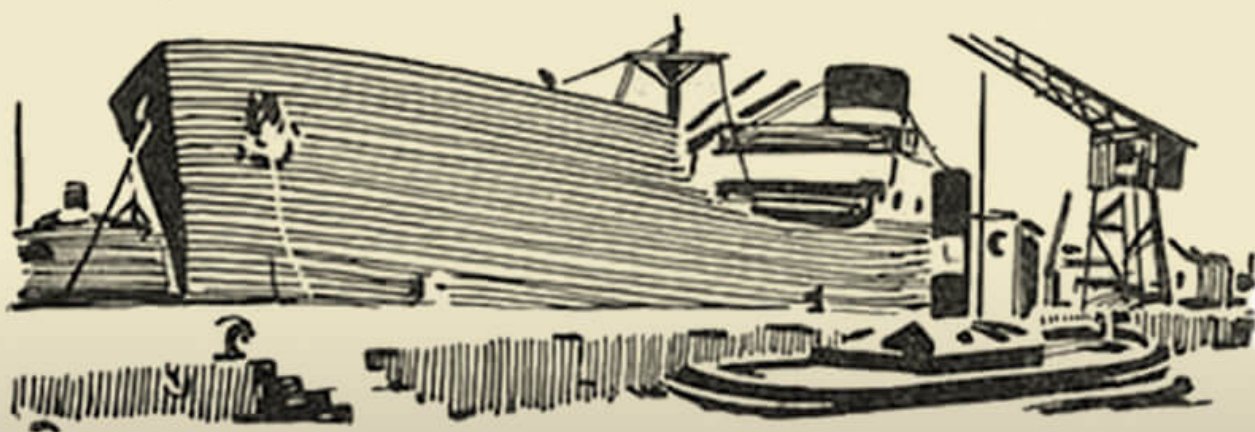


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1994

Αρ. Φύλλου 1400/1159

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1994

ΑΡΙΘ. 1400/1159

ΔΡΧ. 500

WITH ENGLISH

SUPPLEMENT

**Τα ταχύπλοα
Επιβατηγά -
Οχηματαγωγά
στο δρόμο
της τελειότητας**





ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, GERMANY
- A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
- A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY

Salvage

**worldwide
emergency
response**

- Ocean Rescue • Marine Salvage • Fire-Fighting
- Anti-pollution • Casualty Repairs • Cargo Preservation
- Environmental Protection • Rapid Response
- Pumping Services • Wreck Removal • Sub-Sea Works
- Deepsea Towage • Contingency Planning
- Transfer (STS) Operations

Tsavliris Piraeus - Greece
(24 hours operation)
10, Akti Poseidonos, GR-185 31 Piraeus
Phone: (01) 4221000 - Fax: (01) 4221008
Telex: 212677 TSAV GR
AOH: (01) 3240077 (0295) 41579

London Agents:
Tsavliris (Shipping) Ltd.
Rodwell House, 100 Middlesex Str.,
London E1 7HJ, U.K.
Phone (071) 3776634 - Fax: (071) 3776619
Telex: 884291 TSAVUK G

OCEAN SALVAGE TUG
TSAVLIRIS
GIANT

40.000 HP

Built Finland 1990
B. Pull: 300 tons
LOA: 100m, GRT: 5250



TSAVLIRIS

Posidonia

Ποσειδώνια



Posidonia Sponsors

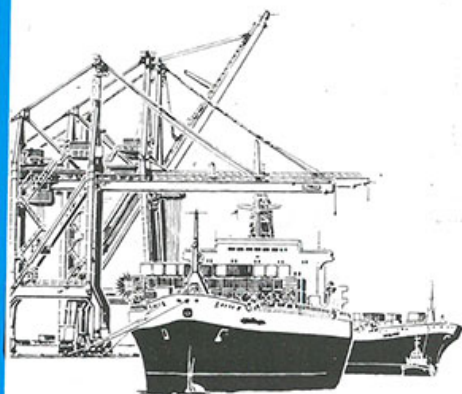
The Greek Ministry of Mercantile Marine
The Municipality of Piraeus
The Hellenic Chamber of Shipping
The Union of Greek Shipowners
The Greek Shipping Co-operation Committee
The Union of Mediterranean Cargo Vessels ' Shipowners
The Greek Shipowners Association for Passenger Ships
The Union of Coastal Passenger Ships ' Owners

Posidonia Exhibitions SA

4-6 Efplias Street, 185 37 Piraeus, Greece
Telephone: (1) 4283608, 4283609
Fax: (1) 4283610 Telex: 241937 Expo GR

6-10 June 94
Piraeus-Greece

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1 Μαρτίου 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1400/1159

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

ΓΡΑΦΕΙΑ: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς

Τμήμα Διαφήμισης: Τηλ. 4122492 - Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

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

FORTNIGHTLY REVIEWS OF SHIPPING

63rd Year

Issue No. 1400/1599, March 1st, 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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

11 Τα ταχύπλοα επιβατηγά - οχηματαγωγά στο δρόμο της τελειότητας

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ.

