά κάνει γιατί η ενημέρωση για να είναι αποτελεσματική πρέπει να αρχίζει εξ απαλών ονύχων.

ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ του χρόνου που πέρασε σημειώθηκε μία σημαντική - κατά την απόψη του γράφοντος αλλά και πολλών άλλων - εξέλιξη στον χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας. Η εξέλιξη αυτή είναι η ίδρυση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης, η οποία χαιρετίστηκε θερμότατα από το Κομμίτη του Λονδίνου. Το Κομμίτη της Νέας Υόρκης, μετά το ξεπέραςμα των εγγενών προβλημάτων που συνυπάρχουν με παρόμοιες πρωτοβουλίες, προχωρεί με ταχύτατους ρυθμούς στην επιβαλλόμενη οργάνωση, ενώ τον προσεχή Απρίλιο θα αποκτήσει έπειτα από αρχαιρεσίες και την πρώτη του αιρετή διοίκηση. Πρωταγωνιστής στην ίδρυση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης υπήρξε, όπως είναι γνωστό, ο Καπτάν Τσεβδός, που έχει στο ενεργητικό του και μεγάλη - τεράστια θα μπορούσε να την χαρακτηρίσει κανείς - προσφορά προς την ομογένεια και τα εθνικά θέματα. Ουσιαστικό ρόλο στην ίδρυση του Κομμίτη της Νέας Υόρκης διαδραμάτισε και ο γνωστός ναυτιλιακός δικηγόρος Χρήστος Στρατάκης, ο οποίος προσέφερε και εξασφάλισε την νομική και γραμματειακή υποστήριξη της νέας οργανώσεως, με την υποδομή που διαθέτει η δικηγορική εταιρία στην οποία μετέχει ο κ. Στρατάκης. Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι το κτίριο στο οποίο στεγάζεται η εν λόγω δικηγορική εταιρία, που αποτελεί ιδιοκτησία της, είχε ανεγερθεί και είχε χρησιμοποιηθεί επί πολλά χρόνια από την American Express, στο ισόγειο δε βρίσκονταν και οι σταύλοι για τα άλογα που χρησιμοποιούνταν στις άμαξες της πασίγνωστης σήμερα σε ολόκληρο τον κόσμο εταιρίας. Μάλιστα στη μετώπη του κτιρίου υπάρχει το "σήμα κατατεθέν" της American Express, εκπρόσωπος της οποίας είχε ζητήσει να το αποσπάσουν για να το χρησιμοποιήσουν στο νέο μέγαρο της εταιρίας, αλλά ο κ. Στρατάκης προς τον οποίο είχε γίνει η πρόταση μίλησε για επανάληψη της περιπτώ-

σεως του Ελγίνου και υπογράμμισε ότι και για την ίδια την American Express θα ήταν καλύτερο το σήμα να παρέμενε στο αρχικό της κτίριο, οπότε η πρόταση αποσύρθηκε.

ΤΑΚΤΙΚΟΣ αναγνώστης των "Ναυτικών Χρονικών" σε επιστολή του προς τον γράφοντα παρατηρεί "Κάποια μεγάλη "βόμβα" ετοιμάζεις αλλά κρατάς και πισινή". Από τα συμφραζόμενα προκύπτει ότι ο επιστολογράφος αναφέρεται στα όσα ελέχθησαν στον γράφοντα από ναυτικό στη Νέα Ορλεάνη για ένα "μπαρκαρισμένο" φυλλάδιο και για τον λόγο αυτόν χρειάζεται να επαναληφθεί ότι η διευρεύνηση καταγγελιών είναι μία πάρα πολύ δύσκολη υπόθεση, δεδομένου ότι σε κάθε βήμα διατρέχεις τον κίνδυνο να θίξεις και να εκθέσεις ανθρώπους που ενδεχομένως δεν φταίνε. Δεν υπάρχει, λοιπόν, "πισινή", απλώς διεξάγεται μία πολύ προσεκτική έρευνα για τη διαπίστωση της αλήθειας ή μη εκείνων που καταγγέλλθηκαν. Και αν, επαναλαμβάνεται, από την έρευνα αυτή προκύψει και το παραμικρό στοιχείο που να επιβεβαιώνει με τον έναν ή το άλλο τρόπο την καταγγελία, η υπόθεση θα πάει κατ' ευθείαν στον αρμόδιο εισαγγελέα και φυσικά τότε θα σκάσει μία πολύ μεγάλη "βόμβα".

ΝΕΑ ΔΙΑΣΤΑΣΗ έδωσε εφέτος ο παγκιακός σύλλογος "Κοραής" στη γιορτή που διοργανώνει κάθε χρόνο με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους για τα παιδιά που πάσχουν από καρκίνο και νοσηλεύονται σε αμερικανικά νοσοκομεία. Η εφετεινή εκδήλωση οργανώθηκε σε συνεργασία με το κυπριακό προξενείο της Νέας Υόρκης στην αίθουσα του οποίου και πραγματοποιήθηκε και δεν αφορούσε μόνον τα Ελληνόπουλα από την Κύπρο και την Ελλάδα αλλά και παιδιά από όλον τον κόσμο που πάσχουν από την επάρατη νόσο. Και αυτό ακριβώς υπογραμμίστηκε από τον Πρόεδρο του "Κοραή" Καπτάν Τάκη Τσεβδό

και τον πρόξενο της Κύπρου Χαράλαμπο Καψό. Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι στην εκδήλωση κυριάρχησε ένας πνευματώδης "Santa Claus", που όπως αποκαλύφθηκε στο τέλος, ήταν ο Αντιπρόεδρος του "Κοραή" Καπτάν Στέλιος Τάτσης, οι "διόσκουροι της Νέας Υόρκης", όπως προσφυώς έχουν χαρακτηριστεί για τη στενή φιλία και τη συνεργασία τους ο Καπτάν Τάκης Τσεβδός και ο Καπτάν Στέλιος Τάτσης προσφέρουν - ο καθένας με τον τρόπο του - και από το περίσσευμα της καρδιάς τους πάρα πολλά στην ομογένεια και στο έθνος - αλήθεια, τότε θα βρεθεί ένα φωτεινό μυαλό να τιμήσει αυτούς τους ανθρώπους καθώς και όλους τους άλλους ναυτιλιακούς της διασποράς που διακρίνονται για την πολύπλευρη προσφορά τους προς τη Ναυτιλία και προς τον τόπο;

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ, πράγματι, η πρόταση του Προέδρου του Κομμιτέ του Λονδίνου κ. Γιάννη Χατζηπατέρα για την καθιέρωση μιας διεθνούς Ημέρας της Ναυτιλίας κατά την οποία θα προβάλλεται με κάθε τρόπο και μέσο (τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς, εφημερίδες, σχολεία κλπ.) ο ρόλος της Ναυτιλίας στη διακίνηση και τη μεταφορά αγαθών κατά τον οικονομικότερο και λιγότερο επιβλαβή περιβαλλοντικό τρόπο. Επειδή όμως δεν είναι εύκολη υπόθεση η καθιέρωση διεθνούς Ημέρας Ναυτιλίας είναι προτιμότερο να αρχίσουμε αυτή την εκδήλωση από την ναυτιλιακή Ελλάδα, οπότε θα αναγκασθούν να ακολουθήσουν και οι άλλες χώρες, όπως έγινε ήδη με την HELMEPA. Η πρόταση του κ. Χατζηπατέρα ξεκίνησε από τον κατατρεγμό του διεθνούς τύπου εναντίον της Ναυτιλίας και όχι μόνον βεβαίως της Ελληνικής και από την αντίληψη ότι είναι πολύ δύσκολο να μιλάς για τον εαυτό σου στις περιπτώσεις συκοφαντικού σχολιασμού όταν υπάρχουν ατυχήματα πλοίων. Ασφαλώς, είναι πολύ δύσκολο, αλλά η ενημέρωση για τη Ναυτιλία δεν πρέπει να γίνεται μόνον όταν υπάρχουν προβλήματα, πρέπει να είναι συνεχής, πρέπει τα ναυτιλιακά γραφεία να είναι συνεχώς ανοικτά στους δημοσιογράφους για να υπάρχει άμεση πρόσβαση στις πηγές και προσωπική ενημέρωση για τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης,

οπότε θα καταδειχθεί εκ των πραγμάτων ότι ο εφοπλιστής εργάζεται σκληρότερα και από τους πλέον σκληρά εργαζομένους που δεν έχουν άλλωστε κανέναν άλλον μπελά στο κεφάλι τους, ούτε πως θα εξασφαλίσουν έναν ναύλο που θα επιτρέψει στο βαπόρι να επιζήσει σε περιόδους ισχνών αγελάδων που είναι πλέον συχνές, ούτε πως θα βρουν τα απαιτούμενα ποσά για την εκπλήρωση των πολλών υποχρεώσεων που έχει το πλοίο και η ναυτιλιακή επιχείρηση.

ΠΥΚΝΩΝΟΥΝ οι αντιδράσεις των εφοπλιστικών ενώσεων για τις ρυθμίσεις τις οποίες επιδιώκει να επιβάλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντιγράφοντας τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO. Ήδη έχουν επισημανθεί σχετικές αντιδράσεις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και στο χορό μπήκαν πλέον και οι Γερμανοί εφοπλιστές που εκμεταλλεύονται πλοία γραμμής. Η αντίδραση εκδηλώθηκε από την Ενωσ. Γερμανών Εφοπλιστών και μόνον αν γενικευθεί θα καταστεί δυνατόν να αποφευχθούν τα προβλήματα που δημιουργεί η πολυπραγμοσύνη των γραφειοκρατών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

ΑΜΙΛΑ για την μέριμνα υπέρ της Ναυτιλίας εκδηλώθηκε κατά τη συζήτηση στη Βουλή του νομοσχεδίου για τη σύσταση ειδικών τμημάτων εκδικάσεως ναυτικών διαφορών, το πρώτο από τα οποία θα αρχίσει να λειτουργεί από τις 16 Φεβρουαρίου στο Πρωτοδικείο Πειραιώς. Η διαπίστωση από τα πρακτικά της σχετικής συζητήσεως στη Βουλή που είχε την καλωσύνη να θέσει υπ' όψει των "Ναυτικών Χρονικών" ο τέως Υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης και θα ήταν ευχής έργον παρόμοια άμιλλα να εμφανίζεται σε κάθε περίπτωση συζητήσεως μέτρων υπέρ της Ναυτιλίας στη Βουλή - η Ναυτιλία χρειάζεται την συμπαράσταση ολοκλήρου του πολιτικού φάσματος, δηλαδή ολόκληρου του ελληνικού λαού.

ΕΜΜΕΝΟΥΝ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και άλλοι ναυτιλιακοί οργανισμοί να επιβραβεύουν παιδιά ναυτικών μας που διακρίνονται στις σπουδές τους στα ΑΕΙ, ενώ έπρεπε να επιβραβεύουν πρωτίστως την παραμονή και την διάκριση στο ναυτικό επάγγελμα. Αφορμή για τη διαπίστωση έδωσε η εκ

νέου βράβευση από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών παιδιών ναυτικών που διακρίθηκαν τις εισαγωγικές εξετάσεις στα ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα στη μνήμη του Αντώνη Χανδρή. Ευτυχώς, σε αντίβαρο, η εταιρία Anangel Shipping έσπευσε και πάλι να επιβραβεύσει ναυτικούς (πλοιάρχους και μηχανικούς) που πρώτιστα στις ανώτερες δημόσιες σχολές Εμπορικού Ναυτικού καθώς και δύο σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ που έκαναν την πρακτική τους εξάσκηση σε πλοίο της εταιρίας. Η βράβευση αυτή γίνεται από την Anangel στη μνήμη του ιδρυτού της Αντώνη Αγγελικούση και θα πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση και για άλλες εταιρίες, αλλά κυρίως για τους ναυτιλιακούς οργανισμούς που ουσιαστικά επιβραβεύουν τη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα.

ΠΡΟΧΩΡΕΙ η παιδική HELMEPA, η προσπάθεια για την ευαισθητοποίηση των παιδιών σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, την οποία χρηματοδοτεί και θα χρηματοδοτεί επί πέντε χρόνια διαθέτοντας συνολικά, προς το παρόν τουλάχιστον, πενήντα εκατ. δραχμές η εταιρία Costamare, και στην ουσία ο ιδρυτής και δημιουργός αυτής της υποδειγματικής επιχείρησης Καπτάν Βασίλης Κωνσταντόπουλος, από τους σεμνότερους ανθρώπους της Ναυτιλίας μας, γι' αυτό άλλωστε παραμένουν άγνωστες πολλές άλλες ανάλογες χειρονομίες του, ευτύχησε να έχει μία θαυμάσια σύζυγο που στάθηκε σταθερά στο πλευρό του σε όλη τη διάρκεια του δημιουργικού του έργου και του χάρισε τρία θαυμάσια, μετρημένα και σεμνότατα αγόρια που ακολουθούν τον δικό τους σωστό και δημιουργικό δρόμο.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ απολύτως η αντίδραση του Δήμου Αγίου Νικολάου Κρήτης στην "όρεξη" των Μινωϊκών Γραμμών να εξυπηρετήσουν με δικά τους πλοία, για τα οποία ζήτησαν ήδη άδειες σκοπιμότητας, τα λιμάνια της Σητείας και του Αγίου Νικολάου και το πρόβλημα δεν είναι τι θέλουν οι Μινωϊκές Γραμμές αλλά τι επιζητεί το Υπουργείο Ναυτιλίας.

ΑΠΟΡΙΕΣ αναγνωστών που τις μεταφέρει η στήλη Πόσο ωφελήθηκε το πανελλήνιο όταν έμαθε με πόσα μετάλλια έχουν τιμηθεί οι

νέοι Υπαρχηγοί του Λιμενικού Σώματος και πόσα παιδιά έχουν; Και επίσης πόσο ενδιαφέρει το πανελλήνιο το πόσα πρόστιμα επέβαλε το τάδε λιμεναρχείο, υπολιμεναρχείο, ή λιμενικός σταθμός σε ψαράδες που ψάρευαν παράνομα; Η σχετική είδηση ενδεχομένως ενδιαφέρει τις τοπικές εφημερίδες αλλά κανέναν άλλον και αν το Λιμενικό Σώμα θέλει να προβληθεί υπάρχουν άλλοι τομείς, πολύ σπουδαιότεροι, όπως είναι λόγου χάρη η Ελληνική Ναυτιλία, προς την οποία μπορεί να δείξει το έργο του, εκτός αν ορισμένοι θεωρούν ότι η αστυνομική πλευρά είναι περισσότερο ενδιαφέρουσα, οπότε καλύτερα θα ήταν το Λ.Σ. να ασχοληθεί ολοκληρωτικά με θέματα Coast Guard για να ησυχάσουμε και εμείς και αυτοί.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ εφημερίδα (το "Ποινίκι") με αφορμή τη στάση των Βρετανών επισήμων και του βρετανικού τύπου έναντι της Ελλάδας τώρα που έχει την προεδρία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως προτείνει να αποκλεισθούν όλες οι αγγλικές εταιρίες από μεγάλα (και μι-

κρά) δημόσια έργα της Ελλάδας. Η ναυτιλιακή Ελλάδα θα μπορούσε να επιβάλει μεγαλύτερη τιμωρία στους Αγγλους και η τιμωρία αυτή θά ήταν η αποχώρηση όλων των ελληνικών γραφείων από το Λονδίνο και ο αποκλεισμός από όλες τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις των υπηρεσιών της αγγλικής πρωτεύουσας (ασφαλιστικών, τραπεζικών, νομικών κλπ. κλπ.), άντε όμως να πείσεις τους δικούς μας να εγκαταλείψουν το Λονδίνο από το οποίο δεν φεύγουν ούτε ακόμη όταν οι Αγγλοι τους απειλούν με τον ένα και το άλλο τρόπο και κυρίως με τη φορολόγησή τους...

ΔΑΝΕΖΙΚΗ ναυτιλιακή εταιρία κατηγορείται για απάτη 7,2 εκατ. δολλαρίων σε βάρος εταιρίας σιδηροδρόμων και μιας τράπεζας, γεγονός που δείχνει ότι παρατράγουδα υπάρχουν παντού και θα ήταν αδιανόητο να λείπουν από το Βασίλειο της Δανιμαρκίας...

ΚΑΙ ΜΙΑ ΠΟΥ Ο ΛΟΓΟΣ για Τράπεζες αξίζει να αναφερθεί ότι μετά την Ευρωεπενδυτική του Ομίλου Λάτση, στον ναυτιλιακό τομέα α-

πευθύνεται ήδη και η Ευρωπαϊκή Λαϊκή Τράπεζας, οι κυριότεροι μέτοχοι της οποίας είναι η Hong Kong Shanghai Bank και η Λαϊκή Τράπεζα Κύπρου. Το κατ'απόψη Πειραιώς της εν λόγω Τράπεζας που στοχεύει στην εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών εταιριών διευθύνεται από τον κ. Χαρ. Τσουλουχόπουλο που προέρχεται από τη Citibank με εξειδίκευση στη ναυτιλιακή πίστη.

ΑΠΟ ΤΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ για τη χριστουγεννιάτικη γιορτή του Σωματείου γονέων ναυτικών παιδιών με ειδικές ανάγκες "Η Αργώ" πληροφορήθηκε το πανελλήνιο ότι ο ξεπερασμένος πλέον πρώην γενικός γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης εξακολουθεί να προσφέρει τις υπηρεσίες ειδικού συμβούλου στον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα και εκείνο που απομένει είναι να δούμε τα αποτελέσματα των ειδικών συμβουλών του στην πολιτική του ΥΕΝ

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ





Η ΝΕΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Προσφέρει στα στελέχη της :

- Μόνιμη και συνεχή (μέσα - έξω) απασχόληση
- Υψηλό μισθό και επιδόματα
- Συνεχή επιμόρφωση
- Καινούργια και σύγχρονα πλοία υπό Ελληνική σημαία
- Ειδική μέριμνα και φροντίδα για τους ναυτικούς και τις οικογένειες τους
- Αξιοκρατική και γρήγορη εξέλιξη στην ιεραρχία.



Stelmar Tankers (Management) Ltd.

Εμπορικό Κέντρο "STATUS", Άρεως 2Α, 166 71 Βουλιαγμένη • Τηλ.: 9670000, FAX: 9670150, TLX: 217515 SMAR

POTHITOS SHIPPING Co. S.A.



POSEIDON LINES SHIPPING COMPANY



32, ALKYONIDON STR., 166 73 VOULA - ATTIKIS
P.O. BOX 70094 - GLYFADA 16610, ATHENS - GREECE

TELEX: 22-3265, 22-3584 EVPO GR - CABLE ADDRESS: EVANPOSHIP PIRAEUS
TELEPHONES: (01) 96.58.301
FAX: (01) 96.58.311

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Στην παγκόσμια πρωτοπορεία με 2.793 ποντοπόρα πλοία και 61,5 εκατ. τον. γκρός

Με την ίδια ορμή συνεχίστηκε για τέταρτη χρονιά η αύξηση της δύναμης της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, της μεγαλύτερης ναυτιλίας του Κόσμου, που με καταγραμμένα από τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συνολική χωρητικότητα 61.534.585 τόν. γκρός και 2.793 πλοία συνεχίζει να διατηρεί τα πρωτεία στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, ενώ παράλληλα το εθνικό μας νηολόγιο εδραιώνει τη θέση του αυξάνοντας κατά τ δωδεκάμηνο που πέρασε τη δύναμή του κατά 51 πλοία και 3.763.605 τόν. γκρός και η συμμετοχή του στη χωρητικότητα της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας αυξάνεται στο 45,32%.

Ειδικότερα, κατά το 1993 το σύνολο της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας παρουσίασε και νέα αύξηση κατά 134 πλοία και στη χωρητικότητα κατά 6.039.988 τόν. γκρός, ενώ ο υπό Ελληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων αυξήθηκε κατά 51 μονάδες και 3.763.605 τόν. γκρός. Πέρυσι η Ελληνόκτητη Ναυτιλία είχε παρουσιάσει αύξηση στη δύναμή της κατά 108 μονάδες και 3.622.507 τόν. γκρός και το Ελληνικό νηολόγιο αύξηση κατά πέντε μονάδες και 1.564.178 τόν. γκρός, ενώ το 1991 η Ελληνόκτητη Ναυτιλία είχε αυξηθεί κατά 109 μονάδες και 2.783.282 τόν. γκρός και το Ελληνικό νηολόγιο κατά 29 μονάδες και 1.800.155 τόν. γκρός.

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

Και κατά την εφετηινή στατιστική διακρίβωση των μεγεθών της Ελληνικής Ναυτιλίας και των μεταβολών

που επήλθαν κατά τη διάρκεια του 1993 κατεβλήθη, όπως πάντα, η ίδια επίμονη προσπάθεια. Δεν αποκρύπτομε όμως ότι λόγω της μυστικότητας που επικράτησε σε ορισμένες περιπτώσεις αγοραπωλησιών πλοίων, τα οποία διατηρήθηκαν υπό τις προηγούμενες σημαίες τις οποίες έφεραν ή επανανηολογήθηκαν σε νεοϊδρυθέντα νηολόγια και των οποίων οι αντιπρόσωποι είναι άγνωστοι στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», ή ακόμη διετήρησαν το παλαιό όνομά τους, είναι πιθανόν ένας μικρός αριθμός πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας να μας διαφεύγει.

Ειδικότερα, κατά το 1993 προστέθηκαν φστον Ελληνόκτητο στόλο 18 νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.379.573 τόν. γκρός και αγοράσθηκαν από αλλοδαπούς πλοιοκτήτες 313 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 9.579.574 τόν. γκρός. Το 1992 είχαν προστεθεί στον Ελληνόκτητο Στόλο τρία νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 178.945 τόν. γκρός και 259 μεταχειρισμένα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 7.018.945 τόν. γκρός, το 1991 είχαν προστεθεί 13 νεότευκτα σκάφη, 531.825 τόν. γκρός και 226 μεταχειρισμένα, 4.959.712 τόν. γκρός και το 1990 είχαν προστεθεί οκτώ νεότευκτα, 163.927 τόν. γκρός και 160 μεταχειρισμένα συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τόν. γκρός.

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς 106 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.502.574 τόν. γκρός, ενώ οδηγήθηκαν στη διάλυση 92 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.423.165 τόν. γκρός και τέλος χαρακτηρίστηκαν ολικές απώλειες και διαγράφηκαν από τη δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 13 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 163.808 τόν. γκρός. Πέρυσι είχαν πωληθεί σε αλλοδαπούς 83 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.164.386 τόν. γκρός, οδηγήθηκαν στη διάλυση 58 σκάφη, 2.123.541 τόν. γκρός και διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες 18 σκάφη, 225.799 τόν. γκρός, το 1991 πωλήθηκαν σε αλλοδαπούς 88 σκάφη, 1.591.986 τόν. γκρός, διαλύθηκαν 22 σκάφη, 573.788 τόν. γκρός και διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες 11 σκάφη, 359.944 τόν. γκρός και το 1990 είχαν πωληθεί σε

αλλοδαπούς 147 πλοία, 3.824.777 τον. γκρός, διαλύθηκαν 19 σκάφη, 234.194 τον. γκρός και είχαν χαθεί τρία σκάφη, 44.438 τον. γκρός.

Από το σύνολο των 313 πλοίων που αγοράσθηκαν από αλλοδαπούς κατά το 1993, εγγράφηκαν στο Ελληνικό νηολόγιο τα 118, ποσοστό 37,69%, πέρυσι το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 16,6% (43 στα 259 πλοία), το 1991 ήταν 33,1% (75 στα 226 πλοία) και το 1990 ήταν 21,88% (35 στα 160 πλοία).

Από τα υπόλοιπα, 73 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.538.417 τον. γκρός νηολογήθηκαν στο Κυπριακό νηολόγιο, 30 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 688.459 τον. γκρός νηολογήθηκαν στο παναμαϊκό νηολόγιο, 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 505.106 τον. γκρός στο νηολόγιο της Μάλτας, 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 347.125 τον. γκρός στο νηολόγιο των Μπαχάμας, τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 31.194 τον. γκρός στο νηολόγιο της Ονδούρας, πέντε πλοία, συνολικής χωρητικότητας 81.934 τον. γκρός στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου και δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 26.862 τον. γκρός στο νηολόγιο του Βανουάτου. Επίσης στο νηολόγιο των Φιλιππίνων νηολογήθηκαν τρία μπάλκερς, 50.567 τον. γκρός, στο νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ ένα μπάλκερ, 35.706 τον. γκρός και στο Αιγυπτιακό νηολόγιο δύο δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 72.511 τον. γκρός.

Από τις μεταβολές που σημειώθηκαν στη δύναμη των άλλων σημαιών που καλύπτουν ελληνικά συμφέροντα αξίζει να σημειωθεί η συνεχιζόμενη στασιμότητα ή και μείωση που παρατηρείται και κατά το 1993 στη χωρητικότητα και στη δύναμη των παραδοσιακών σημαιών ευκαιρίας που χρησιμοποιούνται από την Ελληνόκτητη Ναυτιλία. Έτσι η Παναμαϊκή παρουσίασε μικρή αύξηση στη χωρητικότητα κατά 254.360 τον. γκρός αλλά μείωση στα εγγεγραμμένα ελληνόκτητα πλοία κατά πέντε μονάδες, ενώ η Λιβερτιανή υπέστη και νέα μείωση στη δύναμη κατά τρία πλοία και στη χωρητικότητα κατά 46.304 τον. γκρός. Ελάχιστα είναι πλέον τα πλοία που αντιπροσωπεύουν τα ελληνικά συμφέροντα στα νηολόγια της Αγγλίας, της Κεϋλάνης, των Φιλιππίνων, του Λιβάνου και της Νέας Ζηλανδίας.

Αντίθετα, συνεχίσθηκε και το 1993 η προτίμηση των

Ελλήνων πλοιοκτητών προς τις «μικρές» σημαίες και τα νεοϊδρυθέντα νηολόγια με την αύξηση της δύναμης της Μάλτας κατά 32 πλοία και 1.053.749 τον. γκρός, ενώ το νηολόγιο των Μπαχάμας αυξήθηκε κατά 11 ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 265.112 τον. γκρός και του Αγίου Βικεντίου κατά δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 73.394 τον. γκρός.

Η ελληνόκτητη δύναμη του Κυπριακού νηολογίου αυξήθηκε κατά 39 σκάφη, ενώ η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 610.085 τον. γκρός, παραμένοντας στη δεύτερη θέση της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας με 865 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 14.467.810 τον. γκρός.

Αντίθετα από τα προηγούμενα χρόνια, η τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα εδραιώνει ευνοϊκές προοπτικές για την ισχυροποίηση του Ελληνικού εμπορικού στόλου μέσα στην παγκόσμια ναυτιλία. Με αύξηση το 1993 κατά 51 μονάδες και 3.763.605 τον. γκρός ο Ελληνικός εμπορικός στόλος των ποντοπόρων πλοίων χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρός, έφθασε τα 960 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 27.889.312 τον. γκρός.

Υπενθυμίζουμε ότι το 1985 είχαν καταγραφεί από τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 1.548 Ελληνικά ποντοπόρα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 27.765.421 τον. γκρός, το 1986 1.209 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 24.183.381 τον. γκρός, το 1987 1.010 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 21.006.751 τον. γκρός, το 1988 935 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 19.759.053 τον. γκρός, το 1989 882 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 19.233.709 τον. γκρός, το 1990 875 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 20.761.374 τον. γκρός, το 1991 904 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 22.561.529 τον. γκρός και το 1992 909 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 24.125.707 τον. γκρός.

Με τις μεταβολές που επήλθαν στη διάρκεια του 1993, η δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (υπολογιζομένων μόνον των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρός), ανέρχεται σε 2.793 πλοία συνολικής χωρητικότητας 61.534.585 τον. γκρός.

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Οι επιμέρους εξελίξεις

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Σημαντική ήταν η αύξηση στον αριθμό και τη χωρητικότητα των νεότευκτων πλοίων, που παραδόθηκαν το 1993 στους Έλληνες πλοιοκτήτες. Συγκεκριμένα, εγγράφησαν 18 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.379.573 τόν. γκρός έναντι μόνο τριών πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 178.945 τόν. γκρός που είχαν εγγραφεί το 1992 και 13 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 531.825 τόν. γκρός που είχαν εγγραφεί το 1991. Σημειώνουμε ότι το 1990 είχαν εγγραφεί στην Ελληνόκτητη δύναμη 8 νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 163.927 τόν. γκρός, το 1989 είχαν εγγραφεί 9 πλοία, 262.041 τόν. γκρός, το 1988 8 νεότευκτα σκάφη, 121.294 τόν. γκρός, το 1987 είχαν εγγραφεί 15 νεότευκτα σκάφη, 330.305 τόν. γκρός, το 1986 15 σκάφη, 319.375 τόν. γκρός και το 1985 34 σκάφη, 781.354 τόν. γκρός.

ΣΗΜΑΙΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΜΠΑΛΚΕΡΣ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	
	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	6	360.340	7	629.319
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	2	13.956	—	—	1	160.129
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	1	162.000
ΜΑΛΤΑΣ	—	—	—	—	1	53.829
ΣΥΝΟΛΟ	2	13.956	6	360.340	10	1.005.277

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τα αγορασθέντα από την αλλοδαπή μεταχειρισμένα πλοία, φορτηγά, μπάλκ κάρριερς και δεξαμενόπλοια, ανήλθαν κατά το 1993 σε 313 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 9.579.574 τόν. γκρός. Παρατηρήθηκε δηλαδή και νέα σημαντική αύξηση στον αριθμό των πλοίων που αγόρασαν Έλληνες πλοιοκτήτες από αλλοδαπούς αλλά και σημαντική αύξηση στην αγορασθείσα χωρητικότητα καθώς το 1992 είχαν αγορασθεί 259 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 7.081.945 τόν. γκρός, το 1991 είχαν αγορασθεί 226 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4.959.712 τόν. γκρός και το 1990 μόνο 160 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τόν. γκρός.

Αναλυτικά, παρουσιάστηκε μείωση στον αριθμό και στην χωρητικότητα των αγορασθέντων φορτηγών (77 φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 662.541 τόν. γκρός αγοράσθηκαν το 1992, ενώ το 1991 είχαν αγορασθεί 65 σκάφη, 1.611.726 τόν. γκρός) αλλά σημαντική αύξηση στα μπάλκ κάρριερς (117 σκάφη, 3.366.731 τόν. γκρός το 1992 και 101 σκάφη, 2.863.067 τόν. γκρός το 1991) και στα δεξαμενόπλοια (65 σκάφη, 3.052.673 τόν. γκρός το 1992 και 65 σκάφη, 1.611.726 τόν. γκρός το 1991). Το 1990 είχαν αγορασθεί 59 μπάλκ κάρριερς, 1.578.657 τόν. γκρός, 47 φορτηγά, 313.938 τόν. γκρός και 54 δεξαμενόπλοια, 2.706.272 τόν. γκρός.

Σημαντικό ποσοστό από τα πλοία αυτά και από την εγγεγραμμένη χωρητικότητα νηολογήθηκε στο Ελληνικό νηολόγιο, η δε αναλυτική κατανομή των αγορασθέντων μεταχειρισμένων πλοίων κατ' είδος και σημαία έχει ως εξής:

ΣΗΜΑΙΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΜΠΑΛΚΕΡΣ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	
	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	17	207.981	54	1.618.536	47	2.834.379

ΚΥΠΡΙΑΚΗ	28	302.847	36	943.013	9	292.557
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	6	27.438	10	153.827	14	507.194
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	10	200.773	4	305.024
ΜΑΛΤΑΣ	12	65.692	21	444.150	17	1.030.264
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	3	25.769	4	96.034	5	225.322
ΟΝΔΟΥΡΑ	1	2.796	1	15.810	1	12.588
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	1	11.066	3	69.273	1	1.595
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	—	—	1	23.891	1	2.971
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	—	—	3	50.567	—	—
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	—	—	1	35.706	—	—
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	—	—	—	—	2	72.511
ΣΥΝΟΛΟ	68	643.589	144	3.651.580	101	5.284.405

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Αύξηση παρουσίασαν οι πωλήσεις μεταχειρισμένων ελληνόκτητων πλοίων σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες κατά το 1993. Επωλήθησαν 106 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.502.574 τόν. γκρός έναντι 83 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1.164.386 τόν. γκρός το 1992 και 88 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1.591.986 τόν. γκρός το 1991 και 147 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 3.824.777 τόν. γκρός το 1990.

Αναλυτικά τα πωληθέντα πλοία καταχωρούνται κατ' είδος και σημαία νηολόγησης ως ακολούθως:

ΣΗΜΑΙΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΜΠΑΛΚΕΡΣ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	
	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	16	85.961	16	315.671	4	208.846
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	17	118.278	14	239.808	1	17.355
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	6	26.799	6	112.815	2	3.159
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	1	11.003	3	46.005	1	22.587
ΜΑΛΤΑΣ	6	32.636	4	62.829	3	95.459
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	2	18.185	2	80.039	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	1	2.144	—	—	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	1	2.995	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΑ	50	298.001	45	857.167	11	347.406

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Και νέα σημαντική αύξηση παρουσίασε κατά το 1993 η αγορά των διαλύσεων της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας καθώς επωλήθησαν προς διάλυση 92 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.423.165 τόν. γκρός έναντι 58 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 2.123.541 τόν. γκρός που είχαν διαλυθεί το 1992, 22 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 573.788 τόν. γκρός που είχαν διαλυθεί το 1991 και 19 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 234.194 τόν. γκρός το 1990.

Είναι φανερό ότι, με την αύξηση της δύναμης της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, αυξάνονται και τα επίπεδα των διαλύσεων και επανέρχονται σε αυτά της περασμένης δεκαετίας του 1980 (59 σκάφη, 1.075.010 τόν. γκρός το 1988, 131 πλοία, 2.295.814 τόν. γκρός το 1987 και 264 πλοία, 5.239.074 τόν. γκρός το 1986) εάν μάλιστα σημειωθεί ότι πολλά από τα σκάφη που περιλαμβάνονται στα μεγέθη των πωλήσεων προς αλλοδαπούς - παλαιά και μη κερδοφόρα πλοία - κατέληξαν αργότερα σε διαλυτήρια.

Ακολουθεί η αναλυτική κατάσταση των διαλυθέντων σκαφών κατά το 1993:

ΣΗΜΑΙΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΜΠΑΛΚΕΡΣ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	
	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5	27.346	8	429.863	10	430.239
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	6.162	12	468.961	7	664.569
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	6	46.118	7	211.347	4	113.485
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	1	50.849	5	364.576
ΜΑΛΤΑΣ	4	36.291	5	181.557	4	91.218
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	5	29.309	1	13.540	2	98.099
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	1	2.927	—	—	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	1	11.066	2	24.909	—	—
Ν. ΜΑΡΣΑΛΛ	—	—	1	120.734	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	23	159.219	37	1.501.760	32	1.762.186

Η πορεία των διαλύσεων από το 1970 και εντεύθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970	διαλύθηκαν	33	σκάφη	543.499	τ. γκρός
»	1971	»	105	»	688.406	»
»	1972	»	125	»	923.768	»
»	1973	»	112	»	734.820	»
»	1974	»	112	»	845.532	»
»	1975	»	107	»	1.515.179	»
»	1976	»	114	»	2.042.554	»
»	1977	»	136	»	2.047.458	»
»	1978	»	212	»	3.196.860	»
»	1979	»	215	»	2.187.353	»
»	1980	»	154	»	1.922.029	»
»	1981	»	126	»	2.247.009	»
»	1982	»	185	»	3.878.658	»
»	1983	»	149	»	3.544.406	»
»	1984	»	199	»	4.208.429	»
»	1985	»	286	»	6.133.358	»
»	1986	»	264	»	5.239.074	»
»	1987	»	131	»	2.239.074	»
»	1988	»	59	»	1.075.010	»
»	1989	»	9	»	273.360	»
»	1990	»	19	»	234.194	»
»	1991	»	22	»	573.788	»
»	1992	»	58	»	2.123.541	»
»	1993	»	92	»	3.423.165	»

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά το υπό εξέταση διάστημα τα σκάφη που διεγράφησαν από την δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας λόγω βύθισης ή ολικής απώλειας ανήλθαν σε 13, συνολικής χωρητικότητας 163.808 τον. γκρός. Παρατηρήθηκε δηλαδή μείωση στον αριθμό των πλοίων που διαγράφηκαν καθώς και στην απωλεσθείσα χωρητικότητα καθώς το 1992 είχαν διαγραφεί 18 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 225.799 τον. γκρός. Το 1991 είχαν διαγραφεί 11 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 359.944 τον. γκρός και το 1990 είχαν απωλεσθεί μόνο τρία σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 44.438 τον. γκρός.

Η κατανομή των ολικών απωλειών κατ' έτος και σημαία ακολουθεί στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΜΠΑΛΚΕΡΣ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	
	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	2	69.436	—	—
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	4	24.203	—	—	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	3	25.000	1	15.798	—	—

ΜΑΛΤΑΣ	1	9.112	—	—	1	18.661
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	1	1.598	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	9	59.913	3	85.234	1	18.661

Η πορεία απολεσθέντων από διάφορα ατυχήματα σκαφών, από το 1970 και εντεύθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πίνακα:

Έτος	1970	σκάφη	33	τ. γκρός	181.990
»	1971	»	40	»	234.228
»	1972	»	35	»	316.512
»	1973	»	32	»	230.440
»	1974	»	28	»	160.661
»	1975	»	23	»	236.473
»	1976	»	35	»	417.039
»	1977	»	32	»	242.584
»	1978	»	80	»	729.322
»	1979	»	56	»	713.533
»	1980	»	33	»	339.744
»	1981	»	52	»	417.472
»	1982	»	59	»	449.153
»	1983	»	39	»	424.472
»	1984	»	20	»	228.833
»	1985	»	21	»	311.336
»	1986	»	26	»	808.134
»	1987	»	15	»	288.359
»	1988	»	15	»	357.845
»	1989	»	18	»	273.360
»	1990	»	3	»	44.438
»	1991	»	11	»	359.944
»	1992	»	18	»	225.799
»	1993	»	13	»	163.808

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων των 17 σημαιών στο τέλος του 1993.

ΣΗΜΑΙΑ	Αρ. Πλοίων	Τόν. Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	960	27.889.312
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	865	14.467.810
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	401	4.672.771
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	126	5.358.336
ΜΑΛΤΑΣ	278	4.857.369
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	81	2.133.890
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	17	87.342
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	18	503.393
ΑΓΓΛΙΚΗ	6	240.896
Ν. ΜΑΡΣΑΛΛ	5	805.022
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	12	117.159
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	5	68.650
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	3	76.296
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	2	72.511
ΚΕΥΛΑΝΗ	3	15.593
ΛΙΒΑΝΟΣ	9	135.795
Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑ	2	32.440
ΣΥΝΟΛΟ	2.793	61.534.585

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι αυξομειώσεις εξάλλου κατά σημαίες κατά το λήξαν έτος εν συγκρίσει με το 1992, στην ελληνόκτητη δύναμη εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1993 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1992 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	+ 51	+ 3.763.605
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 39	+ 610.085
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	— 5	+ 254.360
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	— 3	— 46.304
ΜΑΛΤΑΣ	+ 32	+ 1.053.749
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	+ 11	+ 265.112
ΟΝΔΟΥΡΑ	0	+ 23.922
ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	+ 2	+ 73.394
ΑΓΓΛΙΚΗ	+ 1	+ 30.479
N. ΜΑΡΣΑΛΛ	— 2	— 174.060
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	+ 2	+ 26.862
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	+ 3	+ 50.567
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ	+ 1	+ 35.706
ΑΙΓΥΠΤΟΥ	+ 2	+ 72.511
ΣΥΝΟΛΟ	+ 134	+ 6.039.988

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Το 45,32% της χωρητικότητας της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, υπό όλες τις σημαίες καλύπτει η Κυανόλευκος. Η συμμετοχή των υπολοίπων σημαίων είναι 23,51% για την Κυπριακή, 8,7% για την Λιβεριανή, 7,89% της Μάλτας, 7,59% για την Παναμαϊκή, των Μπαχάμας 3,46% και των Νήσων Μάρσαλ 1,3% ενώ των υπολοίπων κυμαίνεται σε επίπεδα κάτω του 1%.

Με βάση τον αριθμό των πλοίων η Ελληνική σημαία καλύπτει το 34,37% και ακολουθεί η Κυπριακή με 30,97%, η Παναμαϊκή με 14,35%, της Μάλτας με 9,95%, η Λιβεριανή με 4,51% και των Μπαχάμας με 2,9% ενώ οι υπόλοιπες καλύπτουν ποσοστά χαμηλότερα του 1%.

Τα ποσοστά αυτά αναφέρονται σε ποντοπόρα πλοία, ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τόν. γκρός.

Αναλυτικότερα οι μεταβολές στην Κυανόλευκο έχουν ως εξής:

Ενεγράφησαν κατά το υπό ανασκόπηση έτος 172 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 6.787.840 τόν. γκρός, με την κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση.

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92.....	4 τ. γκρός	41.805
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81.....	23 »	272.391
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970.....	4 »	37.273
Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα.....	6 »	360.340
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92...	34 »	942.618
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81...	37 »	1.075.343
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970...	1 »	35.986
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	7 »	629.319
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92....	16 »	462.964
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81....	35 »	2.911.830
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970...	5 »	17.971
Σύνολο σκάφη.....	172 »	6.787.840

Διεγράφησαν εξάλλου κατά το αυτό χρονικό διάστημα 121 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 3.024.235 τόν. γκρός, με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81.....	24 τ. γκρός	194.021
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970.....	15 »	70.441
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92.....	8 »	202.042
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81.....	39 »	1.267.760
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970.....	11 »	160.285
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1 »	160.129

Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92.....	2 »	61.500
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81.....	11 »	719.614
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970.....	10 »	188.043
Σύνολο σκάφη.....	121 »	3.024.235

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών που επήλθαν στα ελληνικά πλοία κατά το 1993.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αφρικαν Λάιον.....	11.987	πρ. "Anik"
Λάιον οφ Ολύμπια.....	3.722	ναυπηγήθηκε Πέραμα
Χάμπουργκ Τρέιντερ.....	12.408	πρ. "Reutershagen"
Μαγιόρ.....	13.688	πρ. "Koral"
Σκάφη.....	4	41.805

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μάρκ Σπύρος.....	1.599	πρ. "Mercandian Trader II"
Σή Γουίντ.....	8.376	πρ. «Ανεμος»
Υδρα.....	12.775	πρ. «Αλμας»
Πασίφικ Τρέιντερ.....	10.274	πρ. «Αναγγελ Απόλλο»
Πελφίσερ.....	4.046	πρ. "Transport Douro"
Πελχάντερ.....	4.050	πρ. "Transport Tejo"
Βελήμαχι.....	10.986	υπέστειλε λιβεριανή
Λέιζερ Στρήμ.....	27.867	πρ. "Adviser"
Θέλησις.....	8.905	πρ. "Cortina"
Σή Γουαίηβ.....	8.376	πρ. «Πέλαγος»
Βίλ ντε Λατάκι.....	9.399	πρ. "Aniene"
Δημητράκης.....	12.238	πρ. «Βενέτικο»
Τρίβελς.....	11.283	υπέστειλε κυπριακή
Γιούνιτυ VII.....	1.982	υπέστειλε Ονδουριανή
Ανέμη.....	9.485	πρ. «Ανεμος»
Καρίμπια Εξπρές.....	27.971	υπέστειλε γερμανική
Σάντα Ρόζα I.....	11.801	πρ. «Καπετάν Λεωνίδας»
Σιέρρα Εξπρές.....	27.970	υπέστειλε γερμανική
Μάερσκ Αυστράλια.....	20.325	πρ. «Φαλοστρία»
Πελφίσερ.....	4.096	υπέστειλε κυπριακή
Πρεστίζ.....	18.215	πρ. «Καλιφόρνια Εξπρές»
Νεντλόντ Μαντράς.....	10.186	πρ. "Nedlloyd Madras"
Νεντλόντ Μαρσέιγ.....	10.186	πρ. "Nedlloyd Masseilles"
Σκάφη.....	23	272.391

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάναντα Εξπρές	28.896	αγορά από Γερμανούς
Τρέιντερ	1.491	πρ. "Sea Horse"
Νήσος Σίφνος	3.610	πρ. "Claret III"
Αρμενιστής	3.276	πρ. «Ποσειδών»
Σκάφη	4	37.273

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναγγελ Πράιντ	81.569	ναυπηγήθηκε Ουλσάν
Αναγγελ Σολιντάριτ	81.569	ναυπηγήθηκε Ουλσάν
Οσεανός	38.891	υπό ναυπήγηση
Γόρτυς	38.300	υπό ναυπήγηση
Θέτις	38.891	υπό ναυπήγηση
Αναγγελ Σπλέντορ	81.120	υπό ναυπήγηση
Σκάφη	6	360.340

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κλίππερ Άτρια	10.765	υπέστ. σημ. Μπαχάμας
Δόρυ	22.751	πρ. "Hyundai No 20"
Ελλάς Μακεδονία	22.667	πρ. «Ελλάς Σενάτορ»
Πέαρλ Άθηνς	58.520	πρ. "Jimbolia"
Πέαρλ Κονσταντά	39.766	πρ. "Blejo"
Πέαρλ Μανγκάλια	58.520	πρ. "Carei"
Πέαρλ Σαλόνικα	39.766	πρ. "Birca"
Άρης	27.012	πρ. "Acre"
Αγία Μαρκέλλα	22.009	πρ. "Kongs Fjord"
Ταξιάρχης Π.	22.089	πρ. "Florida Rainbow"
Βιτάλι	34.510	πρ. "Torm Rotna"
Γκόλντεν Κόνδωρ	24.843	υπέστειλε παναμαϊκή
Θεοτόκος	22.076	πρ. "Yousoufia"
Καπετάν Τάσος	21.308	πρ. "Sea Transporter"
Μεγαλόχαρη	21.308	πρ. "Sea Merchant"
Ντόλφιν	35.428	πρ. «Αιτζήαν Ντόλφιν»
Παντοδύναμος	36.768	πρ. "Co-op Express V"
Παντοκράτωρ	22.076	πρ. "Benguerir"
Πλατύτερα	22.076	πρ. "Boucraa"
Φαέθων	25.956	πρ. "Lakenes"
Αλάσκα Ρέηνμποου	13.898	υπέστειλε παναμαϊκή
Κλίππερ Αμαρυλλίς	14.069	πρ. "Amaryllis"
Ολύμπια Μέντωρ	17.879	υπέστειλε παναμαϊκή
Όσσαν Γουίντ	23.646	πρ. "Ocean wind"
Στάρ Σερίος	22.403	πρ. "Royal Rainbow"
Τζώρτζ	41.726	πρ. "Asteriks"
Φλάβια	34.626	πρ. "Anafi"
Αθήνα	24.536	πρ. "Trans Dignity"
Αλμάρ	22.301	πρ. "Hyundai No 18"
Αντώνης Π.	41.726	πρ. "Ideefix"

Ατένι	30.325	πρ. "Ateni"
Ειρήνη	24.536	πρ. "Trans Effort"
Νέα Δόξα	17.882	πρ. «Αλμπέρτα»
Αρτέμων	22.851	πρ. "Golden Hawk"
Σκάφη	34	942.618

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Βενιάμης	60.846	πρ. "Alexita"
Αγγελία Π.	13.261	πρ. "Ocea"
Νέδη	19.425	πρ. "Yartsevo"
Αρέθουσα	19.895	πρ. "Star Dragon"
Βιργινία	36.031	πρ. "Caledonia"
Ελβέτα	10.805	πρ. «Κέα Εξπλόερ»
Μενήτες	30.826	πρ. "Gortys"
Τζών	21.992	πρ. "James D. Byrne"
Υρία	14.990	πρ. "Furia"
Φλάγκ Ρολάκο	34.928	πρ. "Kee Navigator"
Άμφιων	14.584	πρ. «Φρίντον»
Λού Κας	11.631	πρ. "Ocean Razor"
Πολυδεύκης	16.994	πρ. "La Richardais"
Ειρήνη Β.	46.178	πρ. "Delphinus"
Κάπταιν Σαράντης	26.302	υπέστειλε κυπριακή
Υδρα	93.108	πρ. «Αλαμπάμα»
Φλάγκ Καρίν	38.611	πρ. «Ρόλλον»
Λουκάς Η.	11.631	πρ. «Λού Κάς»
Πόλις	12.964	πρ. «Ακρόπολις»
Ρούμπυ	15.532	πρ. "Rimba Ramin"
Αιτζιαν Τρέιντερ	15.528	πρ. "Banderas"
Αλβέτ	9.083	πρ. «Αιρήνης Εμεράλντ»
Γλόμπαλ Αδελαΐδα	38.724	πρ. "Rudi"
Κάργκο Εξπλόρερ	20.328	πρ. «Αργώ Εξπλόρερ»
Κλέλιας Λάκ	68.619	πρ. "Tribulus"
Κορίνθιαν Τρέιντερ	15.525	πρ. "Cobetas"
Κρέταν Τρέιντερ	15.528	πρ. "Deusto"
Μαρνίκ	9.136	πρ. «Αιρήνης Σαφάιρ»
Μπερναντέτ Τ.	30.738	πρ. "Maersk Seletar"
Όστρακο	68.619	πρ. "Tricula"
Ρέξ Φρεντασιπ	33.200	πρ. "Continental Friendship"
Φλάγκ Σατιλάιτερ	31.368	πρ. "Manila Grain"
Κάργκο Τρέιντερ	20.316	πρ. «Αργώ Τρέιντερ»
Λυτρωτής	33.343	πρ. "Guinomar Bastion"
Πολυκράτης	11.498	πρ. "Tourmaline"
Φερενίκη	11.070	πρ. "Mayfair"
Υδρούσα	92.186	πρ. "La Plata Maru"
Σκάφη	37	1.075.343

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ατι	35.986	υπέστ. σημαία Μάλτας
Σκάφη	1	35.986

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αντίπαρος	38.792	υπό ναυπήγηση
Αρόζα	156.336	υπό ναυπήγηση
Παραπόλα	38.792	υπό ναυπήγηση
Σκυροπούλα	38.792	υπό ναυπήγηση
Σποράδες	39.265	υπό ναυπήγηση
Ολύμπικ Λόγιαλτυ	160.129	υπό ναυπήγηση
Χίος	157.213	ναυπηγήθηκε Κορέα
Σκάφη	7	629.319

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Τόμις Ιντεπέντενς	50.563	πρ. "Ambra Baleen"
Στάρ Χίρροου	88.285	υπέστειλε παναμαϊκή
Τόμις Λίμπερτυ	49.101	πρ. "Thorstar"
Τόμις Πρόγκρες	49.101	πρ. "Thorshammer"
Πέλλα	22.102	πρ. "Mekhanik kharchenko"
Φουλμάρ	25.368	πρ. "kobe Spirit"
Σαν Μαρίνο	8.003	πρ. "Ivan Pyrev"
Σαν Ματέο	8.003	πρ. "Mikhail Romm"
Σαν Πέντρο	8.005	πρ. "Mikhail Kalatozof"
Δίον	22.097	πρ. "Mekhanik Yakovenko"
Κολμάρ	24.584	πρ. "Ocean Conqueror"
Μάαστρουμ Λ.	24.794	πρ. "Maastroom"
Πριμάρ	25.368	πρ. "BP Advocate"
Μάασλοτ Λ.	24.794	πρ. "Maaslot"
Μάασταντ Λ.	24.794	πρ. "Maastad"
Σαν Τζιοβάνι	8.002	πρ. "Vasilij Merkurev"
Σκάφη	16	462.964

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βένταιουρ	39.349	πρ. "Bernora"
Ευρώτας	25.728	πρ. "Diego"
Νηγεμία	64.738	πρ. "Ocean Ranger"
Σκύρος	149.991	πρ. "ABT Rasha"
Κρήτη Γκόλντ	17.506	πρ. "Conastoga"
Κρήτη Ρούμπι	18.843	πρ. "Sequoya"
Νεάπολις	30.622	ναυπηγήθηκε Αίοι
Άστρο Άλφα	117.285	πρ. "Ocean Challenger"
Άστρο Βήτα	117.285	πρ. "Ocean Wizard"
Βαρονές	49.880	πρ. "Yuho Maru"
Βεργίνα	37.288	πρ. "Pinewell Spirit"
Μοντέγκο	60.937	πρ. «Πολυξένη Κ.»
Σαβόι	60.930	πρ. «Νεμέα/Αιτζήαν Σάν»
Κόντορ	26.974	υπέστειλε λιβεριανή
Σύμη	130.145	πρ. "Thorness"
Αμαζών Γκλόρυ	123.126	πρ. "Esso Bahamas"

Αμαζών Γκρέης	123.126	πρ. "Esso Bermuda"
Ζάντε	132.798	πρ. "Takatsuki"
Μετροτάνκ	158.797	πρ. "Al Jabriyah"
Ιονικός	70.853	πρ. "Star Trader"
Καπετάν Χατζής	207.987	πρ. "Chevron North America"
Καρολαίν	158.475	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Απάνεμο	42.820	πρ. "Eleonora C."
Άπνοια	26.408	πρ. "Manabi"
Άστρο Γάμμα	117.285	πρ. "Ocean Runner"
Ισαβέλλα	132.107	πρ. "Carthago-Nova"
Κάδομος	33.471	πρ. "Castillo de San Marcos"
Αλαμπάμα	93.108	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Άσφαλντ Τσάμπιον	19.922	πρ. "Asphalt Champion"
Βένι	89.856	πρ. "Oder Maru"
Καπετάν Χιώτης	196.334	πρ. "David Packard"
Κέικο	48.130	πρ. "Keiko Maru"
Λένι	11.096	πρ. "Loja"
Άσπιλος	56.003	υπέστειλε λιβεριανή
Γιούνιον	122.627	πρ. "Chevron Burnaby"
Σκάφη	35	2.911.830

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βασίλειος XVI	1.561	πρ. "Ziyad"
Σκόπελος	1.567	πρ. "River Shannon"
Ειρήνη	1.595	πρ. «Σέριφος»
Ενάλιος Πρωτεύς	12.079	υπέστ. σημ. Μπαχάμας
Ιόνιον	1.169	πρ. "Bitumenzo"
Σκάφη	5	17.971

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άνεμος	8.376	μετ. «Σή Γουίντ» (ε.)
Ρέα Στάρ	1.573	μετ. «Λάκυ Στάρ» (μ.)
Αναγγελ Απόλλο	10.996	μετ. «Πασίφικ Τρέιντερ» (ε.)
Μίνι Λίζαρντ	1.562	μετ. "Marseille" (Ον)
Χίος Πράιντ	6.671	διάλυση Ινδία
Αναγγελ Τσάμπιον	9.229	Επωλήθη Ινδούς
Μπλού Σκάυ	4.077	διαγράφεται
Πασίφικ Τρέιντερ	6.631	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
Πέλαγος	8.376	μετ. «Ση Γουαίηβ» (ε.)
Πελφίσερ	4.046	ύψωσε κυπριακή
Σή Χάρμονι	5.477	μετ. «Σή Χάρμονι II» (κ.)
Βενέτικο	12.238	μετ. «Δημοκράτης» (ε.)

Παλλάς	7.890	ύψωσε σημ. Μπαχάμας	Αιτζιαν Ντόλφιν	35.000	μετ. «Ντόλφιν» (ε.)
Πύργος	1.592	μετ. «Πύργος Στάρ» (κ.)	Δώρικ' Αρμουρ	34.620	επωλήθη αλλοδαπούς
Σή Μπάρον	9.589	μετ. «Σή Ένερτζου» (π.)	Αλμπέρτα	17.882	μετ. «Νέα Δόξα» (ε.)
Ατλάντικ Τρέιντερ	6.738	διάλυση Κίνα	Ανάφη	34.400	μετ. «Φλάβια» (ε.)
Καπετάν Λεωνίδας	12.458	μετ. «Σάντα Ρόζα Ι» (π.)	Σκάφη	8	202.042
Τιρόλ	12.464	μετ. «Γιουνάιτεντ» (κ.)			
Κατερίνα Δρακοπούλου	8.750	μετ. «Ναγκότε Στάρ» (κ.)			
Παλλάς	16.505	μετ. «Vast Jollity» (AB)			
Υδρα	12.775	επωλήθη αλλοδαπούς			
Βίλ ντε Λατάκι	9.399	επωλήθη αλλοδαπούς			
Αουρόρα Πέρλ	6.051	ύψωσε λιβεριανή			
Πόπη Π.	10.558	επωλήθη αλλοδαπούς			
Σκάφη	24	194.021			

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Φαίαρ Μιλού	2.910	διαγράφεται
Αριέλ	7.571	επωλήθη αλλοδαπούς
Μίνι Λαγκούν	1.591	επωλήθη αλλοδαπούς
Μίνι Λάς	1.592	επωλήθη αλλοδαπούς
Πέππου	1.183	μετ. «Daniella B» (Ον.)
Σίφνος	10.663	ύψωσε σημαία Μάλτας
Σκιάθος Ρήφερ	6.702	διάλυση Κίνα
Αγγελική	8.374	μετ. «Σκόπελο» (AB)
Λάκμος	5.643	διάλυση Ινδία
Λιναμπόλ Σούκρε	13.911	μετ. «Σίλβερ Χάππινες» (κ.)
Μαρία Σ.	1.592	διαγράφεται
Μίνι Λάμα	1.591	μετ. «Mercury Gold»
Ποσειδών	3.292	μετ. «Αρμενιστής» (ε.)
Αφροδίτη	2.335	επωλήθη αλλοδαπούς
Τρέιντερ	1.491	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη	15	70.441

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αστρομάρ	25.525	ύψωσε κυπριακή
Ελλάς Σενάτορ	22.667	μετ. «Ελλάς Μακεδονία» (ε.)
Αμαρυλλίς	14.069	επωλήθη αλλοδαπούς
Ολύμπικ Μέντωρ	17.879	ύψωσε Παναμαϊκή

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ατλάντικ Σέιλορ	37.456	μετ. «Hwalee» (κ)
Ιλιάδα	121.165	ύψωσε κυπριακή
Λεβάντ Φόρτσιουν	1.076	επωλήθη
Μεονία	20.325	μετ. «Μάερσκ Οσεάνια» (κ.)
Φαλοστρία	20.325	μετ. Μάερσκ Αυστραλία» (ε.)
Πάμισος	16.237	επωλήθη αλλοδαπούς
Τάντα	16.997	διαγράφεται
Φιντίας	55.842	διάλυση Κίνα
Αιρήνης Ντέστινι	78.021	διάλυση Κίνα
Αιτζιαν Σή	53.964	ολική απώλεια
Ελπίδα	14.957	ύψωσε παναμαϊκή
Λητώ	18.104	μετ. «Αγναντούσα» (μ.)
Γκρέις	14.687	μετ. «Αττικά» (μ)
Ζαννής	22.857	επωλήθη αλλοδαπούς
Κριός	11.101	μετ. «Τσάφ Α» (μ)
Πεταλούδα	16.704	μετ. «Μακφόρς» (κ.)
Φρίντον	14.584	μετ. «Αμφίων» (ε.)
Μποέμ	17.728	επωλήθη Κινέζους
Ρόλλον	38.611	μετ. «φλάγκ Καρίν» (ε.)
Τήνος	77.377	διάλυση Κίνα
Γαλήνη	39.236	μετ. «Albacore» (Μηχ.)
Λου Κάς	11.631	μετ. Λουκάς Η (ε)
Αιρήνης Εμεράλντ	9.136	μετ. «Αλβέτ» (ε.)
Ακρόπολις	13.638	μετ. «Πόλις» (ε.)
Ανδρός Αριες	119.505	διάλυση Κίνα
Αργώ Εξπλόρερ	20.328	μετ. «Κάργκο Εξπλόρερ» (ε.)
Αρμενιστής	16.300	επωλήθη αλλοδαπούς
Γκλόμπαλ Λίγκ	54.996	διάλυση Κίνα
Αγία Τριάς	16.810	μετ. «Βιένα Σκάυ» (AB)
Βεργώ	57.527	μετ. «Κάραβος Σπίριτ» (κ.)
Γαλισσάς	17.412	μετ. «Βαγγέλης» (μ.)
Καλιφόρνια Εξπρές	18.215	μετ. «Πρεστίτζ» (ε.)
Μαίρη Ν.	22.297	μετ. «Μελόι» (μ.)
Πάνκαρ Ιντόμιταμπλ	39.219	μετ. «Ιντόμιταμπλ» (κ.)
Πατρίτσια	14.686	μετ. «Πέλλα» (μ.)
Πόιντ Κλήαρ	57.102	μετ. «Κάραβος Στάρ» (κ.)
Στάδιον	18.701	επωλήθη Τούρκους
Αλεξάνδρεια	22.575	μετ. «Μαρλίν»
Αργώ Τρέιντερ	20.328	μετ. «Κάργκο Τρέιντερ»
Σκάφη	39	1.267.760

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Βενιάμης	15.472	ολική απώλεια
Αλίν II	10.650	διάλυση Γκαντάνι
Κριτίας	9.549	επωλήθη
Φλάγκ Μέρτσαντ	12.098	αλλοδαπούς
Φλάγκ Έπος	21.374	διάλυση Κίνα
Φλάγκ Χίος	14.786	μετ. "Ever Access" (π.)
Ευροτζού	16.374	διαγράφεται
Λεβάντ Σπίριτ	18.799	επωλήθη
Αιτζήαν τρέιντερ	15.528	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Λεβάντ Πράιντ	14.769	μετ. «Φίλιππος» (μ.)
Τύχη	10.886	μετ. «Ronjay Tihi» (AB)
Σκάφη	11	160.285

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Λόγιαλτυ	160.129	ύψωσε παναμαϊκή
Σκάφη	1	160.129

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κρήτη Φλέιμ	24.900	διαγράφεται
Νέστωρ	37.000	μετ. «Λόντον Εντερπράιζ» (Br.)
Σκάφη	2	61.900

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πολύανθος	122.812	διάλυση Κίνα
Σειρήνα	997	ύψωσε σημαία Μάλτας
Αιντα	24.808	διάλυση Ινδία
Γέρος	30.067	μετ. «Αρίων» (κ)
Γιαγιαμαρία	16.489	μετ. «Αθάμας» (μ.)
Προμηθέας	60.929	διάλυση Τσιτακόγκ
Λέοντας	52.830	διάλυση Ινδία
Αλαμπάμα	93.108	μετ. «Υδρα» (ε.)
Βαρονές	49.880	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Κράουν	88.886	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Ολύμπιαν Σπίριτ	178.808	διαγράφεται
Σκάφη	11	719.614

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σεκαβίν V	1.966	ακυρώθηκε
Ενάλιος Πρωτεύς	12.078	ύψωσε σημ. Μπαχάμας

Γκάζ Σουέζ	1.598	διάλυση Τουρκία
Μήλος	39.530	διάλυση Μπαγκλαντές
Ιωάννα Β.	22.075	διάλυση Γκαντάνι
Παύλος Β.	12.297	διάλυση Γκαντάνι
Πάτμος	3.585	διαγράφεται
Έλιξ	1.553	διαγράφεται
Τολμηρός	53.829	διάλυση Ινδία
Ελλάς	39.531	επωλήθη
Σκάφη	10	188.043

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στον αριθμό των πλοίων κατά 51 μονάδες και αύξηση στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 3.763.605 τόν. γκρός, η οποία μας δίνει τη σημερινή δύναμη υπό την ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σε φορτηγά, μπάλκ κάρριερς και δεξαμενόπλοια, άνω των 1.000 τόν. γκρός, από: 960 σκάφη, 27.889.312 τόν. γκρός.

Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τα εγγραφέντα στο κυπριακό νηολόγιο, πλοία ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν το 1993 σε 131, συνολικής χωρητικότητας 2.816.624 τόν. γκρός και τα διαγραφέντα την ίδια περίοδο ήταν 92 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 2.206.539 τόν. γκρός.

Τα εγγραφέντα αναλύονται ως κατωτέρω:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92	7 τ. γκρός	81.104
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	32 »	321.278
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	3 »	25.247
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	5 »	145.438
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	65 »	1.745.458
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	5 »	109.014
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92	2 »	52.585
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	11 »	323.092
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	13.408
Σύνολο σκάφη	131 »	2.816.624

Ενώ τα διαγραφέντα την ίδια περίοδο αναλύονται ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	26 τ. γκρός	219.420
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	9 »	52.784
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	2 »	39.083
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	38 »	1.028.597
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	9 »	184.731
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	7 »	635.234
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	46.690
Σύνολο σκάφη	92 »	2.206.539

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών στα ελληνόκτητα πλοία υπό κυπριακή σημαία.

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αριστοτέλης	9.112	πρ. "Lloyd Houston"
Ράμα	13.651	πρ. "Kupres"
Χάνουμαν	13.688	πρ. "Boka"
Κόνδωρ	9.573	πρ. "Lux Condor"
Ετουάλ	12.450	πρ. "Anne Gro"

Σίλβερ Χάππινες	13.911	πρ. «Λιναμπόλ Σούκρε»
Στ. Γεράσιμος Ι	8.719	πρ. "Mercur Lake"
Σκάφη 7	81.104	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ανθονυ	11.615	πρ. «Γουαδελούπη Ι»
Βερόνα	10.055	πρ. "Mulpha Taiping"
Στ. Ντάιμοντ Η	5.450	πρ. «Στ. Ντάιμοντ»
Αις Κορίντο	9.388	πρ. "Talita"
Προμηθεύς	11.373	πρ. "Lloyd Mandu"
Θερμαϊκός ΙΙ	15.086	πρ. "CGM Κλέμπερ"
Λεωνίδας Κ.	5.744	πρ. "Liebenwalde"
Αντάβια	9.524	πρ. "Neptune Tourmaline"
Λέων Κ.	8.183	πρ. «Γιάννης Ν.Κ.»
Όλμα	9.824	πρ. «Αλτάνα»
Πελφίσερ	4.046	υπέστειλε ελληνική
Σή Χάρμονυ ΙΙ	5.477	πρ. «Σή Χάρμονυ»
Ανταίος	9.428	πρ. "Lloyd Turpiara"
Γουίντ	9.371	πρ. "Vrontados"
СMB Ενσάιν	11.844	πρ. "Mariand"
Κάπταιν Τζίμ	20.610	πρ. "Silver Navigator"
Πύργος Στάρ	1.592	πρ. «Πύργος»
Σάντερλαντ Εντέαβορ	10.297	πρ. "Caicara"
Σάντερλαντ Κράφτμαν	10.297	πρ. "Joana"
Σάντερλαντ Σπίριτ	10.297	πρ. "Amalia"
Χίος Στάρ	5.794	πρ. "Fausta"
Γιουνάιτεντ	12.458	πρ. «Τιρόλ»
Κατερίνα Λ.	10.245	πρ. "Potsdam"
Νικόλαος Λ.	10.225	πρ. "Cottbus"
Ρίκεμς Νταλιάν	15.086	πρ. «Θερμαϊκός ΙΙ»
Φαίαξ	8.939	πρ. «Παντοκράτωρ Κόρφου»
Φεντερικά	14.834	πρ. "MSC Φεντερικά"
Άγιος Νεκτάριος	4.617	πρ. «Φιντέλιτυ»
Ακάνταν Σπίριτ	10.033	πρ. "Pisco"
Ακτί	21.620	πρ. "Cielo di Venezia"
Νταγκότε Στάρ	8.750	πρ. «Κατερίνα Δρακοπούλου»
Πρωτομάστορας	9.176	πρ. "White Stork"
Σκάφη 32	321.278	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ειρήνη Π.	11.879	πρ. "Serpa Pinto"
Πάτρα	4.061	πρ. "Surrey"
Φρέντσιπ	9.307	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη 3	25.247	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Καλιακρα	39.537	πρ. "Bisret"

Κάβο Μηδεΐα	35.663	πρ. "Branesti"
Ρουμπίνι	9.871	πρ. "Nordic Trader"
Αστρομάρ	25.525	υπέστειλε ελληνική
Ορίων 2	34.842	πρ. "Nordpol"
Σκάφη 5	145.438	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ερμής	38.995	πρ. Pearl
Ζάλογκο	34.492	πρ. «Μάδερ Ερόικ»
Ζουζού	25.045	πρ. «Ιναχος»
Νιρβάνα	20.797	πρ. "Romandie"
Όστρια	13.914	πρ. "Wallaroo"
Συκιάδα	10.871	πρ. "Consolidated Venture"
Μαρινίκ Γ.	16.018	πρ. «Σή Κίγκ»
Πυθαγόρας οφ Σάμος	42.236	πρ. "King William"
Βηταστάρ	37.700	πρ. "Navios Enterprise"
Γιονάιτεντ V	40.967	πρ. "United Venture"
Έκτωρ	30.741	πρ. "Maersk Sentosa"
Κάραβος Σπίριτ	57.527	πρ. «Βεργώ»
Κάραβος Στάρ	57.056	πρ. «Πόιντ Κλήαρ»
Λασσία	15.833	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Μακντόναλτ	34.789	πρ. "K. Challenger"
Μαίρη Δ.	29.120	πρ. "Mare Venetum"
Μπαρμπαθανάσσης	36.411	πρ. «Πέλαγος»
Μπάρον	63.443	αγορά από αλλοδαπούς
Μπάλκ Αθήνα	71.967	πρ. "Comtrade"
Μέντωρ	13.729	πρ. "Mento"
Οσεανικός	14.901	πρ. «Δημοκρατικός»
Τένεδος	10.442	πρ. «Προϊκόνησος»
Αμαντέους	18.837	πρ. «Σενσέι»
Αντάζιος	16.368	πρ. "Vizcaya"
Ατλαντίς Σπίριτ	11.269	πρ. "Aditya Uday"
Βέρναλ Σπίριτ	33.521	πρ. «Βαρέννα»
Ιλιάδα	116.059	υπέστειλε ελληνική
Ιντόμιταμπλ	39.219	πρ. Πάνκαρ Ιντόμιταμπλ
Κάππα Στάρ	11.929	πρ. «Νιούτον»
Κάυ	11.721	πρ. "Handy Islander"
Μαερσκ Οσεάνια	20.325	πρ. «Μεόνια»
Μελωδία	14.670	πρ. «Άρης»
Κάβο Μαγκάλια	15.856	πρ. "Vidaru"
Καπρικορν Ι	14.969	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Μάστερ Πάνος	17.402	πρ. "Copper Yale"
Παραγκόν	10.713	πρ. «Αραγκόν»
Σημάστερ Μ.	14.036	πρ. «Γκόλντεν Πρόμις»
Άγιος Χαράλαμπος	14.989	υπέστειλε σημαία Μάλτας
Αλβίκ	8.976	πρ. «Κερόνια Κυ»
Γκόλντεν Σκάυ	16.169	πρ. "Golden Star"
Μπλού Σάουθ	10.418	πρ. «Άρης»
Βλαχέρνα	19.077	πρ. «Σάμουελ Φράνσις»
Δελφοί	17.952	πρ. "Adel"

Λαϊδη Στάρ	83.714	πρ. «Λαϊδη Σκάυ»
Λέρος Σπίριτ	14.611	πρ. "Shimone"
Μακλήντερ	53.326	πρ. «Πάν Μάτιλ»
Μακφός	16.704	πρ. «Πεταλούδα»
Φιλοκτήτης	23.230	πρ. "Imitea"
Κάσσο	11.582	πρ. «Βύρων»
Μαγουώριον	31.427	πρ. «Μακεδών»
Μακφρενταίπ	14.996	πρ. «Αντώνης Π. Λεμός»
Νταϊνάμικ Ορίζων	15.581	πρ. «Πάλμα»
Υπάνεμα	40.059	πρ. Υπάνεμα
Αριέλ	19.283	πρ. "Dooyang Leader"
Ελίκι	14.412	πρ. "Pacbaron"
Μάκ Τρέιντερ	39.050	πρ. «Αλβίων Ι»
Φίβι	19.166	πρ. «Πορφυρίων»
Χέιβυ Μέταλ	30.331	πρ. «Σή Μπάκ»
Ελλένικ Κόνφιντενς	10.999	πρ. "Caribbean I"
Ιόνιαν Κοράλ	15.382	πρ. «Λέων»
Κάβο Φλόρα	15.856	αγορά από αλλοδαπούς
Βαρέννα	33.521	αγορά από αλλοδαπούς
Βεροπέσο	10.067	αγορά από αλλοδαπούς
Γκρέτσιαν Στάρ	14.523	πρ. "Pacnoble"
Στρίγγλα	46.172	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη 65	1.745.458	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαντορίνη Ι	24.594	πρ. "Apolida"
Ελίζα Π.	39.826	πρ. "Brage"
Μασκώτ	12.592	πρ. «Βασίπ»
Βύρων	15.874	υπέστ. σημ. Αγ. Βικεντίου
Έλενα Α.	16.128	πρ. «Παντάνασσα»
Σκάφη 5	109.014	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ταμύρα	40.805	πρ. "Dido"
Σηκουήν	11.780	πρ. "Jing Bo Hu"
Σκάφη 2	52.585	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιαγιά	42.501	πρ. "Manhattan Princess"
Μάρε Πρίνσες	31.878	πρ. "Skaw Princess"
Μεσσηνιακός	68.738	πρ. "Yubi"
Μελτέμι	20.572	πρ. «Θήτα Ωκεανίς»
Όσσαν Τρέιντερ	16.755	πρ. "Island Trader"

Αρίων	30.067	πρ. «Γέρος»
Μαρία Τ.	15.232	πρ. "Saintpaulia"
Τρανοπόρτερ Λτ	19.867	πρ. "Amokura"
Καρνία	15.015	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάυλαϊν	17.466	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Αραμπ Γουόντερερ	45.001	πρ. "Teekay vision"
Σκάφη 11	323.092	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βάιν	13.408	υπέστειλε παναμαϊκή
Σκάφη 1	13.408	

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άλμας	12.775	μετ. «Υδρα» (ε.)
Κάππα Μαίρη	9.112	διαγράφεται
Κατερίνα ΙΙ	1.532	μετ. «Πήτερ Κ.» (μ.)
Βίγκορ	11.321	διαγράφεται
Βιτάλι ΙΙ	9.767	διαγράφεται
Ελληνικός	9.155	ολική απώλεια
Καρίνα	11.954	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
Σή Σερενένιτ	4.123	διαγράφεται
Αλτανα	9.824	μετ. «Ολμα» (κ.)
Γιάννης Ν.Κ.	9.059	μετ. «Λέων Κ.» (κ.)
Κοράλ	9.806	μετ. "Hai Mao" (AB)
Αλεξάντερ	9.964	διαγράφεται
Απολλωνία Φάντερ	1.599	μετ. SM Line" (μ)
Υπάνεμα Ρήφερ	10.059	μετ. «Αργώ Ρήφερ» (π.)
Γιανμπάζ ΙΙ	9.868	επωλήθη Νορβηγούς
Θερμαϊκός ΙΙ	15.086	μετ. «Ρικμερς Νταλιάν» (κ.)
MSC Φεντερικά	14.834	μετ. «Φεντερικά» (κ.)
Παντοκράτωρ Κορφού	8.939	μετ. «Φαίξ» (κ.)
Πελφίσερ	4.046	ύψωσε ελληνική
Σάν Χάρις	3.137	εγκαταλείφθηκε Μοσταγκανέμ
Τρίβελς	11.644	ύψωσε ελληνική
Ακάμας	9.664	διαγράφεται
Κώστας Η.	9.192	ύψωσε σημαία Μάλτας
Μυστράς	1.480	μετ. "Tamango" (κ.)
Φιντέλιτυ	4.617	μετ. «Αγ. Νεκτάριος (κ.)
Φρίο Χιλή	6.863	διαγράφεται
Σκάφη 26	219.420	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Μπαχία	5.644	διαγράφεται
Καλλιώ	9.079	επωλήθη Τούρκους
Πιονάρ	6.162	διάλυση Πακιστάν

Φρέντσιπ	9.307	μετ. "Friend" (AB)
Πάτρα	4.061	μετ. "Anna B"
Φρίο Βενεζουέλα	5.631	μετ. Miramar (κ.)
Γκαλτάιντ	989	μετ. "John Hellekon" (μ.)
Κως Αϊλαντ	9.199	εγκατελείφθηκε 5.4.91
Σοφία	2.712	εγκαταλείφθηκε Ορινόκο
Σκάφη 9	52.784	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Στάρ Κίγκ	19.589	μετ. "Tomasos"
Ση Κουήν II	19.494	μετ. «Σηκουήν» (μ.)
Σκάφη 2	39.083	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Καπταίν Τζίμ	20.610	επωλήθη Τούρκους
Όστρια	13.914	επωλήθη Τούρκους
Πέλαγος	36.411	μετ. «Μπάρμπα Θανάσης» (κ.)
Προϊκόνησος	10.442	μετ. «Τένεδος» (κ.)
Κοράλι	10.804	επωλήθη αλλοδαπούς
Τρέιντ Κουέστ	43.867	διάλυση Κίνα
Γκόλντεν Πρόμις	14.036	μετ. «Σημάστερ Μ.» (κ.)
Σάρα Μπέτσετ	14.095	μετ. «Μυρσίνη» (μ.)
Γκόλντεν Στάρ	17.355	μετ. «Γκόλντεν Σκάυ» (κ.)
Κερύνια Κυ.	8.976	μετ. «Αλβίκ» (κ.)
Σητζόου	16.819	επωλήθη αλλοδαπούς
Στάρ Δέλτα	24.573	μετ. «Σκάυ Δέλτα» (Μπχ.)
Λαίδη Σκάυ	83.714	μετ. «Λαίδη Στάρ» (κ.)
Πάνθηρ	44.140	διάλυση Κίνα
Σάμουελ Φράνσις	19.199	μετ. «Βλαχέρνα» (κ.)
Σταβέντο	19.276	μετ. "Sofrano" (μ.)
CGM Κλέμπερ	15.086	μετ. «Θερμαϊκός II» (κ.)
Κέιπ Νόρθ	41.565	διάλυση Κίνα
Πάλμα	15.581	μετ. «Νταϊνάμικ Ορίζων» (κ.)
Χαρίκλεια	33.267	μετ. "Peng Hai" (AB)
Αλβιών I	39.050	μετ. «Μακ Τρέιντερ» (κ.)
Κέα Εξπλόρερ	10.805	μετ. «Ελβέτα» (ε.)
Πορφυρίων	19.166	μετ. «Φίβι» (κ.)
Σημπάλκ	33.073	μετ. «Χέιβυ Μέταλ» (κ.)
Σημπή	29.827	μετ. «Σημπή I.» (μ.)
Λέων	15.382	μετ. «Ιόνιαν Κόραλ» (κ.)
Σήλακ III	15.264	επωλήθη Τούρκους
Τριάς	15.963	επωλήθη Κινέζους
Απόστολος Ανδρέας 4	67.914	διάλυση Κίνα
Γεώργιος	14.915	διάλυση Αλιάγκα

Γιωργής Κ.	29.897	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
Ιολκός Χίστορυ	20.436	επωλήθη Τούρκους
Κάπταιν Σαράντης	26.301	ύψωσε ελληνική
Λαίδη Στάρ	83.714	διάλυση Κίνα
Παναγ. Λ. Περιβολιότης ...	41.961	επωλήθη διάλυση
Βαρέννα	33.521	μετ. «Βέρναλ Σπίριτ» (κ.)
Άλτενβελς	12.598	επωλήθη Ιρανούς
Δημοκρατικός	15.080	μετ. «Οσεανικός» (κ.)
Σκάφη 38	1.028.597	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Νόρδερν Στάρ	45.752	διάλυση Κίνα
Λέρος Σαν	49.217	διάλυση Κίνα
Βασίπ	12.578	μετ. «Μασκώτ» (κ.)
Ατλαντίς Σκάυ	10.625	διάλυση Κίνα
Βασιλική II	14.671	μετ. "Vasiliki" (AB)
Βύρων	15.874	διάλυση Κίνα
Γκόλντεν Στάρ I	9.417	διάλυση Ινδία
Παντάνασσα	16.128	μετ. "Elena A." (κ.)
Πράιμ	10.469	επωλήθη Τούρκους
Σκάφη 9	184.731	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ετέρνιτυ	129.216	διάλυση Κίνα
Νόβελτυ	117.178	διάλυση Μπαγκλαντές
Εμεράλντ	104.150	διάλυση Κίνα
Αιάς	122.936	διάλυση Μπαγκλαντές
Μπάιλι Σάν	15.470	διάλυση Σιγκαπούρη
Ντόνα Μυρτώ	17.355	μετ. "Al Nubila III"
Σάινιγκ Στάρ	128.929	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 7	635.234	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κίγκ Αλεξάντερ	46.690	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 1	46.690	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στο κυπριακό νηολόγιο κατά 39 πλοία, και στη χωρητικότητα κατά 610.085 τον. γκρός, η οποία προστιθέμενη στην υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1992 δύναμη, μας δίνει τη σημερινή δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία από: 865 πλοία, 14.467.810 τον. γκρός.

Η ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ

Στα ίδια χαμηλά επίπεδα με αυτά των τελευταίων ετών, συνεχίζει να παρουσιάζεται η κίνηση στο Παναμαϊκό νηολόγιο) Οι

εγγραφές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ήταν το 1993, 47 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.042.460 τον. γκρός (57 πλοία, 1.034.039 τον. γκρός το 1992 και 32 πλοία, 608.099 τον. γκρός το 1991) και οι διαγραφές το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 52 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 788.100 τον. γκρός (47 πλοία, 751.716 τον. γκρός το 1992 και 45 πλοία, 482.478 τον. γκρός το 1991).

Οι εγγραφές στο Παναμαϊκό νηολόγιο αναλύονται ως κατωτέρω:

Φορτηγά νεότευκτα	2 τ. γκρός	13.956
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	8 »	40.124
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	8.493
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	1 »	17.879
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	14 »	216.224
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	2 »	33.684
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1 »	160.129
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92	2 »	20.818
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	14 »	514.374
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	2 »	16.779

Σύνολο σκάφη 47 » 1.042.460

Τα δε διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως ακολούθως:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92	1 τ. γκρός	6.687
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	4 »	40.546
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	14 »	75.185
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	1 »	17.879
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	8 »	223.346
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	12 »	200.018
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	8 »	150.867
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	4 »	73.572

Σύνολο σκάφη 52 » 788.100

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Νικολάγιεφ	6.991	ναυπηγήθηκε Ρωσία
Φρίο Λας Πάλμας	6.965	υπό ναυπήγηση
Σκάφη	2	13.956

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Εσπεράνζα III	9.111	πρ. "Lloyd Mexico"
Κριός Ι	1.594	πρ. «Αγγελική Κ.»
Στάθης Γ.	1.586	πρ. "Framvaren"
Αργώ Ρήφερ	9.996	πρ. «Υπάνεμα Ρήφερ»
Κώστας Σ.	5.650	πρ. "Blankensee"
Πράιμ Βέλβετ	999	πρ. "Nova"
Πράιμ Βιού	1.599	πρ. "Thunar"
Ση Ένερτζυ	9.589	πρ. «Ση Μπάρον»
Σκάφη	8	40.124

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Όσσαν Τρέιντερ	8.493	πρ. "Lago Maihue"
Σκάφη	1	8.493

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Μέντωρ	17.879	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη	1	17.879

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αντζελ II	14.324	πρ. "Star United"
Ελπίδα	14.957	υπέστειλε ελληνική
Ιόνιαν Σάν	15.979	πρ. "Weimar"
Λας Μπολίνας	16.767	πρ. «Αλεξάντερς Γιούνιτυ»
Υπαπαντή	15.953	παραμένει στη δύναμη
Ιλένα	15.422	πρ. "Spirit"
Άρης	14.670	πρ. "Ana"
Δίας	14.670	πρ. "Pluton I."
Δορυφόρος	19.107	πρ. "Solomon"
Ση Ντάιαμοντ	12.779	πρ. "Teri"
Ση Τζέιντ	13.192	πρ. "Polo"
Σαλβαντόρ Ι	16.023	πρ. «Ιόνιαν Κομμάντερ»
Τσάμς	15.979	πρ. «Ιόνιαν Στάρ»
Φρήντομ Κ.	16.402	πρ. «Νόρθ Στάρ»
Σκάφη	14	216.224

ΧΡΟΝΙΚΑ 7

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Νταϊνάμικ Σπίριτ	18.210	πρ. "Lato"
Ιος	15.474	πρ. "Sally D."
Σκάφη	2	33.684

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Λόγιαλτυ	160.129	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη	1	160.129

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Σύμφονυ	8.997	πρ. "Gaz Symphony"
Γκαζ Χορίζον	11.821	πρ. "Siguida"
Σκάφη	2	20.818

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθέρας Μπαϊν	60.886	πρ. "Chevron Meteor"
Γκάζ Ατλάντικ	49.866	πρ. "Lensovet"

Γκάζ Λάιον	9.327	πρ. "Maersk Cadet"
Γκάζ Μπάλτικ	9.445	πρ. "Maersk Commander"
Γκάζ Πρόγκρες	49.866	πρ. "Mossovot"
Γκάζ Σάιντ Ντένις	3.999	πρ. "Gaz Caribbean"
Μάουντ Άθως	149.293	πρ. "Oslo Countess"
Πάτριος	21.296	πρ. «Θήτα Τρίτων»
Μαρίνερ	1.887	πρ. «Θήτα Αϊώλος»
Άτλας II	20.322	πρ. «Θήτα Άτλας»
Μιστράλ II	1.272	πρ. «Θήτα Μιστράλ»
Όσσεαν Μπρήζ I	3.323	πρ. "Ocean Hope"
Φισκάρδο Μπαϊή	128.776	πρ. "Miyata"
Λίνκουβα	4.816	υπέστειλε σημ. Λιθουανίας

Σκάφη 14 514.374

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Ιόνιαν	3.909	πρ. "Luigi Galvani"
Γκάζ Μάστερ	12.870	πρ. "Nyhavn"
Σκάφη 2	16.779	

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μάουντ Έις	6.687	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη 1	6.687	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Προσπέριτ	11.383	βυθίσθηκε 3/2
Κλέλια	10.982	ολική απώλεια
Αρκτική Ρήφερ	6.678	διάλυση Ινδία
Γουαδελούπη I	11.503	μετ. "Ανθονο" (κ.)
Σκάφη 4	40.546	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άγιος Νικόλαος	5.997	μετ. «Καρέμα» (μ)
Διόσκουροι	2.547	μετ. "Hambay" (Ον)
Κότυ I	2.635	βύθιση Κ. Μαλιά 6/1
Λιπαρίτ Μπαϊή	8.766	επωλήθη Τούρκους
Μήλος Λ.	8.501	διάλυση Ινδία
Τζώρτζ Ν.	5.406	μετ. «Μπλάκ Ση Τ.» (μ.)
Φρίο Μέξικο	5.537	διάλυση Ινδία
Ιταζάι Ρήφερ	7.995	διάλυση Ινδία
Σπάρτα	1.595	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κανάριαν Ρήφερ	1.658	μετ. "Nigerian Progress"

Φρίο Αιτζήαν	9.342	διάλυση Ινδία
Άλιμος I	3.056	μετ. "Sofia"
Γαλάζιο Κύμα	4.085	μετ. "Antares" (π.)
Φρίο Άρκτικ	8.065	διάλυση Μπαγκλαντές
Σκάφη 14	75.185	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Μέντωρ	17.879	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 1	17.879	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Άρης	10418	μετ. «Μπλού Σάουθ» (κ.)
Πήγασος	15.798	βυθίσθηκε Ταιβάν 11/11
Αντώνης Π. Λεμός	15.934	μετ. «Μακφρέντσιπ» (κ.)
Όλυμπος	112.306	διάλυση Κίνα
Ιόνιαν Κομάντερ	16.023	μετ. «Σαλβαντόρ I» (π.)
Ιόνιαν Στάρ	15.979	μετ. «Τσάμς» (π.)
Κίγκ Σέιλορ	20.486	επωλήθη Τούρκους
Νόρθ Στάρ	16.402	μετ. «Φρήντομ Κ.» (π.)
Σκάφη 8	223.346	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάντρα Κ.	11.329	επωλήθη αλλοδαπούς
Αγία Μαρκέλλα	17.180	διαγράφεται
Φόρτσιουνεϊτ	10.736	διάλυση Κίνα
Αιντήαλ Γκάβελ	22.181	διάλυση Κίνα
Νάγκα	36.982	διαγράφεται
Χριστίνα Σ.	9.170	διάλυση Κίνα
Όσσεαν Βόις	11.434	μετ. "New Growth" (π.)
Φλάγκ Τίνα	13.580	διάλυση Κίνα
Ερύθιανη	19.044	διάλυση Κίνα
Λάκυ Γκρήκ	8.648	μετ. «Πάφφιν» (μ.)
Χόουπ II	15.404	μετ. "Ocean K." (π.)
Σοφία Ν.	24.330	διάλυση Κίνα
Σκάφη 12	200.018	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κίγκ Μίνως	55.878	ύψωσε σημ. Μάλτας
Έλλεστι Σπίριτ	53.321	διάλυση Κίνα
Θήτα Αϊώλος	1.887	μετ. «Μαρίνερ I» (π.)
Θήτα Άτλας	20.322	μετ. «Άτλας II» (π.)
Θήτα Μιστράλ	1.272	μετ. «Μιστράλ II» (π.)
Καρνία	15.028	ύψωσε κυπριακή
Τζ εντ Ντ. Φρέντσιπ	1.205	διαγράφεται

Φαέθων 1.954 μετ. "Run Da 402"
(Ον.)

Σκάφη 8 150.867

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκάζ Αιτζιάν	6.482	διάλυση Ινδία
Μαριμπράς	28.986	διάλυση Ινδία
Γκάζ Σαππλάιερ.....	24.696	διάλυση Ινδία
Βάιν	13.408	ύψωσε κυπριακή
Σκάφη	4	73.572

Από τις ανωτέρω προσθαφαίρεσεις, προέκυψε μείωση στην ελληνόκτητη δύναμη υπό παναμαϊκή σημαία, κατά 5 σκάφη, ενώ η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 254.360 τον. γκρός. Πέρυσι είχε σημειωθεί αύξηση στη δύναμη κατά 10 σκάφη και στη χωρητικότητα κατά 282.324 τον. γκρός. Με τα δεδομένα αυτά η σημερινή δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων υπό την ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ σημαία είναι:

401 σκάφη, 4.672.771 τον. γκρός

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Και κατά το 1993 συνεχίσθηκε η μειωμένη κίνηση στο νηολόγιο της Αφρικανικής χώρας, με 20 εγγραφές ελληνόκτητων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 926.840 τον. γκρός (19 εγγραφές, 922.907 τον. γκρός το 1992 και 15 εγγραφές, 724.451 τον. γκρός το 1991) και με 23 διαγραφές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας, συνολικής χωρητικότητας 973.144 τον. γκρός (21 διαγραφές, 921.959 τον. γκρός το 1992 και 26 διαγραφές, 1.277.191 τον. γκρός το 1991).

Οι εγγραφές στο Λιβεριανό νηολόγιο αναλύονται κατα κατηγορία και ηλικία πλοίων ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	1 τ. γκρός	6.051
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	4 »	85.029
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	8 »	273.896
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	35.487
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1 »	162.000
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	5 »	364.377
Σύνολο σκάφη	20 »	926.840

Οι διαγραφές παρουσιάζουν την κατωτέρω σύνθεση:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	2 »	21.989
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	9 »	309.970
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	2 »	45.826
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92	1 »	22.587
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1971-81	9 »	572.772
Σύνολο σκάφη	23 »	973.144

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών αυτών.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αουρόρα Πέρλ	6.051	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη	1	6.051

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ουάσιγκτον Ρέινμποου II	13.881	αγορά από αλλοδαπούς
Πλατύτερα	22.076	πρ. "Boucraa"
Τράνς Ντίγκνιτυ	24.536	αγορά από αλλοδαπούς
Τράνς Έφφορτ.....	24.536	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη	4	85.029

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Βύρων	11.582	πρ. "Baron Star"
Νίκκο Σκάυ	29.198	πρ. «Νίκκο Στάρ»
Μάρε Μπραζίλ.....	128.954	πρ. «Ατλας Πράιντ»
Μαρίκα Στραβελάκη	13.732	πρ. "Sport"
Έλλη	18.392	πρ. "Jablanica"
Βεργίνα	20.513	πρ. "Argus Explorer"
Φίλιππος	20.515	πρ. "Argus Traveller"
Τζέμινι	31.010	πρ. "Equator Eminence"
Σκάφη	8	273.896

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Εντερπράιζ Σκάυ	35.487	πρ. «Εντερπράιζ»
Σκάφη	1	35.487

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Όσσαν Γκάρντιαν	162.000	ναυπηγείται Ναγκασάκι
Σκάφη	1	162.000

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αράμπιαν Ση	150.960	πρ. "Linga"
Νέστος	25.728	πρ. "World Texas"
Τράνς Ήρα.....	63.224	πρ. "Hera"

Τράνς Μινέρβα	65.112	πρ. "Minerva 1"
Σπύρος	59.353	πρ. «Ελλεσποντ Άρτσερ»
Σκάφη	5	364.377

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Θαλασινή Μάνα	11.003	διαγράφεται
Βελήμαχι	10.986	ύψωσε Ελληνική
Σκάφη	2	21.989

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελμπέλλα IV	23.980	επωλήθη Τούρκους
Νίκκο Στάρ	29.198	μετ. «Νίκκο Σκάυ» (λ.)
Άτλας Πράιντ	112.306	μετ. «Μάρε Μπραζίλ» (λ.)
Βύρων	11.582	μετ. «Κάσσο» (κ.)
Ίναχος	25.045	μετ. «Ζουζού» (κ.)
Μάδερ Ερόικ	34.745	μετ. «Ζάλογκο» (κ.)
Τρέιντ Εντέαβορ	50.849	διάλυση Κίνα
Κέν Ρούμπι	11.686	μετ. "Petrel" (κ.)
Νιούτον	10.579	μετ. «Κάππα Στάρ» (κ.)
Σκάφη	9	309.970

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Εντερπράιζ	35.487	μετ. «Εντερπράιζ Σκάυ» (λ.)
Πριναρίτης	10.339	μετ. "Omali" (κ.)
Σκάφη	2	45.826

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπού Μαρίνερ	22.587	επωλήθη αλλοδαπούς
Σκάφη	1	22.587

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναξ	122.926	διάλυση Κίνα
Έλλεσποντ Ντίγκνιτ	44.589	διάλυση Κίνα
Κοννέκτικατ	101.438	διάλυση Κίνα
Αιτζήαν Σάν	60.930	μετ. «Σαβόι» (ε.)
Έλλεσποντ Άρροου	44.396	διάλυση Κίνα
Πολυξένη Κ.	60.937	μετ. «Μοντέγκο» (ε.)
Κόνδωρ	26.976	ύψωσε ελληνική
Έλλεσποντ Άρντεντ	51.227	διάλυση Κίνα

Έλλεσποντ Άρτσερ	59.353	μετ. «Σπύρος» (λιβ.)
Σκάφη	9	572.772

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε και νέα μείωση στον αριθμό των σκαφών κατά 3 μονάδες, που ακολουθεί την τάση των τελευταίων ετών (-2 μονάδες το 1992, -11 μονάδες το 1991, -24 μονάδες το 1990) και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 46.304 τόν. γκρός. Πέρυσι η χωρητικότητα είχε σημειώσει αμελητέα αύξηση κατά 948 τόν. γκρός, το 1991 είχε παρουσιάσει μείωση κατά 552.734 τόν. γκρός και το 1990 κατά 1.468.711 τόν. γκρός).

Έτσι η σημερινή δύναμη του υπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ελληνόκτητου στόλου διαμορφώνεται ως εξής:
126 σκάφη, 5.358.336 τόν. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τα εγγραφέντα το 1993 ανήλθαν σε 90, συνολικής χωρητικότητας 2.059.204 τόν. γκρός ενώ το 1992 είχαν εγγραφεί 103 ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2.138.806 τόν. γκρός και το 1991 είχαν εγγραφεί 83 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.167.344 τόν. γκρός, κατανέμονται δε κατά κατηγορία και ηλικία ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92	2 τ. γκρός	8.511
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	13 »	81.814
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	10 »	53.951
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	6 »	106.432
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	30 »	585.502
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	7 »	115.416
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	1 »	53.829
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92	6 »	298.170
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	13 »	750.944
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	2 »	4.635
Σύνολο σκάφη	90 »	2.059.204

Τα διαγραφέντα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 58 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.005.455 τόν. γκρός, έναντι 42 πλοίων, 831.214 τόν. γκρός που είχαν διαγραφεί το 1992 και 33 πλοίων, 459.619 τόν. γκρός που είχαν διαγραφεί το 1991 και καταχωρούνται ως ακολούθως:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	9 τ. γκρός	57.102
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	8 »	53.824
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	1 »	16.145
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	17 »	353.313
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	9 »	215.776
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	8 »	255.369
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	6 »	53.926
Σύνολο σκάφη	58 »	1.005.455

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Απολλωνία Νομάντ	3.901	πρ. "Aditya Jyoti"
Ανδρέας Π.	4.610	πρ. "Mansurnave"
Σκάφη	2	8.511

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Λάκυ Στάρ	1.573	πρ. «Ρέα Στάρ»
Πήτερ Κ.	1.532	πρ. «Κατερίνα II»
Φρήντομ Βέντσουρ	9.943	πρ. «Ακουάριους»
Απολλωνία Νταϊάντ	3.958	πρ. "Aditya Rashmi"
Ναυσικά Β.	1.978	πρ. "God Bless"
Σή Μάδερ	3.717	πρ. "Leonidas Glory"
Γκόλντφιντς	9.379	πρ. "Silver Star"
Κλίππερ Σαλβαντόρ	9.903	πρ. "Nedloyd Singapore"
Κλίππερ Σάντος	9.903	πρ. "Nedloyd Seoul"
Κλίππερ Σάο Πάουλο	9.903	πρ. "Nedloyd San Juan"
Μπαγκκίρα	9.112	πρ. «Μέγα Ρίο»
Τιτάνας	1.721	πρ. "San Juan de Gaztelguatxe"
Κώστας Η.	9.192	υπέστειλε κυπριακή
Σκάφη	13	81.814

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρέμα	5.997	πρ. «Άγιος Νικόλαος»
Μαριβέν	2.995	πρ. «Ρέα Σή»
Ιόνιαν Κόρτι	1.520	πρ. «Απολλώνια Μπάννερ»
Μπλουμενού Ρήφερ	8.707	πρ. «Μαϊάμι Ρήφερ»
Μεντάφρικα Προγκρες	9.901	πρ. «Πανορμίτης»
Μπλάκ Ση Τ.	5.903	πρ. «Τζώρτζ Ν.»
Κάπταιν Νικόλας	2.046	πρ. "Meritt"
Σπάρτα	1.546	υπέστειλε Παναμαϊκή
Κάρεϊτζ	4.673	πρ. "Valdayles"
Σίφνος	10.663	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη	10	53.951

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Ματαπάς	16.145	πρ. «Κάβο Ματαράς»
Σηλάκ 4	20.277	πρ. "Western Lion"
Γκόλντεν Λαίδη	23.272	πρ. "Skantopp"
Κάβο Μαλέας	16.145	πρ. "Voineasa"
Κλίππερ Ντρήμ	12.510	πρ. "Portoroz"
Σηκουήν	18.083	πρ. «Σηκουήν II»
Σκάφη	6	106.432

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ανδρέας V	10.410	πρ. «Πάνορμος»
Αντεν	19.510	πρ. "Joao de Barros"
Μυροσίη	14.095	πρ. «Σάρα Μπέτσετ»
Προκύων	10.526	πρ. «Ανδρέας Α.»
Αγναντούσα	18.093	πρ. «Λητώ»

Αραμπέλλα	15.977	πρ. "Zachary"
Αττικά	14.687	πρ. «Γκρέις»
Κύζικος	11.686	πρ. "Korean Topaz"
Μαθιός	17.040	πρ. "Agathe"
Νίκο Κ.	20.317	πρ. "Niko Noko Iazde"
Πασχάλης	15.711	υπέστειλε σημ. Αγ. Βικεντίου
Βόρειος Ήπειρος Ελλάς	21.733	πρ. "Rio Grande"
Μακεδονία Ελλάς	28.265	πρ. "Docevirgo"
Σήμψη Ι.	25.892	πρ. Σημψη
Τσήφ Α.	10.482	πρ. «Κριός»
Α. Βαρδής	15.592	πρ. «Αθανάσιος Βαρδής»
Αντιγόνη Β.	14.275	πρ. «Σημιούζικ II»
Γκρέιν Τρέιντερ	38.889	πρ. "Dawn Redwood"
Αντβέντσουρ	34.890	πρ. "Feng Shiang"
Διαμαντής Π.	9.048	πρ. "Diligence P."
Μάουντ Πεντέλη	33.185	πρ. "Belus"
Φωτεινή	16.820	πρ. "Glory Sky"
Βαγγέλης	14.954	πρ. «Γαλισάς»
Θεανώ	35.073	πρ. «Παλιέρ»
Μιγκουέλ	20.712	πρ. «Δάμων»
Μελόι	22.297	πρ. «Μαίρη Ν.»
Πέλλα	14.686	πρ. «Πατρίτσια»
Βορέας	28.275	πρ. "Adriano"
Μαρλίν	23.334	πρ. «Αλεξάνδρεια»
Νιού Έρα	9.048	πρ. «Διαμαντής Π.»
Σκάφη	30	585.502

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλκμίνη	16.112	πρ. "Maganom"
Νταϊνάμικ Φιούτσερ	17.784	πρ. "Norse Transporter"
Πλατύτερα	25.688	πρ. «Φρή Πρόγκρες»
Σάντερλαντ	30.039	πρ. "Asyal I."
Πάφιν	8.648	πρ. «Λάκυ Γκρήκ»
Σπυριδούλα	14.376	πρ. "Thorhild"
Φίλιππος	14.769	πρ. «Λεβάντ Πράιντ»

Σκάφη	7	115.416
-------------	---	---------

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθηνά 2	53.829	πρ. "Consensus Dalby"
Σκάφη	1	53.829

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πρίτυ Λαίδη	52.862	πρ. "Golden fleece"
Σή Κράουν	25.425	πρ. "Petrobulk Pilot"
Ιωάννης	79.544	πρ. "Golar Beatrice"

Καπετάν Κωστής	25.368	πρ. "Tokyo Spirit"
Μινέρβα	37.584	πρ. "Bright Eagle"
Σούπερ Λαΐδη	77.387	πρ. "Front Rhapsody"
Σκάφη	6	298.170

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κίγκ Μίνως	55.878	υπέστειλε παναμαϊκή
Σημέριτ	17.777	πρ. "Oscro Sea"
Σηντάνς	34.078	πρ. "Birdie"
Σηντανσερ	60.338	πρ. "Toscana"
Τσάνς	42.285	πρ. "Japan Stork"
Αθηνά	30.754	πρ. "Skaugulf"
Σειρήνα	997	υπέστειλε ελληνική
Οακ	68.631	πρ. "Stanwich"
Αργυστόλι Μπαϊή	126.774	πρ. "Ambra Blue"
Μετροτάγκ	158.797	πρ. "Al Jabriyah"
Σάν	68.090	πρ. "Glen Ville"
Αθάμας	15.804	πρ. «Γιαγιαμαρία»
Σατούρν	70.741	πρ. "Belle Heven"
Σκάφη	13	750.944

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Καππα 1	2.656	πρ. «Λεμάνια»
Ντίνος	1.979	πρ. «Κώστας Κ.»
Σκάφη	2	4.635

**ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81**

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγγελική Κ.	1.594	μετ. «Κριός Ι.» (π.)
Γιούκον	1.064	διαγράφεται
Ακούαριους	9.943	μετ. «Φρήντομ Βέντσουρ» (μ.)
Τροπεοφόρος	8.826	μετ. "Kallang" (μ.)
Αλκιστίς	5.150	επωλήθη αλλοδαπούς
Τζοζέφα	3.375	μετ. "He Xin" (ΑΒ)
Μέγα Γιούνιον	9.250	μετ. "Prudent Voyager" (μ.)
Μέγα Ρίο	8.788	μετ. «Μπαγκχίρα» (μ.)
Μπαγκχίρα	9.112	Ολική απώλεια
Σκάφη	9	57.102

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρέα Σή	2.995	μετ. «Μαριβέν» (μ.)
Απολλώνια Μπάννερ	1.520	μετ. «Ιόνιαν Κόρτι» (μ.)
Μαϊάμι Ρήφερ	8.047	μετ. «Μπλουμένου Ρήφερ» (μ.)
Στόρκ	9.609	διάλυση Ινδία

Μινόαν Ρήφερ	6.313	διάλυση Ινδία
Χάρμονι Ι	12.348	διάλυση Σαγκάη
Ρήφερ Τούρμπο	8.021	διάλυση Ινδία
Μοντεβίδεο Ρήφερ	4.971	μετ. "Leblon Reefer" (μ.)

Σκάφη	8	53.824
-------------	---	--------

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάβο Ματαράς	16.145	μετ. «Κάβο Ματαπάς» (μ.)
Σκάφη	1	16.145

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλεξάντερς Αμπίλιτ	14.162	μετ. «Κόσμικ» (ΑΒ)
Διαμαντής Π.	9.048	επωλήθη αλλοδαπούς
Κάπρικορν Ι	14.969	ύψωσε κυπριακή
Άγιος Χαράλαμπος	15.478	ύψωσε κυπριακή
Γονόρλντ Ντούετ	56.800	διάλυση Κίνα
Αλεξάντερς Γιούνιτ	16.767	μετ. «Λας Μπολίνας» (π.)
Μακεδών	31.427	μετ. «Μακγουώ-ριον» (κ.)
Υπένεμα	40.059	μετ. «Υπάνεμα» (κ.)
Αθανάσιος Βαρδής	15.592	μετ. «Α. Βαρδής» (μ.)
Σημιούζικ ΙΙ	14.275	μετ. «Αντιγόνη Β.» (μ.)
Άγιον Όρος	8.829	επωλήθη αλλοδαπούς
Λασσία	16.191	ύψωσε ελληνική
Σή Κίγκ	16.018	μετ. «Μαρινίκ Γ» (κ.)
Δάμων	20.712	μετ. «Μιγκουέλ» (μ.)
Παλιέρ	35.101	μετ. «Θεανώ» (μ.)
Διαμαντής Π.	9.048	μετ. «Νιού Έρα» (μ.)
Σενσέι	18.837	μετ. «Αμαντέους» (κ.)
Σκάφη	17	353.313

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρή Πίτς	15.688	μετ. «Πάτμος» (ΑΒ)
Θεοτόκος	55.032	διάλυση Κίνα
Άφθορος	38.Κ780	διάλυση Ινδία
Κίμωλος ΙΙΙ	6.995	διάλυση Κίνα
Σ.Β. Επτά	20.002	διαγράφεται
Φρή Πρόγκρες	15.688	μετ. «Πλατύτερα» (μ.)
Άστρον	14.691	μετ. «Κολμένα» (ΑΒ)
Φλάιγκ Φάλκον	24.950	διαγράφεται
Καπετάν Μ.	23.950	διάλυση Κίνα
Σκάφη	9	215.776

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σητάνκ	18.661	Ολική Απώλεια
Κουήν Εύη	52.519	διάλυση Κίνα
Σίλβερ Ένερτζου	80.824	επώληθη αλλοδαπούς μετ. «Πάτριος» (π.)
Θήτα Τρίτων	21.296	μετ. «Μελτέμι» (κ.)
Θήτα Ωκεανίς	20.572	μετ. «Καπιτάν Μιράντα» (κ.)
Πράιμ Ντιούτυ	40.369	διαγράφεται
Θεά Τύχη	3.662	ύψωσε κυπριακή
Σκάυλαϊν	17.466	
Σκάφη	8	255.369

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αυρηλία	10.973	διάλυση Μπαγκλαντές
Οπτασία	10.973	μετ. "Cristina C."
Τιτάνικ	15.090	διάλυση Ινδία
Φλαμίγκο Ι.	12.636	διάλυση Ινδία
Λεμάνια	2.656	μετ. «Καππα 1» (μ.)
Σέριφος	1.598	μετ. «Ειρήνη» (ε.)
Σκάφη	6	53.926

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε και νέα αύξηση στην ελληνόκτητη δύναμη, την εγγεγραμμένη στο νηολόγιο της Μάλτας, κατά 32 πλοία (+61 πλοία το 1992, +50 πλοία το 1991 και +33 πλοία το 1990) καθώς και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 1.053.749 τον. γκρός (+1.307.592 τον. γκρός το 1992, +707.725 τον. γκρός το 1991 και +633.922 τον. γκρός το 1990), ή οποία προστιθέμενη στην υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1992 δύναμη, μας δίνει τη σημερινή δύναμη υπό τη σημαία της ΜΑΛΤΑΣ από:

278 πλοία, 4.857.369 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Οι εγγραφές στο νηολόγιο των νήσων της Καραϊβικής ανήλθαν το 1993 σε 22 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 618.956 τον. γκρός (29 σκάφη, 708.832 τον. γκρός το 1992, 17 σκάφη, 264.127 τον. γκρός το 1991) και κατανέμονται ως ακολούθως:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1982-92	2	»	17.738
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	4	»	34.557
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1982-92	2	»	46.224
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	4	»	104.266
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	1	»	15.528
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1982-92	2	»	48.496
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	6	»	340.068
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	1	»	12.079
Σύνολο σκάφη	22	»	618.956

Οι διαγραφές ελληνόκτητων πλοίων κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 11 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 353.844 τον. γκρός (13 σκάφη, 416.644 τον. γκρός το 1992 και 10 σκάφη, 167.882 τον. γκρός το 1991) και κατανέμονται κατά κατηγορίες ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	2	»	19.712
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	2	»	37.267
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	2	»	80.039
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	1	»	13.540
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1971-81	2	»	145.245
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	2	»	58.041
Σύνολο σκάφη	11	»	353.844

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελλένικ	7.983	πρ. "chiquita Hellenic"
Οσεάνικ Τρέιντερ	9.755	πρ. "Ocean Pride"
Σκάφη	2	17.738

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρίνα	11.954	υπέστειλε κυπριακή
Σταρχάβεν	8.031	πρ. "Geesthaven"
Πασίφικ Τρέιντερ	6.682	υπέστειλε ελληνική
Παλλάς	7.890	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη	4	34.557

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντέλφικ Πράιντ	35.453	πρ. "Nichibu Maru"
Κλίπερ Αντάρες	10.771	πρ. "Clipper Crusader"
Σκάφη	2	46.224

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναξ	17.996	πρ. "Komin"
Σκάυ Δέλτα	24.559	πρ. «Στάρ Δέλτα»
Εσπερος	31.814	πρ. "Esperanza"
Γιωργής Κ.	29.897	υπέστειλε κυπριακή
Σκάφη	4	104.266

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αιτζήαν Τρέιντερ	15.528	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη	1	15.528

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Τόμις Νόρθ.....	24.248	πρ. "Arges"
Τόμις Γουέστ.....	24.248	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Σκάφη..... 2	48.496	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Έμινενς.....	27.771	πρ. "Peter Maersk"
Σαίντ Βασίλειος.....	33.471	πρ. "Castillo de Ricote"
Τράνς Αργώ.....	63.285	πρ. "Argo Iduna"
Κίνσιπ.....	76.547	πρ. "chevron Sun"
Βαρόνες.....	50.108	υπέστειλε ελληνική
Κράουν.....	88.886	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη..... 6	340.068	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ενάλιος Πρωτεύς.....	12.079	υπέστειλε λιβερτιανή
Σκάφη..... 1	12.079	

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μιντανάο Τρέιντερ.....	10.227	μετ. "Daisyeverett" (Λ.)
Άνεμος.....	9.485	μετ. «Ανέμη» (Ε.)
Σκάφη..... 2	19.712	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
MSC Μαρίνα.....	7.958	επωλήθη αλλοδαπούς
Λάκυ.....	8.135	διάλυση Αλάγκ
Μπελίτα Στάρ.....	5.922	διάλυση Ινδία
Νέτγουορ Σπάρροου.....	4.785	επωλήθη διάλυση
Νταβάο Τρέιντερ.....	4.773	διάλυση Κίνα
Ακακία Τρή.....	5.694	διάλυση Ινδία
Σκάφη..... 2	37.267	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Χρυσοβαλάντου.....	17.722	επωλήθη αλλοδαπούς
Καπετάν Νικόλας.....	62.317	μετ. "Prosperity No. 1" (Μπχ)
Σκάφη..... 2	80.039	

Πύλος και Καλαμάτα**Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.**

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μέντ Βικτόρια	13.540	διάλυση Γκαντάνι
Σκάφη	1	13.540

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλαμπάμα	93.108	ύψωσε ελληνική
Καρλόβα	52.137	διάλυση Ινδία
Σκάφη	2	145.245

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μεσόγειος	45.962	διάλυση Μπαγκλαντές
Ενάλιος Πρωτεύς	12.079	ύψωσε ελληνική
Σκάφη	2	58.041

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στην εγγεγραμμένη ελληνόκτητη δύναμη στο νηολόγιο των Μπαχάμας, κατά 11 πλοία και 265.112 τον. γκρός, που επιβεβαιώνει την ανοδική πορεία των τελευταίων ετών (+ 16 πλοία, 292.188 τον. γκρός το 1992, + 7 σκάφη, 96.245 τον. γκρός το 1991, + 11 σκάφη, 243.431 τον. γκρός το 1990) και μας δίνει τη σημερινή δύναμη του υπό σημαία ΜΠΑΧΑΜΑΣ ελληνόκτητου στόλου από: 81 σκάφη, 2.133.890 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Στο νηολόγιο της Ονδούρας σημειώσαμε μόνο τρεις εγγραφές ελληνόκτητων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 31.194 τον. γκρός. Το 1992 είχαν σημειωθεί εννέα εγγραφές, συνολικής χωρητικότητας 25.500 τον. γκρός και το 1991 είχε εγγραφεί ένα φορτηγό των 1.502 τον. γκρός. Οι εγγραφές του 1993 αναλύονται ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	1 τ. γκρός	2.796
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	15.810
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	12.588
Σύνολο σκάφη	3 »	31.194

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν τρία πλοία, συνολικής χωρητικότητας 7.272 τον. γκρός. Το 1992 είχαν διαγραφεί πέντε πλοία, συνολικής χωρητικότητας 10.240 τον. γκρός και το 1991 είχαν διαγραφεί 4 φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.706 τον. γκρός.

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	1 »	2.144
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	2.927
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	2.201
Σύνολο σκάφη	3 »	7.272

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Όμηρος	2.796	πρ. "Sun Bird"
Σκάφη	1	2.796

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιασένα	15.810	πρ. "Yasenyeno"
Σκάφη	1	15.810

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ινδιάνα	12.588	πρ. "United Progress"
Σκάφη	1	12.588

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σάμ Λούης	2.144	διαγράφεται
Σκάφη	1	2.144

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ιρίνα Γ.	2.927	διάλυση Κίνα
Σκάφη	1	2.927

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κώστας Κ.	2.201	μετ. «Ντίνος» (μ.)
Σκάφη	1	2.201

Από τις προσθαφαιρέσεις αυτές δ'εν προέκυψε μεταβολή στην εγγεγραμμένη στο Ονδουριανό νηολόγιο ελληνόκτητη δύναμη, ενώ η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 23.922 τον. γκρός. Πέρυσι είχε σημειωθεί αύξηση κατά 4 πλοία, και 15.260 τον. γκρός και το 1991 μείωση κατά 3 σκάφη και 13.204 τον. γκρός. Έτσι η ελληνόκτητη δύναμη του υπό σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ στόλου είναι:

17 σκάφη, 87.342 τον. γκρός

ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ

Κατά το ανασκοπούμενο χρονικό διάστημα, εγγράφηκαν στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου 11 ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 160.895 τον. γκρός έναντι 12 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 441.435 τον. γκρός το 1992. Επίσης διαγράφηκαν 9 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 87.501 τον. γκρός, έναντι 4 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 69.235 τον. γκρός του 1992. Το 1991 είχαν εγγραφεί 5 σκάφη, 44.965 τον. γκρός και το 1990 4 σκάφη, 15.138 τον. γκρός ενώ οι διαγραφές κατά τα δύο αυτά έτη ήταν αντίστοιχα 3 σκάφη, 13.601 τον. γκρός και 6 σκάφη, 20.774 τον. γκρός.

Οι εγγραφές των πλοίων κατά το 1993 αναλύονται ως εξής:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	1 τ. γκρός	11.066
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	8.374
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	5 »	100.260
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	3 »	39.600
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	1.595

Σύνολο σκάφη 11 » 160.895

Τα δε διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως κατωτέρω:

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1971-81	3 »	19.511
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1970	1 »	1.598
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1971-81	1 »	16.388
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1970	4 »	50.004

Σύνολο σκάφη 9 » 87.501

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ερωτας	11.066	πρ. "Frotasantos"
Σκάφη	1 11.066	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Σκόπελο	8.374	πρ. «Αγγελική»
Σκάφη	1 8.374	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Κόσμικ	16.100	πρ. «Αλεξάντερς Αμπίλιτς»
Θέο Κ.	22.798	πρ. "Groditz"
Κάλυμνος	27.069	πρ. "Gold Star"
Βιέννα Σκάυ	14.887	πρ. «Αγία Τριάς»
Ιζόλα	19.406	αγορά από αλλοδαπούς

Σκάφη 5 100.260

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πάτμος	15.688	πρ. «Φρή Πίς»
Κόμ	9.221	πρ. «Μαρικόμ Ι»
Κολμένα	14.691	πρ. «Αστρον»
Σκάφη	3 39.600	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ομόνοια	1.595	πρ. "Tago"
Σκάφη	1 1.595	

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Ση Ντάιμοντ	5.450	μετ. «Ση Ντάιμοντ Η» (κ.)
Ερωτας	11.066	διάλυση
Πατρίτσια	2.995	Μπαγκλαντές διαγράφεται
Σκάφη	3 19.511	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Τούτι Φρούτι Ι	1.598	Ολική τεκμαρτή Απώλεια
Σκάφη	1 1.598	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Πασχάλης	16.388	ύψωσε σημ. Μάλτας
Σκάφη	1 16.388	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1970

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρός	Παρατηρήσεις
Μαρικόμ Ι	9.221	μετ. «Κομ.» (ΑΒ)
Βύρων	15.874	ύψωσε κυπριακή
Κόμ	9.221	διάλυση Γκαντάνι
Πάτμος	15.688	διάλυση Κίνα
Σκάφη	4 50.004	

Με τις μεταβολές που επήλθαν στο νηολόγιο αυτό κατά το 1993, παρουσιάζεται αύξηση στη δύναμη κατά δύο σκάφη, και στη χωρητικότητα κατά 73.394 τον. γκρός (+ 8 σκάφη, + 372.200 τον. γκρός το 1992) με αποτέλεσμα η σημερινή ελληνόκτητη παρουσία στο νηολόγιο του ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ να είναι:

18 σκάφη, 503.393 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Στο Αγγλικό νηολόγιο, στο οποίο συμπεριλαμβάνουμε και τις μεταβολές στο νηολόγιο του Γιβραλτάρ, των Καυμάνων νήσων και άλλων μικρών Βρετανικών αποικιών, όπου νηολογούν πλοία τους οι Έλληνες εφοπλιστές, σημειώσαμε και κατά το 1993 μόνο μια εγγραφή πλοίου. Το 1992 είχε εγγραφεί μόνο ένα δεξαμενόπλοιο των 133.035 τον. γκρόν.

Το 1993 εγγράφηκε το δεξαμενόπλοιο «Λόντον Εντερπράιζ», πρ. «Νέστωρ» ναυπηγήσεως του 1983, 30.479 τον. γκρόν.

Έτσι η σημερινή δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό ΑΓΓΛΙΚΗ σημαία είναι:

6 σκάφη, 240.896 τον. γκρόν

ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ

Μόνο διαγραφές παρουσιάζει η κίνηση στο νηολόγιο των Νήσων Μάρσαλ, με δύο μπάλκ κάρριερς, συνολικής χωρητικότητας 174.060 τον. γκρόν που διαγράφηκαν κατά το 1993.

Ελληνόκτητα πλοία παρουσιάζονται στο νηολόγιο των νήσων του Ειρηνικού, για πρώτη φορά το 1990, όταν εγγράφονται έξη δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.057.133 τον. γκρόν. Το 1991 εγγράφονται 3 μπάλκερς, 199.730 τον. γκρόν και διαγράφεται ένα μπάλκερ των 63.618 τον. γκρόν ενώ το 1992 εγγράφεται ένα μπάλκερ των 120.734 τον. γκρόν και διαγράφονται δύο δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 334.897 τον. γκρόν. Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών.

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρόν	Παρατηρήσεις
Κόμπας Ρόουζ	120.734	διάλυση Κίνα
Παν Μάπλ	53.326	μετ. «Μακλήντερ» (κ.)
Σκάφη	2	174.060

Με τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται μείωση στην ελληνόκτητη δύναμη κατά δύο σκάφη και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 174.060 τον. γκρόν, που μας δίνει την σημερινή δύναμη στο νηολόγιο των ΝΗΣΩΝ ΜΑΡΣΑΛ από:

5 σκάφη, 805.022 τον. γκρόν

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Στο νηολόγιο του Βανουάτου σημειώσαμε κατά το 1993 μόνο 2 εγγραφές συνολικής χωρητικότητας 26.862 τον. γκρόν. Το 1992 είχαν εγγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 17.229 τον. γκρόν και το 1991 είχαν εγγραφεί δύο πλοία, 17.832 τον. γκρόν και είχε διαγραφεί ένα πλοίο των 9.427 τον. γκρόν.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρόν	Παρατηρήσεις
Οδηγήτρια Β.	23.891	πρ. "Euro Trident"
Σκάφη	1	23.891

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρόν	Παρατηρήσεις
Ιόνιαν Ήγκλ	2.971	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη	1	2.971

Από τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται αύξηση στη δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων κατά δύο σκάφη και στη χωρητικότητα κατά 26.862 τον. γκρόν που μας δίνει την σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ από:

12 σκάφη, 117.159 τον. γκρόν

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μόνο εγγραφές παρουσιάζει για το 1993, η ελληνόκτητη κίνηση στο νηολόγιο των Φιλιππίνων. Συγκεκριμένα, εγγράφηκαν 3 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 50.567 τον. γκρόν. Το 1992 δεν είχε σημειωθεί καμία μεταβολή στο νηολόγιο αυτό.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1982-92

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρόν	Παρατηρήσεις
Κλίπερ Άτρια	10.765	πρ. "Clipper Bueno"
Τερνόζα	20.656	αγορά από αλλοδαπούς
Χάντυ Λήντερ	19.146	αγορά από αλλοδαπούς
Σκάφη	3	50.567

Με τις προσθέσεις αυτές η ελληνόκτητη δύναμη στο νηολόγιο των ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ φθάνει στα:

5 σκάφη, 68.650 τον. γκρόν

ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ

Κατά το 1993, στο νεοεμφανισθέν μεταξύ των νηολογίων που χρησιμοποιούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ, σημειώσαμε μία εγγραφή πλοίου, χωρίς διαγραφές.

Πρόκειται για το μπάλκερ «Ρόμπιν Λ.», 35.706 τον. γκρόν, ναυπηγήσεως του 1976, που αγοράστηκε από αλλοδαπούς.

Πέρυσι είχαν εγγραφεί δύο φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 40.590 τον. γκρόν.

Έτσι η σημερινή ελληνόκτητη δύναμη στο νηολόγιο του ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ είναι:

3 σκάφη, 76.296 τον. γκρόν.

Η ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Κατά το 1993 εμφανίζεται μεταξύ των νηολογίων που χρησιμοποιούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και το νηολόγιο της Αιγύπτου, στο οποίο εγγράφηκαν δύο δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 72.511 τον. γκρόν.

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1971-81

Όνομα πλοίου	Τ. Γκρόν	Παρατηρήσεις
Αλ Σαρίφα ΙΙ	37.196	πρ. "Arthur Phillip"
Αμυνα	35.315	πρ. "Ocean Voyager"
Σκάφη	2	72.511

Η ΚΕΥΛΑΝΗ

Και κατά το 1993 δεν σημειώσαμε στο νηολόγιο της Κεϋλάνης μεταβολή στη δύναμη των πλοίων Ελληνικών συμφερόντων.

Έτσι η δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό την σημαία ΚΕΥΛΑΝΗΣ παραμένει σε:

3 σκάφη, 15.593 τον. γκρόν

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Όπως και το 1992 και το 1993 δεν σημειώσαμε εγγραφές ή διαγραφές ελληνόκτητων πλοίων στο νηολόγιο του ΛΙΒΑΝΟΥ. Έτσι η ελληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ παραμένει σε:

9 σκάφη, 135.795 τον. γκρός

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στο νηολόγιο της Νέας Ζηλανδίας παραμένουν μόνο δύο ελληνόκτητα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 32.440 τον. γκρός, χωρίς να σημειωθεί καμία μεταβολή στην ελληνόκτητη δύναμη και κατά το 1993.

**Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Ακολουθεί ο πίνακας που εμφανίζει την ανοδική πορεία της Ναυτιλίας των Ελλήνων από το τέλος του 1955, πάντοτε σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών».

1955	1.035	πλοία	6.905.706	τ. γκρός
1956	1.081	»	8.533.360	»
1957	1.368	»	10.542.998	»
1958	1.496	»	11.899.383	»
1959	1.552	»	12.456.150	»
1960	1.520	»	12.200.764	»
1961	1.850	»	13.212.844	»
1962	1.940	»	13.299.617	»
1963	2.105	»	15.025.153	»
1964	2.272	»	16.498.393	»
1965	2.515	»	18.575.153	»

1966	2.724	»	19.724.681	»
1967	2.864	»	21.821.052	»
1968	2.920	»	23.897.178	»
1969	3.057	»	26.932.061	»
1970	3.320	»	30.899.174	»
1971	3.578	»	34.101.909	»
1972	3.887	»	39.068.225	»
1973	4.126	»	42.624.963	»
1974	4.185	»	48.298.436	»
1975	4.330	»	48.298.436	»
1976	4.616	»	50.584.588	»
1977	4.936	»	52.863.827	»
1978	4.887	»	52.497.681	»
1979	4.812	»	52.950.095	»
1980	4.788	»	53.625.884	»
1981	4.749	»	54.317.773	»
1982	4.587	»	53.454.982	»
1983	4.616	»	56.138.758	»
1984	4.389	»	53.601.462	»
1985	2.800*	»	43.908.875	»
1986	2.546*	»	45.104.350	»
1987	2.534*	»	47.536.688	»
1988	2.534*	»	48.046.188	»
1989	2.433*	»	47.835.588	»
1990	2.442*	»	49.233.808	»
1991	2.551*	»	51.872.090	»
1992	2.659*	»	55.494.597	»
1993	2.793*	»	61.534.585	»

* Από το 1985 υπολογίζονται μόνο τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου (φορτηγά μπάγκερς και δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. νκός.

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

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

**MASTERS SHIPPING CO.**

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR
185 36 PIRAEUS

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

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965



LR AT YOUR SERVICE

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

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

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



**Lloyd's
Register**

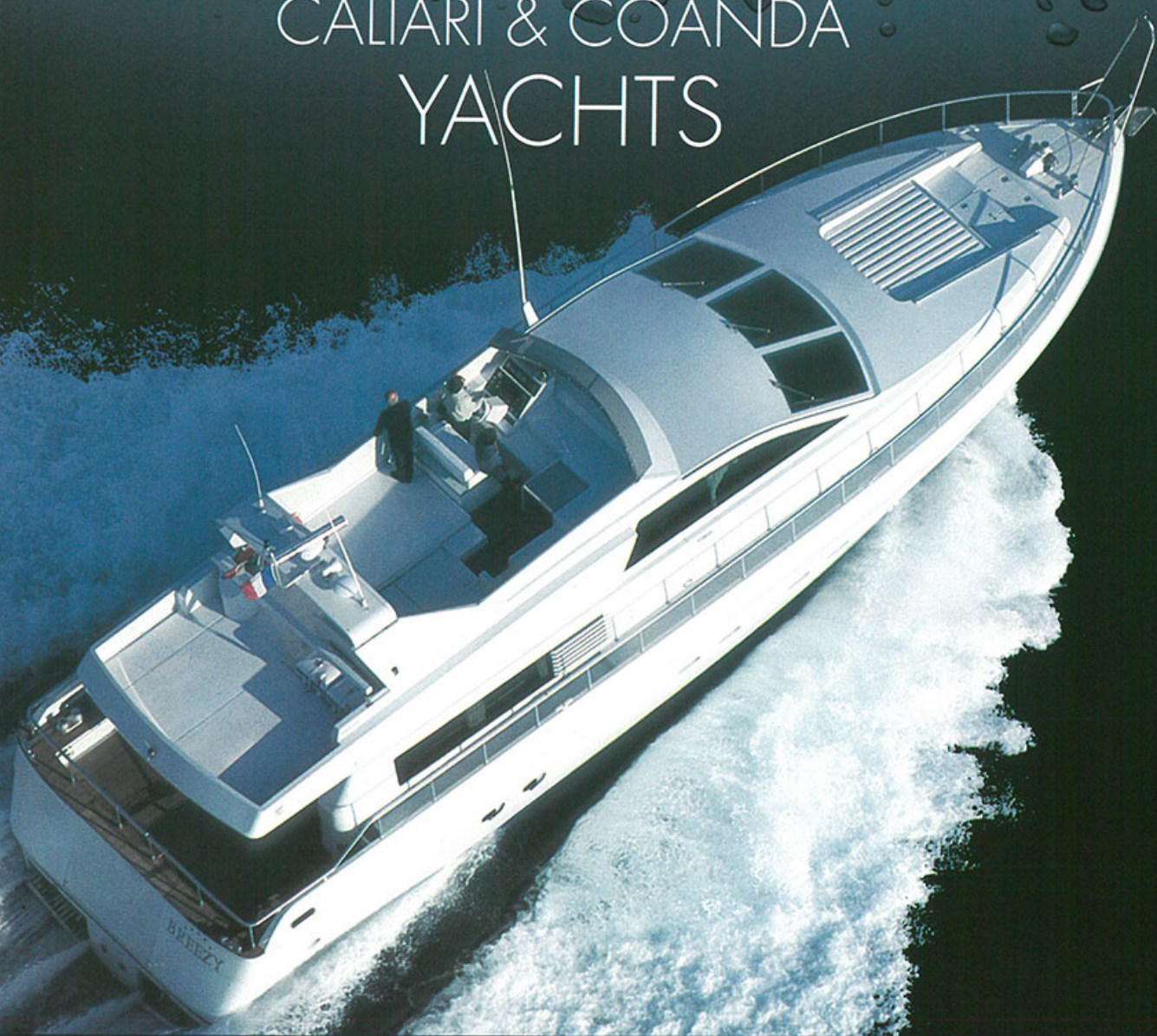
Lloyd's Register of Shipping
87 Akti Miaouli, 185 38 Piræus
Tel: +30 1 429 1051/2/3/4/5 Fax: +30 1 429 1050
Telex: 21 2244 LRS GR or 21 3807 LRS GR

Registered office:
71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS





CALIARI & COANDA YACHTS



ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ ΕΠΕ
Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 119
151 24 ΜΑΡΟΥΣΙ,
ΤΗΛ: 8068.101 - 9,
FAX: 8068.209



22m.



25m.



28m.



30m.

Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοροπωλησίων πλοίων κατά το 1993

Το ερώτημα "είναι καλή ή κακή η τρέχουσα ναυλαγορά, υψηλή ή χαμηλή;" δεν έχει, ούτε είχε ποτέ, μονοσήμαντη απάντηση. Υπήρξε και είναι συνάρτηση του "εμπορικού βίου" του συγκεκριμένου πλοίου, με άλλα λόγια της ιστορίας του για την χρονική περίοδο που βρίσκεται στα χέρια ενός πλοιοκτήτη.

Η τιμή και οι λοιποί όροι της κτήσεώς του, τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του και ο βαθμός της συντήρησής του αποτελούν ουσιώδη στοιχεία της εν γένει θέσεως του πλοίου στα πλαίσια της ευρείας ή ειδικής αγοράς, εντός της οποίας κινείται.

Τα παραπάνω απαντούν με σχετική επάρκεια στο τεθέν ερώτημα και ομοίως επιλύουν τις διαφορές απόψεων που καθημερινά αναφύονται στο χώρο της Ακτής Μιαούλη ως προς την κατάσταση της διεθνούς ναυλαγοράς. Πράγματι, για ένα συμβατικό τύπο πλοίου που αποκτήθηκε κατά τη χρονική περίοδο και σε τιμή αντίστοιχη με τις αξίες των ετών 1983-1986, η τρέχουσα διεθνής ναυλαγορά είναι κάτι παραπάνω από καλή, είναι λαμπρή! Αντιθέτως, πλοία που αγοράστηκαν κατά τις περιόδους υψηλών αξιών που έπονται της μακράς κρίσεως της δεκαετίας του '80, ματαίως αναμένουν την εκ της εκμεταλλεύσεως τους δικαίωση που, αναλόγως της περιπτώσεως, δυνατόν να επέλθει μόνο μετά από μία νέα και σχετικώς μακράς διάρκειας περίοδο "παχέων αγελάδων" και με την προϋπόθεση της ικανότητας του πλοιοκτήτη να προμηθευτεί την εκπλήρωση των οικονομικών υποχρεώσεων του πλοίου κατά τον ενδιάμεσο χρόνο.

Αλλως εκφραζόμενη, η άσκηση κρίσεως επί της ναυλαγοράς του 1993 είναι συνάρτηση υποκειμενικών παραγόντων σχετιζομένων με τη σκοπιά από την οποία βλέπει ο παρατηρητής καταστάσεις και προοπτικές και έντονα θυμίζει τη γνωστή ρήση περί μισοάδειου ή μισογεμάτου ποτηριού. Τούτο ισχύει διότι η ναυλαγορά του '93 δεν πλήρωνε το panamax, π.χ. ούτε 9 αλλά ούτε και 29 δολάρια για τους 52.000 τόνους σιτηρών από Κόλπο για Ιαπωνία, και δεν

το μίσθωνε ούτε 4.000 αλλά ούτε και 16.000 δολάρια ανά ημέρα.

Αντίστοιχα, στα δεξαμενόπλοια, δεν πλήρωνε ο Περσικός το VLCC ούτε WS 21 αλλά ούτε και WS 80 - αν και οι βαθμοί της κλίμακος WS σε μέθοδος συγκρίσεως διαφορετικών εποχών πάσχουν από βασική έλλειψη "σταθερών".

Θα ήταν σοβαρή παράλειψη να μη θίξουμε εδώ και τον πράγματι σοβαρό παράγοντα του κόστους των καυσίμων, σε στενή συνάρτηση ευρισκομένου προς το εκάστοτε επίπεδο των ναύλων, που φάνηκε μάλλον ευνοϊκός προς την πλοιοκτησία κατά το 1993.

Τα παραπάνω γράφονται κυρίως για να αντιμετωπίσουν εκείνη την ευρέως διαδεδομένη τάση περιγραφής της αγοράς με τα μελανώτερα δυνατά χρώματα που διακρίνει αριθμό Ελλήνων Εφοπλιστών και άλλων ναυτιλιακών παραγόντων. Τάση που, εν εσχάτη αναλύσει, βάλλει ευθέως εναντίον των πραγματικών συμφερόντων του Ελληνικού Εφοπλισμού αφ' ης δημιουργεί αρνητικό κλίμακα στην αγορά.

Αν οι παρακάτω γραμμές παρέχουν εναργή εικόνα των πεπραγμένων της ναυλαγοράς κατά το 1993, το παρόν εισαγωγικό σημείωμα σκοπεί στον περιορισμό της αξιολόγησης των φαινομένων της παγκόσμιας ναυλαγοράς στις πραγματικές τους διαστάσεις.

Οι αγοραπωλησίες

Από τις αυθαιρέτως υψηλές αξίες των δύο προηγούμενων ετών, το 1993 είδε την κάθοδο προς μία "εκλογίκευση" που οδήγησε σε αξίες - και τιμές - σε πλησιέστερο συσχετισμό προς τις υπάρχουσες ισορροπίες και στο από την εκμετάλλευση του πλοίου προσδοκώμενο οικονομικό αποτέλεσμα.

Μπορούμε, λοιπόν, να χαρακτηρίσουμε το 1993 σαν έτος υψηλής δραστηριότητας στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων και, πράγμα που έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, για μια ακόμα φορά, να διακρίνουμε και να εξάρουμε το ρόλο του Ελληνικού Εφοπλισμού σαν του κύριου μοχλού, ιδίως στην αγοραστική πλευρά, με την εν μέρει ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου στην οδό της πραγματοποιήσεως.

Το πρόβλημα της εξασφάλισης ικανού αριθμού πλοίων υψηλών προδιαγραφών εξακολουθεί, βεβαίως, υφιστάμενο, φαινόμενο που συγκράτησε - και συγκρατεί - τις τιμές των σχετικά νεωτέρων μονάδων σε μάλλον υψηλά επίπεδα.

Για πρώτη ίσως φορά μετά από επτά περίπου έτη σχετικής απραξίας, είδαμε και τον τομέα των διαλύσεων να αναζωπυρώνεται, αν όχι στους ρυθμούς των 1983/86, σε βαθμό που, αν συνιστά "τάση", προοιωνίζεται νέα "εκκαθάριση" του παγκόσμιου στόλου, εφ' όσον, βεβαίως, επιλυθεί και το πρόβλημα δημιουργίας νέων διαλυτηρίων, προφανώς σε αναπτυσσόμενες χώρες.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις, ιδίως σέ ό,τι αφορά στις αξίες των μικράς ηλικίας και υψηλών προδιαγραφών πλοίων, οδήγησαν και τη Ναυπηγική Βιομηχανία σε νέα άνθηση, με αξιόλογη συμμετοχή του ελληνικού στοιχείου και προεξάρχουσα ναυπηγική χώρα την Κορέα, αφού η Ιαπωνία, για τους γνωστούς λόγους που άπτονται των συναλλαγματικών ισοτιμιών, έχει σε μεγάλο βαθμό εκτοπισθεί μέσα στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού και ο ευρωπαϊκός χώρος φαίνεται συνεχώς απομακρυνόμενος από κάθε ιδέα συμμετοχής στη διαδικασία ανανέωσης της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η "δυνάμει" συμμετοχή της Κροατίας, σε μοναδικού στην πράξη κληρονόμου της πρώτης Γιουγκοσλαβικής ναυπηγοβιομηχανίας, κωλύεται από το χάος της οικονομίας της χώρας που αδυνατεί να παράσχει και τις πιο στοιχειώδεις εγγυήσεις.

Οι κατά μήνα εξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Ο πρώτος μήνας του υπό ανασκόπηση έτους πρόσφερε αρκετές ευχάριστες εκπλήξεις στους οπερέιτορς μπάλκ κάρριερς, ιδίως στα μεγέθη χάντυμαξ και χάντυ, που παρά τις παρατεταμένες αργίες στην Απω Ανατολή είδαν τους ναύλους να ακολουθούν σταθερά ανοδική πορεία στις περισσότερες περιοχές.

Αντίθετα, στα δεξαμενόπλοια, πτωτική εξέλιξη παρουσίασαν οι ναύλοι των VLCC's που από υψηλότερα επίπεδα μειώθηκαν περί τα WS 46-50 για φορτώσεις από τον Περσικοαραβικό Κόλπο, ενώ σημαντικά υποχώρησαν και οι ναύλοι των Σουέζμαξ, περί τα WS 65 για φορτία 1 εκατ. βαρελιών.

Οι αγοραπωλησίες

Από την Ανατολή του 1993 κατέστη πρόδηλο ότι ένας μεγάλος αριθμός Ελλήνων εφοπλιστών, είχε αποφασίσει να διαθέσει σημαντικό μέρος χρηματικών διαθεσίμων για ριζική ανανέωση του στόλου του παρά τις υψηλές τιμές που απαιτούνταν για μοντέρνα πλοία όλων των κατηγοριών.

Στην απόφαση αυτή συνέτεινε η ανοδική εξέλιξη της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, αλλά και οι αυστηρότεροι κανονισμοί ασφαλείας, η θεσμοθέτηση των οποίων ήταν πλέον μια πραγματικότητα.

Τουρντέκερς

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ετος	Τιμή	Αγοραστής
Byron	18.725	1977	3.500.000	Ελληνες
Boka	18160	1987	11.000.000	Ελληνες
Silver Express	17.800	1979	7.500.000	Κινέζοι
Far South	16.916	1986	6.000.000	Ελληνες

Μπάλκ Κάρριερς

Alexita	122.544	1972	4.200.000	Ελληνες
Kee Navigator	61.470	1976	6.800.000	Ελληνες
Louisiana Mama	40.864	1986	15.300.000	Ιάπωνες
Western Leopard	34.607	1977	12.250.000	Αλλοδαποί
Stamarine	32.505	1976	5.250.000	Ελληνες
Spirit	27.476	1977	5.500.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Abt Racha	323.100	1976	9.000.000	Ελληνες
Ambra Blue	274.938	1975	10.650.000	Ελληνες
Sunrise 1	132.478	1977	6.000.000	Ελληνες
Marine Regent	90.256	1986	27.000.000	Ελληνες
Ambra Baleen	89.427	1987	26.500.000	Ελληνες
Pinewell Spirit	63.798	1981	12.000.000	Ελληνες

Οι διαλύσεις

Χωρίς οι τιμές που προσέφεραν οι διαλυτές της Κίνας να προσελκύουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον ένας σημαντικός αριθμός μεγάλων δεξαμενοπλοίων κατευθύνθηκε στα διαλυτήρια της χώρας αυτής. Οι τιμές για VLCC's κυμάνθηκαν γύρω και κάτω από τα δολ. 150 ανά τον. εκτοπίσματος, ενώ στα πλοία Σουέζμαξ και Αφραμαξ πλησίασαν τα δολ. 153 και δολ. 158 αντίστοιχα.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Χωρίς αμφιβολία τον Φεβρουάριο του 1993 η πλάστιγγα έγειρε σαφώς υπέρ του πλοίου στην αγορά των ντράϊκαρκο ναυλώσεων, με τους ναυλωτές σε αδυναμία να συγκρατήσουν την συνεχή ανοδική πορεία των ναύλων και να προσφεύγουν στην λύση της χροναύλωσης για περιόδους έως και 12 μήνες.

Οι ναύλοι του Πάναμαξ στον Ατλαντικό με τα κλασικά φορτία προς την Ιαπωνία πλησίασαν τα δολ. 25,00 ανά τόνο, ενώ θεαματική ήταν η άνοδος των ναύλων των χάντυμαξ μπάλκερς από το Κόντινεντ και την Βαλτική με ποικιλία προορισμών στην Απω Ανατολή.

Στα δεξαμενόπλοια η εικόνα ήταν αρκετά αντιφατική, με τα μεν VLCC's να πασχίζουν να διατηρήσουν ναύλους σε επικερδή επίπεδα, ενώ άλλες κατηγορίες πλοίων και περιοχές, όπως χαρακτηριστικά στη Δυτ. Αφρική και στη Καραϊβική, σημειώθηκε έντονη διακίνηση φορτίων και σημαντική άνοδος των ναύλων των Σουέζμαξ και των Αφραμαξ δεξαμενοπλοίων αντίστοιχα.

Οι αγοραπωλησίες

Το έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον της διεθνούς εφοπλιστικής κοινότητας συνεχίστηκε αμείωτο και τον Φεβρουάριο, με ιδιαίτερη προτίμηση στα μπάλκερς χάντυμαξ και χαντυσάιζ, όπου οι υψηλοί ναύλοι αρχίζουν να δικαιολογούν μεγάλες επενδύσεις.

Στα δεξαμενόπλοια επίσης οι Έλληνες επιδεικνύουν ζήλο για απόκτηση μοντέρνων μονάδων με στόχο την ουσιαστική ανανέωση του στόλου μεταφοράς υγρών φορτίων.

Τουρντέκερς

Crystal Queen	20.819	1978	4.800.000	Έλληνες
Neptune Olivine	16.864	1978	3.000.000	Έλληνες
Salvador	14.770	1978	4.800.000	N. Αμερικής

Μπάλκ Κάρριερς

Berlisa	154.489	1975	7.500.000	Τούρκος
Esperanza	66.136	1973	4.900.000	Έλληνες
Stella	64.780	1983	12.500.000	Κορεάτες
Bulk Garland	42.628	1985	17.600.000	Ευρωπαίοι
Rio Acore	38.760	1986	13.200.000	Κινέζοι
Doooyang Leader	32.444	1977	6.150.000	Έλληνες
Democraticos	26.098	1978	6.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Ocean Guardian	279.800	1993	88.500.000	Έλληνες
Golar Liv	139.750	1988	31.500.000	Έλληνες
Knock Adoon	138.100	1992	45.000.000	Χογκ Κόγκ
Golden Fleece	94.706	1985	19.500.000	Έλληνες
Mek. Kharchenko	40.321	1984	enbloc	
Mek. Yakovenko	40.321	1984	27.300.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Σε χαμηλά επίπεδα οι τιμές του σκράπ, αλλά σταθερά ικανοποιητικός ο αριθμός των πλοίων που οδηγείται στα διαλυτήρια.

Στην Κίνα οι τιμές για VLCC's κάτω από τα δολ. 140 ανά τόννο και περί τα δολ. 153-154 για τα Σουέζμαξ. Στην Ινδία ένα νορβηγικό δεξαμενόπλοιο έπιασε την υψηλή τιμή των δολ. 233 ανά τόννο βάρους.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Με βασικούς μοχλούς ανέλιξης τα φορτία σιτηρών και προϊόντων σιδήρου με προορισμό την Απω Ανατολή και την Κίνα, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου έζησε και τον Μάρτιο υπό συνθήκες υψηλής ζήτησης και κερδοφόρων ναύλων.

Αντίθετα πτωτική ήταν η εξέλιξη της ζήτησης και κατ' ακολουθία των ναύλων στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων, όπου μετά βίας οι ναύλοι των VLCC's

διατηρήθηκαν άνω των WS 40, ενώ σημαντικά κάμφθηκαν και οι ναύλοι των Αφραμαξ στον χώρο της Καραιβικής.

Από την γενική υποτονική εικόνα φωτεινή εξαίρεση αποτέλεσε η αγορά της Δυτ. Αφρικής με τα Σουέζμαξ να εισπράτουν περί τα WS 85, έναντι WS 92 τον προηγούμενο μήνα.

Οι αγοραπωλησίες

Με τον δείκτη BIFFEX γύρω στις 1500 μονάδες η ναυλαγορά ξηρού φορτίου συνεχίζει την ανοδική πορεία της και το αγοραστικό ενδιαφέρον επεκτείνεται σε όλη τη γκάμα των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των πρόντακτ κάρριερς που αρχίζουν να δείχνουν σημεία ουσιαστικής βελτίωσης της απόδοσής τους.

Τουρντέκερς

Anne Gro	16.932	1990	8.250.000	Έλληνες
Indian Reliance	16.169	1977	enbloc	
Indian Resolve	16.169	1978	6.000.000	Χόγκ Κόγκ

Επιβατικά

Pride of Canterbury	5.170	1974	5.100.000	Έλληνες
---------------------	-------	------	-----------	---------

Μπάλκ Κάρριερς

Baoshan	63.560	1982	12.750.000	Τούρκοι
Gortys	61.636	1981	13.400.000	Έλληνες
Skantogg	42.004	1990	22.500.000	Έλληνες
Benarita	40.688	1984	14.500.000	Νορβηγοί
Rimba Sepetir	36.944	1977	7.300.000	Έλληνες
Western Lion	34.607	1984	12.500.000	Έλληνες
Bihac	29.651	1984	9.700.000	Έλληνες
Furia	26.500	1977	5.900.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Ocean Challenger	268.300	1976	enbloc	Έλληνες
Ocean Wizard	268.300	1976	13.500.000	Έλληνες
Krivbass	150.500	1979	5.500.000	Έλληνες
Baron Mette	59.247	1977	7.500.000	Έλληνες
Tokyo Spirit	39.542	1989	21.000.000	Έλληνες
Petrobulk Pilot	39.008	1985	15.100.000	Έλληνες
Kobe Spirit	38.896	1989	20.500.000	Έλληνες

Οι διαλύσεις

Αύξηση του αριθμού των πλοίων, ιδίως μικρού και μεσαίου μεγέθους που πωλούνται για διάλυση με τις τιμές των VLCC's στην Κίνα περί τα δολ. 135 και τα Σουέζμαξ περί τα δολ. 154-157 ανά τόννο βάρους. Στην Ινδία και το Μπαγκλαντές οι τιμές για τα μεσαίου μεγέθους πλοία κυμάνθηκαν περί τα δολ. 157-170.

Michelangelo

never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

ITALY'S WONDERFUL STOREHOUSE OF CULTURE PROMISES TO ENCHANT CRUISE PASSENGERS, BUT THESE DAYS EVEN MICHELANGELO NEEDS A GOOD AGENT.

YOU CAN'T ASSUME THE EXPERIENCE WILL BE PERFECT UNLESS YOUR PASSENGERS, YOUR SHIP AND EVERY OTHER ASPECT OF YOUR OPERATION ARE IN EXPERT HANDS.

MEDOV BECAME ITALY'S LEADING CRUISE SERVICES ORGANISATION BY KNOWING THE COUNTRY AND THE CRUISE INDUSTRY BETTER THAN ANYONE ELSE.

ALL OUR SERVICES ARE SPECIALLY TAILORED TO YOUR REQUIREMENTS AND COVER EVERYTHING A CRUISE LINE COULD WANT, INCLUDING SHIP AGENCY, ALL GROUND OPERATIONS, EXCURSIONS, TRANSFERS, HOSPITALITY, HOTEL BOOKINGS, CATERING AND MARKETING.

AFTER NEARLY HALF A CENTURY OF EXPERIENCE, WE'VE RAISED CARING FOR CRUISE CLIENTS TO THE LEVEL OF A FINE ART.

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

MEDOV[®]
ITALY'S CRUISE EXPERTS

GENOA : TEL 010-54901, FAX: 010-562050 • VENICE : TEL 041-5203600, FAX: 041-5287258
AND IN ALL ITALIAN PORTS

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Παρά την καθιερωμένη χαλαρότητα λόγω των Εορτών του Πάσχα Καθολικών και Ορθοδόξων, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Απρίλιο διατήρησε αμείωτο το σφρίγος της και η νέα γενναιοδωρή αμερικανική βοήθεια προς τον Πρόεδρο της Ρωσίας Μπόρις Γιέλτσιν ήρθε να προσδώσει μια ψυχολογική τόνωση στην πλευρά της πλοιοκτησίας.

Παρατηρητές της αγοράς ντράϊκαργκο, σημείωναν την συμμετρία που παρουσίαζε η προσφορά τονάζ μεταξύ Δύσης και Ανατολής, προσφέροντας ελπιδοφόρα μηνύματα για ισορροπημένη ζήτηση και σταθερούς ναύλους, στο άμεσο μέλλον.

Στα δεξαμενόπλοια, η μείωση της τιμής του αργού πετρελαίου προσέφερε κάποια τόνωση στη ναυλαγορά των μεγάλων πλοίων, οι ναύλοι των οποίων πλησίασαν τα WS 45, αλλά δεν ήταν ικανή να βελτιώσει τις συνθήκες απασχόλησης των μικρότερων τάνκερς τύπου Σουέζμαξ και Αφραμαξ που στις περιοχές της Δυτ. Αφρικής και της Μεσογείου κυμάνθηκαν περί τα WS 60-65 και WS 95-97 αντίστοιχα.

Οι αγοραπωλησίες

Με μια μικρή ανάπαυλα για τις Εορτές του Πάσχα, οι εν δυνάμει αγοραστές επανήλθαν δριμύτεροι, και περί τα τέλη Απριλίου σημειώθηκε νέα έξαρση στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων κάθε τύπου και ηλικίας.

Για μια ακόμη φορά οι Έλληνες συναγωνίστηκαν τους αγοραστές από την Απω Ανατολή για πλοία υψηλών προδιαγραφών.

Τουρντέκερς

Crystal King	20.850	1979	4.900.000	Ολλανδοί
Lady Dona	19.244	1984	8.000.000	Ταϊλανδής
Vigor	16.120	1976	3.000.000	Έλληνες

Μπαλκ Κάρριερς

Galene	71.730	1977	8.200.000	Έλληνες
Torm Rotna	62.343	1982	14.500.000	Έλληνες
Celine	43.130	1992	23.900.000	Απ. Ανατολής
Argo Explorer	37.880	1978	enbloc	
Argo Trader	37.880	1978	14.500.000	Έλληνες
Sea Merchant	35.419	1983	12.800.000	Ευρωπαίοι
Cinchona	32.431	1985	13.000.000	Έλληνες
Armenistis	26.975	1981	8.200.000	Τούρκοι

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

A. C. Atom	71.120	1985	24.000.00	Ευρωπαίοι
Castillo de Ricote	65.972	1981	13.000.000	Ευρωπαίοι

Peter Maersk	47.803	1981	12.500.00	Έλληνες
Prima Maersk	47.803	1981	12.500.00	Απ. Ανατολής

Οι διαλύσεις

Ιδιαίτερα αυξημένος ο αριθμός και η ποικιλία των τύπων των πλοίων που πουλήθηκαν για διάλυση τον Απρίλιο και βελτιωμένα τα επίπεδα τιμών στις περισσότερες αγορές με την Κίνα στα δολ. 155 για μεσαίου μεγέθους πλοία. Ιδιαίτερα δυναμική παρουσία σημειώθηκε από τους διαλυτές του Μπαγκλαντές που πλήρωσαν έως και δολ. 190 για μικρού μεγέθους πλοία.

ΜΑΙΟΣ

Χωρίς αμφιβολία ο Μάιος του 1993 υπήρξε ένας κατ' εξοχήν παραγωγικός μήνας για την ναυλαγορά ξηρού φορτίου, με υψηλή κερδοφορία για τους διαχειριστές μπάλκ κάρριερς.

Χαρακτηριστικά οι ναύλοι του Πάναμαξ από τον Κόλπο ΗΠΑ για την Ιαπωνία πλησίασαν τα δολ. 29,00 ανά τόννο, ενώ παράλληλα από τον Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ προς τον ίδιο προορισμό ξεπέρασαν τα δολ. 14,00 ανά τόννο.

Ιδιαίτερα υψηλή υπήρξε επίσης η ζήτηση χάντμαξ μπάλκερς στον Νότιο Ατλαντικό, το Κόντινεντ και τη Βαλτική με αξιολογες τιμές χρονοναύλωσης.

Στα δεξαμενόπλοια, η υπερπροσφορά ανοικτών πλοίων τύπου VLCC παρέσυρε τους ναύλους σταδιακά κάτω από το πλαφόν των WS 40. Αντίθετα ικανοποιητική ροή φορτίων και ανοδική εξέλιξη των ναύλων ήταν τα κύρια φαινόμενα στις αγορές της Δυτ. Αφρικής, της Μεσογείου και της Καραϊβικής.

Οι αγοραπωλησίες

Φυσικό επακόλουθο της καλής ναυλαγοράς και του αισθήματος της αισιοδοξίας για την πορεία των ναυτιλιακών αγορών, οι αθρόες αγορές πλοίων όλων των κατηγοριών, που θα μπορούσαν να είναι περισσότερες παρά τις υψηλές τιμές, εφόσον πλοία υψηλών προδιαγραφών προσφέρονταν προς πώληση.

Τουρντέκερς

Venetico	18.400	1978	4.000.000	Έλληνες
Ruben Martinez	15.840	1982	enbloc	
Antonio Guiteras	14.930	1983	10.150.000	Έλληνες

Μπαλκ Κάρριερς

Berge Odel	155.048	1974	6.000.0000	Τούρκοι
Vesalius	135.190	1983	22.000.000	Κινεζοί
Navios Enterprise	68.261	1976	7.500.000	Έλληνες
Centurion	54.309	1980	7.550.000	Έλληνες
Lakenes	45.090	1984	15.000.000	Έλληνες
Mary N.	41.035	1976	6.750.000	Έλληνες

Florida Rainbow	39.013	1985	17.750.000	Ελληνες
Pacduke	26.260	1975	4.400.000	Ελληνες
Δεξαμενόπλοια & Μικτά				
David Packard	413.098	1977	enbloc	
Cehvron N. America	412.595	1976	50.000.000	Ελληνες
Thorness	269.349	1973	5.500.000	Ελληνες
Glen Ville	134.372	1975	enbloc	
Stanwich	128.973	1975	10.500.000	Ελληνες
Eliane	84.323	1987	19.500.000	Ιταλοί
Hoyo	59.999	1988	22.000.000	Αλλοδαποί

Οι διαλύσεις

Ανοδική εξέλιξη στις τιμές του σκράπ και μια πληθώρα πλοίων οδηγείται στα διαλυτήρια, με προεξάρχοντες αγοραστές τους Κινέζους που πρόσφεραν έως δολ. 163,50 ανά τόννο βάρους για πλοία μεγέθους VLCC.

Εμφανής η παρουσία στην αγορά των Ινδών και διαλυτών του Μπαγκλαντές που πλήρωναν μέχρι και δολ. 181,50 για μικρού εκτοπίσματος πλοία.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Ελαφρά κάμψη των ναύλων και σταδιακή ανακοπή της ροής φορτίων υπήρξαν τα βασικά γνωρίσματα της αγοράς ξηρού φορτίου τον Ιούνιο. Παρατηρητές της ναυλαγοράς απέδωσαν την πτώση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος στον Βορ. Ατλαντικό στην προσπάθεια των ναυλωτών να καθυστερήσουν φορτώσεις με στόχο τη μείωση των ναύλων, ενώ στην πλευρά του Ειρηνικού η αγορά υπήρξε περισσότερο ισορροπημένη, υποβοηθούμενη από την σημαντική χωρητικότητα που ανέμενε προς εκφόρτωση στα λιμάνια της Κίνας.

Εξαίρεση αποτέλεσε η κατηγορία των μπάλκερς κέηψαϊζ όπου σημειώθηκε ουσιαστική άνοδος του ενδιαφέροντος για χρονοναύλωσεις με υψηλά μισθώματα.

Σταδιακά, μετά τις πρώτες εβδομάδες του μήνα, οι ναυλώσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων από τον Περσοαραβικό Κόλπο αυξήθηκαν σε αριθμό με αποτέλεσμα οι ναύλοι των VLCC's να επανέλθουν περί τα WS 40-44 από τα απογοητευτικά επίπεδα των WS 34-36 στις αρχές Ιουνίου.

Δραστήρια εξακολούθησαν να κινούνται οι αγορές πετρελαίου της Δυτ. Αφρικής, της Μεσογείου και της Καραϊβικής με ναύλους περί τα WS 72,50 για τα Σουέζμαξ στην πρώτη, άνω των WS 110 για τα Αφραμαξ στη Μεσόγειο και περί τα WS 160 για τα ίδιου μεγέθους πλοία στην Καραϊβική.

Οι αγοραπωλησίες

Η άνοδος των αξιών και ο περιορισμένος αριθμός πλοίων υψηλών προδιαγραφών είναι οι αιτίες για τον

κάπως μικρότερο αριθμό των πράξεων που συνομολογήθηκαν κατά τον υπό ανασκόπηση μήνα. Οι Ελληνες συναγωνίζονται σε υψηλές τιμές τους Νορβηγούς, του Νοτιοκορεάτες και άλλους αγοραστές από τον χώρο της Απω Ανατολής και εν γένει διατηρούν τα πρωτεία στις αγορές των δεξαμενοπλοίων.

Τουρντέκερς

Tirol	17.257	1974	2.000.000	Ελληνες
Slevik	16.330	1976	3.100.000	Κινέζοι
Pilsco	16.120	1977	3.750.000	Ελληνες
K. Dracopoulos	14.950	1977	3.075.000	Ελληνες

Μπάλκ

Κάρριερς

Orinoco	140.800	1982	22.000.000	Κινέζοι
Tribulus	127.907	1981	enbloc	
Tricula	127.907	1981	38.000.000	Ελληνες
Anafi	65.298	1985	19.000.000	Ελληνες
Pelagos	62.322	1977	8.000.000	Ελληνες
Lucky Giant	43.665	1989	20.500.000	Απ. Ανατολής
Norefjord	38.700	1985	15.000.000	Νορβηγοί
Royal Rainbow	38.099	1985	15.750.000	Ελληνες
Western Avenir	36.941	1983	13.850.000	Νορβηγοί
Star Canopus	34.221	1977	7.700.000	Ελληνες
Hyundai Sun	30.545	1980	6.800.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Ocena Runner	286.310	1975	5.850.000	Ελληνες
Esso Bahamas	256.715	1974	8.500.000	Ελληνες
Alabama	166.269	1975	7.200.000	Ελληνες
Chevron Sun	156.299	1977	9.500.000	Ελληνες
Front Rhapsody	139.000	1992	38.500.000	Ελληνες
Hellespont Archer	116.783	1978	4.200.000	Ελληνες
BP Advocate	39.538	1988	21.000.000	Ελληνες

Οι διαλύσεις

Σταθερά ανοδική η εξέλιξη των τιμών του σκράπ με τους Κινέζους στο προσκήνιο της αγοράς. Δεξαμενόπλοιο VLCC πληρώθηκε δολ. 169,50 στην Κίνα και ένα παρομοίου μεγέθους δολ. 160 στο Μπαγκλαντές. Πλοίο 100.000 τον. d.w. αγοράσθηκε από διαλυτές του Βιετνάμ στην υψηλή τιμή του δολ. 184,00 ανά τόννο βάρους, ενώ περί τα δολ. 181,00 προσέφεραν οι Ινδοί διαλυτές σε μικρά φορτηγά πλοία.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Κύριο γνώρισμα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου το πρώτο θερινό μήνα του 1993 ήταν η πτώση της ναυ-

λωτικής δραστηριότητας στην Ευρώπη, το Κόντινεντ και τη Βαλτική που προβληματίσε τους διαχειριστές των μικρότερων μπάλκερς χωρητικότητας κάτω των 20.000 τον. d.w.

Στον Ατλαντικό επίσης τα προβλήματα που επέφεραν στη διακίνηση των φορτίων οι πλημμύρες του Μισσισιπι είχαν σαν άμεσο αντίκτυπο την πτώση των ναύλων των Πάναμαξ περί τα δολ. 20,50-21,00 από τα αισθητά υψηλότερα επίπεδα του προηγούμενου μήνα.

Πάντως, ένας σημαντικός αριθμός μπάλκερς απασχολήθηκε με την μέθοδο της χρονοναύλωσης με κόσμια μισθώματα.

Σε πρωτόγνωρα για το 1993 επίπεδα ναύλων κινήθηκε η αγορά των U/VLCC's τον Ιούλιο, εξαιτίας μιας απότομης ανόδου της ζήτησης μεγάλων ποσοτήτων και την πρόσκαιρη έλλειψη ανοικτών πλοίων υψηλών προδιαγραφών. Στα λοιπά μεγέθη δεξαμενοπλοίων οι ναύλοι δεν παρουσίασαν ουσιαστικές αυξομειώσεις από τα προηγούμενα ικανοποιητικά επίπεδα του Ιουλίου.

Οι αγοραπωλησίες

Μετά από πολύμηνη προτίμηση των αγοραστών για πλοία μπάλκερς και ξηρού φορτίου, η σημαντική άνοδος των τιμών των οποίων είναι πλέον προφανής, το αγοραστικό ενδιαφέρον στράφηκε προς τα δεξαμενόπλοια.

Τουρντέκερς

White Stork	15.245	1972	1.700.000	Ελληνες
Neptune Sardonix	14.967	1978	3.250.000	Ελληνες

Μπάλκ Κάρριερς

Asterics	77.078	1984	17.750.000	Ελληνες
Libre	43.685	1989	21.500.000	Απ. Ανατολής
Iolos History	41.378	1978	8.250.000	Τούρκοι
Golden Diamond	23.982	1981	7.800.000	Απ. Ανατολής

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Karama Maersk	337.800	1977	enbloc	
Karen Maersk	337.800	1977	42.000.000	Ελληνες
Kate Maersk	339.200	1976		
Fujikawa	234.925	1975	8.250.000	Ελληνες
Olympic Star	107.245	1978	8.500.000	Ιταλοί
Teekay Vigour	87.275	1975	6.000.000	Ελληνες
Castillo San Marcos	67.081	1981	12.600.000	Ελληνες

Οι διαλύσεις

Σε χαμηλά επίπεδα ο όγκος των διαλύσεων με την ουσιαστική απουσία των Κινέζων. Ινδοί διαλυτές πρόσφεραν δολ. 162 ανά τόννο μετρητοίς για φορτηγό

πλοίο 7.100 τον. βάρους και περί τα δολ. 163 για ψυγείο 5.364 τον. ελ. εκτοπίσματος. Η μόνη γνωστή πώληση ενός VLCC στην Κίνα συμφωνήθηκε κάτω των δολ. 150 ανά τον. βάρους.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Από τα μέσα αυτού του μήνα, που συνήθως διακρίνεται για την υποτονική δραστηριότητα στους περισσότερους τομείς διακίνησης ξηρού φορτίου, υπήρξαν σαφή σημεία ανόδου της ζήτησης για μπάλκερς από μέγεθος Πάναμαξ έως και τα πολύ μικρά πλοία για άμεση απασχόληση. Ετσι, σταδιακά, ο δείκτης BIFFEX κέρδισε περισσότερες από 145 μονάδες, με τους ναύλους των Πάναμαξ στην κλασσική διαδρομή με φορτίο 50.000 τόννων σιτηρών από τον Κόλπο ΗΠΑ στην Ιαπωνία να πλησιάσουν τα δολ. 25,00 ανά τόννο, ενώ παράλληλα σταθερότητα και σημεία περαιτέρω βελτίωσης εμφάνισε και η κατηγορία μπάλκερς κήπησαιζ.

Δυστυχώς, για τους διαχειριστές των μεγάλων πετρελαιοφόρων η ευφορία των υψηλών ναύλων του Ιουλίου απεδείχθη πολύ σύντομη και παρά την σχετικά εύρυθμη ναυλωτική δραστηριότητα σημείωσαν κατακόρυφη πτώση, από τα υψηλά WS 65 στα WS 42,5, παρασύροντας παράλληλα και τους ναύλους των μικρότερων δεξαμενοπλοίων, με φωτεινή εξαίρεση την αγορά της Καραϊβικής.

Οι αγοραπωλησίες

Παρά την συνήθη θερινή απραξία, ένας μεγάλος αριθμός μπάλκερς και δεξαμενοπλοίων αλλάζει χέρια με Ελληνες και εφοπλιστή της Απω Ανατολής, πρόδηλα διατεθειμένους να πληρώσουν ακριβά για πλοία αξιόλογων προδιαγραφών. Οι παρακάτω αγορές κυρίως μπάλκ κάρριερς επιβεβαιώνουν του λόγου το αληθές.

Τουρντέκερς

Deppe America	20.200	1984	12.600.000	Ελληνες
Heron	19.786	1979	6.500.000	Ελληνες
Terushio	17.144	1978	3.500.000	Ελληνες
Bolivia	15.765	1977	3.400.000	Ελληνες

Μπάλκ Κάρριερς

Amundsen Sea	78.687	1976	5.400.000	Ελληνες
Rudi	72.399	1976	7.200.000	Ελληνες
Maersk Selatar	62.728	1981	15.250.000	Ελληνες
Pine Beauty	40.709	1984	15.000.000	Σιγκαπούρης
Hyundai 18	37.187	1986	15.200.000	Ελληνες
Yewtree	35.064	1982	9.650.000	Ελληνες
Ena	22.021	1976	4.000.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Korea Banner	267.038	1976	8.000.000	Ελληνες
Oder Maru (o/o)	172.278	1976	10.800.000	Ελληνες
Antares	84.323	1987	23.500.000	Νορβηγοί

Manabi	51.527	1981	9.000.0000	Ελληνες
Ocean Challenger	39.728	1987	enbloc	Ελληνες
Ocean Conqueror	39.728	1987	37.000.000	Ελληνες

Οι διαλύσεις

Σε πτωτική εξέλιξη οι τιμές του σκράπ με πιθανή εξήγηση τον ήδη σημαντικό αριθμό πλοίων που απορροφήθηκαν από Κίνα, Ινδία, αλλά και τους μικρότερους διαλυτές το πρώτο οκτάμηνο του έτους. Σύμφωνα με Βρεταννούς μεσίτες ο όγκος των δεξαμενοπλοίων που πουλήθηκε για σκράπ τη περίοδο Ιανουαρίου - Αυγούστου 1993, είναι μεγαλύτερος του συνολικού τονιάζ που οδηγήθηκε στη διάλυση ολόκληρο το 1992.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Σταθερή η αγορά ντράκάργκο σε Δύση και Ανατολή, στα ήδη υψηλά επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί από τον Αύγουστο, αν και προς τα τέλη του μήνα η ναυλαγορά του Ειρηνικού έδειξε σημεία χαλάρωσης και αρκετά μπάλκερς έπλευσαν άφορτα προς τον Ατλαντικό και την Ευρώπη, όπου η ζήτηση παρέμεινε υψηλή, ιδιαίτερα για τα μπάλκερς μεγέθους χάντυμαξ και χάντυ αλλά και για τα συμβατικά φορτηγά.

Νέα ουσιαστική αλλά σύντομη αναλαμπή σημειώθηκε τον Σεπτέμβριο στους ναύλους των VLCC's που ενώ ανέβηκαν μέχρι και τα WS 50, σταδιακά υποχώρησαν στα WS 42 για Δύση και WS 40 για την Ανατολή.

Στις λοιπές περιοχές φορτώσεως πετρελαίου η ζήτηση υπήρξε περιορισμένη και οι ναύλοι που πληρώθηκαν σίγουρα δεν θεωρούνται ικανοποιητικοί, με εξαίρεση τα πρόντακτ κάρριερς που από τον Σεπτέμβριο άρχισαν να απολαμβάνουν συνθήκες υψηλής ζήτησης.

Οι αγοραπωλησίες

Πολύ σημαντικός εν συντομία ο απολογισμός των πράξεων στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, με τους Ελληνες να δαπανούν σημαντικά διαθέσιμα για μοντέρνα πλοία όλων των τύπων, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετοί Ελληνες επώλησαν μοντέρνα πλοία τους σε ξένους σε υψηλές τιμές.

Τουρντέκερς

Manila Bay	20.200	1984	12.400.000	Ελληνες
Heron	19.786	1979	6.350.000	Ελληνες
CMB Ensign	18.000	1979	7.880.000	Ελληνες
Eagle I	17.449	1976	2.950.000	Ελληνες

Μπόακ Κάρριερς

Nord Atlantic	139.864	1983	28.000.000	Απ. Ανατολής
Baron	132.597	1980	16.000.000	Ελληνες

Doric Armour	65.117	1986	20.250.000	Σιγκαπούρης
Rialto	63.770	1982	14.950.000	Ελληνες
Gracious	42.647	1985	16.750.000	Νορβηγοί
Trans Dignity	42.637	1987	enbloc	Ελληνες
Trans Effort	42.637	1987	36.000.000	Ελληνες
Bonito	39.630	1986	16.000.000	Ελληνες
Termnoza	32.244	1983	11.200.000	Ελληνες
Armenistis	26.975	1981	9.250.000	Τούρκοι
Imperio	18.801	1978	3.850.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Carthago Nova	272.495	1976	11.500.000	Ελληνες
Neptune Otome	87768	1986	26.500.00	Μαλαίσιοι
Antares	84.323	1987	23.500.000	Νορβηγοί
Maaslot	38.039	1982	enbloc	
Maastad	38.093	1983	33.000.000	Ελληνες
Maestrom	38.093	1983		

Οι διαλύσεις

Η αγορά των διαλύσεων παρέμεινε υποτονική τον Σεπτέμβριο με τις τιμές και το ενδιαφέρον σε πτωτική πορεία. Ινδοί διαλυτές πλήρωσαν δολ. 175 ανά τόννο για ένα δεξαμενόπλοιο 6.300 τον. βάρους, ενώ οι τιμές στην Κίνα βρίσκονται κάτω από τα δολ. 160 για μεσαίου μεγέθους πλοία.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Σταδιακά από τα μέσα του Οκτωβρίου 1993, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου στα μεγαλύτερα μεγέθη έδειξε σημεία χαλάρωσης της ζήτησης και χαρακτηριστικά οι ναύλοι των Πάναμαξ μπάλκερς στον Ατλαντικό για φορτία προς την Απω Ανατολή έπεσαν κάτω από τα δολ. 22,00 τον τόννο. Υποτονική ήταν και η ζήτηση στον Ειρηνικό και κάπως χαμηλότερη στο Κόντινεντ και την Ευρώπη.

Την εποχή που παραδοσιακά η ναυλαγορά πετρελαίου κινείται περισσότερο δραστήρια ενόψει του χειμώνα, τον περασμένο Οκτώβριο κάμψη της ζήτησης στις περισσότερες περιοχές φορτώσεων, με χαρακτηριστικά τους ναύλους των VLCC's προς τη Δύση περί τα WS 40 και για την Απω Ανατολή περί τα WS 43.

Οι αγοραπωλησίες

Σε επίπεδα ρεκόρ οι τιμές των πλοίων πλησίασαν τις υψηλές τιμές του 1989, ενώ οι αξίες των μπάλκερς μεγέθους χάντυμαξ χαρακτηρίζονται πλέον ως απαγορευτικές. Το αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στα χάντυσαιζ μπάλκ κάρριερς, ενώ περιορισμένο ήταν οι πράξεις στα δεξαμενόπλοια.

Τουηντέκερς

Krasica 1	23.721	1979	7.000.000	Ελληνες
Sea Faclon	18.694	1979	7.500.000	Καναδοί
Koral	10.050	1986	10.000.000	Κινέζοι
Columbus	15.790	1976	3.500.000	Απ. Ανατολής

Μπάλκ Κάρριερς

Blue Star	93.070	1977	4.625.000	Ελληνες
Silvaplane	88.789	1990	26.000.000	Τούρκοι
Bandak	62.021	1980	10.500.000	Νορβηγοί
Top Glory	41.061	1984	15.800.000	Απ. Ανατολής
Golden Hawk	37.672	1984	14.200.000	Ελληνες
Green Lake	28.358	1987	14.700.000	Ιάπωνες
Handy Prince	22.577	1980	5.700.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Esso Freeport	256.712	1974	10.250.000	Σκανδιναβοί
Ammala 2	139.414	1975	6.000.000	Κορεάτες
Keiko Maru	87.600	1976	5.000.000	Ελληνες
Golar Aberdeen	84.070	1990	30.000.000	Νορβηγοί
Team Carrier	40.490	1982	11.700.000	Ελληνες

Οι διαλύσεις

Ανοδος του ενδιαφέροντος των Κινέζων διαλυτών για την απόκτηση τοννάζ και πληρωμή δολ. 157 ανά τόννο σε υπερδεξαμενόπλοιο 34.554 τον. βάρους. Στο Πακιστάν μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοιο έπιασε δολ. 185 ανά τόννο, ενώ Ινδοί διαλυτές αγόρασαν μικρότερα μπάλκερς και φορτηγά-ψυγεία σε τιμές που κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 179-194 ανά τόννο.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Σε αντίθεση με τα κατά συνθήκη, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Νοέμβριο έδειξε αντί για ισχυροποίηση σημεία περαιτέρω χαλάρωσης της ζήτησης, προβληματίζοντας δικαιολογημένα την πλοιοκτησία για την εξέλιξή της μεσούντος του χειμώνα στο Δυτικό Ημισφαίριο.

Ο μεγάλος όγκος του ανοικτού τοννάζ δεξαμενόπλοίων που αναζητούσε απασχόληση στην αγορά πετρελαίου της Μέσης Ανατολής έδωσε τη χαρακτηριστική βολή στην πλοιοκτησία, που είδε με απόγνωση ότι οι ναυλωτές επέτυχαν να διασπάσουν το φράγμα του WS 40 για φορτώσεις VLCC's προς τη Δύση και την Ανατολή. Ευτυχώς οι συνθήκες ζήτησης ήταν καλύτερες για τα Σουέζμαξ και τα Αφραμαξ στη Δυτική Αφρική, τη Μεσόγειο και τη Καραϊβική.

Οι αγοραπωλησίες.

Η κακή πορεία αμφότερων των αγορών ξηρού και υγρού φορτίου επέφερε δικαιολογημένα μια επιβράδυνση του ρυθμού αγορών, καθώς πολλοί πίστεψαν σε ουσιαστική μείωση των αξιών στο άμεσο μέλλον. Δεν ήταν όμως λίγοι εκείνοι που προχώρησαν στην

πρόσκτηση μοντέρνων μεταχειρισμένων πλοίων για περαιτέρω ανανέωση του στόλου τους.

Τουηντέκερς

Lady Jane	19.259	1984	8.000.000	Ταϊλανδοί
Alpha Nova	16.700	1971	1.200.000	
Poppi P.	16.261	1977	4.000.000	

Μπάλκ Κάρριερς

Sabina	145.177	1982	16.500.000	Ελληνες
Bulk Star	145.057	1972	5.000.000	Ελληνες
Rizal	70.160	1977	7.250.000	Ελληνες
Maersk Sebarok	63.500	1981	15.000.000	Ελληνες
Cerusa	38.830	1984	15.500.000	Τούρκοι
Diligence Trader	26.536	1985	12.500.000	Χόγκ Κονγκ
Celia Dan	17.382	1986	8.800.000	Ολλανδοί

Δεξαμενοπλοία & Μικτά

Aramis	155.505	1977	7.800.000	ΗΠΑ
Pretty Lady	94.706	1985	24.500.000	Νορβηγοί
Feliz	84.406	1986	24.500.000	Νορβηγοί
Far Saga	37.512	1979	7.600.000	Ελληνες
Pride	36.834	1980	10.000.000	Αλλοδαποί

Οι διαλύσεις

Αρκετά αυξημένος ο αριθμός των πλοίων που πουλήθηκαν για διάλυση τον Νοέμβριο, σε καλές τιμές.

Πρωταρχική η παρουσία στην αγορά των Κινέζων διαλυτών που πλήρωσαν περί τα δολ. 153-157 για VLCC και περί τα δολ. 156-159 για μικρότερου μεγέθους πλοία. Μικρά δεξαμενόπλοια και φορτηγά για διάλυση στην Ινδία επέτυχαν τιμές μεταξύ δολ. 170-184 ανά τόννο βάρους.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Ο τελευταίος μήνας του υπό ανασκόπηση έτους μπορεί αβίαστα να χαρακτηριστεί από πλευράς κινήσεως της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου ο χειρότερος του 1993, με έκδηλη μείωση στη ροή φορτίων στις περισσότερες αγορές και παράλληλη σημαντική μείωση των ναύλων, που θα ήταν αισθητά μεγαλύτερη εάν οι ναυλωτές δεν αντιμετώπιζαν την σθεναρή θέση της πλοιοκτησίας.

Η παραπάνω διαπίστωση ισχύει και για την ναυλαγορά των μεγάλων πετρελαιοφόρων που είδαν τα επίπεδα των ναύλων στα απαγορευτικά επίπεδα των WS 32-35, με τα ULCC να πέφτουν και κάτω του απαράδεκτου WS 30.

Ευτυχώς, για μια ακόμη φορά διασώθηκαν τα Σουέζμαξ και τα Αφραμαξ, ενώ ιδιαίτερα ικανοποιητι-

κά κινήθηκαν τα πρόντακτ κάρριερς με υποπροϊόντα πετρελαίου.

Οι αγοραπωλησίες

Μείωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος ενόψει της πτωτικής πορείας της αγοράς ντραϊκάργκο και στάση αναμονής από τους εν δυνάμει αγοραστές για επίτευξη χαμηλότερων τιμών. Ενδιαφέρον από πλευράς Ελλήνων σημειώθηκε για δεξαμενόπλοια σε ποικιλία μεγεθών.

Τουρντέκερς

Eugene M.	14.872	1977	2.900.000	Ταϊλάνδοι
Fuji Reefer	8.084	1979	3.300.000	Ελληνες

Μπόλκ Κάρριερς

Sindia	70.456	1988	19.000.000	Κορεάτες
Archangelos	42.964	1984	15.700.000	Τούρκοι
Green Hawk	40.016	1986	16.000.000	Ηογκ Κογκ
Giovanni	37.690	1977	8.100.000	Α. Ανατολής

Castano	25.558	1982	7.800.000	Ελληνες
Bosco 3	25.035	1981	7.000.000	Ν. Αμερικής

Δεξαμενόπλοια & Μικτά

Chevron Burnaby	276.775	1975	8.800.000	Ελληνες
Alkisma Alarabia (o/o)	264.591	1972	5.400.000	
Victory	92.033	1976	6.000.000	Ελληνες
Judith Prosperity	89.725	1975	4.750.000	Ελληνες
Stride (OBO)	54.600	1979	6.350.000	Ελληνες

Οι διαλύσεις

Ανοδικός ρυθμός του αριθμού των πλοίων που οδηγούνται στη διάλυση με τους Κινέζους σταθερούς στα δολ. 157 ανά τον. βάρους για VLCC's, ενώ ένα δεξαμενόπλοιο 18.378 τον. βάρους πληρώθηκε δολ. 166,50 στο Πακιστάν. Ινδοί διαλυτές πλήρωσαν δολ. 173 ανά τόννο για μικρό δεξαμενόπλοιο 6,757 τον. βάρους.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΔΙΑΔΟΧΟΣ: (ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ: ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ ΚΑΙ ΒΑΛΤΙΚΗΝ

ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ CONTINENT

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ

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

TELEFAX: (01) 4292086 /4292159/4292094 - TELEX: (21) 2557/8/9 SNEA

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "SNEAL"



ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ

EKO ABEE - Τηλ.: Αθήνα: (01) 770.5401 - Θεσ/νίκη: (031) 306.028



Το Esso Super Oil είναι υπερενισχυμένο ορυκτέλαιο για όλους τους βενζινοκινητήρες, υψηλών προδιαγραφών.

Η ΕΚΟ ΑΒΕΕ είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών στην Ελλάδα. Έχει αναπτύξει ένα ετεταμένο δίκτυο πρατηρίων, το οποίο καλύπτει όλη την Ελλάδα στον ομέα της εμπορίας των πετρελαιοειδών. Η εταιρεία διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις αποθήκευσης, ιακίνησης των προϊόντων της σε ιολλά σημεία της χώρας ώστε να εασφαλίζεται ο ομαλός εφοδιασμός ου δικτύου της και η καλύτερη εξυτηρέτηση των πελατών της.

Στον κλάδο των λιπαντικών η ΕΚΟ ιρωτοποιεί και διαθέτει στην ελληνική αγορά τα παγκοσμίου φήμης λιπαντικά της ESSO, που είναι η μεγα-

λύτερη εταιρεία πετρελαιοειδών στον κόσμο. Ένα μέρος των λιπαντικών αυτών εισάγονται συσκευασμένα, ενώ τα υπόλοιπα παράγονται στις σύγχρονες ιδιόκτητες εγκαταστάσεις της ΕΚΟ με βασικά λάδια και πρόσθετα που εισάγονται από την ESSO.

ESSO SUPER OIL

Το ESSO SUPER OIL είναι ένα υπερενισχυμένο ορυκτέλαιο για βενζινοκινητήρες, που καλύπτει τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές και απαιτήσεις διεθνών οργανισμών, αλλά και

κατασκευαστών αυτοκινήτων. Προστατεύει αποτελεσματικά τον κινητήρα σας ακόμη και κάτω από τις πιο δυσμενείς συνθήκες οδήγησης, όπως όταν κινείστε στους μποτιλιαρισμένους δρόμους μιας πόλης ή σ' έναν σκονισμένο εξοχικό δρόμο. Τόσο η ρευστότητά του (SAF 15W-40) όσο και η σύνθεσή του από επιλεγμένα βασικά λάδια και ειδικά χημικά πρόσθετα, το κάνουν ιδανικό για λίπανση όλων των σύγχρονων βενζινοκινητήρων κάθε τύπου: turbo, πολυβάλβιδων και με καταλύτη.

Εισάγεται συσκευασμένο σε πολύ βολική συσκευασία.

ESSOLUBE XD-3 20W-50

Το ESSOLUBE XD-3 20W-50 είναι ένα υπερενισχυμένο ορυκτέλαιο, ιδανικό για τη λίπανση όλων των κινητήρων ντιζελ, με υπερπλήρωση και μη, και για κάθε χρήση (ΤΑΞΙ, φορτηγά, λεωφορεία, χωματουργικά κ.λπ.).



Ειδικό για πετρελαιοκινητήρες είναι το εξελιγμένο ορυκτέλαιο Esso Essolube XD-3.

Έχει αναπτυχθεί στα ερευνητικά εργαστήρια της ESSO και δοκιμαστεί σε στόλους αυτοκινήτων κάτω από τις πιο δύσκολες συνθήκες, με άριστα αποτελέσματα. Το ESSOLUBE XD-3 20W-50 χρησιμοποιείται για λίπανση όλο τον χρόνο, γιατί δίνει εύκολα ξεκινήματα στις χαμηλές θερμοκρασίες τον χειμώνα και ανθεκτική λιπαντική μεμβράνη το καλοκαίρι. Τα υψηλής τεχνολογίας συστατικά του που είναι όλα εισαγόμενα, εξασφαλίζουν τέλεια λίπανση και προστασία



Για εξωλέμβιες μηχανές θαλάσσης, το Aquaglide είναι το ιδανικό λάδι μείξης.

του κινητήρα και απόδοση που υπερκαλύπτει σύγχρονες προδιαγραφές για λιπαντικά ντιζελοκινητήρων.

AQUAGLIDE

Το AQUAGLIDE είναι το ειδικό λιπαντικό της ESSO για εξωλέμβιες μηχανές. Προσφέρει τέλεια λίπανση ώστε να απολαμβάνετε τον θαλασσινό σας περίπατο με την εξωλέμβια χωρίς προβλήματα. Είναι προδιαλεγμένο για ευκολία στη χρήση. Εγκριμένο από μεγάλους κατασκευαστές δίχρονων υδρόψυκτων κινητήρων. Εισάγεται συσκευασμένο σε πολύ βολική συσκευασία που διαθέτει και δείκτη στάθμης.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΨΤΕ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ! — ΜΗΝ ΠΕΤΑΤΕ ΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΛΑΔΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΕΣ ΟΠΟΥΔΗΠΟΤΕ

Οι Ελληνες επανήλθαν στις ναυπηγήσεις ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΟΝΝΑΖ ΞΕΠΕΡΝΑ ΤΑ 2,3 ΔΙΣ. ΔΟΛΛΑΡΙΑ

Η καλή ναυλαγορά, κατά τα τελευταία χρόνια στην αγορά ξηρού φορτίου, σε συνδυασμό με την πεποίθηση πλέον ότι η επένδυση σε μοντέρνα πλοία στην αγορά της μεταφοράς υγρών φορτίων θα αποδώσει καρπούς τα προσεχή χρόνια, ώθησε πολλούς από τους καταξιωμένους Ελληνες εφοπλι-

στές να στραφούν σε νέες ναυπηγήσεις, παράλληλα εκμεταλλευόμενοι και την δίψα των μεγάλων ναυπηγικών μονάδων να καλύψουν τις ναυπηγικές τους εσχάρες μέχρι το 1995.

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει στις σημαντικές παραγγελίες για υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια και μεγά-

λα ταχύτατα σουπερφέρρις, με τα οποία οι Ελληνες αποσκοπούν να κυριαρχήσουν και σ' αυτόν τον τομέα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Οι παρακάτω πίνακες αναφέρουν τις παραγγελίες και τις οψιόν που είχαν ασκηθεί μέχρι τα τέλη του 1993

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ				
	Αρ. Πλοίων	Τον. d.w.	Ναυπηγεία	Αξία (\$ εκατομ).
Allassia Steamship	3	72.000	Σαμσούγκ	167
Anangel American	1	160.000	Χιουντάι	47
Anangel American	2	72.000	Χιουντάι	57
Avra Shipmanagement	3	73.000	Σαμσούγκ	72
Metrofin	3	73.000	Χιτάτσι	90
ΣΥΝΟΛΟ	12	958.000		
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ				
Avin International	9	45.000	Νικολάγιεφ	260
Avra Shipmanagement	2	96.000	Σαμσούγκ	93
Eastern Mediterranean	2	96.000	Σαμσούγκ	85
Eletson Corporation	2	68.000	Ζαλίν	68
Eletson Corporation	3	45.000	Χιουντάι	97,5
London & Overseas Freighters	1	149.686	Μιτσούι	62
Stealmar Tankers	1	40.000	Χάλλα	32
ΣΥΝΟΛΟ	20	1.249.686		
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ				
		Τον. Γκρός		
Attika Enterprises	2	23.000	Μπρέμερ Βάλκαν	148
Celebrity Cruises	3	70.000	Μέγιερ Βέρφτ	970
Minoan Lines	1	31.000	Φόσεν	77
ΣΥΝΟΛΟ	6	124.000		

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ 1993

Συνεχίζεται η μείωση στο σύνολο των ατυχημάτων αλλά αυξήθηκε η απωλεσθείσα χωρητικότητα

Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε, μεταξύ του Νοεμβρίου 1992 και του Οκτωβρίου 1993, ο ελληνόκτητος στόλος παρουσίασε νέα μείωση στο σύνολο των ατυχημάτων, με 258 περιπτώσεις έναντι 318 της περασμένης περιόδου, συνεχίζοντας έτσι την πτωτική τάση στον αριθμό των ατυχημάτων καθώς το 1991 είχαμε 403 περιπτώσεις ατυχημάτων, το 1990 436 περιπτώσεις και το 1989 408 περιπτώσεις. Ο αριθμός των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου παρουσιάζει, σύμφωνα με τα στοιχεία μας, συνεχή μείωση από το 1978, αποτέλεσμα της ποιοτικής βελτίωσης των πλοίων αλλά και των προσπάθειών πολλών ναυτιλιακών εταιριών να επιμορφώσουν τα στελέχη και τα κατώτερα πληρώματα των πλοίων που διαχειρίζονται, στην πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων.

Ο αριθμός των ατυχημάτων που κατέληξαν σε ολική απώλεια του σκάφους παρέμεινε ο ίδιος κατά το 1993, στις 18 ολικές απώλειες, έναντι 18 περιπτώσεων του 1992, 22 του 1991, και 16 περιπτώσεων του 1990 ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα η απωλεσθείσα χωρητικότητα παρουσίασε μικρή αύξηση με 262.596 τον. γκρός έναντι 193.845 τον. γκρός το 1992. Το 1991 η απωλεσθείσα χωρητικότητα ήταν 434.112 τον. γκρός και το 1990 ήταν 263.950 τον. γκρός.

Κατά το υπό εξέταση δωδεκάμηνο παρουσίασαν μικρή αύξηση οι εκρήξεις και πυρκαϊές με 29 περιπτώσεις - από

τις οποίες έξη κατέληξαν σε ολική απώλεια και διαγραφή του πλοίου (26 περιπτώσεις, περιλαμβανομένων τεσσάρων ολικών απωλειών από έκρηξη ή πυρκαϊά το 1992) και μικρή μείωση οι προσαράξεις (48 περιπτώσεις με έξι ολικές απώλειες το 1992), οι συγκρούσεις (59 περιπτώσεις με δύο ολικές απώλειες το 1992), οι προσκρούσεις (41 περιπτώσεις χωρίς καμμία ολική απώλεια το 1992) και οι μηχανικές ζημιές (99 περιπτώσεις χωρίς καμμία ολική απώλεια το 1992. Συγχρόνως μειώθηκε σε όλες τις κατηγορίες - εκτός των πυρκαϊών - ο αριθμός των πλοίων που διαγράφηκαν ως ολική απώλεια, ενώ παραμένει σταθερός σε υψηλά επίπεδα ο αριθμός των βυθισθέντων πλοίων - πέντε πλοία χάθηκαν το 1993 όπως και το 1992, οκτώ πλοία το 1991, 11 το 1990 και το 1989.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η διεθνής εμπορική ναυτιλία παρουσίασε μείωση στον αριθμό των απωλεσθέντων πλοίων (127 ολικές απώλειες το 1992, 119 το 1993) αλλά μικρή αύξηση στην απωλεσθείσα χωρητικότητα (711.237 τον.γκρός το 1992, 786.526 τον. γκρός το 1993). Το 1991 η παγκόσμια ναυτιλία είχε χάσει από διάφορα ατυχήματα 165 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.597.961 τον. γκρός και το 1990 145 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 1.234.327 τον. γκρός.

Η έρευνά μας καλύπτει ατυχήματα και ζημιές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ανεξαρτή-

τως σημαίας, άνω των 500 τον. γκρός και τα στοιχεία συλλέγονται κατά τη διάρκεια του έτους από τα καθημερινά δημοσιεύματα του Λόουδς Λίστ, αναφορές της Σάλβατζ Ασσοσιέσιον και από τα στοιχεία κάθε γνωστού ελληνόκτητου πλοίου που τηρούν τα "Ναυτικά Χρονικά".

Στις ολικές απώλειες περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις των τεκμαρτών ολικών απωλειών (CTL) όταν οι περιπτώσεις αυτές εμφανίζονται στις μηνιαίες στατιστικές των Λόουδς, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση με τις παγκόσμιες απώλειες, ακολουθούμε δε την ίδια διαδικασία τα τελευταία χρόνια για να μην επηρεάζεται η συγκριτική ακρίβεια των αριθμών μας.

Σημ. Συντ.: Λόγω της μη έγκαιρης δημοσίευσης των μηνιαίων στατιστικών του Σάλβατζ Ασσοσιέσιον για τον μήνα Οκτώβριο, δε κατέστη δυνατό να περιλάβουμε στοιχεία για τις παγκόσμιες απώλειες του μηνός αυτού στη στατιστική μας ανάλυση.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά το γεγονός ότι στο σχετικό πίνακα που δημοσιεύουμε, εμφανίζεται μία πλήρης συνοπτική εικόνα των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου, παραθέτουμε αναλυτικά τα ναυτικά ατυχήματα κάθε μήνα συγκρίνοντάς τα με εκείνα του αντιστοίχου περσινού:

Τον ΝΟΕΜΒΡΙΟ του 1992 συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 35 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 38 περιπτώσεων του αντιστοίχου μηνός του 1991, 34 περιπτώσεων του 1990, 48 περιπτώσεων του 1989,

40 ατυχημάτων του 1988, 32 ατυχημάτων του 1987, 29 του Νοεμβρίου 1986 και 26 του 1985. Οι ολικές απώλειες κατά το μήνα αυτό παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με του Νοεμβρίου 1991 καθώς χάθηκαν τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 27.097 τον. γκρός, ενώ τον Νοέμβριο του 1991 είχαν χαθεί τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 53.026 τον. γκρός. Τον ίδιο μήνα του 1990 είχε χαθεί ένα φορτηγό των 1.359 τον. γκρός, τον Νοέμβριο 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 9.562 τον. γκρός και τον Νοέμβριο 1988 είχαν χαθεί πέντε σκάφη συνολικής χωρητικότητας 72.414 τον. γκρός. Οι παγκόσμιες ολικές απώλειες έφθασαν τα 15 πλοία συνολικής χωρητικότητας 77.624 τον. γκρός, έναντι 24 απωλεσθέντων σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 143.932 τον. γκρός το 1991 και 10 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 31.622 τον. γκρός το 1990.

Τον ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ του 1992 συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 27 περιπτώσεις ατυχημάτων - που είναι από τους υψηλότερους αριθμούς ατυχημάτων της περιόδου που εξετάζουμε - έναντι 42 περιπτώσεων του Δεκεμβρίου 1991, 48 περιπτώσεων του Δεκεμβρίου 1990, 36 περιπτώσεων του 1989, 46 περιπτώσεων του 1988 και 42 περιπτώσεων του 1987. Ο ελληνόκτητος στόλος υπέστη μόνο μια ολική απώλεια το μήνα αυτό, τη διαγραφή του μπάλκερ "Αιτζήαν Σή" 53.964 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, λόγω εκτεταμένων ζημιών που υπέστη από πυρκαϊά.

Συγκριτικά, τον Δεκέμβριο του 1991 είχαν σημειωθεί οι περισσότερες ολικές απώλειες της προηγούμενης περιόδου με έξη απωλεσθέντα πλοία συνολικής χωρητικότητας 49.822 τον. γκρός, τον Δεκέμβριο 1990 είχαν χαθεί τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 42.235 τον. γκρός και το 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.221 τον. γκρός. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος υπέστη κατά το Δεκέμβριο του 1992 τις περισσότερες ολικές απώλειες της περιόδου με 17 απωλεσθέντα πλοία συνολικής χωρητικότητας 210.548 τον. γκρός έναντι 16 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 102.671 τον. γκρός του Δεκεμ-

βρίου 1991, 12 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 73.477 τον. γκρός του 1990 και 12 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 64.693 τον. γκρός που είχε χάσει τον Δεκέμβριο του 1989.

Τον ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ του 1993 ο ελληνόκτητος στόλος υπέστη 27 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 30 περιπτώσεων που σημειώθηκαν τον Ιανουάριο του 1992, 42 περιπτώσεων του Ιανουαρίου 1991, 41 περιπτώσεων του 1990, 37 περιπτώσεων του 1989 και 31 του 1988. Τρεις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 12.231 τον. γκρός υπέστη ο ελληνόκτητος στόλος τον Ιανουάριο του 1993 ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 1992 είχε σημειωθεί μία ολική απώλεια, 9.466 τον. γκρός, τον Ιανουάριο του 1991 είχε σημειωθεί μόνο μία ολική απώλεια, 31.768 τον. γκρός, και τον Ιανουάριο του 1990 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 14.601 τον. γκρός. Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου έφθασαν τα 13 πλοία συνολικής χωρητικότητας 82.831 τον. γκρός, έναντι 14 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 111.208 τον. γκρός το 1992, 13 μονάδων, 133.321 τον. γκρός το 1991 και 17 μονάδων, 101.112 τον. γκρός το 1990.

Τον ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ του 1993 η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπέστη 23 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 35 περιπτώσεων του 1992, 30 ατυχημάτων του Φεβρουαρίου 1991, 54 περιπτώσεων του 1990 και 31 του 1989. Το μήνα αυτό, σύμφωνα με τα στοιχεία μας, σημειώθηκαν τρεις ολικές απώλειες με την μεγαλύτερη απωλεσθείσα χωρητικότητα της περιόδου, 77.409 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1992 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια και τον Φεβρουάριο του 1991 είχε χαθεί ένα πλοίο, χωρητικότητας 13.792 τον. γκρός. Τον Φεβρουάριο του 1990 είχαν χαθεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2.959 τον. γκρός και τον Φεβρουάριο του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 16.774 τον. γκρός. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Λόουδς ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε τον Φεβρουάριο του 1993, εννέα πλοία, συνολικής χω-

ρητικότητας 23.278 τον. γκρός, ενώ τον αντίστοιχο μήνα του 1992 είχαν χαθεί οκτώ πλοία, συνολικής χωρητικότητας 12.455 τον. γκρός, το 1991 είχαν χαθεί 18 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 223.521 τον. γκρός και το 1990 είχαν χαθεί 16 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 76.143 τον. γκρός.

Τον ΜΑΡΤΙΟ ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος υπέστη 21 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 17 περιπτώσεων του Μαρτίου 1992, 42 περιπτώσεων του Μαρτίου 1991, 45 περιπτώσεων του 1990 και 40 περιπτώσεων του 1989. Καμία ολική απώλεια δεν σημειώθηκε το μήνα αυτό ενώ τον αντίστοιχο μήνα του 1992 είχαν σημειωθεί δύο ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 13.133 τον. γκρός από προσαράξεις, τον Μάρτιο του 1991 είχαν διαγραφεί τρία πλοία, συνολικής χωρητικότητας 21.857 τον. γκρός και τον Μάρτιο του 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο. Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου τον Μάρτιο του 1993 ήταν έξη πλοία, συνολικής χωρητικότητας 29.120 τον. γκρός, ενώ το 1992 είχαν σημειωθεί δέκα διαγραφές, συνολικής χωρητικότητας 107.663 τον. γκρός, το 1991 ήταν εννέα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 49.548 τον. γκρός και το 1990 είχαν χαθεί εννέα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 129.901 τον. γκρός.

Τον ΑΠΡΙΛΙΟ είχαν σημειωθεί 23 περιπτώσεις ατυχημάτων στα πλοία του ελληνόκτητου στόλου ενώ την ίδια περίοδο του 1992 είχαν σημειωθεί 29 περιπτώσεις, το 1991 49 περιπτώσεις ατυχημάτων και το 1990 24 ατυχήματα. Τον Απρίλιο σημειώθηκε μόνο μία ολική απώλεια, αυτή του υπό σημαία Μάλτας φορτηγού "Μπαγκχίρα", 8.788 τον. γκρός ναυπηγήσεως του 1974, που υπέστη σοβαρές ζημιές από πυρκαϊά ανοικτά του Νοβοροσίσκ. Τον ίδιο μήνα του 1992 είχαν σημειωθεί δύο ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 51.718 τον. γκρός, τον Απρίλιο του 1991 είχαν σημειωθεί τέσσερις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 164.730 τον. γκρός και το 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο, από τον ελληνόκτητο στόλο. Η παγκόσμια ναυτιλία υπέστη το μήνα αυτό ο-

EXPERIENCE AND FLEXIBILITY

ASRY'S SUCCESS IN BAHRAIN SINCE 1977 HAS RESULTED IN THE RECENT ADDITION OF 2 FLOATING DOCKS WITH A CAPACITY OF UP TO 120,000 DWT

ASRY's experience now includes:

- ✓ Several major life extensions on VLCC's valued up to \$10 million each
- ✓ Engine overhauls for all types of main and auxiliary engines.
- ✓ Turbine repairs including blade replacement and rotor balancing.
- ✓ Major repairs and renewals of cargo and ballast piping.
- ✓ Boiler repairs including refractory replacement and retubing.

DOCKS AVAILABLE IN BAHRAIN WILL THEN BE:



GRAVING DOCK
375 x 75 METRES



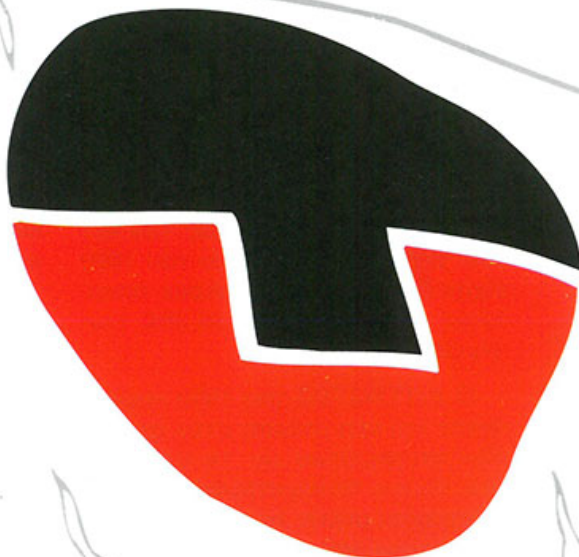
FLOATING DOCK
252 x 45 METRES



FLOATING DOCK
227 x 41 METRES

GIVING GREATER CAPACITY AND FLEXIBILITY FOR VESSELS UP TO 500,000 DWT.

- ✓ Turbo charger overhaul and repairs.
- ✓ Repairs to automation and electronic controls of all types.
- ✓ Pitting repairs and steel renewals in excess of 1,000 tonnes per vessel.
- ✓ Major tank coating work for chemical tankers.
- ✓ Sophisticated welding of high tensile and stainless steel.
- ✓ High speed blasting and coating for ULCC/VLCCs and smaller vessels



ASRY
Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 6711111 Fax 670236 Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR
Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Tel 071-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G Fax 071-839 1300



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

BRAZIL:- SONAVE COMERCIO E REPRESENTACOES LTDA. CHINA, PEOPLES REPUBLIC OF:- WALLEM GROUP SHANGHAI CYPRUS:- N BOGDANOS MARINE BUREAU LTD
FRANCE:- C J P NAVAL GERMANY:- TURBO-TECHNIK REPARATUR- WERFT DASSLER KG GREECE:- N BOGDANOS MARINE BUREAU LTD HONG KONG:- WALLEM
SHIPPING (HK) LTD INDIA:- INTERLINKS MARINE PVT LTD ITALY/ MONTE CARLO/ SWITZERLAND:- BANCHERO-COSTA & C SPA JAPAN:- AALL AND CO INC
NORWAY:- EBBE C ASTRUP AS PAKISTAN:- MARINE SERVICES (PVT) LTD ROMANIA:- BLUE DANUBE AGENCY & TRADING CO LTD SINGAPORE:- (ASEAN AREA):-
FRONTLINE SINGAPORE PTE LTD SPAIN:- INTERNATIONAL BROKERS SA (INTERBROK) SWEDEN/ FINLAND/ DENMARK:- AB AUGUST LEFFLER & SON TURKEY:-
CERRAHIGIL A.S. UK/BENELUX:- ASRYMAR LIMITED USA:- MARINDUSTRY WORLDWIDE INC USA (OFFSHORE MARKET):- JAMES L TAYLOR & ASSOCIATES USSR:-
NORLAR SERVICES LTD.

κτώ ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 37.714 τον. γκρός, ενώ τον αντίστοιχο μήνα του 1992 είχαν διαγραφεί ως ολικές απώλειες 11 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 82.561 τον. γκρός, το 1991 15 μονάδες, 295.320 τον. γκρός και τον Απρίλιο του 1990 είχαν διαγραφεί 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 47.517 τον. γκρός.

Τον ΜΑΙΟ συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 23 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 19 περιπτώσεων της ίδιας περιόδου του 1992, 25 περιπτώσεων του 1991, 35 περιπτώσεων του 1990 και 30 περιπτώσεων του 1989. Τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 53.934 τον. γκρός διαγράφηκαν τον μήνα αυτό ως ολικές απώλειες, ενώ τον Μάιο του 1992 είχαν διαγραφεί δύο μικρά δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 3.006 τον. γκρός, τον Μάιο του 1991 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια, το Μάιο του 1990 είχε διαγραφεί ένα μικρό δεξαμενόπλοιο των 999 τον. γκρός και το Μάιο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.006 τον. γκρός. Εξη πλοία, συνολικής χωρητικότητας 57.579 τον. γκρός, σύμφωνα με τα στοιχεία του Αλφούδ, διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες από τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο ενώ τον Μάιο του 1992 είχαν διαγραφεί επτά πλοία συνολικής χωρητικότητας 56.863 τον. γκρός, τον Μάιο του 1991 είχαν διαγραφεί 18 πλοία συνολικής χωρητικότητας 158.954 τον. γκρός και την ίδια περίοδο του 1990 έξη πλοία συνολικής χωρητικότητας 119.954 τον. γκρός.

Τον ΙΟΥΝΙΟ σημειώθηκε μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων εν σχέσει με την ίδια περίοδο του 1992, με 13 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 20 περιπτώσεων του 1992, 19 του 1991, 23 του 1990 και 27 του 1989. Αυτό το μήνα διαγράφηκε ως ολική απώλεια το κυπριακό δεξαμενόπλοιο "Μπάλι Σάν" 15.470 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, το οποίο υπέστη εκτεταμένες ζημιές στις δεξαμενές και την υπερκατασκευή λόγω πυρκαϊάς ανοικτά της Σιγκαπούρης. Τον αντίστοιχο μήνα του 1992 δεν είχαν σημειωθεί ολικές απώλειες στον ελληνόκτητο στόλο ενώ το 1991 είχε διαγραφεί ένα πλοίο και

το 1990 δεν είχε σημειωθεί επίσης καμμία ολική απώλεια. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος την περίοδο αυτή έχασε 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 77.873 τον. γκρός, ενώ το 1992 είχε χάσει 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 41.232 τον. γκρός, το 1991 είχε χάσει 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 68.640 τον. γκρός και το 1990 οι ολικές απώλειες ήταν επίσης 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 104.068 τον. γκρός.

Τον ΙΟΥΛΙΟ παρουσιάστηκε μικρή αύξηση στις περιπτώσεις ατυχημάτων καθώς σημειώσαμε 27 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 24 περιπτώσεων του Ιουλίου 1992, μεταξύ των οποίων και δύο ολικές απώλειες ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 1992 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια. Τον Ιούλιο του 1991 είχαν σημειωθεί 30 περιπτώσεις ατυχημάτων περιλαμβανομένων δύο ολικών απωλειών συνολικής χωρητικότητας 60.710 τον. γκρός, το 1990 είχαν σημειωθεί 26 ατυχήματα (μία ολική απώλεια, 5.551 τον. γκρός), το 1989 30 περιπτώσεις (τρεις ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 13.149 τον.γκρός) και το 1988 30 ατυχήματα χωρίς ολικές απώλειες. Η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία έχασε τον μήνα αυτό 12 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 93.254 τον.γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1992 είχε χάσει επτά μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 70.581 τον. γκρός, το 1991 14 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 139.491 τον. γκρός και τον Ιούλιο του 1990 είχαν διαγραφεί δέκα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 93.962 τον. γκρός.

Ο ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ του 1993 παρουσίασε και νέα μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων με 14 περιπτώσεις έναντι 19 περιπτώσεων του αντίστοιχου μηνός του 1992, 28 περιπτώσεων του 1991, 40 του 1990 και 33 του 1989. Κατά το μήνα αυτό δεν σημειώθηκε καμμία ολική απώλεια στη δύναμη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου ενώ τον ίδιο μήνα του 1992 είχαν διαγραφεί ως ολικές απώλειες δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 13.674 τον. γκρός, την ίδια περίοδο του 1991 είχαν διαγραφεί τέσσερα πλοία, συνολικής χωρητικότητας

61.914 τον. γκρός και τέσσερα πλοία συνολικής χωρητικότητας 128.161 τον. γκρός το 1990. Δέκα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 50.444 τον. γκρός διαγράφηκαν ως ολικές απώλειες από την δύναμη του παγκόσμιου εμπορικού στόλου τον Αύγουστο του 1993, ενώ την ίδια περίοδο του 1992 είχαν διαγραφεί οκτώ πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.518 τον. γκρός, το 1991 είχαν χαθεί 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 150.8139 τον. γκρός και το 1990 είχαν χαθεί δέκα πλοία συνολικής χωρητικότητας 183.871 τον. γκρός.

Τον ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ του 1993 συνεχίστηκε η μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας καθώς σημειώθηκαν μόνο 14 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 19 περιπτώσεων του Σεπτεμβρίου 1992, 22 περιπτώσεων του 1991 και 32 περιπτώσεων του 1990. Τον μήνα αυτό διαγράφηκε ως ολική απώλεια το μικρό φορτηγό "Αιγαίο Στάρ", 299 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που βυθίστηκε ανοικτά της Αλιάγα. Το Σεπτέμβριο του 1992 δεν είχε σημειωθεί καμμία ολική απώλεια, όπως επίσης και τους αντίστοιχους μήνες του 1991, του 1990, και του 1989. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε το μήνα αυτό εννέα μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 46.261 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1992 είχε χάσει οκτώ μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 49.553 τον. γκρός, το 1991 εννέα μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 43.511 τον. γκρός και το 1990 είχε χάσει 13 πλοία συνολικής χωρητικότητας 223.588 τον. γκρός.

Τέλος, ο ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ του 1993 ήταν η ασφαλέστερη περίοδος της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας για το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε, καθώς σημειώσαμε μόνο 11 περιπτώσεις ατυχημάτων χωρίς καμμία ολική απώλεια. Τον αντίστοιχο μήνα του 1992 είχαν σημειωθεί 26 περιπτώσεις ατυχημάτων χωρίς επίσης να σημειωθούν ολικές απώλειες ενώ το 1991 είχαν σημειωθεί 34 περιπτώσεις ατυχημάτων (δύο ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 23.711 τον. γκρός) και το 1990 είχαν σημειωθεί 32 ατυχήματα χωρίς καμμία ολική απώλεια. Λόγω

μη έγκαιρης δημοσίευσης των μηνιαίων στατιστικών ατυχημάτων του Αλφούδ για τον Οκτώβριο του 1993, δεν κατέστη δυνατόν να παραθέσουμε στοιχεία για τις απώλειες του παγκόσμιου εμπορικού στόλου το μήνα αυτό. Σημειώνουμε ότι τον Οκτώβριο του 1992 η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία είχε χάσει 17 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 369.076 τον. γκρός, τον Οκτώβριο του 1991 είχαν διαγραφεί 17 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 229.717 τον. γκρός και το 1990 είχαν διαγραφεί εννέα μονάδες συνολικής χωρητικότητας 35.910 τον. γκρός.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ακολουθεί ανάλυση κάθε μιας από τις οκτώ κατηγορίες ατυχημάτων, βάσει της αιτίας που προκλήθηκαν με διαχωρισμό εκείνων που κατέληξαν σε ολική απώλεια σκάφους.

Ζημιές από Κακοκαιρία

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ατυχήματα που οφείλονται σε κακοκαιρία, εκτός των περιπτώσεων προσάραξης ή μηχανικών ζημιών που αναφέρονται στις ανάλογες κατηγορίες.

Μεταξύ της 1ης Νοεμβρίου 1992 και της 31ης Οκτωβρίου 1993 συνέβησαν σε ελληνόκτητα σκάφη 11 περιπτώσεις ατυχημάτων λόγω κακοκαιρίας, έναντι 14 περιπτώσεων του 1992, 25 ατυχημάτων του 1991, 33 του 1990 και του 1989 και 14 του 1988. Συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία και εισροής υδάτων διαγράφηκε ως ολική απώλεια το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ "Νάγος", 36.982 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που βυθίστηκε ανοικτά του Πόρτ Ελίζαμπεθ τον Μάιο με την απώλεια πολλών μελών του πληρώματος. Πέρυσι είχε βυθισθεί επίσης ένα μπάλκερ των 36.265 τον. γκρός ενώ τα προηγούμενα έτη δεν είχαν σημειωθεί ολικές απώλειες συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία. Η κατηγορία αυτή κάλυψε το 4,26% του συνόλου των ελληνικών ατυχημάτων - πέρυσι το ποσοτό αυτό ήταν 4,40%, το 1991 ήταν 6,3%, το 1990 ήταν 7,57% και το 1989 ήταν 8,08%.

Βυθίσεις

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μόνο ολικές απώλειες καθώς αναφέρεται σε πλοία που βυθίστηκαν εν πλώ, συνεπεία ρήγματος και εισροής υδάτων, μετατόπισης του φορτίου ή άλλης αιτίας και σε πλοία που αγνοούνται ή των οποίων τα αίτια του ατυχήματος δεν έχουν ακόμα διευκρινισθεί. Κατά το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε οι βυθίσεις πλοίων παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα με πέντε απωλεσθέντα πλοία που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 1,93% του συνόλου των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου. Το 1992 είχαν βυθισθεί πέντε πλοία (ποσοστό 1,57% του συνόλου των ατυχημάτων), το 1991 είχαν βυθισθεί οκτώ πλοία (1,98% του συνόλου των ατυχημάτων), το 1990 11 πλοία (2,52% του συνόλου) και το 1989 είχαν χαθεί 11 πλοία (2,69% του συνόλου των ατυχημάτων).

Προσαράξεις

Τα ατυχήματα αυτά οφείλονται είτε σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, είτε σε σφάλματα του πλοιάρχου ή του πλοηγού, σε εσφαλμένη κίνηση της μηχανής ή σε βλάβη των οργάνων ναυσιπλοίας. Το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε σημειώθηκε μικρή μείωση στις προσαράξεις με 45 περιπτώσεις σε σύγκριση με τις 48 του 1992. Το 1991 είχαν σημειωθεί 36 προσαράξεις, το 1990 είχαν σημειωθεί 60 παρόμοια περιστατικά και το 1989 42 προσαράξεις. Επίσης μειώθηκαν σημαντικά οι ολικές απώλειες που είχαν σαν αιτία την προσάραξη του σκάφους, με δύο μόνο απωλεσθέντα σκάφη το 1993, σε σύγκριση με τα έξη πλοία που χάθηκαν το 1992 και τα πέντε πλοία του 1991. Το 1991 είχε χαθεί από προσάραξη ένα πλοίο και το 1989 τρία πλοία. Τα ατυχήματα αυτά καλύπτουν το 17,44% του συνόλου των ατυχημάτων, ενώ το 1992 κάλυψαν ποσοστό 15,09%, το 1991 το ποσοστό ήταν 8,9% του συνόλου, το 1990 ήταν 13,76% και το 1989 ήταν 10,29%.

Συγκρούσεις

Η κακή ορατότητα, σφάλματα του πλοιάρχου ή του πλοηγού, λανθασμένοι χειρισμοί του πλοίου, των μηχανών ή των ρυμουλκών και η πλημμελής τήρηση των διεθνών

κανονισμών ναυσιπλοίας είναι οι βασικότερες αιτίες που προκαλούν ατυχήματα της κατηγορίας αυτής. Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε οι συγκρούσεις παρουσίασαν νέα μείωση με 47 περιπτώσεις έναντι 59 περιπτώσεων του 1992, 69 περιπτώσεις του 1991 και 62 παρόμοια ατυχήματα του 1990. Μεταξύ αυτών των ατυχημάτων σημειώθηκε μόνο μία ολική απώλεια ενώ πέρυσι είχαν σημειωθεί δύο ολικές απώλειες, το 1991 είχε χαθεί ένα πλοίο και το 1990 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια από σύγκρουση. Το ποσοστό των συγκρούσεων στα ελληνόκτητα πλοία παραμένει από τα υψηλότερα αίτια ατυχήματος καλύπτοντας το 18,21% του συνόλου των 258 περιπτώσεων ατυχημάτων του 1993. Πέρυσι είχαν σημειωθεί 59 συγκρούσεις που κάλυψαν 18,55 του συνόλου των 318 περιπτώσεων ατυχημάτων του 1992. Το 1991 είχαν σημειωθεί 69 περιπτώσεις (17,12%), το 1990 62 περιπτώσεις (14,22%) και το 1989 είχαν σημειωθεί 79 συγκρούσεις (19,36%).

Προσκρούσεις

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ζημιές που προκαλούνται από την πρόσκρουση του πλοίου επί προβλήτας, επί παραβεβλημένου πλοίου, σε όχθες διαύλων και ποταμών, θύρες φραγμάτων και επιπλεόντων ή ημιβυθισμένων αντικειμένων καθώς και σε πάγους. Οι προσκρούσεις δεν καταλήγουν συνήθως σε ολικές απώλειες αλλά το 1993 σημειώσαμε την διαγραφή του μπάλκερ "Πήγασος", 14.238 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, υπό παναμαϊκή σημαία, το οποίο προσέκρουσε σε ύφαλο τον Νοέμβριο, στην Ταιβάν και βυθίστηκε με την απώλεια δύο μελών του πληρώματος. Το 1992 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια λόγω πρόσκρουσης ενώ το 1991 είχε διαγραφεί το μπάλκερ "Φαιργουίντ" λόγω πρόσκρουσής του σε άγνωστο ημιβυθισμένο αντικείμενο στον Κόλπο του Αντεν. Οι προσκρούσεις που συνέβησαν σε ελληνόκτητα σκάφη κατά το 1993 παρουσίασαν μείωση με 27 συνολικά περιπτώσεις έναντι 41 περιπτώσεων του 1992, 36 του 1991 και 38 του 1990. Η κατηγορία αυτή καλύπτει ποσοστό 10,46% του συ-



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242



νόλου των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία - πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 12,89%, το 1991 ήταν 8,93%, το 1990 ήταν 8,72% και το 1989 ήταν 11,27%.

Πυρκαγιές - Εκρήξεις

Οι πυρκαγιές επί των πλοίων σημειώνονται συνήθως στο μηχανοστάσιο, την υπερκατασκευή ή το φορτίο, ενώ στα δεξαμενόπλοια είναι αποτέλεσμα σύγκρουσης ή προκαλούνται κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου. Η κατηγορία αυτή σημείωσε αύξηση κατά το 1993 στον αριθμό των ατυχημάτων και στις ολικές απώλειες που είχαν αιτία πυρκαϊά ή έκρηξη. Κατά το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε σημειώθηκαν 29 εκρήξεις ή πυρκαγιές σε ελληνόκτητα πλοία, σε έξι από τα οποία είχαν σαν αποτέλεσμα την διαγραφή του πλοίου ως ολική απώλεια. Το 1992 είχαν σημειωθεί 26 πυρκαγιές και εκρήξεις με τέσσερις απώλειες, το 1991 είχαν σημειωθεί 38 παρόμοια περιστατικά με επτά ολικές απώλειες, το 1990 είχαν σημειωθεί 24 περιπτώσεις με μία ολική απώλεια και το 1989 34 περιπτώσεις με 11 ολικές απώλειες. Οι πυρκαγιές και εκρήξεις επί ελληνόκτητων πλοίων κάλυψαν εφέτος ποσοστό 11,24% του συνόλου των ατυχημάτων (8,17% το 1992, 9,42% το 1991, 5,5% το 1990, 8,33% το 1989, 7% το 1988 και 5,65% το 1987).

Ζημίες στη μηχανή.

Τα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής περιλαμβάνουν όσα αναφέρονται στη μηχανή και το μηχανοστάσιο, την έλικα και τον μηχανισμό πηδαλίου του σκάφους. Οι ζημίες στη μηχανή οφείλονται συνήθως σε αμέλεια και ανεπαρκή γνώση του ορθού χειρισμού των μηχανών και σε έλλειψη ικανής συντήρησης. Κατά το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε σημειώθηκε μείωση στα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής, όμως παραμένουν σε υψηλά επίπεδα όπως τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, σημειώθηκαν κατά το 1993, 72 περιπτώσεις ζημιών στη μηχανή ενώ πέρυσι είχαν σημειωθεί 99 περιπτώσεις, το 1991 είχαν σημειωθεί 144 περιπτώσεις, το 1990 163 περιπτώσεις και το 1989 είχαν σημειωθεί 130 περιπτώσεις ζημιών στη μηχανή. Εφέτος σημειώθηκε μία ολική απώλεια

πλοίου από ατύχημα στο μηχανοστάσιο, ενώ το 1992 δεν είχε διαγραφεί κανένα πλοίο, όπως και το 1991 ενώ το 1990 είχαν διαγραφεί δύο πλοία. Η κατηγορία αυτή με ποσοστό 27,9% αντιπροσωπεύει την κυριότερη αιτία ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία - πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 31,13%, το 1991 ήταν 35,73%, το 1990 ήταν 37,39% και το 1989 ήταν 31,86%.

Διάφορες Ζημίες

Τέλος, η κατηγορία των διαφόρων ζημιών περιλαμβάνει όλες τις ζημίες που δεν καλύπτονται από τις προηγούμενες επτά κατηγορίες ναυτικών ατυχημάτων, όπως είναι οι διαρροές φορτίου ή καυσίμων, οι εισροές υδάτων στο κύτος, οι μετατοπίσεις φορτίου, ζημίες στους γερανούς καθώς και οι τυχόν πολεμικές ενέργειες που πλήττουν τα ελληνόκτητα πλοία. Κατά την περίοδο που εξετάζουμε σημειώθηκε μείωση στα ατυχήματα που οφείλονται σε διάφορες αιτίες με 22 συνολικά περιπτώσεις έναντι 26 περιπτώσεων του 1992, 47 περιπτώσεων του 1991 και 45 περιπτώσεων του 1990. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται και η ολική απώλεια του υπό σημαία Μάλτας φορτηγού "Οπτιμιστ", 5.970 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που βομβαρδίστηκε με ρουκέτες κατά τη φόρτωση στο Σίνου, τον Μάιο. Το 1992 και το 1991 δεν είχαν σημειωθεί ολικές απώλειες από την κατηγορία αυτή ενώ το 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο λόγω ολικής απώλειας από πολεμική ενέργεια. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 8,52% του συνόλου των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία (8,17% το 1992, 11,66% το 1991, 10,32% το 1990, 8% το 1989 και 17,8% το 1988).

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Και εφέτος συνεχίσθηκε η τάση μείωσης του συνολικού αριθμού των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία. Το δωδεκάμηνο μεταξύ Νοεμβρίου 1992 και Οκτωβρίου 1993 σημειώθηκαν 258 περιπτώσεις ατυχημάτων, ενώ την ίδια περίοδο του 1992 είχαν σημειωθεί 318 περιπτώσεις, το 1991 σημειώθηκαν 403 περιπτώσεις, το 1990 ήταν 436, το 1989 ήταν 408, το 1988

ήταν 358 περιπτώσεις, 354 το 1987, 313 το 1986, 367 το 1985, 374 το 1984 και 329 το 1983. Συγχρόνως και τη νέα δεκαετία που διανύουμε φαίνεται να συνεχίζεται η τάση για μείωση των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Το 1980 οι ολικές απώλειες ήταν 71 σκάφη, το 1981 περιορίστηκαν σε 66, το 1982 σε 62, το 1983 σε 51, και το 1984 σε 29, παραμένοντας στα ίδια επίπεδα κατά τα επόμενα χρόνια με 19 ολικές απώλειες το 1985, 25 το 1986, 22 το 1987, 13 το 1988, 29 το 1989 και 16 το 1990. Το 1991 οι ολικές απώλειες ήταν 22 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 434.112 τον. γκρός που αντιπροσώπευαν ποσοστό 27,16% της παγκόσμιας απωλεθείσας χωρητικότητας (165 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.597.961 τον. γκρός) και το 1992 οι ολικές απώλειες ήταν 18 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 193.845 τον. γκρός, ποσοστό 27,25% των ολικών απωλειών του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (127 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 711.237 τον. γκρός).

Την εφετηνή περίοδο ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος έχασε σε ολικές απώλειες από διάφορα ατυχήματα 18 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 262.596 τον. γκρός, ποσοστό 33,38% των ολικών απωλειών του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (119 σκάφη, 786.526 τον. γκρός).

Αναλύοντας τα ατυχήματα που συνέβησαν εφέτος και κατέληξαν σε ολική απώλεια ελληνόκτητων πλοίων, με βάση την ηλικία των πλοίων αυτών, έχουμε την ακόλουθη κατανομή:

Ηλικία	Αρ. πλοίων	Τ.γκρός
έως 4 ετών	-	-
5-9 ετών	-	-
10-14 ετών	1	9.155
15-19 ετών	3	24.821
άνω των 20 ετών	14	228.620
Σύνολο	18	262.596

Όπως είναι φυσικό η ηλικία διαδραματίζει και πάλι σημαντικό ρόλο στις αιτίες των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Επιβεβαιώνεται η ανάγκη της περαιτέρω ανανεώσεως του στόλου μας καθώς 17 από τα 18 πλοία που χάθηκαν, ήταν ηλικίας άνω των 15 ετών.

Οι ολικές απώλειες της υπό εξέταση περιόδου με βάση τον τύπο των πλοίων έχουν ως εξής:

Τύπος σκάφους	Αρ. πλοίων	Τον. γκρός
Φορτηγά	11	66.155
Μπάλκ κάρριερς	5	128.834
Δεξαμενόπλοια	2	67.607
Σύνολο	18	262.596

Τα σκάφη γενικού φορτίου και ειδικότερα τα παλαιά μικρά φορτηγά παρουσιάζουν αύξηση στις ολικές απώλειες αυτής της περιόδου - πέρυσι οι ολικές απώλειες των φορτηγών ήταν 10 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 54.769 τον.

γκρός και το 1991 ήταν πέντε σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 32.254 τον. γκρός.

Σημαντική είναι η αύξηση στις ολικές απώλειες στα μπάλκ κάρριερς (τρία πλοία, συνολικής χωρητικότητας 55.820 διαγράφηκαν το 1992) ενώ μείωση παρατηρήθηκε στα απωλεσθέντα δεξαμενόπλοια καθώς το 1992 διαγράφηκαν τέσσερα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 71.080 τον. γκρός.

Το μεγαλύτερο ελληνόκτητο σκάφος που χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια κατά το 1993 ήταν το μπάλκερ "Αιζήαν Σή" 53.964 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973 που υπέστη πυρκαϊά ανοικτά της Κορούνα τον Δεκέμβριο του 1992, ενώ το μεγαλύτερο ελληνόκτητο σκάφος που υπέστη ατύχημα ήταν το υπό σημαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιο "Ινδιάνα", 140.277 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά κατά τη διάρκεια επισκευών στη Σιγκαπούρη, τον Νοέμβριο του 1992.

Τέλος, από πλευράς κατανομής σημαιών, τα απωλεσθέντα σκάφη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου καλύπτονταν από τις εξής σημαίες:

Σημαία	Αρ. Πλοίων	Τον. Γκρός
Μάλτας	5	90.812
Παναμαϊκή	5	77.780
Ελληνική	3	13.703
Κυπριακή	2	24.625
Ονδούρας	2	3.539
Μπαχάμας	1	52.137
Σύνολο	18	262.596

Η σημαία της Μάλτας καταλαμβάνει την πρώτη θέση του τελευταίου αυτού πίνακα της στατιστικής των ατυχημάτων του Ελληνόκτητου στόλου καλύπτοντας το 34,58% της απωλεσθείσης χωρητικότητας. Πέρυσι το θλιβερό αυτό προνόμιο είχε η Ελληνική σημαία με ποσοστό 33,69% της απωλεσθείσης χωρητικότητας, το 1991 η Κυπριακή σημαία με ποσοστό 40,84% και το 1990 η Ελληνική σημαία με ποσοστό 39,18%.



CHRIS MARINE SA

12, Platonos STR., 185 35 PIRAEUS

TEL.: 4224926, FAX: 4224921, TLX: 213460/213523/241015 CRIS GR

Sale & Purchase

Demolition

Newbuildings

Repairs/Conversions

Asia - Africa - Australia - American Europe

Managing Director

Consul General Christos Papatheodorou C. Eng., Sc., FIMARE, MRINA

ΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ 1993

Ολικές απώλειες παγκόσμιου
εμπόρ. στόλου

Ολικές απώλειες ελλην. εμπόρ.
στόλου

ΜΗΝΑΣ	Κακοκαιρία (Ο.Α.)	Βύθιση (Ο.Α.)	Προσάραξη (Ο.Α.)	Σύγκρουση (Ο.Α.)	Πρόσκρουση (Ο.Α.)	Εκρήξη ή τυφκαϊά (Ο.Α.)	Ζημιές στη μηχανή (Ο.Α.)	Διάφορες ζημιές (Ο.Α.)	Σύνολο (Ο.Α.)	Αρ. πλοίων	Τ. Γκρός	Αρ. πλοίων	Τ. Γκρός	Αναλογία του γκρός ελλην. αττολείων σε σχέση με τις παγκόσμιες
Νοέμβριος 1992	-	(1)	6	8	3 (10)	4 (1)	8	3	32 (3)	15	77.624	3	27.097	34,90
Δεκέμβριος 1992	5	-	2	2	3	3 (1)	8	3	26 (1)	17	210.548	1	53.964	25,63
Ιανουάριος 1993	-	(1)	5 (1)	7	2	3 (1)	5	2	24 (3)	13	82.831	3	12.231	14,76
Φεβρουάριος	-	(1)	7	1	1	3 (1)	8 (1)	-	20 (3)	9	23.278	3	77.409	-
Μάρτιος	1	-	7	2	2	1	6	2	21	6	29.120	-	-	-
Απριλιος	-	-	5	5	5	1 (1)	4	2	22 (1)	8	37.714	1	8.788	23,30
Μάιος	3 (1)	-	3 (1)	5	1	-	6	2 (1)	20 (3)	6	57.579	3	53.934	93,66
Ιούνιος	-	-	1	5	-	1 (1)	4	1	12 (1)	14	77.873	1	15.470	19,86
Ιούλιος	-	(1)	2	4 (1)	1	3	11	4	25 (2)	12	93.254	2	13.404	14,37
Αύγουστος	-	-	1	4	3	-	5	1	14	10	50.444	-	-	-
Σεπτέμβριος	1	(1)	2	-	3	2	5	-	13 (1)	9	46.261	1	299	-
Οκτώβριος	-	-	2	3	2	2	1	1	11	-	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΑ	10 (10)	(5)	43 (2)	46 (1)	26 (1)	23 (6)	71 (1)	21 (1)	240 (18)	119	786.526	18	262.596	33,38

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS · CONTRACTORS · CHARTERERS

S & P · MANAGEMENT · AGENTS · DEMOLITION

70 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

PHONES: (01) 4282946 - 957
FAX: (01) 4282958
TELEX: 211618 - 241043
241086 - 241087 WIDE GR.



GEORGE MOUNDREAS AND COMPANY S.A.

SHIPBROKERS

- * SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- * DEMOLITION
- * NEWBUILDING CONTRACTING
- * REPAIRS & CONVERSIONS
- * SPECIAL PROJECTS

The leading Piraeus and international shipbroker
based on long tradition, experience and devotion to the Client.

167, ALKIBIADOU STREET - 185 35 PIRAEUS - GREECE
P.O. BOX: 80324 — 185 10 PIRAEUS
TELEPHONE: (01) 4297090 (8 LINES)
TELEX: 213481/6 SOGE GR
CABLES: SOGENAVI PIRAEUS
TELEFAX: (01) 4297196 (G 3/2)

Ανά διετία τα Διεθνή Βραβεία Ωνάση

Τα Διεθνή Βραβεία Ωνάση, που καθιέρωσε με την διαθήκη του ο αείμνηστος Έλληνας μεγαλοεφοπλιστής Αριστοτέλης Ωνάσης, αποφασίστηκε να επιδίδονται ανά διετία μετά από διεθνείς ή εθνικούς διαγωνισμούς.

Συγκεκριμένα, όπως ανακοινώθηκε πρόσφατα σε συνέντευξη τύπου, το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος αφού μελέτησε επισταμένως τα πεπραγμένα του θεσμού αυτού κατά τα 15 χρόνια της λειτουργίας του, απεφάσισε την περαιτέρω βελτίωση και συνεπέστερη εκπλήρωση του σκοπού του διαθέτου ως εξής:

- Τα Βραβεία θα απονέμονται στο εξής ανά διετία. Τα επόμενα Βραβεία θα απονεμηθούν τον Μάιο 1995. Αυτό γίνεται για να δοθεί ο απολύτως απαραίτητος χρόνος για την ενδελεχή έρευνα των υποψηφιοτήτων και την αρτιότερη οργάνωση των εκδηλώσεων που λαμβάνουν χώρα επ' ευκαιρία της απονομής.

- Από τα τέσσερα Βραβεία που απονέμονται, τα τρία θα παραμείνουν με κάποιες αλλαγές στο περιεχόμενο και τη φιλοσοφία τους. Το τέταρτο, όμως, θα μεταβληθεί σε διεθνές διαγωνιστικό απονεμόμενο κάθε διετία ή τετραετία, ανάλογα με την απαιτούμενη κατά περίπτωση χρονική προπαρασκευή του.

- Περιορίζονται τα επίθετα των βραβείων και οι δε σκοποί τους οποίους υπηρετούν προσδιορίζονται ως εξής:

I. Βραβείο Ωνάση για την Διεθνή Συνεννόηση και την Κοινωνική Προσφορά.

II. Βραβείο Ωνάση για τον Πολι-

μπεριλαμβάνει αριθμό Ελλήνων της ημεδαπής και της διασποράς διεθνούς κύρους και προβολής καθώς και έξι μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ιδρύματος Ωνάση. Η θητεία των μελών της Επιτροπής των Διεθνών Βραβείων Ωνάση ορίζεται τετραετής ανανεούμενη κατό-

πιν αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του Ιδρύματος.

Το ποσό που θα αντιστοιχεί σε κάθε ένα από τα τρία καθιερωμένα διεθνή Βραβεία, ανέρχεται σε δολ. ΗΠΑ 250.000. Για το τέταρτο αγωνιστικό Βραβείο το ποσό θα είναι σημαντικά υψηλότερο και θα αποφασίζει σχετικά το Διοικητικό Συμ-



Η τριμελής Εκτελεστική Επιτροπή του Ιδρύματος Ωνάση με αριστερά προς τα δεξιά τους κ.κ. Παύλο Ιωαννίδη, Στέλιο Παπαδημητρίου και Απόστολο Ζαμπέλα.

τισμό, τις Τέχνες και τις Ανθρωπιστικές Επιστήμες.

III. Βραβείο Ωνάση για το Περιβάλλον.

IV. Το τέταρτο διαγωνιστικό βραβείο ονομάζεται "Αγωνιστικό Βραβείο Ωνάση για τα Γράμματα, τις Επιστήμες και τις Τέχνες". Το αντικείμενο του διαγωνισμού προσδιορίζεται κάθε φορά από την Επιτροπή των Διεθνών Βραβείων.

Επίσης αποφασίστηκε ότι τα μέλη της Επιτροπής των Βραβείων Ωνάση θα είναι 15. Η Επιτροπή συ-

μβούλιο του Ιδρύματος κατά περίπτωση. Το ακριβές ποσό του αγωνιστικού Βραβείου θα ανακοινώνεται με τη σχετική προκήρυξη.

Τα βραβεία κατ' αρχήν δεν θα διανέμονται μεταξύ περισσότερων του ενός βραβευμένων, εάν όμως ο βραβευθείς είναι ομάδα συνεργατών, τότε το βραβείο θα απονεμηθεί στην ομάδα σαν σύνολο διανεμόμενο μεταξύ αυτών κατά την κρίση του επικεφαλής της ομάδας.

Όπως συνέβαινε μέχρι σήμερα, τα Βραβεία έχουν χαρακτηρίσει διε-

θνή και απονέμονται σε πρόσωπα ομάδες ή οργανισμούς ανεξαρτήτως ιθαγενείας, καταγωγής, φυλής ή θρησκείας.

Υποψήφιοι των Βραβείων (με εξαίρεση το πρώτο) είναι πρόσωπα, ομάδες ή οργανισμοί των οποίων οι προσπάθειες επέτυχαν εντός των τελευταίων οκτώ ετών, προ της κρίσεως του έργου τους από την Επιτροπή, σοβαρά επιτεύγματα στον τομέα τους χωρίς να έχουν ήδη τιμηθεί με άλλη σημαντική διεθνή αναγνώριση.

Τα Βραβεία αυτά απονέμονται σ' αυτούς που συμμετέχουν ενεργά στη σχετική δραστηριότητά τους και δεν ευρίσκονται στο στάδιο αποχωρήσεως. Το πρώτο Βραβείο Διεθνούς Συνεννοήσεως και Κοινωνικής Προσφοράς απονέμεται χωρίς αυτούς τους περιορισμούς.

Οι συνεδριάσεις της Επιτροπής και η Τελετή Απονομής θα λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα και το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος θα μεριμνήσει για την άντληση πληροφοριών και την όσο το δυνατόν ευρύτερη έρευνα καταλλήλων υποψηφιοτήτων και την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής Βραβείων. Το Ίδρυμα θα οργανώσει τη σχετική γραμματειακή υποδομή. Προτάσεις προς την Επιτροπή μπορεί να υποβάλλει όποιος το επιθυμεί εφ' όσον παρέχει και τη σχετική πληροφόρηση και τα σχετικά με την υποστήριξη της υποψηφιότητας έγγραφα.

Η Επιτροπή Βραβείων θα συνεδριάζει τακτικώς τουλάχιστον δύο φορές τον χρόνο και εκτάκτως όταν παρίσταται ανάγκη.

Η Επιτροπή θα προεδρεύεται από τον εκάστοτε Πρόεδρο του Ι-

δρύματος Ωνάση ή έναν εκ των Αντιπροέδρων του. Η Επιτροπή θα παρίσταται και την Τελετή Απονομής των Βραβείων. Σχετικά με το Αγωνιστικό Βραβείο Ωνάση Γραμμάτων - Επιστήμων και Τεχνών η Επιτροπή θα καθορίσει τους όρους της συμμετοχής σ' αυτήν και τα πρόσωπα που θα βοηθήσουν την Επιτροπή, οσάκις παρίσταται ανάγκη, στην κρίση των υποβαλλομένων έργων και τη διανομή του Βραβείου μεταξύ ενός ή περισσότερων επιτυχόντων.

Τέλος, η απονομή του χρυσού μεταλλίου του Ιδρύματος που απονέμεται εξαιρετικά σε Αρχηγούς Κράτους διατηρείται και απονέμεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ιδρύματος και σχετική εισήγηση της Επιτροπής Βραβείων.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING

Telephone: 8969340-347
Telex: 210632 or 210595 SMI GR.
Fax: 8969335 or 8969653

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE





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

Το πρώτο Πιστοποιητικό Ποιότητας Διαχειρίσεως σε ελληνική ναυτιλιακή εταιρία

Η εταιρία Enterprises Shipping and Trading, του Ομίλου Ρέστη, η οποία διαχειρίζεται 19 σύγχρονα πλοία-ψυγεία, είναι η πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρία που απέκτησε Πιστοποιητικό Ποιότητας Διαχειρίσεως (Quality Assurance Certificate) από τον Γαλλικό Μηχανισμό Bureau Veritas.

Η απόκτηση του πιστοποιητικού αυτού, που εκδόθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Resolution A 680 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), συνέπεσε με την 20η Επέτειο από την ίδρυση της εταιρίας και ήλθε να επιβραβεύσει τις προσπάθειες όλων των στελεχών που συνέβαλλαν στην ανάπτυξη της.

Η απονομή του πιστοποιητικού πραγματοποιήθηκε σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα στις 11 Δεκεμβρίου 1993, και επιδόθηκε από τον Αντιπρόεδρο του Bureau Veritas κ. Πιέρ ντε Λιβουά, ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κατσιφάρα, πολλών βουλευτών, πρεσβευτών και παραγόντων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Μιλώντας κατά την εκδήλωση, εκ μέρους της Enterprises

Shipping and Trading οι κ.κ. Βίκτωρ Ρέστης και Γεώργιος Σαρρής υπογράμμισαν την χρησιμότητα της ποιοτικής διαχείρισης τόσο

Η έννοια της ποιότητας όπως ανέφεραν στην ομιλία τους οι κύριοι Β. Ρέστης και Γ. Σαρρής, έχει παρεξηγηθεί από πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες, κυρίως λόγω άγνοιας ή πλημμελούς ενημέρωσης του θέματος.

Πολλοί πιστεύουν, δήλωσαν, ότι οι διεθνείς οργανισμοί που είναι εξουσιοδοτημένοι να δίνουν το πιστοποιητικό θα τους υποβάλλουν σε αλλαγές των συστημάτων διαχείρισης, ή ότι τα συστήματα της εταιρίας τους θα διαρρεύσουν υποθέσεις που βεβαίως δεν είναι σωστές διότι και τα συστήματα παραμένουν τα ίδια και εχεμύθεια υπάρχει χωρίς να βγαίνει τίποτα από τα γραφεία της επιχείρησης.

Τέλος ο κ. Β. Ρέστης έκανε την ευχή να ενημερωθούν και να ακολουθήσουν και άλλες ελληνικές εταιρίες το παράδειγμα της Enterprises Shipping and Trading, όχι μόνο γιατί το αξίζουν αλλά και για να διαφημίσουν για μια ακόμη φορά το ήδη μεγάλο όνομα της Ελληνικής Ναυτιλίας ανά τον κόσμο.



Ο κ. Πιέρ ντε Λιβουά, αντιπρόεδρος του BV απονέμει το Πιστοποιητικό στον κ. Μάσια Ρέστη.

σαν αναγκαιότητα για την καλή λειτουργία των πλοίων, την ασφάλεια των πληρωμάτων και την προστασία του περιβάλλοντος χωρίς βέβαια να ξεχνάμε και την εμπορική πλευρά του θέματος, δηλαδή τον σκληρό διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος θέλει πλέον τις εταιρίες να λειτουργούν κάτω από υψηλά διεθνή standards.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

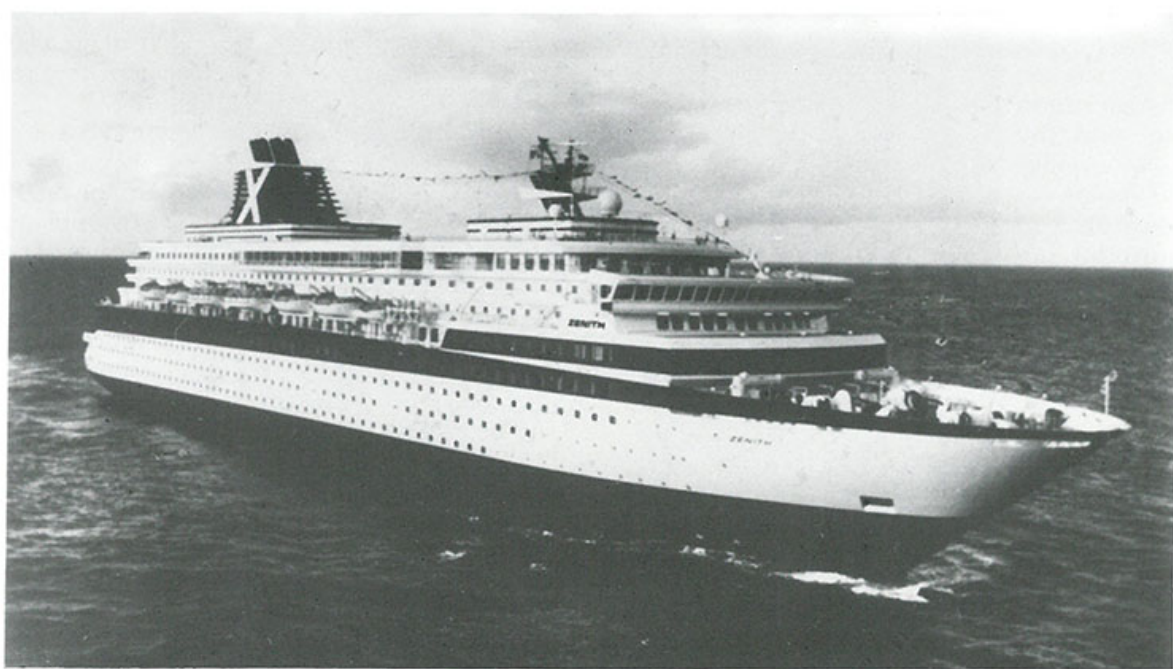
Celebrity Cruises - Τρία χρόνια επιτυχιών

Σε διάστημα μόλις τριών ετών από το ξεκίνημά τους η Celebrity Cruises ξεχώρισαν μέσα στον κόσμο των κρουαζιε-

"Σε μια βιομηχανία όπου 35 εταιρίες κρουαζιερών συναγωνίζονται για τη θέση τους στην αγορά και την προτίμηση του

θηκε πάνω σε κρουαζιερόπλοια.

Ο κ. Μάρκος Φόρος, γενικός διευθυντής της Celebrity



ρών για την εξαιρετική λειτουργία τους και τιμήθηκαν με κορυφαίες διακρίσεις στις διάφορες κατηγορίες των προσφερομένων υπηρεσιών.

Με τα τρία κρουαζιερόπλοια "Meridian", "Horizon", και "Zenith" ο στόλος αυτός είναι ο μόνος από την κατηγορία των μεγάλων μονάδων κρουαζιερών "υψηλών απαιτήσεων" που τιμήθηκε με πέντε αστέρες από τον έγκυρο, πλήρη Οδηγό Berlitz για τις κρουαζιέρες του 1993.

Το Φθινόπωρο του 1993, η Celebrity τιμήθηκε επίσης από την Site με το Βραβείο Εξαιρετικών Επιτευγμάτων στον τομέα οργανωμένων επιχειρησιακών ταξιδιών.

Μετά από τρία χρόνια λειτουργίας της, η Celebrity κατατάχθηκε στις 10 κορυφαίες εταιρίες κρουαζιερών από τους αναγνώστες του περιοδικού Conde Nast Traveler, περνώντας σταθερά από την δέκατη στην έβδομη θέση.

κοινού, είμαστε υπερήφανοι που κατακτήσαμε μία θέση στην υψηλότερη κλίμακα μέσα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα" τόνισε ο κ. Χ. Α. Χαραμπόπουλος, Executive Director των Κρουαζιερών Celebrity. "Είμαστε υπερήφανοι για τα επιτεύγματά μας και έχουμε εμπιστοσύνη στο προϊόν μας, στις διαχειριστικές μας ικανότητες και στο μέλλον".

Οι κρουαζιέρες Celebrity έχουν διακριθεί επίσης σαν η Εταιρία που αναβάθμισε την τέχνη της μαγειρικής και της διοργάνωσης γευμάτων σε κρουαζιερόπλοια - διάκριση που επέτυχε χάρις στη συνεργασία του περίφημου Chef Michel Roux.

Η Celebrity Cruises τιμήθηκε με το βραβείο της καλύτερης εξυπηρέτησης από το περιοδικό Ocean and Cruise News επί δύο συνεχή χρόνια μετά από σχετική έρευνα που πραγματοποιή-

Cruises (Management) Inc. πιστεύει ότι "οι Καταναλωτές ψήφισαν υπέρ της φίρμας Celebrity με τα δολάρια τους, δεδομένο που υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι καταναλωτές της δεκαετίας του '90 αγοράζουν ποιότητα, όπως επίσης και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ψήφισαν Celebrity με την υποστήριξή τους. Τα αποτελέσματα αποτελούν σαφή ενίσχυση της απόφασής μας να αναπτυχθούμε και να διακριθούμε ακόμα περισσότερο μέσα στον κύκλο της δραστηριότητάς μας" πρόσθεσε ο κ. Φόρος. Στην παρούσα φάση της ανάπτυξής μας επενδύουμε ένα δισεκατομμύριο δολάρια σε καινούργια κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 70.000 τόννων και προσφέρουμε το υψηλής ποιότητας προϊόν μας στην αγορά".

Τα κρουαζιερόπλοια της Celebrity, Μερίντιαν, Ορίζων και Ζενίθ, πραγματοποιούν ταξίδια 7-10 και 11 ημερών στις Βερμούδες και στην Καραϊβική.

Βραβεύθηκε από την ΠΕΠΕΝ ο ανθρωπισμός και η ναυτοσύνη των Ελλήνων πλοιάρχων

Σε μια καλά οργανωμένη εκδήλωση στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν. (ΠΕΠΕΝ) βράβευσε στις 12 Ιανουαρίου 1994 τους Ελληνες πλοιάρχους που διέσωσαν πρόσφυγες και ναυαγούς ανά τον κόσμο, ενώ παράλληλα απονεμήθηκαν τιμητικές διακρίσεις και έπαινοι σε πλοιάρχους που αρίστευσαν στις εξετάσεις για τα προαγωγικά τους διπλώματα.

Μιλώντας κατά την εκδήλωση, την οποία τίμησε με την παρουσία της η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ και τα προεδρεία των εφοπλιστικών ενώσεων, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Γιάννης Τσουράς επισήμανε μεταξύ άλλων τα εξής:

"Τον τελευταίο μήνα του χρόνου που πέρασεν ήλθαν δύο πολύ σημαντικά στοιχεία να προστεθούν στη σωρεία των άλλων που κατά καιρούς έρχονται στο φως της δημοσιότητας και που αποδεικνύουν το τεράστιο οικονομικό μέγεθος και τη δυναμική της Μεγάλης των Ελλήνων Ναυτιλίας.

Πρώτο, η γνωστοποίηση από πρώην Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και τωρινό Ευρωβουλευτή κ. Ρουμελιώτη, ότι τα διαθέσιμα κεφάλαια του έμψυχου εφοπλιστικού δυναμικού της ναυτιλίας μας ανέρχονται σε 38,5 δισεκατομμύρια δολάρια, ποσόν που αντιστοιχεί περίπου στο 10% των διαθέσιμων κεφαλαίων των Κεντρικών Τραπεζών των 10 πλουσιότερων χωρών του κόσμου.

Δεύτερο, η υπογραφή της συμφωνίας GATT μετά από πολύχρο-

νες μαραθώνιες διεθνείς διαπραγματεύσεις, μέσα στις οποίες έδωσε δυναμικό και εν τέλει νικηφόρο παρόν η χώρα μας με την ναυτιλία μας.



Η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του Υπουργείου με την διοίκηση της ΠΕΠΕΝ

Και τα δύο αυτά στοιχεία και όσα άλλα καταγράφονται ή έρχονται στην δημοσιότητα προσεγγίζουν την ναυτιλία μας μόνο από τη πλευρά του κεφαλαίου και του ανθρώπινου δυναμικού που το εκφράζει και μόνο σαν οικονομικό μέγεθος.

Υπάρχει, όμως, και η άλλη πλευρά της ναυτιλίας μας, που βρίσκεται έξω από τα φώτα της δημοσιότητας και που αποτελεί εξ' ίσου σημαντικό, αν όχι σημαντικότερο, εκφραστή της δυναμικής της.

Και έχει πολλά και πολύ σημαντικά μεγέθη, πέρα από το οικονομικό.

Για τούτο δεν νομίζω ότι είναι επιτρεπτή η μονοδιάστατη προσέγγισή της.

Πολύ περισσότερο τώρα που σαν χώρα, σαν κοινωνία και σαν έθνος διερχόμαστε σκοτεινούς καιρούς και οι ανάγκες επιβάλλουν την μεγαλύτερη δυνατή ορατότητα.

Επιτρέψτε μου να σας απασχολήσω για λίγο με την άλλη πλευρά της ναυτιλίας μας που βρίσκεται έξω από τα φώτα της δημοσιότητας αλλά αποτελεί αναγκαίο συστατικό στοιχείο της δυναμικής της. Και ταυτόχρονα να αναφερθώ σε ένα μέγεθος της ίδιας αυτής ναυτιλίας, άγνωστο και παραμελημένο αλλά τεράστιας εθνικής σημασίας.

Την άλλη αυτή πλευρά της ναυτιλίας μας δεν θα τη βρείτε στους χώρους και τα μεγέθη που καταυγάζουν οι προβολείς της δημοσιότητας.

Θα την βρείτε μέσα στα πλοία, αλλά και έξω από αυτά, στην καθημερινή πρακτική και δουλειά του Έλληνα πλοιάρχου και γενι-

κά του Έλληνα ναυτεργάτη, στην αγωνία και στον αγώνα τους να φέρουν το πλοίο στο λιμάνι κάτω από τις οποιεσδήποτε συνθήκες.

Θα την διακρίνετε αποτυπωμένη στην πλάτη του Έλληνα πλοιάρχου, που είναι διαρκώς κυρτωμένη από το πλήθος των πολύπλευρων και πολύμορφων καθηκόντων που του έχουν φορτωθεί και την σωρεία των ευθυνών που σε κάθε ευκαιρία του ζητούνται.

Θα την ανακαλύψετε σαν κινητήρια δύναμη της διεθνούς ανταγωνιστικότητας και συστατικό στοιχείο της δυναμικής της ναυτιλίας μας.

Τι και πόσα σημαίνει σήμερα και θα σημαίνει στο άμεσο ορατό μέλλον η κατάκτηση της ανταγωνιστικότητας στον διεθνή εμπορικό και γενικά στον διεθνή οικονομικό στίβο, το γνωρίζουν καλά όσοι είχαν την ευκαιρία και την δυνατότη-

τα να μελετήσουν την περίφημη πια ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟ, μέσα στην οποία οι τεχνοκράτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσδιόρισαν την κατάσταση της ανταγωνιστικότητας σαν κύριο άξονα της εν γένει πολιτικής των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το μέγεθος του ελληνικού-ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, που σήμερα σε ποσοστό αποτελεί το 14,5% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και η συνεχής αναπτυξιακή του πορεία, αποτελούν επιβεβαίωση του γεγονότος ότι ο Έλληνας πλοίαρχος, ο Έλληνας ναυτεργάτης προσέδωσε και εξακολουθεί πάντα

να προσδίδει στο μέγιστο δυνατό ποσοστό την διεθνή ανταγωνιστικότητα συγκρότηση και την λειτουργία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Αυτός ο Έλληνας πλοίαρχος, ο Έλληνας ναυτεργάτης, συγκροτεί την έξω από τους προβολείς της δημοσιότητας πλευρά της μεγάλης των ελλήνων ναυτιλίας.

Είναι η πλευρά εκείνη της ναυτιλίας μας στην οποία δυστυχώς τόσο το Κράτος μας όσο και οι πολυπληθείς κοινωνικοί φορείς πεισματικά αρνούνται να αναγνωρίσουν το μέγεθός της και την προσφορά της και της επιφυλάσσουν την υποβάθ-

μιση κάθε μορφής και σε κάθε ευκαιρία.

Είναι, κύριε Υπουργέ, ο ανώνυμος Έλληνας πλοίαρχος, ο ανώνυμος Έλληνας ναυτεργάτης, που το Κράτος τον πετά σαν σπιμμένη λεμονόκουπα στην ένδεια και στην κοινωνική υποβάθμιση, την οποία του επιφυλάσσει το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης όταν μετά από δεκαετίες αγώνα και αγωνίας στις θάλασσες και στους ωκεανούς αποσύρεται στην απομαχία.

Κύριε Υπουργέ, είσατε παλιός γνώριμος στον χώρο μας και για τούτο επιτρέψτε μου να απευθυνθώ στον κύριο Κατσιφάρα και στο κέφι με το οποίο επανήλθε στο ΥΕΝ

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι με αφετηρία τη γνώση που διαθέτετε και κινητήρια δύναμη το κέφι θα σκύψετε με αγάπη πάνω στον Έλληνα πλοίαρχο και γενικά στον Έλληνα ναυτεργάτη. Και δεν παραλείπω να σας εκφράσω την ελπίδα ότι περιμένουμε σαν πρώτο δείγμα αυτής της αγάπης την εκπλήρωση της εδώ και δέκα χρόνια δέσμευσής σας για το 80% στις συντάξεις, την οποία δέσμευση δεν προλάβατε να υλοποιήσετε κατά την προηγούμενη θητεία σας.

Η Ελληνική Ναυτιλία απέκτησε και ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέγεθος, εντελώς όμως παραμελημένο και φοβούμει τελείως άγνωστο στο κράτος μας και τους πολυπληθείς επίσημους και ημιεπίσημους φορείς του.

Το μέγεθος αυτό που αποτελεί ταυτόχρονα και μέγιστη εθνική προσφορά δεν μετρείται με αριθμούς και δεν θα το δείτε καταγραφόμενο ούτε στις στατιστικές απογραφές, ούτε στις απολογιστικές εκθέσεις του ΥΕΝ.

Θα το συναντήσετε στις πύες απόμακρες χώρες του ονομαζόμενου "τρίτου κόσμου", στις πόλεις και στα χωριά της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Αφρικής και της Κεντρικής Αμερικής.

Θα το συναντήσετε στις γέφυρες, στα καταστρώματα και στα μηχανοστάσια των πλοίων των αναπτυσσόμενων χωρών.

Σε αυτές τις πόλεις και τα χωριά, σε αυτά τα πλοία, θα σας μιλήσουν

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B) (m)	Craneage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

με σπασμένα ελληνικά για κάποιον Καπετάν Νικόλα, για κάποιον Μάστορο-Γιάννη, που μέσα στις άγριες φωνές και ίσως στις βλαστήμιες τους, δεν έκαναν διάκριση για το χρώμα του δέρματος, δεν δυσφόρησαν για την θρησκεία, δεν δείχνιζαν υπερόπτες και τυραννικοί στους φτωχούς εργαζόμενους του ονομαζόμενου "τρίτου κόσμου", αλλά τους έδειξαν την αγάπη τους σαν άνθρωποι.

Με τα ίδια αυτά σπασμένα ελληνικά θα σας μιλήσουν για κάποιον Λουστρόμο, κάποιον Ναύτη, κάποιον μάγειρα, θαλαμηπόλο ή κάποιον ντοκουμάνη, που κάθισε μαζί τους στο ίδιο τραπέζι, που τους οδήγησε από το χέρι στα μυστικά της δουλειάς του πλοίου.

Και το ίδιο αυτό μέγεθος θα ανακαλύψετε στην απεριόριστη προτίμηση των δυστυχισμένων λαθρεπιβατών του ονομαζόμενου "τρίτου κόσμου" προς τα Ελληνικά πλοία.

Η δημιουργία αυτού του μεγέθους άρχισε στην δεκαετία του 1960 όταν η ελληνική - ελληνόκτητη ναυτιλία στην αγωνιώδη αναζήτηση κατωτέρων πληρωμάτων με ταυτόχρονη κατάκτηση της ανταγωνιστικότητας μετέβαλε τα πλοία της σε χώρο υποδοχής, εργαστήρι επαγγελματικής εκπαίδευσης και εργασίας ολοκληρωτικά ανειδίκευτων εργαζομένων αλλοδαπών.

Μέσα σε αυτή την υποδοχή, την αποδοχή και την επαγγελματική

εκπαίδευση των αλλοδαπών του τρίτου κόσμου", ο κάθε Καπετάν - Νικόλας, ο κάθε Μάστορο - Γιάννης, ο κάθε Έλληνας Ναυτεργάτης, έδωσε ατόφια και ζωντανά δείγματα του έμφυτου ανώτερου πολιτιστικού επιπέδου του λαού μας.

Και όλοι μαζί, μέσα στην σκληρή δουλειά των πλοίων, δίδαξαν την δική μας, την χωρίς φτιασίδια Ελληνική ανθρωπιστική παιδεία.

Μέσα σε αυτή την πρακτική συγκρότηση των πληρωμάτων, ο κάθε Έλληνας πλοίαρχος βρέθηκε επικεφαλής μιας ομάδας ανθρώπων, πολλές φορές με έντονες φυλετικές ή θρησκευτικές διαφορές - αντιπαλότητες ή και εχθρότητες, οι οποίοι έπρεπε να συμβιώσουν, να δουλέψουν, να ξεκουραστούν και να διασκέδασουν στον αυστηρά περιορισμένο χώρο του πλοίου.

Δεκάδες χιλιάδες οικογένειες στις πιο απόμακρες γωνιές της γης θα σας πουν Κυρίες και Κύριοι ότι εξασφάλισαν την επιβίωσή τους χάρη στην αποδοχή των δικών τους ανθρώπων στα ελληνικά καράβια από τον ανώνυμο Έλληνα πλοίαρχο και Ναυτεργάτη.

Οι δεκάδες αυτές χιλιάδες οικογένειες των χωρών του "τρίτου κόσμου" αποτελούν το αθέατο μέγεθος της μεγάλης των Ελλήνων Ναυτιλίας και ταυτόχρονα την τεράστια αλλά ολοκληρωτικά αγνοημένη εθνική προσφορά του Έλληνα Πλοιάρχου και Ναυτεργάτη.

Είπα στην αρχή ότι τώρα σαν χώρα, σαν κοινωνία αλλά και σαν έθνος διερχόμαστε σκοτεινούς καιρούς και επιβάλλεται η μεγαλύτερη δυνατή ορατότητα.

Σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς εγώ βλέπω την μαγνητική βελόνα να είναι πεισματική κολημένη και να δείχνει σ' αυτό που λέει ο μεγάλος μας ποιητής Οδυσσεύς Ελύτης:

"Αν αποσυνδέσεις την Ελλάδα, στο τέλος θα δεις να σου απομένουν μια ελιά, ένα αμπέλι και ένα καράβι. Που σημαίνει με άλλα τόσα την ξαναφτιάχνεις".

Εν συνεχεία ο Αντιπρόεδρος στην Ελλάδα της Υπατης Αρμοστείας για τους πρόσφυγες στον Ο.Η.Ε. κ. Johannessen, απέδωσε τα βραβεία στους Πλοιάρχους και Αξιωματικούς καταστρώματος, οι οποίοι κατά το 1993 διέσωσαν 234 πρόσφυγες, ενώ 118 άνθρωποι που κινδύνευαν στην θάλασσα διασώθηκαν και παρυσυνελλέγησαν από ελληνόκτητα πλοία κατά την ίδια περίοδο.

Αξίζει να επισημανθεί ότι από το 1978 μέχρι το τέλος του 1993, Έλληνες πλοίαρχοι και ναυτεργάτες διέσωσαν 11.704 πρόσφυγες ανά τους Ωκεανούς, ανεξαρκήτως φυλής ή προέλευσης, ενώ την ίδια περίοδο διέσωσαν επίσης 3.941 ναυαγούς.

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS

THE SHANGHAI SHIP REPAIR CENTRE IN CO-OPERATION WITH CHRIS MARINE S.A. OFFER YOU RELIABLE REPAIRS IN SHANGHAI WITH THE MOST COMPETITIVE PRICES OF THE REGION

CHRIS MARINE S.A.

ARE EXPERTS IN THE SHIPREPAIRING BUSINESS IN CHINA AND HAVE SIMPLIFIED THE PROCEDURE OF OFFERING AND FOLLOWING UP OF THE REPAIRS. WE ARRANGE THE REPAIRS FOR YOU IN SHANGHAI AND YOU PAY US IN PIRAEUS

FOR MORE INFORMATION, PLEASE CONTACT CHRIS MARINE S.A. AND ASK FOR OUR REFERENCE LIST, OR ASK MR. JOHN SHIHONG AND/OR MR. SUN JILIANG OF THE CHINESE EMBASSY ABOUT OUR MANAGING DIRECTOR MR. C. PAPTAEODOROU C. ENG., M.SC., FIMARE, MRINA.



CHRIS MARINE S.A.

12. PLATONOS STR., 185 35 PIRAEUS

TEL: 4224926, FAX: 4224921, TL : 213460/213523 CRIS GR

WE CAN ALSO ARRANGE REPAIRS FOR YOU IN TIANJIN, XINGANG, TSINGTAO AND GUANGZHOU.

Η ΕΤΑΙΡΙΑ

GUISE SHIPPING ENTERPRISES Co.

Herodou Atticou Str. — 145 61 Kifissia
Tel.: 8088382 - Telex: 220441
Fax: 8011111

ΕΥΧΕΤΑΙ

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

**ΚΑΛΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ
ΚΑΙ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

Βραβεία της Ε.Ε.Ε. εις μνήμη Αντώνη Χανδρή και τα Βραβεία Αγγελικούση

Σε μια όμορφη και σεμνή τελετή, η οποία πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στις δέκα

λήνων Εφοπλιστών βράβευσε τον Έλληνα ναυτικό που συνταξιοδοτήθηκε το 1991 με τη μεγαλύτερη υπηρεσία σε ποντο-

23,5 χρόνια υπηρεσίας και βραβεύθηκε με χρηματικό έπαθλο 500.000 δραχμών.

Μιλώντας κατά την εκδήλωση ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Γκ. Γκούμας, τόνισε τα εξής:

"Η Ενωσή μας τιμά κι εφέτος, με αυτή την λιτή εκδήλωση, το παρελθόν και το μέλλον της ναυτικής μας οικογένειας. Επιβραβεύει τη καλή επίδοση των παιδιών των ναυτικών μας, συγκεκριμένα, αυτών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις στα Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, και ταυτόχρονα, εξαίρει τον μόχθο και την επαγγελματική συνέπεια του ναυτικού που συνταξιοδοτήθηκε το 1991, έχοντας στο ενεργητικό του, τη μεγαλύτερη συντάξιμη υπηρεσία, σε ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τόννων d.w."

Στην εκδήλωση των βραβεύσεων παρέστησαν ο Γεν. Γραμματέας ΥΕΝ κ. Αλέξ. Γουλιέλμος, η ηγεσία του Λιμενικού



Ιανουαρίου, βραβεύθηκαν 10 παιδιά Ελλήνων ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις των Ανωτάτων Σχολών κατά το 1993. Κάθε βραβείο, το οποίο συνοδεύτηκε από επιταγή δρχ. 250.000, απονεμήθηκαν εις μνήμη του επί σειρά ετών Προέδρου της Ε.Ε.Ε. Αντώνη Χανδρή. Στην ίδια εκδήλωση απονεμήθηκαν τα βραβεία που έχει θεσμοθετήσει η εταιρία Anangel Shipping Enterprises εις μνήμη του ιδρυτού της Αντώνη Αγγελικούση, επί σειρά ετών μέλους του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. Τα βραβεία Αγγελικούση απονεμήθηκαν σε 13 αποφοίτους ΑΣΔΕΝ, σε δύο σπουδαστές ΑΔΣΕΝ που υπηρέτησαν ευδόκημα σε πλοία του Ομίλου Αγγελικούση, καθώς και στον ναυτικό με τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία στην εταιρία Anangel Shipping.

Στην ίδια εκδήλωση και για 19 συνεχή χρόνο η Ένωση Ελ-

πόρα πλοία.

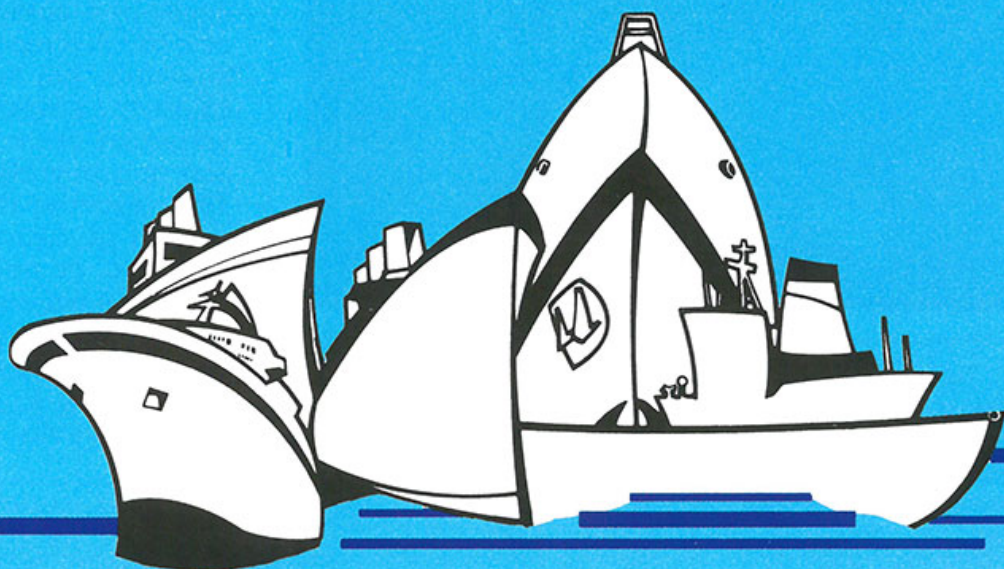
Πρόκειται για τον μάγειρο κ. Κώστα Χατζαντώνη, καταγόμε-



νο από την Ερμούπολη της Σύρου, ο οποίος συμπλήρωσε

Σώματος, οι Πρόεδροι των Εφοπλιστικών Οργανώσεων, το

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23 - 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4221900 - 909
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΕΛΕΦΑΞ: (01) 4221914 CABLES HELGERSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΦΑΣΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762 - 3



ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING (INTERNATIONAL) LTD
ΑΡΧΙΕΠΙΣΚΟΠΟΥ ΜΑΚΑΡΙΟΥ 2 & ΑΓΑΠΗΝΟΡΟΣ
ΠΥΡΓΟΣ "IRIS" ΓΡΑΦΕΙΟ 601 (6ος ΟΡΟΦΟΣ)
ΤΑΧ. ΘΥΡΙΔΑ 4656 ΛΕΥΚΩΣΙΑ - ΚΥΠΡΟΣ
ΤΗΛ: (02) 462906 ΤΕΛΕΞ: 4032 INSPECTO CY ΤΕΛΕΦΑΞ: (02) 442021

Ο σχολιασμός της Επικαιρότητας

Η ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Το απόγευμα της Τρίτης, 1 Φεβρουαρίου, θα πραγματοποιηθεί ως γνωστόν η γενική συνέλευση των μελών της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και μετά τον απολογισμό που θα γίνει από τον πρόεδρο της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννη Γκούμα, θα εκλεγεί το νέο διοικητικό συμβούλιο για μία νέα τριετία.

Σημειώνουμε ότι ήδη συνήλθε στις 11 Ιανουαρίου στην τελευταία συνεδρίασή του το Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. και μέσα σε ήπιους τόνους συζήτησε θέματα αναφορικά με τις θέσεις της Ενώσεως στο διεθνές χώρο, με ειδική έμφαση στο Ευρωπαϊκό Νηολόγιο (EUROS), ενόψει και της συζήτησης του θέματος σε επίπεδο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στις Βρυξέλλες στις 25 Ιανουαρίου.

Επίσης συζητήθηκαν τα αποτελέσματα από τις διαπραγματεύσεις της GATT, οι προβληματισμοί σχετικά με το ναυτεργατικό μας δυναμικό και την ναυτική εκπαίδευση και τέλος θέματα που αφορούν στη νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, που επιτέλους πληροφορούμεθα ότι θα έχει μία απλουστευμένη και ευκολότερα κατανοητή διατύπωση.

ΟΡΘΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

Ως επιτυχία για την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία χαρακτηρίζεται η συμφωνία που επιτεύχθηκε κατά την πρόσφατη Συνάντηση Ομάδας Εργασίας της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) σχετικά με την Κυπριακή Συλλογική Σύμβαση και συναφή θέματα. Συγκεκριμένα με απόφαση της Επιτροπής Αγώνα της ITF κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας (Αμβούργο 6-7 Μαΐου 1993) συνήλθε στην Λευκωσία από 10-12 Ια-

μιλώντας με κορυφαίους παράγοντες της Ναυτιλίας μας διαπιστώσαμε ότι στους κόλπους της Ε.Ε.Ε. прυταννείει σήμερα ένα πολύ καλό κλίμα, αλληλοσυνεννόησης, το οποίο οφείλεται κατά πολύ στον ήπιο χαρακτήρα των μελών του προεδρείου αλλά και στο γεγονός ότι ιδιαίτερα στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων η θητεία της σημερινής διοίκησης υπήρξε πολύ επιτυχής.

Ετσι δεν αναμένεται καμμία ουσιαστική αλλαγή και με την εξαίρεση δύο ή τριών πιθανών παραιτήσεων, από το αξίωμα του μέλους κατόπιν επιθυμίας των ιδίων, η παρούσα διοίκηση της Ενώσεως Εφοπλιστών θα κληθεί να υπηρετήσει τα κοινά και την επομένη τριετία και να ολοκληρώσει το έργο της. Στο σημείο αυτό μας επιτρέπει να εκφράσουμε την πρόταση, η οποία άλλωστε σημειώνεται και από μερικούς αρθρογράφους της παρούσης εκδόσεως, η νέα διοίκηση να προσπαθήσει να "περάσει" στον ελληνικό λαό τα "πολλά καλά" που έχει η Ναυτιλία και να βελτιώσει ακόμη περισσότερο την εικόνα του εφοπλισμού στα μάτια όλων, και ιδιαίτερα των νέων που τόσο χρειάζονται τα πλοία και τα γραφεία

νουαρίου 1994 Ομάδας Εργασίας της ITF με την συμμετοχή εκπροσώπων ναυτεργατικών οργανώσεων από την Γερμανία, Ελλάδα, Ισραήλ, Κύπρο και Σουηδία. Την Π.Ν.Ο. εκπροσώπησε ο Γενικός Γραμματέας κ. Γιάννης Χαλάς τον οποίο συνόδευε ο προιστάμενος Διεθνών Σχέσεων της Ομοσπονδίας κ. Αγίς Γ. Τσελέντης.

Στόχος της παραπάνω συμφωνίας είναι η αναβάθμιση της Κυπριακής Συλλογικής Σύμβασης σε τρόπον ώστε να μην ασκείται αθέμιτος ανταγωνισμός στο Ελληνικό νηολόγιο βάζοντας έτσι φρένο στο ανεξέλεγκτο καθεστώς που ίσχυε

μέχρι σήμερα. Συγκεκριμένα οι συνολικές μηνιαίες αποδοχές για τον προσοντούχο ναύτη αναπροσαρμόζονται από 1ης Απριλίου 1994 σε δολάρια ΗΠΑ 910 και από 1ης Απριλίου 1995 σε δολάρια ΗΠΑ 1.100. Ανάλογα αυξάνονται οι συνολικές αποδοχές και των υπολοίπων ειδικοτήτων. Διευκρινίζεται ότι η ειδικότερα του ναύτη λαμβάνεται σύμφωνα με την πολιτική της ITF σαν τη βάση για τους σχετικούς υπολογισμούς.

ΓΙΑΤΙ ΟΧΙ ΚΑΙ ΣΤΟ ΚΚΕ;

Είναι όντως χρήσιμες και εποικοδομητικές οι επαφές που πραγματοποιήσε η διοίκηση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με τον Πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου και τους αρχηγούς της αξιωματικής αντιπολιτεύσεως κ. Μιλτ. Εβερτ και της Πολιτικής Ανοχής. Αντ. Σαμαρά - είναι μία τακτική που πρέπει να συνεχισθεί από όλες τις διοικήσεις της Ε.Ε.Ε. αλλά, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, στις επαφές πρέπει να περιλαμβάνονται όλα τα εν τη Βουλή κόμματα. Γι' αυτό πρέπει να επιδιωχθεί και συνάντηση με την ηγεσία του τετάρτου εν τη Βουλή κόμματος, του Κ.Κ.Ε, εφ' όσον βεβαίως και η ηγεσία του κόμματος αυτού επιθυμεί μία συνάντηση με την ηγεσία του ελληνικού εφοπλισμού.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων χαιρέτησε την ίδρυση του Υπουργείου Τουρισμού, η δημιουργία του οποίου ήταν παλαιό και μόνιμο αίτημά της.

Η Ε.Ε.Ε.Π. πιστεύει με βεβαιότητα ότι, ιδιαίτερα υπό την σημερινή του ηγεσία, το Υπουργείο Τουρισμού, εφ' όσον συγκεντρώσει όλες τις απαραίτητες αρμοδιότητες και τους αναγκαίους οικονομικούς πόρους, θα συμβάλει αποφασιστικά στην διαμόρφωση μιας αναπτυξιακής τουριστικής πολιτικής, με ιεράρχηση των βασικών στόχων της και καθορισμό των μέσων επιτεύξεώς τους, με τον συντονισμό, τουλάχιστον, των εμπλεκόμενων δημοσίων φορέων, με την οριοθέ-

τηση των ρόλων ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, και με την θέσπιση δημοσιονομικών χρηματοπιστωτικών και θεσμικών μέτρων ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων.

ΠΑΛΙ ΤΑ ΤΕΛΗ ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΩΣ

Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, ο Δήμος Ηρακλείου επανέρχεται στην παλαιότερη αποτυχημένη προσπάθειά του, να επιβάλει τέλος 500 δραχμών, ανά αποβιβαζόμενο επιβάτη σε κάθε τουριστικό πλοίο που προσεγγίζει στο λιμάνι του.

Η παλαιότερη προσπάθεια του Δήμου για το "χαράτσι" επί τουριστών είχε κριθεί ως παράτυπη από τον προηγούμενο Υπουργό κ. Αλέξ. Παπαδόγγονα, ο οποίος είχε αντιληφθεί τις δυσμενείς επιπτώσεις για τον θαλάσσιο τουρισμό από μια τέτοια μονομερή ενέργεια.

Σύμφωνα με πληροφορίες των "Ναυτικών Χρονικών", η Ένωση Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων έχει ήδη απευθυνθεί στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους, προκειμένου να κριθεί από αυτό η νομιμότητα και η συνταγματικότητα της ενέργειας του Δήμου Ηρακλείου.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η διοίκηση της ΕΤΒΑ, έπειτα από οδηγίες των Υπουργείων Οικονομίας και Βιομηχανίας, προχώρησε στον τερματισμό του καθεστώτος της εκκαθαρίσεως στο οποίο είχαν υπαχθεί τα δύο τελευταία χρόνια τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά καθ' ην στιγμήν το θέμα της τύχης των Ναυπηγείων εξακολουθεί να αποτελεί αντικείμενο διαβουλεύσεων μεταξύ της ελληνικής κυβερνήσεως και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η απόφαση συνδέεται με την πρόθεση να ομαλοποιηθεί η λειτουργία του Ναυπηγείου και να διαμορφωθεί νέο πρόγραμμα δραστηριοτήτων που θα οδηγήσουν στην εξυγίανση και την ανάπτυξή του και την ομαλή εκτέλεση των παραγγελιών.

Ταυτόχρονα με τον τερματισμό του καθεστώτος εκκαθαρίσεως τοποθετήθηκε και νέο Δ.Σ. στο οποίο μετέχουν οι Π. Ζωγράφος, πρώην

διοικητής της ΕΤΒΑ, πρόεδρος, Θ. Λουκάκης, καθηγητής του ΕΜΠ, αντιπρόεδρος, Χρ. Παπαθανασίου, οικονομολόγος, διευθύνων σύμβουλος, Ν. Γκαμαλέτσος, αντιναύαρχος ε.α., εντεταλμένος σύμβουλος και Σ. Σπηλιόπουλος, δήμαρχος Χαϊδαρίου, Γ. Κοντάκης, πρόεδρος του σωματείου των εργαζομένων, Χρ. Βαρδάκος, οικονομολόγος, Δημ. Σερέλλης, μηχανικός, Φάνης Κωνσταντακόπουλος, από τον ναυτιλιακό χώρο, Χρ. Πίκης διευθυντής της ΕΤΒΑ και Κ. Παντέλος, οικονομολόγος, μέλη.

Στο μεταξύ σε εκκρεμότητα βρίσκεται το θέμα του Νεωρίου Σύρου, οι άνεργοι εργατοϋπάλληλοι του οποίου φέρνουν εκ νέου το πρόβλημα στην επιφάνεια με την υποβοήθηση των ηλεκτρονικών μέσων μαζικής ενημέρωσης που ομιλούν για την ερήμωση της Σύρου αλλά ουδείς τολμά να πει έστω και το παραμικρό για τις ευθύνες των εργαζομένων στην υποβάθμιση του Νεωρίου, το οποίο άλλοτε έσφυζε από δραστηριότητα πουτόνωνε τη ζωή στη Σύρο - είναι χαρακτηριστικό ότι επιβατηγό της γραμμής που είχε υποστεί εκτεταμένες ζημιές κατά την έξοδό του από το λιμάνι της Ερμούπολεως δεν επισκευάσθηκε εκεί αλλά στο Πέραμα επειδή οι άνεργοι εργατοϋπάλληλοι ζητούσαν να ανατεθεί και τμήμα των εργασιών σε εργολάβους.

ΟΣΑ ΔΕΝ ΦΘΑΝΕΙ Η ΑΛΕΠΟΥ

Οι διοικούντες και οι αρμόδιοι της Εστίας Ναυτικών, αντί να παρακινήθουν από την υποδειγματική και πρωτοποριακή λειτουργία του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. και να ακολουθήσουν και στην Εστία τον δρόμο που χάραξε για να παράσχει και η ίδια τις υπηρεσίες που πρέπει προς τους ναυτικούς, παρεμβάλουν εμπόδια και δημιουργούν συνεχώς προβλήματα που οδήγησαν σε έκρηξη: Ήδη η διοίκηση του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. γνωστοποίησε στο Υπουργείο ότι θα προχωρήσει στη μεταστέγαση του Οργανισμού και ταυτόχρονα καταγγέλει ότι η Εστία Ναυτικών δεν εκτελεί καμμία απόφαση του Δ.Σ. του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. αν οι αποφάσεις δεν εγκριθούν και από το Δ.Σ. της

Εστίας Ναυτικών, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται το πρωτοφανές νομικό παράδοξο, ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, όπως είναι η Εστία Ναυτικών, να έχει υπό τον απόλυτο έλεγχό του ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, όπως είναι ο Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Είναι αυτονόητο ότι τα πράγματα πρέπει να ξεκαθαρίσουν, δι' ο και η άμεση παρέμβαση του Υπουργείου είναι επιτακτική.

ΝΕΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ "ΠΕΙΡΑΙΚΗ Α.Ν.Ε."

Η αλλαγή στην προεδρία του διοικητικού συμβουλίου της πολυμετοχικής εταιρίας ΠΕΙΡΑΙΚΗ Α.Ν.Ε. σηματοδοτεί κατά την γνώμη μας την αλλαγή πορείας που φαίνεται διατεθειμένος να επιβάλει ο νέος πρόεδρός της και διακεκριμένος εφοπλιστής Σπύρος Μ. Πολέμης.

Αμέσως μετά την εκλογή του, ο κ. Πολέμης δήλωσε χαρακτηριστικά ότι η μέχρι σήμερα πορεία της Εταιρίας και η σημερινή της θέση δεν μπορεί να χαρακτηρισθούν ως ικανοποιητικές και τόνισε ότι αυτό οφείλεται στις τόσες αντιξοότητες τις οποίες αντιμετώπισε η Εταιρία μεταξύ των οποίων, το ατύχημα και η απώλεια του ενός σκάφους της, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες του περασμένου καλοκαιριού με τις αλλεπάλληλες απαγορεύσεις εκτέλεσης όχι λίγων δρομολογίων του, η άρνηση μέχρις σήμερα της Πολιτείας να εγκρίνει την αύξηση των εισητηρίων, η γραφειοκρατική και όχι ευνοϊκή υποδοχή από την Πολιτεία των ταχυπλόων πλοίων όπως τα Καταμαράν της Εταιρίας και άλλα.

Ο νέος πρόεδρος έδωσε οδηγίες να ερευνηθούν περαιτέρω τα αίτια και αφού ενημερωθεί πλήρως, θα αναζητήσει, όπως είπε, τρόπους βελτίωσης της κατάστασης της Εταιρίας και δήλωσε ότι σκοπεύει στην ανεύρεση και εκτίμηση εναλλακτικών επιχειρηματικών λύσεων για το μέλλον της Εταιρίας και το συμφέρον των 1.000 και πλέον μετόχων της.

Σημειώνουμε ότι τον κ. Πολέμη στο νέο προεδρείο της ΠΕΙΡΑΙΚΗΣ

πλαισιώνουν οι κ.κ. Νικόλαος Μάρκου, αντιπρόεδρος, Αριστ. Καραγεώργης, διευθύνων σύμβουλος και Δημήτρης Νομικός, αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος.

Η ΜΙΦ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΟΣΛΟ

Λίγο πριν την εκπνοή του 1993, ολοκληρώθηκε και τυπικά η εισαγωγή των μετόχων της Maritime Investment Fund, κυριώτερος μέτοχος της οποίας είναι ο Όμιλος Τσάκου, στο χρηματιστήριο του Οσλο.

Πρόκειται αναμφίβολα για την πρώτη φορά που ναυτιλιακή εται-

ρία ελληνικών συμφερόντων τολμά να διαθέσει μετοχές στο ευρύτερο επενδυτικό κοινό της Νορβηγίας, το οποίο είναι παραδοσιακά δεμένο με τις μεγάλες νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρίες επί σειρά δεκαετιών.

Σε πρόσφατη συνέντευξή του στον Οικονομικό Ταχυδρόμο, ο κ. Νίκος Τσάκος εύστοχα επισήμανε ότι επέστη ο χρόνος να δείξουμε στους φίλους μας τους Νορβηγούς πως εμείς διαχειριζόμαστε τα πλοία από τον Πειραιά.

Εμείς θα συμπληρώσουμε, ότι ιδιαίτερα στους φίλους μας τους Νορβηγούς θα πρέπει να δείξουμε και πως και τότε αγοράζουμε και πουλάμε, ένας τομέας που δεν έ-

χουν καταφέρει ποτέ να μας πλησιάσουν.

Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

Αλλη μία Ένωση που στοχεύει στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ιδρύθηκε στη Μεσόγειο.

Πρόκειται για την TURMEPA, την Τουρκική Ένωση που δεσμεύτηκε για την προστασία της θάλασσας στις 14 Δεκεμβρίου 1993, και είναι αντίστοιχη με τη

VRETTOSHIP S.A.

COFFIN TURBO PUMP
SINCE 1973

U. A. E.

BOILER FEED PUMP

GENERAL
SHIP REPAIRS & MAINTENANCE

REPRESENTATIVE - COFFIN FEED PUMP AND PACIFIC
SPECIALIZED MITSUBISHI AND SHINKO

SPARES

P.O.BOX: 5702
LOCATION: SHARJAH
(LAMNALCO CO. BASE)
1ST FLOOR
TLX: 68908 VSHIP EM
TEL: 06-358244/364717
MOBILE: 050-816547/816647
RES: 04-494678
FAX: 06-369594
PAGER: 91565063

INSPECTION

PIRAEUS OFFICE:
VRETTOSHIP S.A.
145 FILONOS STR.
185 35 PIRAEUS
TEL.: 01-4283164
FAX: 01-4294139
TLX: 21-1258 ELIN GR.
AOH: 01-9632542

HELMERA στην Ελλάδα και την CYMEPA στην Κύπρο.

Επίτιμος Πρόεδρος της TURMEPA, η "Deniz Temiz", που σημαίνει "Καθαρές Θάλασσες" είναι ο εμπνευστής, δημιουργός και επίτιμος Πρόεδρος της HELMEPA Γιώργος Π. Λιβανός, ενώ Πρόεδρος της Προσωρινής Διοικούσας Επιτροπής ο Τούρκος επιχειρηματίας, Rahmi Koc, και Γεν. Γραμματέας της, ο Captain Yilmaz Dagzi.

Η νέα ΜΕΡΑ αποτελεί τον τρίτο Οργανισμό στη Μεσόγειο που μέσα από τη συνεργασία του ανθρώπινου παράγοντα στοχεύει στην εθελοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Απώτερος σκοπός η δημιουργία εν καιρώ μιας Ομοσπονδίας παρόμοιων Οργανισμών, μιας MEDMEPA.

Η εξέλιξη αυτή είναι αποτέλεσμα της δραστηριότητας της HELMEPA που εντάσσεται στο Πρόγραμμα HELMEPA-MEDSPA 1991/1993 για Μεσογειακή Συνεργασία με την κινητοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα πάνω από τις οποιεσδήποτε διαφορές που διαρκώς χωρίζουν τους ανθρώπους.

ΘΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΠΟΤΕ; ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Οι παλαίμαχοι του κύματος επιμένουν και δικαιολογημένα ζητούν να υπάρξει κάποτε η σταδιακή απόδοση του 80% των μισθών υπό την μορφή σύνταξης.

Γνωρίζουμε όλοι τις ταμειακές δυσκολίες του Ελληνικού Κράτους και συμμεριζόμαστε την συμπά-

θεια που εξέφρασαν οι υπουργοί κ.κ. Γ. Κατσιφάρας και Γ. Παπαντωνίου για τα δίκαια αιτήματα που εξέφρασε η διοίκηση των συνταξιούχων πλοιάρχων και μηχανικών που τους επισκέφθηκαν.

Εκείνο που δεν καταλαβαίνουμε είναι πως είναι δυνατόν τόσο εμείς, (ο Τύπος) όσο και το Υπουργείο Ναυτιλίας και ο Εφοπλισμός να ομιλούμε για προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων νέων στο ναυτικό επάγγελμα και να μην σκεπτόμαστε ότι οι νέοι δεν θα έρχονται ποτέ να γίνουν ναυτικοί, εφόσον οι συντάξεις τους είναι μικρότερες από τους κλητήρες στις Τράπεζες και αλλού!!

ΣΤΟ ΚΑΤΩΦΛΙ ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

Μία μετά την άλλη, οι μεγάλες ακτοπλοϊκές μας εταιρίες προωθούν τα σχέδιά τους για την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών, από όπου προσδοκούν να αντλήσουν τα αναγκαία κεφάλαια για την περαιτέρω ανανέωση του στόλου τους και την ενδυνάμωση της κεφαλαικής τους υποδομής, με στόχο όταν έρθει ο χρόνος της άρσης του Καμποτάζ να βρίσκονται σε τόσο ανθηρή οικονομική κατάσταση ώστε να μην φοβούνται τον οιονδήποτε ανταγωνισμό των ξένων.

Χωρίς να φιλοδοξούμε τίτλους οικονομολόγων, αναφανδόν θα υποστηρίξουμε ότι τα "χαρτιά" αυτών των εταιριών είναι σίγουρα ισχυρότερα των ποικίλων βιομηχανικών, οικονομικών και διαφόρων άλλων εταιριών τροφίμων κλπ., που τους τελευταίους μήνες κατέκλυσαν το Ελληνικό Χρηματιστήριο και επέτυ-

χαν να συγκεντρώσουν σημαντικά κεφάλαια από την χρηματαγορά.

Εκείνο που αξίζει να σημειώσουμε είναι ότι τα πλοία έχουν το πρόνομο να έχουν μία αξία υπολογισιμη και μετατρέψιμη ανά πάσα στιγμή σε διεθνές επίπεδο και αυτό και μόνο, πέρα από τις διαχειριστικές ικανότητες των Ελλήνων διαχειριστών τους, αποτελεί μία πρόσθετη εξασφάλιση για την μικρο-επένδυσή.

ΠΕΡΙ ΑΝΕΡΓΙΑΣ... ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΙΝΑ

Τα θέματα που απασχολούν τους άνεργους... μηχανικούς έθεσε προ ημερών στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, ο φίλτατος πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ κ. Θαν. Σταματοπούλος.

Ο κ. Σταματοπούλος ζήτησε τη λήψη άμεσων μέτρων γιατί, όπως επισημαίνει, υπάρχουν Ελληνες πλοιοκτήτες που προτιμούν Ασιάτες και πάσης άλλης προέλευσης μηχανικούς αντί Ελλήνων, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανεργία στον κλάδο που εκπροσωπεί.

Εμείς επειδή αδυνατούμε να παρακολουθήσουμε τον Πρόεδρο της ΠΕΜΕΝ γιατί όπως μας δηλώνουν πλείστοι όσοι Ελληνες πλοιοκτήτες εις μάτην αναζητούν ικανούς μηχανικούς για να επανδρώσουν τα πλοία τους, τον παρακαλούμε να μας στείλει ονόματα των γραφείων που προτιμούν τους αλλοδαπούς, ενώ προσφέρονται Ελληνες και εμείς θα τον συνδράμουμε στην εκστρατεία του για την άμεση απασχόλησή τους

B.C. DORIAN MARINE TAPE

A STRONG HATCH COVER SEALING TAPE

DORIAN IMEX LTD.

17, SANTAROZA STR., GR - 155 39 PIRAEUS

TEL.: 41 30 491, 42 20 592, 41 36 920 - FAX: 42 20 449

Η ΕΚΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΥ "ΑΡΓΩ" (ΠΡΩΗΝ "ΧΡΙΣΤΙΝΑ")

Επειδή πολλοί αναγνώστες των "Ναυτικών Χρονικών" έχουν ενδιαφερθεί να πληροφορηθούν τι έχει απογίνει με την θαλαμηγό "Χριστίνα", που δώρησε ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης στο Ελληνικό Δημόσιο, για να καταλήξει να σκουριάζει στο αγκυροβόλιό της, τα "Ναυτικά Χρονικά" έψαξαν σε βάθος την υπόθεση και διαπίστωσαν με λύπη τα ακόλουθα:

Στις 15 Νοεμβρίου 1993 διεξήχθη δημόσιος διεθνής επαναληπτικός πλειοδοτικός διαγωνισμός με ενσφάγιστες προσφορές για την εκποίηση της "Αργώ" στα γραφεία της Ανωτάτης Επιτροπής Προμηθειών (ΑΕΠ) στην Αθήνα, και η τιμή εκκίνησης του διαγωνισμού ορίστηκε στο ποσό των 800.000 εκατομ. δραχμών. Σύμφωνα με τη διακήρυξη εκποίησης με αριθμό 7/92 ΓΕ, υπήρχε όρος σύμφωνα με τον οποίο μπορούσαν να υποβληθούν προσφορές με αποκλίνουσες τιμές οι οποίες θα αξιολογούντο κατά την κρίση της υπηρεσίας.

Κατά την ημέρα της δημοπρασίας, κατατέθηκαν τέσσερις ενσφράγιστες προσφορές και κατά το άνοιγμα αυτών διαπιστώθηκαν τα εξής:

- Η εταιρία AZTECA 90 II (GUERNSEY) LIMITED με πληρεξούσιους στην Ελλάδα τους Νικόλαο

Γερασίμο και Γεώργιο Ζαίμη, προσέφερε δολ. ΗΠΑ 625.000.

- Η εταιρία ASTRA MARITIME με πληρεξούσιους τον κ. Πιτούλη και το δικηγόρο κ. Ν. Τζωρτζάκη προσέφερε δρχ. 210.000.000

- Ο κ. Alexander J. Blastos που παρέστη ο ίδιος αυτοπροσώπως προσέφερε δολ. ΗΠΑ 1.000.000 και τέλος

- Η εταιρία AXEL STELTER προσέφερε δρχ. 90.000.000.

Μετά την ανάγνωση των αρχικών προσφορών, η διαδικασία προχώρησε σε προφορικές συμπληρωματικές προσφορές όπου οι παραπάνω τέσσερις εταιρίες προσέφεραν:

AZTECA 90 II (GUERNSEY) δολ. ΗΠΑ 1.050.000

ASTRA MARITIME δρχ. 245.000.000

AXEL STELTER δρχ. 210.000.000

ALEXANDER BLASTOS δολ. 1.200.000

Ο Πρόεδρος της ΑΕΠ ανέφερε ότι το μέχρι την στιγμή εκείνη προσφερθέν ποσό, δεν ήταν ικανοποιητικό κατά την κρίση της υπηρεσίας, και στη συνέχεια ερώτησε τους παρισταμένους μήπως είχαν βελτιωμένη προσφορά.

Οι τρεις πρώτοι ανέφεραν ότι εμμένουν στις προσφορές τους

αλλά ο Alexander Blastos προσέφερε το ποσό των δολ. ΗΠΑ 2.146.000, δηλαδή το ισόποσο των δρχ. 520.000.000 (!) προσφερόμενος, σύμφωνα με τους όρους της διακήρυξης να καταθέσει και συμπληρωματική εγγυητική επιστολή. Στη συνέχεια, η Επιτροπή με πρακτικό της εκήρυξε το τέλος της εκποίησης και όλος ο φάκελος προωθήθηκε υπηρεσιακά στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού προς υπογραφή και επικύρωση της προσφοράς για τη θαλαμηγό. Μέχρι στιγμής δεν υπάρχουν συγκεκριμένες πληροφορίες για το κατά πόσον το ΓΕΝ έχει επικυρώσει την εκποίηση.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" προσπάθησαν να πληροφορηθούν για την προέλευση του κ. Blastos ανάμεσα στην ναυτιλιακή κοινότητα των ΗΠΑ, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία, γιατί είναι μάλλον νεόφερτος, ηλικίας 28 ετών και ζει στο Νιού Χαμσάιρ από το 1988.

Το πραγματικό του όνομα ήταν Vlastos αλλά για ανεξήγητους λόγους το μετέτρεψε σε Blastos. Μέχρι στιγμής δεν είναι γνωστό εάν έχουν κατατεθεί οι συμπληρωματικές εγγυητικές επιστολές ή το υπόλοιπο του τιμήματος για την αγορά της θαλαμηγού. Φαίνεται όμως, ότι αν τελικά ο Alexander J. Blastos είναι ο "πραγματικός" αγοραστής, η άτυχη θαλαμηγός που γνώρισε τόσες δόξες και τιμές θα πλεύσει "σε άγνωστα θολά νερά".



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

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

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

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ " ΤΟΥ ΚΛΠ

Κύριε Διευθυντά,

Σε απάντηση σχολίου του έγκριτου περιοδικού σας με τίτλο "Το Γραφείο Πληροφοριών" (τεύχος Δεκεμβρίου σελ. 7) σας γνωρίζω, για την πληρέστερη ενημέρωση του αναγνωστικού σας κοινού τα εξής:

Η σύσταση και λειτουργία Γραφείου Πληροφοριών στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά προβλέπεται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας και με βάση τις κείμενες διατάξεις, η αποστολή του Γραφείου αυτού συνίσταται στην συλλογή και επεξεργασία πληροφοριών που έχουν σχέση με την Εθνική ασφάλεια.

Προφανώς θα αντιλαμβάνεσθε ότι η ύπαρξη και η λειτουργία ενός τέτοιου Γραφείου είναι και αναγκαία και εθνικά χρήσιμη.

Αυτήν ακριβώς την αποστολή, εκπληρώνει σήμερα το Γραφείο

Πληροφοριών, χωρίς φυσικά να υπάρχει εξουσιοδότηση του προσωπικού για καμμία απολύτως παραπάνω πρωτοβουλία, όπως αυτές που χαρακτηριστικά αναφέρονται στο δημοσίευσμά σας.

Όσον αφορά τέλος, τις δραστηριότητες του εν λόγω Γραφείου κατά το πρόσφατο παρελθόν, θα ήθελα να σας διαβεβαιώσω ότι εάν και εφόσον υπάρχουν στοιχεία ή πληροφορίες για παρεκτροπή του προσωπικού του σε δραστηριότητες πέραν αυτών που έχουν νομίμως καθορισθεί, αυτό θα ελεγχθεί εκ μέρους της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με προσοχή και υπευθυνότητα.

Με εκτίμηση

Ο Υπουργός

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Πειραιάς, 27 Δεκεμβρίου, 1993

ΧΑΝΟΥΜΕ ΣΤΕΛΕΧΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΤΑ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΑ

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Από την μη ευαισθητοποίηση του κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας να απαντήσει σε επιστολές αναγνωστών σας για το γνωστό θέμα

της αναγνώρισης και ως προαγωγικής ορισμένου χρόνου (20μήνου) υπηρεσίας, για συμπλήρωση προηγούμενης προαγωγικής, που πραγματοποιήθηκε μετά τον Ιούλιο 1983, αναγκαστικά σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία, με κίνητρο την αναγνώρισή της ως συντάξιμης αλλά με επαυξημένο ασφάλι-

στρο, μετά την κατά νόμο υποχρεωτική απόλυση από ελληνικά πλοία με την συμπλήρωση ορισμένου χρόνου (9 1/2 μηνών) υπηρεσίας προς επίτευξη κοινωνικού σκοπού, κατά την χρονική περίοδο της εφαρμογής του μέτρου της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών σε συνδυασμό με τη ναυτική κρίση και την απ' αυτή προεληθούσα και το εμπεριστατωμένο σχετικό με το πιο πάνω θέμα σχόλιο του κ. Δημ. Τσαπραλή, με το οποίο υποδεικνύει, για πολλοστή φορά, την ανάγκη της άμεσης και χωρίς πλέον αναβολή ρύθμισής του, Αγομα με λύπη στο συμπέρασμα ότι και η σημερινή Πολιτική και Στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ δεν είναι διατεθειμένες να προβούν σ' αυτή. Παρά την προς τούτο νομική και ηθική υποχρέωσή τους και το γεγονός ότι το αίτημα είχε υιοθετηθεί και είχε κινηθεί η διαδικασία της υλοποίησής του από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, η οποία δεν ολοκληρώθηκε λόγω της στο μεταξύ διαδοχής της από την Ν.Δ. Προκειμένου να αποκατασταθούν οι από την προαναφερθείσα κατάσταση βαθμολογικά θιγόντες αξιωματικοί Ε.Ν. που δεν έχουν εξαντλήσει την ιεραρχία της ειδικότητάς τους. Η συμμόρφωση προς τις ανωτέρω υποχρεώσεις τους συνιστά πράξη στοιχειώδους δικαιοσύνης και υπαγορεύεται και από τις αρχές της χρηστής διοίκησης και την ισοτιμία των πολιτών, την οποία το Σύνταγμα της χώρας μας εκφράζει, πανηγυρικά, στο άρθρο 4 αυτού, γιατί αναγνωρίζεται όμοια περίπτωση υπηρεσίας με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, μάλιστα δε

SANTOS MARÍTIMA

STYLIANOS MANDIS

AGENTS — BROKERS — SHIPREPAIRS

TEL: 0055 - (0132) 321800-338763

CABLES: "MARITIMA"

TLX: 013.1435 LYAN BR

FAX: 055 - (132) 346845

SANTOS (SP) BRAZIL

AOH: (0132) 355857



SINCE 1958

RUA JOAO PESSOA 519

P.O. BOX 1119

11013-003 SANTOS (S.P.)

BRAZIL

CGC: 52 877 326/0001

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

χωρίς χρονικούς περιορισμούς και προϋποθέσεις.

Κατόπιν τούτου απεφάσισα να εγκαταλείψω με πικρία το ναυτικό επάγγελμα, το οποίο με χαρά επέλεξα, παρά τις δαπάνες της εκπαίδευσής μου βάρος του οικείου κεφαλαίου και τους κόπους που κατέβαλα για την αρτιότερη επαγγελματική κατάρτισή μου. Και τούτο, γιατί δεν είμαι διατεθειμένος να επαναλάβω την όμοια υπηρεσία και σε ελληνικά πλοία.

Σας ευχαριστώ και πάλι για τις έντονες και συνεχείς προσπάθειες που καταβάλετε και την πολύτιμη βοήθεια που παρέχετε στους τ. συναδέλφους μου για να πεισθούν οι αρμόδιοι ότι επιβάλλεται η ταχύτερη ρύθμιση του θέματος. Και είμαι βέβαιος ότι θα το κατορθώσετε και θα προσθέσετε ένα ακόμη κρίκο στην μεγάλη αλυσίδα των επιτυχιών σας.

Εύχομαι ολόψυχα Καλές Γιορτές και η Γέννηση του Κυρίου να σας

χαρίζει υγεία και δύναμη για να συνεχίσετε το δύσκολο, επίπονο και κοινωνικό έργο σας, το οποίο θα εξακολουθήσω να παρακολουθώ και από τη νέα θέση μου.

Με τιμή

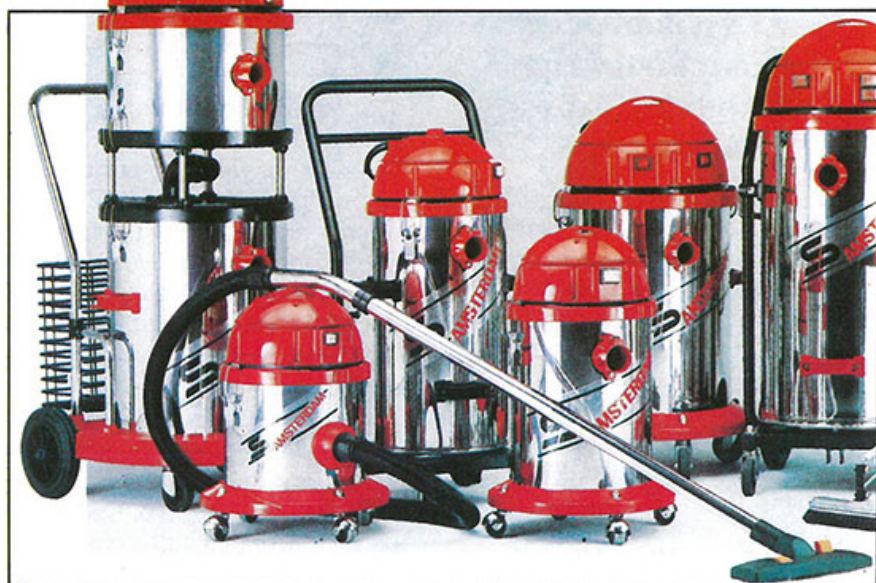
ΙΩΑΝ. ΑΡΜΑΓΟΣ
τ. υποπλοίαρχος Ε.Ν

Αθήνα, 22 Δεκεμβρίου 1993

“ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ”

AMSTERDAM

Οι λύσεις... στο πρόβλημα του επαγγελματικού καθαρισμού!



CALIFORNIA



**ΗΛΕΚΤΡΟΔΥΝΑΜΙΚΗ
ΚΑΤΣΙΓΙΝΗΣ**

ΝΟΤΑΡΑ 73 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

4121313 - 4131513

FAX: 4110871

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΙΣ - SERVICE - ΧΗΜΙΚΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο Γεν. Γραμματέας της TURMEPA στην Ελλάδα

Ο Captain Yilmaz Dagzi, γεν. γραμματέας της προσωρινής Διοικούσας Επιτροπής της Τουρκικής Ενωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, επισκέφθηκε στις 12 Ιανουαρίου την Αθήνα και ενημέρωσε το Δ.Σ. της HELMEPA για τις εξελίξεις από την δημιουργία της TURMEPA.

Ο κ. Dagzi μετέφερε επίσης τη δέσμευση των 30 ιδρυτικών μελών της Ενωσης του και ζήτησε την εμπειρία και συμπαράσταση της HELMEPA στο έργο της οργάνωσής του.

Το Δ.Σ. της HELMEPA συνεχάρη και καλωσόρισε τη νέα αυτή προσπάθεια εθελοντικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη γειτονική χώρα, επαναβεβαιώνοντας την πρόθεσή της να στηρίξει και αυτήν όπως τη CYMEPA με όποιον τρόπο είναι δυνατόν, ώστε όλοι μαζί να προωθήσουν τη δημιουργία και άλλων παρόμοιων Οργανισμών.

Με πρωτοβουλία του Προέδρου της ΠΕΠΕΝ, Γιάννη Τσούρα, ο Captain Dagzi, Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού ο ίδιος, προσκλήθηκε και παρέστη στην τελετή κοπής της Πρωτοχρονιάτικης Πίτας της ΠΕΠΕΝ στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας την Πέμπτη, 13 Ιανουαρίου 1994. Ο Captain Dagzi απηύθυνε σύντομο χαιρετισμό τονίζοντας την ανάγκη της υποστήριξης των Μελών της HELMEPA στην TURMEPA όπως και της CYMEPA. Ιδιαίτερη σημασία έχει η υποστήριξη των Πλοιάρχων Ε.Ν. για την προστασία των θαλασσών από την ρύπανση των πλοίων και την ειρηνική συνεργασία όλων στη θάλασσα. Χαιρετισμό απηύθυνε επίσης ο Πρόεδρος της CYMEPA κ.

Στέλιος Χατζηγιάννου, ο οποίος εξέφρασε τη βαθιά του ικανοποίηση για την ίδρυση της TURMEPA, υπογραμμίζοντας την ιδιαίτερη σημασία που έχει το γεγονός ότι οι πρώτες ΜΕΡΑ στον κόσμο που ακολουθούν το παράδειγμα της HELMEPA στην Ελλάδα, είναι στην Κύπρο και στην Τουρκία. Ο κ. Χατζηγιάννου ευχήθηκε αυτή η ανθρώπινη συνεργασία για την προστασία του κοινού αγαθού που είναι το θαλάσσιο περιβάλλον να συμβάλλει και στην ειρηνική επίλυση και άλλων προβλημάτων.

Ο Υφυπουργός Εξωτερικών της Ουκρανίας στον κ. Κατσιφάρα

Θέματα αμοιβαίου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, εξετάστηκαν, στη διάρκεια συνάντησης που πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Ναυτιλίας, μεταξύ του ΥΕΝ κ. Γ. Κατσιφάρα και του υφυπουργού Εξωτερικών της Ουκρανίας κ. Α. Μακαρένκο.

Στις συζητήσεις μετείχε και ο Γεν. Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Α. Γουλιέλμος.

Εποικοδομητική συνάντηση της ΔΝΕ με τον Γεν. Διευθυντή του ΟΛΠ

Η αναπροσαρμογή των τιμολογίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, καθώς και η θέσπιση κινήτρων για την προσέλκυση νέων θαλασσίων μεταφορικών εταιριών στον Πειραιά, ήταν τα σημαντικότερα θέματα που εξετάστηκαν στην διάρκεια συνάντησης που πραγματοποιήθηκε μεταξύ της

διοίκησης της Διεθνούς Ναυτικής Ενωσης και του Γενικού Διευθυντή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κ. Σπ. Στάλια στα γραφεία της Δ.Ν.Ε. στον Πειραιά.

Η συζήτηση είχε ως σημείο αναφοράς τα 17 ζητήματα που έθεσε υπόψη της νέας διοίκησης του ΟΛΠ η ΔΝΕ και όπως έγινε γνωστό υπογραμμίστηκε από την πλευρά της Ενωσης ότι ο Οργανισμός θα πρέπει να επανεξετάσει, με στόχο τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού, σχεδόν όλο το πλέγμα των υπηρεσιών που παρέχει, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να προχωρήσει και στην άμεση επίλυση ζωτικών προβλημάτων που σήμερα παρουσιάζονται στο λιμάνι.

Επίσης η ΔΝΕ υποστήριξε ότι η αύξηση της αποδοτικότητας του λιμανιού είναι ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που πρέπει η διοίκηση του ΟΛΠ να δει, με σοβαρότητα, ενώ παράλληλα θα πρέπει να λαμβάνονται όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για την έγκαιρη και καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων και των εμπορευμάτων.

Υπογραμμίστηκε ο σκληρός ανταγωνισμός που γίνεται στα ελληνικά λιμάνια και ιδιαίτερα στον Πειραιά από γειτονικά λιμάνια της Μεσογείου και για αυτό υποστηρίχθηκε από την πλευρά της ΔΝΕ ότι θα πρέπει και ο ΟΛΠ να προχωρήσει στη θέσπιση ισχυρών κινήτρων για την προσέλκυση νέων θαλασσίων γραμμών και κατ' επέκταση μεγαλύτερου όγκου διαμετακομιστικού εμπορίου.

Επισημάνθηκε ακόμη η ανάγκη επιτάχυνσης των διαδικασιών εκκαθάρισης των οικονομικών εκκρεμοτήτων που έχει ο Οργανισμός με τις ναυτιλιακές εταιρίες.

Καθόσον αφορά την αναπροσαρμογή των τιμολογίων του ΟΛΠ και μάλιστα κατά ποσοστό 15%, όπως προτείνεται από τη διοίκηση του Οργανισμού, η θέση της ΔΝΕ είναι αντίθετη και όπως έγινε γνωστό υποστηρίχθηκε ότι τα επενδυτικά προγράμματα του Οργανισμού και ο εκσυγχρονισμός του μηχανολογικού του εξοπλισμού, μπορούν να γίνουν με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ενωσης, εντάσσοντας τα έργα αυτά στα προγράμματα εκσυγχρονισμού

της λιμενικής υποδομής των κρατών μελών.

Η "Παιδική Helmera" στη Θράκη και τη Μακεδονία

Με πρόσκληση του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης πραγματοποιήθηκε στις 16 Δεκεμβρίου, στο Διοικητήριο της Θεσσαλονίκης σύσκεψη με θέμα στην "Παιδική HELMEPA". Συμμετείχαν οι υπεύθυνοι Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης των Νομών Ροδόπης, Εβρου, Ξάνθης, Καβάλας και Θεσσαλονίκης, εκπρόσωποι του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης και της HELMEPA.

Στη συνάντηση αυτή εξετάστηκε η πρακτική εφαρμογή του Προγράμματος, διευκρινίστηκαν από τη HELMEPA ορισμένα σημεία και έγινε ανταλλαγή απόψεων για τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα

της πρωτοβουλίας αυτής της HELMEPA, με τη συνεργασία των κατά τόπους Υπευθύνων Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης.

Γενική ήταν η διαπίστωση ότι τα οπτικοακουστικά και έντυπο υλικό που διαθέτει η HELMEPA είναι πολύ χρήσιμα, ενώ το Πρόγραμμα Λειτουργίας της "Παιδικής HELMEPA" κρίθηκε πρακτικά και λειτουργικά.

Ας σημειωθεί ότι η Θράκη και η Μακεδονία είναι και οι πρώτες περιοχές από όπου υπήρξε ανταπόκριση στο Πρόγραμμα Λειτουργίας της "Παιδικής HELMEPA", από τις 15 γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας που προβλέπεται να πάρουν μέρος στη νέα αυτή δραστηριότητα.

Η EUROBANK στον Πειραιά

Εγκαινιάστηκε ανήμερα του Αγίου Νικολάου το πέμπτο κατάστη-

μα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας που βρίσκεται στην "καρδιά" του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά, στην Ακτή Μιαούλη 75.

Με το κατάστημα αυτό η Ευρωπαϊκή Τράπεζα, που ανήκει στον Όμιλο Τραπεζών Λάτση, εγκαινιάζει την είσοδό της στο χώρο της ναυτιλίας.

Το κατάστημα θα προσφέρει όλο το εύρος των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών στην βιομηχανική, εμπορική και ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιά, και επανδρώθηκε από έμπειρα στελέχη με εξειδίκευση στις ναυτιλιακές εργασίες.

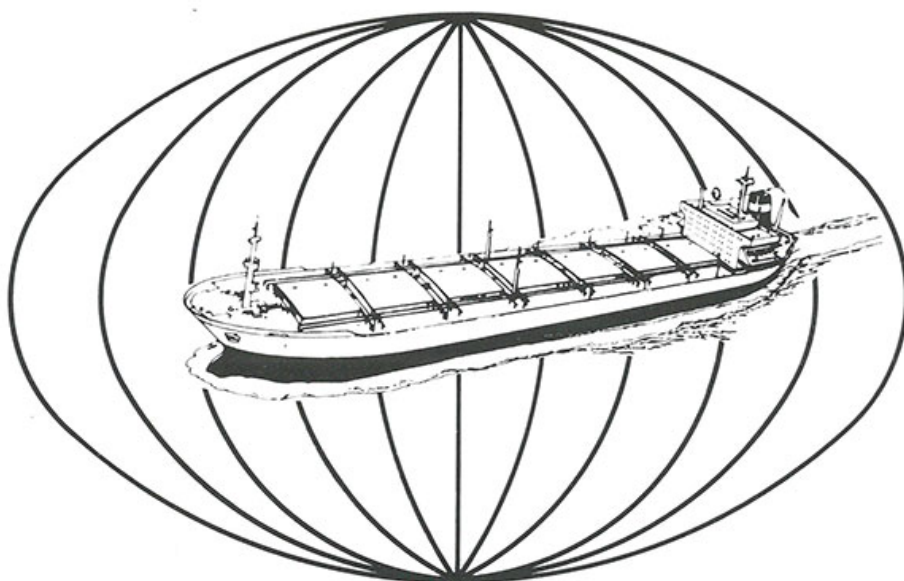
Ειδικότερα διευθυντής του καταστήματος ανέλαβε ο κ. Ρ. Σπανδωνίδης, Relationship manager ο κ. Α. Μπούρας, Personal Banking officer, ο κ. Κ. Βουγιούκας και Operations Officer η κ. Ε. Κουκοπούλου.

Στην τελετή των εγκαινίων παρβρέθηκαν μεταξύ άλλων η κ. Μαριάννα Λάτση, οι κ.κ. Β. Χρόνης



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonou Str., GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone: 4225540-7 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Fax: 4224939 Cables: Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED.
16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB
Phone: (71) 4917014 Cables: Tatuk LONDON
Telex: 893356/266311 - Fax: (71) 6296914

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str., New York N.Y. 10.004 Phone: (212) 42.53.730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code - Fax: (212) 3634843
Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

γενικός διευθυντής του Ομίλου Λάτση, Γ. Γόντικας, διευθύνων σύμβουλος της Eurobank, κ. Σοφιανόπουλος μέλος του Δ.Σ. της Τράπεζας και οι οι γενικοί διευθυντές Δ. Κοτσώνης και Ν. Νανόπουλος.

Από το ναυτιλιακό χώρο παραβρέθησαν μεταξύ άλλων οι κ.κ. Β. και Φ. Κωνσταντακόπουλος, Σ. Νταιφάς, Α. και Κ. Κομνηνός, Ν. Βερνίκος, Μ. Μουλόπουλος, Κ. Λεοντούδης, Α. Πολίτης, Γ. Βεντούρης, Γ. και Σ. Οικονόμου, Γ. Χαλάς, Ν. Κοτζιάς, Θ. Τριφύλης, ο κ. Ν. Τσαρούχας από τον Όμιλο Γ. Λιβανού και άλλοι.

Οι Υποτροφίες του Ιδρύματος Ωνάση

Το Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης αποφάσισε τη χορήγηση των ακόλουθων υποτροφιών:

Υποτροφίες Ερευνας

Σε ξένους Ελληνιστές των Πανεπιστημίων και των Ερευνητικών Ιδρυμάτων (Ακαδημιών, Ινστιτούτων Ερευνών κλπ.) του εξωτερικού χορηγούνται ερευνητικές υποτροφίες διάρκειας 3 έως 6 μηνών. Οι υποτροφίες καλύπτουν έξοδα ταξιδίου και παραμονής στην Ελλάδα για ερευνητικό έργο σε διάφορους κλάδους των ελληνικών σπουδών.

Κέντρα υποδοχής: Ελληνικά Πανεπιστήμια και Εκπαιδευτικά Ιδρύματα.

Υποτροφίες Μεταπτυχιακών Σπουδών

Χορηγούνται υποτροφίες μεταπτυχιακών σπουδών στην Ελλάδα για πτυχιούχους Ελληνιστές κυρίως αλλά και επιστήμονες συναφών και άλλων ειδικοτήτων διάρκειας 1 έως 3 ετών. Οι υποτροφίες χορηγούνται για εξειδίκευση σε επιστημονικούς κλάδους που προσφέρονται για μεταπτυχιακές σπουδές στην Ελλάδα.

Υποτροφίες Καθηγητών της Ελληνικής στην Εκπαίδευση

Χορηγούνται υποτροφίες για ξένους εκπαιδευτικούς που διδάσκουν Ελληνικά (γλώσσα, αρχαία φιλολογία, ιστορία, πολιτισμό κλπ.) σε σχολεία του εξωτερικού. Οι υποτροφίες είναι διάρκειας 2 έως 6 μηνών και προϋποθέτουν συνεργασία των υποτρόφων καθηγητών

απαραίτητως με ελληνικά σχολεία καθώς και με πανεπιστήμια και άλλα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Παιδ. Ινστιτούτο κ.α.).

Προϋπόθεση για τις υποτροφίες και των τριών κατηγοριών είναι η αποδεδειγμένη γνώση της Ελληνικής ή η επαγγελματική ενασχόληση για ελληνικές σπουδές (αρχαία ελληνικά, βυζαντινά κλπ.)

Νέος Διευθυντής του Ομίλου ΕΚΟ



Νέος Διευθύνων Σύμβουλος στον Όμιλο Εταιριών ΕΚΟ ανέλαβε ο κ. Σπύρος Δεληγιάννης.

Ο κ. Δεληγιάννης είναι Μηχανολόγος - Μηχανικός με τριακονταετή σταδιοδρομία σε διάφορες διευθυντικές θέσεις στην Ελληνική βιομηχανία.

Ειδικότερα διετέλεσε διευθυντικό στέλεχος στην Esso Pappas, γενικός διευθυντής στην ΕΚΟ ΑΒΕΕ στην SATO ΑΕ και για πολλά χρόνια μέλος των Διοικητικών Συμβουλίων των εταιριών του ομίλου ΕΚΟ και της ΑΕΒΑΛ ΑΕ.

Εχει παρακολουθήσει πολλά επιμορφωτικά σεμινάρια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και συμμετείχε ενεργά σε διεθνή συνέδρια με θέματα ενέργειας και οικονομίας.

Το νέο συμβούλιο της Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

Συγκροτήθηκε τον περασμένο Δεκέμβριο σε σώμα το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ελληνικής Ε-

νώσεως Ναυτικού Δικαίου ως εξής:

Αντώνης Αντάπας πρόεδρος, Παύλος Αβραμέας και Γεώργιος Δανιόλος αντιπρόεδροι, Κων/νος Ανδρεόπουλος γεν. γραμματέας, Αθαν. Θεολογίδης αναπλ. γεν. γραμματέας, Ηλίας Δημητρίου και Δευκαλίων Ρεδιάδης ειδικοί γραμματείς, Πέτρος Καμπάνης ταμίας, και Αλίκη Κιάντου - Μαμπούκη, Ιωάννης Κοροτζίης, Παναγ. Παυρογιάννης, Ευάγγελος Περάκης, Ιωάννης Ρόκας, Νικόλαος Σκορίσης και Παναγιώτης Σωτηρόπουλος, μέλη.

Ο Νορβηγικός Νηογνώμονας κερδίζει νέες παραγγελίες κοντεινεροπλοίων

Λίγες ημέρες πριν το πέρας του 1993, υπεγράφη η παραγγελία επτά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπό την επίβλεψη του Νορβηγικού Νηογνώμονα Det Norske Veritas (DNV).

Πιο συγκεκριμένα η πασίγνωστη εταιρία τακτικών γραμμών American President Lines (APL) παρήγγειλε τρία πλοία (με οψιόν άλλων τριών) μεγέθους 3600 εμπορευματοκιβωτίων (μέγεθος Panamax) με κλάση DNV. Τα πλοία αυτά είναι οι πρώτες ναυπηγήσεις ιδιοκτησίας της APL υπό την επίβλεψη του DNV.

Τα πιο πάνω πλοία θα ναυπηγηθούν στα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Νταέγου και ο χρόνος παραδόσεως τοποθετείται στις αρχές του 1996.

Επίσης προ ημερών η Hyundai Merchant Marine παρήγγειλε τρία πλοία μεταφοράς 4900 εμπορευματοκιβωτίων (μέγεθος Panamax) υπό την επίβλεψη του DNV. Τα πιο πάνω πλοία, που θα ναυπηγηθούν στα Ναυπηγεία της Χιουντάι στην Ν. Κορέα αντιπροσωπεύουν μία καινούργια σειρά, η οποία σχεδιάστηκε και μελετήθηκε με την στενή συνεργασία του DNV.

Επί πλέον το DNV θα είναι ο νηογνώμονας που θα επιβλέψει την ναυπήγηση ενός άλλου πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της εταιρίας Yang Ming το οποίο θα ναυπηγηθεί στην Κίνα.

Το DNV ξεκίνησε πριν δύο περίπου χρόνια μια καινούργια στρατηγική για να κερδίσει μια ισχυρότερη θέση στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αυξημένη εμπειρία που απέκρινε μέσω της συμμετοχής του σε πολλαπλά σχετικά ερευνητικά προγράμματα, συμπεριλαμβανομένης της εκτεταμένης μελέτης της ατομικής του σκάφους, θεωρείται ότι αποτέλεσε ένα σημαντικό παράγοντα για επίτευξη των παραπάνω συμβολαίων.

Νέοι κανονισμοί για την ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα εκδοθούν από τον Νορβηγικό Νηογνώμονα τον Ιανουάριο του 1994.

Μια αξιόπαινη προσφορά

Η Εταιρία "Ερμής (Ελλάς) Προμήθειαι Πλοίων Α.Ε." αποφάσισε και εφέτος τις Γιορτές αντί δώρων να προσφέρει στο χωριό S.O.S. την αξία μιας ισόβιας δαπάνης ενός νεαρού Έλληνα.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" χαιρετίζουν την αξιόπαινη αυτή προσφορά.

Οι κ.κ. Μ. Κυριακού και Μ. Κοκκίνης Επίτιμοι Πρόξενοι της Πολωνίας σε Θεσσαλονίκη και Πειραιά.

Κατά την διάρκεια της πρόσφατης επίσκεψης στην Ελλάδα του Πολωνού Υπουργού Εξωτερικών κ. Andrzej Olechowski, ο οποίος είχε υψηλού επιπέδου επαφές με μέλη της ελληνικής κυβέρνησης, πραγματοποιήθηκε ειδική τελετή στην Πρεσβεία της Πολωνίας στην Αθήνα, κατά την οποία απονεμήθηκαν οι τίτλοι των Επιτίμων Προξένων στον κ. Μίνω Κυριακού για την πόλη της Θεσσαλονίκης και στον κ. Μιχάλη Κοκκίνη για τον Πειραιά.

Όπως τόνισε ο κ. Olechowski η επιλογή δύο καταξιωμένων μελών της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας στις τιμητικές αυτές θέσεις αποδεικνύει την εμπιστοσύνη της γειτόνους χώρας στους Έλληνες ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, καθώς και στην συμβολή τους για

την ανάπτυξη των ναυτιλιακών και γενικότερα των οικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών.

Όπως έγινε γνωστό, τα επίσημα εγκαίνια το προξενείου της Πολωνίας στον Πειραιά θα γίνουν πριν από τη λήξη του πρώτου εξαμήνου του 1994, προκειμένου να εξυπηρετηθούν το συντομότερο δυνατό οι ενδιαφερόμενοι ναυτιλιακοί παράγοντες και οι επιχειρηματίες του Πειραιά που συναλλάσσονται με την Πολωνία.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι κύριος μοχλός στην ανάπτυξη στενότερων σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών είναι ο πολύς δραστήριος Πρόεδρος της Πολωνίας στην Αθήνα κ. Ryizard Zoltaniecki.

Κλείνοντας, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι καθήκοντα επίτιμου προξένου στη Λευκωσία, ανέλαβε ο διακεκριμένος νομικός και πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου της Κύπρου κ. Λουκής Παπαφιλίπου.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Ε.Ε.Ε.Π. με τριετή θητεία

Στις 17 Ιανουαρίου, πραγματοποιήθηκε η ετήσια τακτική Γενική Συνέλευση των μελών της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και εκλέχθηκε νέο διοικητικό συμβούλιο για την περίοδο 1994-96

Πρόεδρος επανεκλέχθηκε ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος, ενώ τις λοιπές οκτώ θέσεις του διοικητικού συμβουλίου κατέλαβαν οι κ.κ. Γεράσιμος Στρίντζης, αντιπρόεδρος, Δημήτριος Ηλιάδης γεν. γραμματέας, Ελευθέριος Τσάφος ταμίας και Αριστομένης Καραγεώργης, Παντελής Σφηνιάς, Ζωή Ρίγγα, Φραγκίσκος Φραγκουδάκης και Μάρκος Φόρος, μέλη.

Τα αιτήματα των Αξιωματικών των επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων

Κοινοποιήθηκαν από την Πανελλήνια Ένωση Πλοιαρχών Ε.Ν., στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία τα κλαδικά αιτήματα που αποφάσισε η διοίκηση της Σ.Σ. Εργασίας

Μεσογειακών και Τουριστικών πλοίων για το έτος 1994.

Ειδικό Επίδομα

- Αναπροσαρμογή κατά 20% του επιδόματος γκαράζ στον ύπαρχο και κατά 16% στους αξιωματικούς καταστρώματος.

Υπερωριακή αμοιβή:

- Αναπροσαρμογή της κατώτερης υπερωριακής απασχόλησης ώστε να μην είναι κατώτερη για τον Υπαρχο των 120 ωρών μηνιαίως, για τον Υποπλοίαρχο των 100 ωρών μηνιαίως και για τον Ανθυποπλοίαρχο των 90 ωρών μηνιαίως.

- Να ρυθμιστεί οριστικά το θέμα αμοιβής της απασχόλησης κατά τα Σάββατα και τις αργίες οριζομένου ότι κατά τις ημέρες αυτές η υπερωριακή απασχόληση θα αμείβεται με το 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα της υπερωριακής αυτής απασχόλησης, προσαυξημένο κατά 50% για όλες τις ώρες της υπερωριακής αυτής απασχόλησης. Σημειώνεται ότι παρόμοιες ρυθμίσεις έχουν γίνει ήδη στις υπόλοιπες κατηγορίες επιβατηγών και φορτηγών πλοίων.

Επίδομα φαρμακείου:

Στον Υπαρχο ή στον υποπλοίαρχο που ασχολούνται με το φαρμακείο του πλοίου να καταβάλλεται επίδομα 25.000 δρχ. μηνιαίως.

Επίδομα διόρθωσης ναυτικών χαρτών:

Ο αξιωματικός ναυτιλίας για τις διορθώσεις των χαρτών και βοηθημάτων να αμείβεται μηνιαίως με επίδομα 20.000 δρχ.

Ποσοστό από τα λιμενικά τέλη υπέρ του NAT

Πρωθώθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση, απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα με την οποία καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα εισπράττεται και θα αποδίδεται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ο πόρος που υπολογίζεται σε ποσοστό 30%, επί των τελών χρήσης λιμένος, κατά επιβάτη επιβατηγών πλοίων, τα οποία εισπράττονται από τα Λιμενικά Ταμεία.

Πρόταση του κ. Γιώργου Βερνίκου να εξαγοράσει πακέτο μετοχών των Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε.

Σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση της εταιρίας Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., το διοικητικό συμβούλιο κατά την συνεδρίασή του της 14.1.94 συζήτησε πρόταση του κ. Γιώργου Βερνίκου να αγοράσει τις μετοχές της ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. και του ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ Α.Ε., τις οποίες κατέχουν οι ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.

Στα πλαίσια της στρατηγικής και του σαφή πλέον προσανατολισμού των ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. προς την επιβατηγό και ποντοπόρο ναυτιλία, το Δ.Σ. αποφάσισε να φέρει το θέμα προς έγκριση, στην πρώτη Γεν. Συνέλευση της Εταιρίας.

34 χρόνια επιτυχημένης πορείας στον Αμερικανικό Νηογνώμονα

Μετά από 34 χρόνια υπηρεσίας και προσφοράς του στον Αμερικανικό Νηογνώμονα, ο Χρυσών Σαρηγιαννίδης απεφάσισε να παραιτηθεί από το αξίωμα του Αντιπροέδρου για την Ανατολική Ευρώπη του ABS και να παραμείνει ως απλός σύμβουλος του Νηογνώμονα στον Πειραιά.

Η προσφορά του κ. Σαρηγιαννίδης στην ανάπτυξη του ABS στην Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα υπήρξε καθοριστική και πολλοί από τον εφοπλιστικό κόσμο που παραβρέθηκαν στην εκδήλωση που οργανώθηκε προ ημερών στην Αθήνα, διαβεβαίωναν τον Πρόεδρο του ABS κ. Ρόμπερτ Σόμμερβιλ ότι ο Αμερικανικός Νηογνώμονας έφθασε σήμερα να ταξινομεί 800 ποντοπόρα πλοία χάρις στο ήθος και τις φιλότιμες προσπάθειες του κ. Σαρηγιαννίδη και ορισμένων άλλων εκλεκτών στελεχών του ABS στην Ελλάδα.

Ο Χρυσών Σαρηγιαννίδης γεννήθηκε στον Πειραιά. Μετά την βασική του εκπαίδευση μετέβη στη Βρε-

ταννία όπου παρακολούθησε σποδές στην Σκωτία και στο Σάντερλαντ αποκτώντας την ειδικότητα του Μηχανολόγου - Ναυπηγού.

Απέκτησε ταυτόχρονα πρακτική εξάσκηση εργαζόμενος σε Ναυπηγεία της Γλασκώβης και το Σάουθ Σήλντς.

Το 1955, μετά τις σπουδές του, εργάστηκε σάν Αρχιμηχανικός στην εταιρία Faros Shipping του Λονδίνου και το 1959 προσελήφθη στο γραφείο του ABS στον Πειραιά.

Το 1969 ονομάστηκε Senior Surveyor, το 1970 Principal Surveyor Πειραιώς, το 1974-88 Principal Surveyor for Greece, από το 1988-1990 Country Manager for Greece, 1990 -91 Regional manager Mediterranean Area και το 1991 Vice President Eastern Europe Region.

Εγκρίθηκε από τους μετόχους της Δ.Α.Ν.Ε. η είσοδος της Εταιρίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Με μεγάλη πλειοψηφία στις 2 Ιανουαρίου 1994, οι μέτοχοι της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας (ΔΑΝΕ) ενέκριναν στις 2 Ιανουαρίου 1994, κατά τη διάρκεια της έκτακτης γενικής συνέλευσης, την είσοδο των μετοχών της εταιρίας στο Χρηματιστήριο.

Η ΔΑΝΕ είναι εταιρία λαϊκής βάσης με δωδεκανήσιους μετόχους. Η εταιρία έχει 4.515 μετόχους, οι οποίοι μοιράζονται το μετοχικό κεφάλαιό της, που σήμερα ανέρχεται στο ποσό των 2.206.716.500 δραχμών. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι περισσότεροι από τους μετόχους έχουν λιγότερες από 500 μετοχές ο καθένας, ενώ σύμφωνα με το καταστατικό, κανένας μέτοχος δεν έχει άνω του 5% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας.

Οι νέοι υπαρχηγοί του Α.Σ.

Επελέγησαν στα τέλη Δεκεμβρίου 1993, από το Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος στις θέσεις των Α' και Β' υπαρχηγών του Σώματος οι αρχιπλοίαρχοι κ.κ.

Σπυρίδων Γκόρος και Παναγιώτης Σκαρμέας αντίστοιχα, οι οποίοι και προήχθησαν στο βαθμό του υποναυάρχου.

Εξάλλου, με απόφασή του το Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος προήχθησαν στο βαθμό του υποναυάρχου Α.Σ. και αποστρατεύθηκαν οι Αρχιπλοίαρχοι κ.κ. Αθ. Μανώλης, Αντ. Μανωλάκος, Βασ. Τσανάκης και Αναστ. Σπυρόπουλος.

Ο Α' Υπαρχηγός Α.Σ. Υποναύαρχος κ. Σπ. Γκόρος, γεννήθηκε το 1939 στη Κέρκυρα.

Είναι πτυχιούχος της Παντείου Ανωτάτης Σχολής Πολιτικών Επιστημών, μιλάει την αγγλική γλώσσα και αποφοίτησε το 1966 από τη Σχολή Δοκίμων.

Στη διάρκεια της σταδιοδρομίας του, υπηρέτησε σε πολλές επιτελικές θέσεις του υπουργείου ναυτιλίας σε Κεντρικά Λιμεναρχεία της χώρας, στο Προξενικό Λιμεναρχείο Λονδίνου ως Προξενικός Λιμεναρχής, ενώ τα τελευταία χρόνια υπηρέτησε ως διευθυντής στις διευθύνσεις, ακτοπλοίας, πολιτικής σχεδίασης έκτακτης ανάγκης, προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και ασφαλείας του υπουργείου Ναυτιλίας.

Ο Β' Υπαρχηγός Α.Σ. Υποναύαρχος κ. Παν. Σκαρμέας, γεννήθηκε στον Αγίο Νικόλαο Μεσσηνίας το 1941, ενώ αποφοίτησε από την ΑΔ-ΣΕΝ/Υδρας το 1961 και υπηρέτησε στο Πολεμικό Ναυτικό ως έφεδρος Σημαιοφόρος.

Εισήλθε πρώτος στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών το 1966, από όπου και αποφοίτησε πρώτος, ενώ έχει παρακολουθήσει και τη Ναυτική Σχολή Πολέμου.

Οι πρώτες αφίξεις πλοίων το 1994 στον Πειραιά

Το επιβατηγό - οχηματαγωγό "Κνωσσός" των Μινωικών Γραμμών και το Ουκρανικό κρουαζιερόπλοιο "Σοστάκοβιτς" ήταν τα δύο πρώτα πλοία που κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά με την ανατολή του 1994.

Στους πλοίαρχους των δύο πλοίων ο πρόεδρος και γενικός διευθυντής του Οργανισμού Λιμένων Πειραιώς, κ.κ. Γεώργιος Πρα-

σιανάκης και Σπ. Στάλιας επέδωσαν αναμνηστικές πλακέτες και στα πληρώματα προσφέρθηκαν ποτά.

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Γ. Πρασινάκης επιδίδοντας την πλακέτα στον πλοίαρχο του ε/γ-ο/γ "Κνωσσός" ανέφερε ότι η διοίκηση του Οργανισμού έχει εντάξει στις άμεσες προτεραιότητές της, παράλληλα με την ανάπτυξη του εμπορικού λιμανιού, και την επέκταση του επιβατικού λιμανιού για την καλύτερη εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας.

Εκλογές στο Ε.Β.Ε.Π.

Με την εκλογή Προέδρων των τμημάτων ολοκληρώθηκαν οι αρχαιρεσίες στο Επιμελητήριο Πειραιώς. Την θέση του Προέδρου του Βιομηχανικού Τμήματος κατέλαβε παμψηφεί ο κ. Νίκος Λακιώτης.

Η εκλογή αυτή κρίνεται απολύτως επιτυχή δεδομένης της εμπειρίας του κ. Λακιώτη σε βιομηχανικά θέματα γενικότερα και ειδικότερα στον Ναυπηγοεπισκευαστικό χώρο που επί 20 έτη διακινεί και εκπροσωπεί.

Οι Εφοδιαστές Πλοίων ζητούν συναλλαγματικές ρυθμίσεις

Διευκρινίσεις επί συναλλαγματικών ρυθμίσεων κατά τον εφοδιασμό πλοίων και αεροσκαφών, ζητεί με έγγραφό του ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων από την Τράπεζα της Ελλάδος, προκειμένου να επιλυθούν προβλήματα που προκύπτουν κατά την εφαρμογή των ρυθμίσεων αυτών, οι οποίες προβλέπονται από την υπ' αριθ. 496/93, εγκύκλιο της Τράπεζας.

Ωραία χειρονομία

Ο Έλληνας εφοπλιστής κ. Περικλής Παναγόπουλος, ο οποίος συμμετείχε μέχρι πρότινος στο διοικητικό συμβούλιο της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Αναπτύξεως (ΕΤΒΑ), παρέχώρησε την αμοιβή του στο Παιδικό Χωριό SOS.

Οι χωρίς κόμιστρα ταχυδρομικές αποστολές με πλοία

Οι χωρίς κόμιστρα ταχυδρομικές αποστολές με πλοία έχουν προβληματίσει την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, η οποία σε έγγραφό της προς τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρα επισημαίνει ότι έχει καταστεί σοβαρό πρόβλημα για τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία, τα οποία συνεχώς διαμαρτύρονται στην Ένωση διότι υποχρεούνται να παραλαμβάνουν όχι μόνο σάκκους, αλλά δέματα και άλλα ογκώδη και βαριά αντικείμενα, τα οποία καταλαμβάνουν σημαντικό και χρήσιμο χώρο στα πλοία και προκαλούν την ανάληψη ευθύνης που επισύρει όλες εκείνες τις επαχθείς κυρώσεις του Ν. 560/1948.

Η ΕΕΑ επισημαίνει ακόμη ότι περιέργο σε όλη αυτή την υπόθεση είναι ότι παρά τις σοβαρές ευθύνες και τις κυρώσεις που απειλούνται από τις διατάξεις του Ν. 560/1948, ο σκληρός αυτός αναχρονιστικός νόμος δεν προβλέπει την καταβολή ναύλου (κομίστρου).

Πλοίο Ro-Ro συνδέει τον Πειραιά με τη Βορ. Ευρώπη.

Το λιμάνι του Πειραιώς ήταν ο πρώτος σταθμός του νεότευκτου πλοίου μεταφοράς οχημάτων και εμπορευματοκιβωτίων "Spes" της ιταλικής ναυτιλιακής εταιρείας "Grimaldi Ferry Lines", το οποίο αν και δεν θα εκτελεί δρομολόγια λαινερ'ς ωστόσο θα προσεγγίζει στον Πειραιά, προσφέροντας τις υπηρεσίες του στη μεταφορά οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, TIR, αλλά και εμπορευματοκιβωτίων, αφού θα συνδέει τη Βόρεια Ευρώπη με τη Μεσόγειο.

Ειδικότερα το "Spes", θα εκτελεί δρομολόγια μεταξύ των λιμένων Σαουθάμπτον, Αμβέρσας, Βρέμης, Φός, Βαλέντσια, Λιβόρνο, Πειραιά, Λεμεσού και Ισραήλ, ενώ αρκετές φορές θα προσεγγίζει και λιμάνια της Σκανδιναβίας εφόσον υπάρχει μεταφορικό μέσο.

Το πλοίο τέθηκε σε υπηρεσία στις 31 Οκτωβρίου, είναι πλήρως

αυτοματοποιημένο και διαθέτει εξελιγμένα ηλεκτρονικά συστήματα παρακολούθησης τόσο του πλού, όσο και της φόρτωσής του. Είναι χωρητικότητας 16.802 τόννων d.w., αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 19 μιλίων και μπορεί να μεταφέρει εξίσου το ίδιο είτε γενικό φορτίο, είτε οχήματα, ανεξάρτητα από τον τύπο ή το μέγεθός τους. Συγκεκριμένα η μεταφορική ικανότητά του, αγγίζει τα 2100 οχήματα, ενώ ταυτόχρονα μπορεί να μεταφέρει και 500 TEU.

Ως γνωστόν η εταιρία "Grimaldi Ferry Lines", εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την εταιρία "Αλλαλούφ Ελλάς ΕΠΕ - Ναυτικές Εργασίες".

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο στο Σωματείο Ιδιοκτητών Σταθμών Επιθεωρήσεως Σωστικών

Συγκροτήθηκε σε Σώμα το νέο Δ.Σ. του Σωματείου Ιδιοκτητών Σταθμών Επιθεωρήσεως Πνευστών Σωστικών Σχεδίων και Μέσων Πυρασφαλείας πλοίων.

Πρόεδρος ο κ. Νικόλαος Μαλλίρης, αντιπρόεδρος κ. Ε. Πολυπαθέλλης, Γραμματέας κ. Β. Τομάζος, Ταμίας κ. Δ. Δόμβρος, Μέλος κ. Γ. Γιακουμάτος.

Τα γραφεία του Σωματείου στεγάζονται στην οδό Σκουζέ αρ. 14, (3ος όροφος) Πειραιά.

Η εκμίσθωση του κτιρίου του Ταμείου Προνοίας

Δημόσιο τακτικό πλειοδοτικό διαγωνισμό με κλειστές προσφορές για την εκμίσθωση του πενταόροφου μεγάρου "πρώην Γιαννουλάτου", το οποίο βρίσκεται στην οδό Αστιγγος 6 επί της Πλατείας Καραϊσκάκη στον Πειραιά, προκηρύσσει το Ταμείο Πρόνοιας Κατώτερων Πληρωμάτων Ε.Ν.

Ο διαγωνισμός στον οποίο περιλαμβάνεται και η επισκευή και αναπαλαίωση του κτιρίου, πρόκειται να πραγματοποιηθεί στις 20 Ιανουαρίου, μεταξύ 10 και 11 το πρωί στο γραφείο του Ταμείου στον Πειραιά.

Το μέγαρο που έχει συνολικό εμβαδό 2.890 τ.μ., έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο και έχει υποστεί ζημιές από τους σεισμούς του 1981. Ο διαγωνισμός θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 715/79.

Η Μαράκ αντιπροσωπεύει πλέον την S.P. Radio - Sailor

Διευρύνει την παρουσία της στον τομέα των ναυτιλιακών ηλεκτρονικών η εταιρία "Μαράκ Ηλεκτρονική ΑΒΕΕ" μετά την εξασφάλιση της αποκλειστικής αντιπροσωπείας, για τον ευρύτερο ελληνικό χώρο, της κατασκευάστριας εταιρίας συστημάτων επικοινωνιών πλοίων "S.P. Radio - Sailor" η οποία έχει έδρα στη Δανία.

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση της Μαράκ, οι αυξημένες απαιτήσεις της ναυτιλιακής αγοράς για τελευταίας τεχνολογίας συσκευές επικοινωνιών και κυρίως για ολοκληρωμένο εξοπλισμό G.M.D.S.S., οδήγησαν στην επίτευξη της συμφωνίας μεταξύ των δύο εταιριών, η συνεργασία των οποίων θα είναι επιτυχής.

Η πρώτη ελληνική παραγγελία νεοτεύκτων του 1994

Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες, που δημοσίευσε προ ημερών η αγγλόφωνη εβδομαδιαία εφημερίδα "Maritime Monitor" η εταιρία Thenamaris Ships Management ολοκλήρωσε τις διαπραγματεύσεις της με την Νοτιοκορεατική Σαμσούγκ Χέβυ Ιντράστρις για τη ναυπήγηση δύο Σουέζμαξ δεξαμενοπλοίων των

148.500 τόν. d.w., εφοδιασμένη με double bottom /hull.

Πρόκειται για την πρώτη ελληνική παραγγελία το 1994, συνολικής αξίας περί των 104 εκατ. δολларίων, η οποία επετεύχθη με την διαμεσολάβηση των αντιπροσώπων της Σαμσούγκ στην Ελλάδα, εταιρίας G. Moundreas & Co., και τα δύο πλοία προβλέπεται να παραδοθούν εντός του 1996.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ "Η ΔΙΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΣ"

Στο "αγκάθι" της Ευρώπης, το Γιουγκοσλαβικό πρόβλημα, αναφέρεται το βιβλίο "Η διάλυση της Γιουγκοσλαβίας" του Ευρωβουλευτή κ. Παύλου Σαρλή. Το βιβλίο αποτελεί ένα χρονικό της διάλυσης της γειτονικής χώρας. Επιχειρεί μια βαθειά τομή στα γεγονότα περιγράφοντας τα δρώμενα, τα αίτια και τις αφορμές, τις αντιδράσεις της ΕΟΚ και του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

Οι συγγραφείς εκτιμά ότι ίσως η διάλυση της Γιουγκοσλαβίας θα είχε αποφευχθεί αν των εθνικών εκλογών στις έξι Δημοκρατίες - που διενεργήθηκαν μέσα στο 1990 - είχαν προηγηθεί ομοσπονδιακές εκλογές για την ανάδειξη της νέας Βουλής. Η λαϊκή εντολή την οποία θα εξέφραζε η νέα Ομοσπονδιακή Βουλή θα ήταν εντολή μετεξέλιξης και όχι διάλυσης της Ομοσπονδίας. Το Γιουγκοσλαβικό "ιδεώδες" είχε και έχει απήχηση σ' όλες τις Δημοκρατίες της Ομοσπονδίας.

Αναφέρεται επίσης διεξοδικά στη σχέση του Γιουγκοσλαβικού προβλήματος με τη χώρα μας και ειδικότερα με τα εθνικά μας συμ-

φέροντα. Εξετάζει λεπτομερώς και με στοιχεία τους κινδύνους, τα προβλήματα, τι έπρεπε να γίνει και έγινε ή δεν έγινε στο μεγάλο αυτό θέμα.

Επίσης στο βιβλίο αναλύονται με ιδιαίτερη προσοχή οι ελληνογιουγκοσλαβικές σχέσεις από το πέρας του εμφυλίου πολέμου μέχρι το 1991. Οι ελληνικές αντιδράσεις και πρωτοβουλίες στη Γιουγκοσλαβική κρίση, καθώς και η αντιμετώπιση του προβλήματος της αναγνώρισης της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας.

THE GREEK COMMUNITY OF LONDON, Λονδίνο 1993 ΤΙΜΟΘΕΟΥ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗ, Επισκόπου Μιλητουπόλεως

Με αρίστη καλλιτεχνική εμφάνιση, με εξωτερικό κάλυμμα αποκαλυπτικό του πολύτιμου περιεχομένου, κυκλοφόρησε τόμος σε μεγάλο σχήμα, αποτελούμενος από 783 σελίδες και αναφορά λεπτομερειακή και τεκμηριωμένη στην Ελληνική Κοινότητα του Λονδίνου.

Μπορούμε να τη θεωρήσουμε την έκδοση αυτή ιδιαίτερα ως διατρή περισπούδαστη, έργο ζωής, γραμμένης με πάθος και αγάπη και ξέχωρη για τους τιμωμένους Έλληνες, άνδρες και γυναίκες που με τη φωτινή τους παρουσία και δραστηριότητα στο Λονδίνο ανέβασαν τον πολιτισμό, νοημάτισαν τη ζωή, νεύρωσαν την ελληνική οικονομία, διέγραψαν μία φωτεινή πορεία που τιμά το όνομα της Ελλάδας στο εξωτερικό.

Η συγγραφή χαρακτηρίζεται από μεθοδικότητα, πειστικότητα λόγω των στοιχείων που κατά το πλείστον είναι αρχειακά, έχει δε ζωντάνια μοναδική, αφού διανθίζεται από πλήθος φωτογραφιών, που ζωντανεύουν την ιστορία και την επιβάλλουν στην ψυχή και τη διάνοια του αναγνώστη.

Χωρίζεται σε τέσσερα μέρη με χρονολογική τάξη. Το πρώτο μέρος με αναφορά στο χρόνο από 325 π.Χ. - 1850 μ.Χ. Το δεύτερο περιλαμβάνει τον χρόνο από 1850 μέχρι τις ημέρες μας. Το τρίτο μέρος αναφέρεται στη νέα φρουρά που συνεχίζει τη φωτεινή ελληνική παράδοση στο χώρο του πνεύμα-

ΓΛΥΦΑΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

**Εξαιρετικής προβολής γωνιακό κτίριο 1000 τ.μ.
με κήπο για ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ,
ΤΡΑΠΕΖΑ, ΠΡΕΣΒΕΙΑ, ΚΛΙΝΙΚΗ, ΣΧΟΛΗ.**

Τηλ. 8083391 (4.30 - 9.00 μ.μ.)

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Κατέχει την πρώτη θέση στην Ανατολική Μεσόγειο



Το Λιμάνι του Πειραιά τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται σε σημαντικό κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Ήδη κατέχει την πρώτη θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και την τρίτη θέση σ' ολόκληρη τη Μεσόγειο, έναντι των άλλων λιμένων, από πλευράς διακίνησης containers, με συνεχή ανοδική πορεία.

Ο Πειραιάς, πέρα από τη σπουδαία θέση που κατέχει, ως εμπορικό λιμάνι στη Μεσόγειο, είναι και το λιμάνι με τη μεγαλύτερη εμπορική κίνηση στην Ευρώπη, πρώτο στη Μεσόγειο και τρίτο σ' ολόκληρο τον κόσμο.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις του συνεχώς διευρύνονται και ο μηχανικός του εξοπλισμός ανανεώνεται και εμπλουτίζεται, είναι δε σε εξέλιξη σημαντικό πρόγραμμα έργων και προμήθειας μηχανικού εξοπλισμού, που ξεπερνά τα 27 δισεκατομμύρια δραχμές. Σήμερα η διαμετακομιστική κίνηση ξεπερνά το ένα τέταρτο της όλης κίνησης του λιμανιού και έχουν θεσπισθεί αρκετά ελκυστικά κίνητρα για την προσέλκυση νέας κίνησης τράνζιτ φορτίου. Παρέχονται εκπτώσεις στα τιμολόγια, που φθάνουν μέχρι και 65%, ανάλογα με τον αριθμό των διακανυμένων κατ' έτος, κοντέϊνερς και δίδεται προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των πλοίων που κορμίζουν τράνζιτ κοντέϊνερς κατά 60% του όλου φορτίου τους.

Επίσης τα τράνζιτ φορτία έχουν μειωμένα τιμολόγια αποθήκευσης μέχρι και 50%.

Πρώτιστο μέλημα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς είναι η διακίνηση του φορτίου να γίνεται γρήγορα, αποτελεσματικά, με ασφάλεια και οικονομία.

Η εξυπηρέτηση που προσφέρει το λιμάνι είναι ποικίλη, αφού καλύπτει το σύνολο των μορφών διακίνησης, όπως εμπορευματοκιβώτια, χύμα και γενικ φορτίο.

Αλλά το πιο σημαντικό απ' όλα είναι ότι η πείρα και η τεχνογνωσία, σε συνδυασμό με την μοναδική γεωγραφική θέση του λιμανιού και τις σύγχρονες εγκαταστάσεις του, είναι τα εκέγγυα για το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχει.

Το λιμάνι είναι έτοιμο να δεχθεί την πρόκληση του 2000 με:

- τη γρήγορη, αποτελεσματική και ασφαλή διακίνηση πλοίων και φορτίων
- τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες Feederling
- τα ελκυστικά τιμολόγια
- τις σύγχρονες εγκαταστάσεις διακίνησης φορτίων
- τη μηχανογράφηση όλων των υπηρεσιών του μέσα στο 1994
- τις δεξαμενές και την επισκευαστική βάση, για την κάλυψη των επισκευαστικών εργασιών των πλοίων, ενώ κοντά στο λιμάνι υπάρχουν και μεγάλες σύγχρονες ναυπηγικές μονάδες για εκτεταμένες ναυπηγοεπισκευές.

Πρόσφατα άρχισε να λειτουργεί υπερσύγχρονος εμπορικός σταθμός για τους εμπατέρες εξωτερικού, ενώ άλλοι τέσσερις μικρότεροι εμπορικοί σταθμοί εξυπηρετούν την κίνηση εμπορευμάτων εσωτερικού.

Επίσης κατασκευάζεται υπόγειο γκαράζ αυτοκινήτων, 500 θέσεων, και εκτελούνται έργα για τη διευκόλυνση των εμπατών και την καλύτερη εξυπηρέτηση του εμπορικού κοινού.

τος, της οικονομίας και του πολιτισμού με συγκεντρωτική αναφορά στα πρόσωπα που πλαισιώνουν το ελληνικό στοιχείο του Λονδίνου σήμερα. Το τέταρτο μέρος αναφέρεται στο μεγάλο δωρητή Ιωάννη Δ. Κρητικό.

Σε κάθε μέρος και κάθε σελίδα του βιβλίου έχουμε μία λαμπρή ιστορική αναφορά - από πέννα δόκιμη όπως είναι του επισκόπου Μιλητουπόλεως Τιμοθέου Κατσιγιάννη και μαρτυρεί ευσυνείδητο ερευνητή όπως αποδεικνύεται και από την παρατιθέμενη στην αρχή του τόμου βιβλιογραφία.

Το αλφαβητικό ευρετήριο στο τέλος των ονομάτων κάνει τον τόμο χρηστικό και πρόσφορο και στον πιο άπειρο αναγνώστη.

Το παραπάνω έργο του Επισκόπου Μιλητουπόλεως, έρχεται να προσθέσει μαζί με τις άλλες περιπούδαστες μελέτες του, ένα πόνημα περιπούδαστο και να καλύψει ένα τεράστιο ιστορικό κενό, αναφορικά με τη ζωή, τη δράση και την πολύτιμη κοινωνική και πολιτιστική παρουσία του πολυτάλαντου ελληνικού στοιχείου, στο λονδρέζι-χο χώρο.

Μαρία - Ελευθερία Γ. Γιατράκου
Φιλολόγος - Ιστορικός

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

"Μουκονιάτες έμποροι και πλοιοκτήτες"

Η νέα αυτή έκδοση του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου έγινε με την συνδρομή του Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Κρεμμύδα, ο οποίος εκμεταλλεύτηκε το αρχείο της οικογένειας Μπατή από τη Μύκονο, για να αποσυνθέσει την τυπολογία της εμπορικής προσωπογραφίας, που ανταποκρίνεται σε σημερινά ζητούμενα της επιστημονικής έρευνας: Ούτε το αρχείο, ούτε τους Μπατήδες γνωρίζαμε ως τώρα.

Συγχρόνως και σύμφωνα με παράλληλες ερευνητικές ζητήσεις, το αρχείο δίνει τη δυνατότητα για τη μελέτη καθιερωμένων πρακτικών και νοοτροπιών στο χώρο του Εμπορίου των Ελλήνων.

Οι Μπατήδες που γνώριζαν καλά την "τέχνη" του εμπορίου, ταξίδευαν σε Δύση και Ανατολή κυνηγώντας αυτό που κυνηγάει κάθε έμπορος: το κέρδος.

Τέλος, η στενή συγγένεια των Μπατήδων με ένα μέρος της αρχοντικής οικογένειας Μαυρογέννηδων, κάνει το αρχείο να μας πληροφορεί και γι αυτό.

Το βιβλίο αυτό των 226 σελίδων διατίθεται από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου (τηλ. 42.22.880).

ΠΕΝΘΗ

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ



Ενας από τους πρωτοπόρους της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας ο αείμνηστος Λουκάς Γεωργίου Μάτσας δεν είναι πλέον μαζί μας το 1994.

Από μικρός βρέθηκε κοντά στον ιδρυτή, που ξεκίνησε τον αφανή και νευραλγικό αυτό κλάδο της ναυτιλίας ο αείμνηστος Λουκάς Μάτσας, σπουδασμένος τη ναυτική τέχνη, παρακολούθησε, διαδέχτηκε και τελειοποίησε με απόλυτη επιτυχία τη παράδοση της ναυτικής οικογένειας του.

Με την πρωτοποριακή γνώση του, τη μεθοδική εργατικότητα τους και την τόλμη, που τον διέκρινε, αποφάσισε να προχωρήσει σε δικές του επιχειρήσεις.

Πρώτος αυτός κατασκεύασε σε Ελληνικά ναυπηγεία το πρώτο πο-ντοπόρο ναυαγοσωστικό "Αστέρι" με όλα τα σύγχρονα μέσα ναυτικής τεχνολογίας, που στάθηκε ικανό να προσφέρει μ' επιτυχία τις σωστικές του υπηρεσίες σε όλη τη Μεσόγειο.

Πρώτος αυτός ξεκίνησε τις ναυαγοσωστικές βάσεις σε τέσσερα σημεία του Ελλαδικού Χώρου για να εξυπηρετεί άμεσα τα πλοία, που βρίσκονταν σε κίνδυνο.

Ήταν ο πρώτος που σκέφτηκε και ίδρυσε με φέρρυ-μπώτ τη γραμμή Αρκίτσας - Αιδηψού.

Ακόμη πρώτος και μοναδικός που δημιούργησε σε συνεργασία με ξένη εταιρία, ελληνόκτητο στόλο με πρωτοπόρα βοηθητικά - εφοδιαστικά σκάφη, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στις πλατφόρμες πετρελαίου στην Μεσόγειο, στη Βόρεια Αφρική και Ερυθρά Θάλασσα.

Ήταν ο πρώτος, που έστειλε μεγάλα ναυαγοσωστικά με ελληνική σημαία στην περιοχή του Κόλπου, κατά την διάρκεια του Ιρανοϊρακινού πολέμου, όπου προσέφεραν πολλές επιτυχημένες σωστικές υπηρεσίες, σώζοντας κατά πλειοψηφία, ελληνικά πετρελαιοφόρα με ελληνικά πληρώματα, που κινδύνεψαν από τις φλόγες του πολέμου.

Ήταν από τους λίγους ναυτικούς επιχειρηματίες, που κατάφερε σε μισό αιώνα δημιουργίας να κάνει μόνο φίλους και να εμπνεύσει φιλικά αισθήματα μ' όλους όσους συνεργάστηκε.

Στην εταιρία, στο πλευρό του δημιουργικού επιχειρηματία, στάθηκε και παρακολούθησε τον έντονο ρυθμό της εργασίας και συνεχίζει την αδιάκοπη λειτουργία της, στους νευραλγικούς τομείς της θαλάσσιας διάσωσης και εξυπηρέτησης της εμπορικής ναυτιλίας, ο γιός του Γεώργιος Λ. Μάτσας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΟΥΛΗΜΕΝΟΣ

Με θλίψη αποχαιρέτησε ο ναυτικός κόσμος του Πειραιά και οι πολλοί φίλοι του στις 13 Ιανουαρίου, από το πρώτο Νεκροταφείο της Αθήνας, τον Γιάννη Πουλημένο, πρώην ασυρματιστή και μετέπειτα επιτυχημένο επιχειρηματία και πρόεδρο του Ομίλου των Εταιριών Marel.

Ο εκλιπών γεννήθηκε στη Καλαμάτα το 1920 και μετά τις γυμνασιακές σπουδές υπηρέτησε ως τηλεγραφητής στο Πολεμικό Ναυτικό.

Γρήγορα τον τράβηξε το ναυτικό επάγγελμα και μπαρκάρισε ως ασυρματιστής σε εμπορικά πλοία για να καταλήξει αργότερα ως υ-



πεύθυνος του τμήματος ηλεκτρονικών του Ομίλου Νιάρχου.

Ο Γιάννης Πουλημένος εκτός από το ήθος του διακρίθηκε επίσης ιδιαίτερα για την δράση του κατά τον Β. Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου προσέφερε τις υπηρεσίες του στις Συμμαχικές Δυνάμεις της Μέσης Ανατολής και βραβεύθηκε για αυτές από τον στρατάρχη Αλεξάντερ με το ανώτατο Παράσημο Ανδρείας των Συμμαχικών Δυνάμεων.

Επιτυχημένος επιχειρηματίας, με πολλούς φίλους στον ναυτιλιακό χώρο, ο εκλιπών δημιούργησε και διητέλεσε Πρόεδρος του Ομίλου των Εταιριών Marel Electronics που είχαν επί σειρά ετών πρωταρχική παρουσία τις ηλεκτρονικές και τηλεπικοινωνιακές εφαρμογές στην ναυτιλία και στον Πειραιά γενικότερα.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" εκφράζουν θερμά συλλυπητήρια στους οικείους του για τον αδόκητο χαμό του.

ΗΛΙΑΣ ΛΙΟΝΤΗΣ

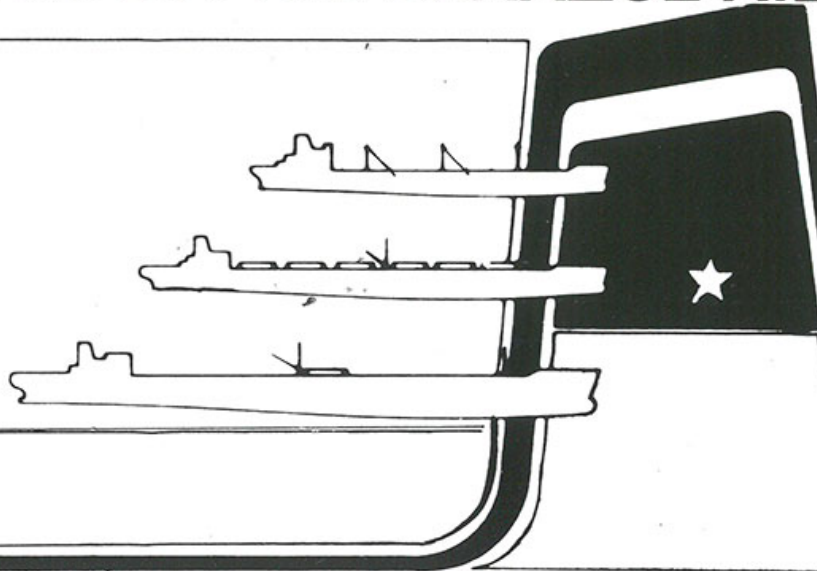
Ενας ευπατρίδης του ναυτιλιακού εκδοτικού κόσμου έφυγε για το μεγάλο ταξίδι.

Όσοι τον γνώρισαν, όσοι συνεργάστηκαν μαζί του θυμούνται το περασμένο καλοκαίρι που επίμονα τακτοποιούσε τους λογαριασμούς του με όλους, έναν προς έναν, επιμένοντας να μην αφήσει εκκρεμότητα καμιά.

Ετσι, σαν έτοιμος από καιρό, με το κεφάλι του ψηλά αποχαιρέτησε τον Πειραιά, τους ναυτικούς μας. Στερνή φορά, για λίγο, ρυτιδώνοντας τα πρόσωπα των φίλων του με σκέψεις, για ότι έφυγε, για ότι απόμεινε από αυτό το τοσοδά του στο πάρε - δώσε της ζωής που διάβηκε, σε δύσκολους καιρούς και στάθηκε ευπατρίδης.

Κώστας Στεφανόπουλος.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη υπό των Ελληνικών Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών: "HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON και "HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD." εις τους οποίους είναι ησφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου εν καιρώ ειρήνης, το μεγαλύτερον μέρος του Ελληνικού Εμπορικού στόλου.
- Ανήκει και διοικείται από Ελληνας εφοπλιστάς.
- Εκπροσωπεί το Ελληνικόν Δημόσιον δια την ασφαλιστικήν κάλυψιν των υπό Ελληνικήν σημαίαν εμπορικών πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, εν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεί την ασφαλιστικήν κάλυψιν των Ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, εν καιρώ μείζονος πολέμου.
- Θα διαχειρίζεται τα ασφάλιστρα και τας αποζημιώσεις εν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Είναι απαραίτητος ή πρόθυμος συνεργασία των Ελλήνων Εφοπλιστών με τον ανωτέρω Οργανισμόν δια την εξασφάλισιν της ασφαλιστικής καλύψεως των πλοίων των εν καιρώ μείζονος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4294530 - 4294549 - 4294879
ΤΕΛΕΞ: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE



NAFTIKA CHRONIKA

Greek shipping retains its leading position in world shipping for the fourth consecutive year

For the fourth consecutive year, Greek shipping retains its leading position in world shipping with 2,793 ocean-going ships totaling about 61.5 million grt.

According to statistics compiled by **Naftika Chronika**, which refer to merchant ships above 1,000 grt, the Greek-owned fleet once more increased its strength during 1993 by 134 ships of 6,039,988 grt, whilst the national register gained 51 ships and 3,763,605 grt and raised its participation in the total Greek-owned tonnage from 43.47% to 45.32%.

We must remind our readers that since 1985, we have not included in our statistics ships less than 1,000 grt in all categories, as well as passenger ships, tugboats, fishing boats, life-saving boats and yachts.

During 1993, Greek owners took delivery of 18 newbuildings totalling 1,379,573 grt and purchased another 313 secondhand ships of 9,579,574 grt. At the same time, 106 ships of 1,502,574 grt were sold to foreigners; 92 ships of 3,423,165 grt were sold for scrap, and 13 ships of 163,808 grt were designated as constructive total losses.

Of the 313 ships that were purchased from foreign interests during 1993, 118 ships, representing 37.6% of the total, were registered in the Greek registry. During 1992, only 43 ships from 259 that were purchased were registered in Greece, a percentage of 16.6%; 73 ships totalling 1,538,417 grt were registered in Cyprus; 30 ships of 688,459 grt in Panama; 14 ships of 505,797 grt in Liberia; 50 ships of 1,540,106 grt in Malta; 12 ships of 347,125 grt in the Bahamas; three ships of 31,194 grt in Honduras; three ships of 81,934 grt in St. Vincent and two ships of 26,862 grt in the Vanuatu registry. In addition, three bulk carriers of 50,567 grt were registered in the Philippines registry; one bulk carrier of 35,706 grt was in the

Hong Kong registry and two tankers of 72,511 grt were registered in the Egyptian registry.

The following table gives a full picture of ships purchased by Greek owners during 1993 and their preference for port of registry:

Flag	General Cargo		Bulk Carriers		Tankers	
	Ships	grt	Ships	GRT	Ships	GRT
Greek	17	207,981	54	1,618.53	47	2,834.379
Cyprus	28	302.847	36	943.013	9	292.557
Panama	6	27.438	10	153.827	14	507.194
Liberia	-	-	10	200.773	4	305.024
Malta	12	65.692	21	444.150	17	1,030.264
Bahamas	3	25.769	4	96.034	5	225.322
Honduras	1	2.796	1	15.810	1	12.588
St. Vincent	1	11.066	3	69.273	1	1.595
Vanuatu	1	-	1	23.891	1	2.971
Philippine	-	-	3	50.567	-	-
Hong Kong	-	-	1	35.706	-	-
Egypt	-	-	-	-	2	72.511
TOTAL	68	643.589	144	3,651.580	101	5,284.405

Greek shipowners appear to be abandoning such registries as those of England, Lebanon, Sri Lanka and the Philippines, showing preference to "smaller flags," such as those of Malta, which increased its Greek-owned strength by 32 ships of 1,053,749 grt and the Bahamas, which was increased by 11 ships of 265,112 grt.

The traditional "flags of convenience" showed stagnation, with Panama losing five ships and Liberia three. The registration of Greek ships in the

Cypriot registry marked an increase of 39 ships of 610,085 grt, and the register of Cyprus continues to hold the second position of Greek-owned strength participating with 23.5% in total tonnage and with 30.97% in the total number of Greek-owned ships.

The following table indicates the total tonnage belonging to Greek owners and registered under each flag of preference:

	No. of Ships	Gross Tonnes
Greek	960	27.889.312
Cyprus	865	14.467.810
Panama	401	4.672.771
Liberia	126	5.358.336
Malta	278	4.857.369
Bahamas	81	2.133.890
Honduras	17	87.342
St. Vincent	18	503.393
England	6	240.896
Marsall Islands	5	805.022
Vanuatu	12	117.159
Philippines	5	68.650
Hong Kong	3	76.296
Egypt	2	72.511
Ceylon	3	15.593
Lebanon	9	135.795
N. Zeland	2	32.440
TOTAL	2.793	61.534.585

Shipping Casualties in 1993

A continued diminishing trend

Between November 1992 and October 1993 accidents occurring to Greek-owned ships declined again from 318 cases during the same period of 1992 to 258 cases. This downward trend that has been evident since 1978 is a consequence of the improved quality and younger age of the Greek-owned fleet and of the efforts made by the Greek shipping companies to train their officers and crews in preventive measures for the safety of life and ships at sea.

During 1993 the total number of total losses steadied at 18 lost ships, the same as with the pre-

vious year and the total tonnage lost was 262.596 grt compared to 193.845 grt during 1992.

On a world scale too there was reduction of total losses (119 lost ships during 1993 as with 127 during 1992) but a small increase in lost tonnage (711.237 grt in 1992, 786.526 grt in 1993).

Our figures refer to accidents on Greek-owned tonnage of more than 500 grt, as they always have done in the past.

In spite of the reduced number of accidents in 1993, the rate for Greek-owned ships remains high. In 1993 there were 258 accidents compared to 318 cases during 1992, 403 cases in 1991, 436 cases in 1990 and 408 cases in 1989. The decade of the '80s had produced a picture of steady decline in accidents.

In 1993, total losses of Greek-owned ships numbered 18, totalling 262.596 grt, or 33,38% of world total losses (119 ships of 786.526 grt).

A breakdown of the total losses by age is as follows:

Age	No. of ships	Grt
Up to 4 years old	—	—
5-9 years old	—	—
10-14 years old	1	9.155
15-19 years old	3	24.821
over 20 years old	14	228.620
TOTAL	18	262.596

As can be expected the age of the ships plays an important role in accidents leading to loss of vessel as almost all of the lost ships were older than 15 years of age.

In terms of categories the breakdown shows the following:

Type of Ship	No. of ships	GRT
Cargo ships	11	66.155
Bulk Carriers	5	128.834
Tankers	2	67.607
TOTAL	18	262.596

Lost cargo ships and especially small tonnage ships showed an increase during 1993 as during 1992 10 cargo ships, of 54,769 were lost and also we have an increase in lost bulkers (3 ships of 55.280 lost in 1992) while there were less number of lost tankers (4 ships of 71.080 grt lost during 1992).

The largest Greek-owned ship written-off as a total loss during 1993 was the bulker "Aegean

Sea," built in 1973, of 53.964 grt which had an explosion off Coruna on December 1992, while the largest Greek-owned ship that had an accident was the Bahamas-registered tanker "Indiana," built in 1977, of 140.277 grt which had a fire during repairs in Singapore, at November 1992.

Finally, in terms of flag of registry, the Greek-owned ships lost in 1993 were categorised in following table:

FLAG	No. of hips	GRT
Malta	5	90.812
Panama	5	77.780
Greece	3	13.703
Cyprus	2	24.625
Honduras	2	3.539
Bahamas	1	52.137
TOTAL	18	262.596

Sariyanidis retires as vice-president of ABS Europe

Cryson Sariyanidis has retired from the American Bureau of Shipping after 34 years of service, effective as of December 31, 1993. However, he will remain active in an advisory and consulting capacity concerning ABS activities in the Eastern Mediterranean area.

Sariyanidis attended the Sunderland Technical College in Sunderland, England, where in the mid-1950s he received National Certificates both in naval architecture and mechanical engineering before joining ABS in 1959. He then trained for several months in Genoa, Italy, before being appointed Surveyor in Piraeus, Greece. In that location he was made Senior Surveyor in 1968. Then, following a short-term assignment in the New York Corporate Office, he was appointed Regional Manager for the Mediterranean in 1990. As part of the ABS 2000 reorganisation early the following year, Sariyanidis was appointed Vice President, Eastern Region, ABS Europe. He was responsible for all ABS marine operations within eighteen countries of the Mediterranean and East Africa.

George N. Gardiakos has been named to replace Sariyanidis. He will also maintain the position of vice president of the Middle Eastern Region of ABS Europe, a region including eleven countries of the Middle East. In occupying this dual position, he will relocate to Piraeus.

Gardiakos became in 1987 Principal Surveyor of Hong Kong and China, then Principal Surveyor in London two years later, and country manager for Greece in 1990. Gardiakos became vice president of the Middle Eastern Region, ABS Europe, upon creation of that position in the fall of 1992.

Greek newbuilding orders valued at \$2.3B



According to the latest statistics on the newbuildings currently on order by Greek shipowners worldwide, which has been compiled and published in the annual review of **Naftika Chronika**, the value of these shipbuilding contracts amounts to approximately \$2.3 billion.

The improvement seen in the drybulk shipping markets during the first nine months of 1993, coupled with the need to replace older tankers, in view of hardening anti-pollution legislation, has led many Greek shipowners to proceed to considerable investments in newbuildings.

It should be stressed however that the decision to proceed to newbuilding orders was sparked last year by Korean yards offering much lower prices in order cover empty berths in 1994/95.

In addition, a considerable value of orders, valued at around \$1.2 billion refer to luxury cruiseships destined for the top-end line of the cruise industry and fast passenger superferries to be employed at the busy route linking Greece with Italy and the EC.

Currently, the Greek-owned orderbook includes 12 bulkers (one capesize and 11 Panamaxs), 22 tankers (including 15 product carriers, four Aframaxs and three Suezmaxs) and three cruiseships and another three large and very fast passenger ferries.

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



Ιάσσηνος 3
185 37 - Πειραιάς

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για ΙΤΑΛΙΑ
από Πάτρα • Κεφαλλονιά
Κέκυρα • Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



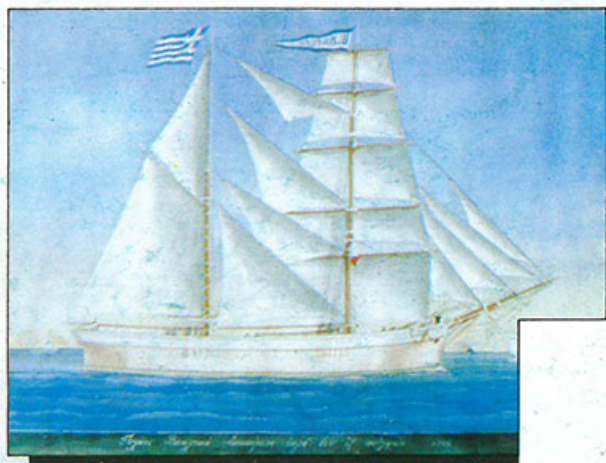
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4225.341-44
- ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022