15 Χωρίς προκατάληψη

Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.

25 Λίγα από Όλα.

Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

29 Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Φεβρουάριο.

Από την Overseas Agency Ltd.

37 Η EUROBANK σε συνεχή ανοδική πορεία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

9 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

31 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

33 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

33 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

47 ENGLISH SUPPLEMENT



D. KORONAKIS S.A.

STEEL WIRE ROPE - SYNTHETIC ROPE INDUSTRY



• STEEL WIRE ROPES

GALVANIZED - UNGALVANIZED

DIAM 3 - 88 m/m OR 1/8" - 11" CIRC

CONSTRUCTIONS:

6X19 - 6X24 - 6X29 - 6X31 - 6X36 -

6X37 - 6X41 - 4X36 - 8X25 -

NON ROTATING WIRE ROPES

CONSTRUCTIONS:

19X7 - 19X19 - 35X7 - 4X36.

HEAVILY GALVANIZED

CONSTRUCTIONS: 6X7 - 6X12 - 6X13

6X19 - 6X25 E.T.C.

• ROPES

Up to 18" circ or 144 m/m DIAM.

POLYPROPYLENE MONOFILAMENT

POLYPROPYLENE SPLIT FILM

B + W (BLACK + WHITE)

POLYSTEEL - DEKOFLEX

NYLON (Perlon) Ropes.

NATURAL FIBRES.

**ANCHORS + STUDLINK ANCHOR CHAINS
WITH CERTIFICATES AVAILABLE EX STOCK
WITH L'LOYDS - BUREAU VERITAS E.T.C. CERTIFICATES -
TESTING FACILITIES -**

MAIN OFFICES : 56, Grivas street - PIRAEUS

TEL.: (01) - 4624681-87-88, 4616381 FAX : (01) - 4615211 TLX : 212481 DEKO GR

FACTORY : THIVA (ELEON) FAX : 0262 - 71316 TEL.: 0262 - 71317

Τα φληναφήματα περί σημαίας ευκολίας

Είναι, λοιπόν, περίεργο: Κάθε Υπουργός Ναυτιλίας πετάγεται κάποια στιγμή - όπως έκανε πρόσφατα και ο κ. Κατσιφάρας - εκεί που δεν το περιμένει κανείς και χωρίς να υπάρχει η παραμικρή ουσιαστική αφορμή, εκτός ίσως από τις συνήθειες άναρθρες κραυγές ορισμένων ξεπερασμένων συνδικαλιστάδων του ναυτεργατικού χώρου, και σπεύδει να δηλώσει ότι η Ελληνική δεν πρόκειται να καταστεί σημαία ευκαιρίας.

Κάτι βεβαίως που ουδείς εξήτησε ποτέ και ούτε πρόκειται να ζητήσει στον αιώνα τον άπαντα, για τον απλούστατο λόγο ότι αυτό είναι κάτι που δεν μπορεί να γίνει, δεδομένου ότι ο τόπος αυτός δεν χρειάζεται να προσελκύσει στο νηολόγιό του ξένα βαπόρια που είναι και το κυριότερο γνώρισμα όλων ανεξαιρέτως των νηολογίων ευκαιρίας (αλλά και ορισμένων από τα θυγατρικά), δεδομένου ότι τα πλοία που τα συγκροτούν ανήκουν όχι 100%, οπωσδήποτε όμως στην συντριπτική τους πλειοψηφία σε ξένους - προς κάθε συγκεκριμένη χώρα - πλοιοκτήτες, μεταξύ των οποίων κυρίαρχη θέση, στα κυριότερα τουλάχιστον από τα νηολόγια αυτά, κατέχουν οι Έλληνες. Αυτά, λοιπόν, τα ελληνικά βαπόρια, που τώρα είναι ενταγμένα σε διάφορα νηολόγια ευκαιρίας, θέλουμε να προσελκύσουμε εμείς στο εθνικό μας νηολόγιο, για να μπορέσουμε, επιτέλους, να τρυγήσουμε πρώτα εμείς, για το καλό του τόπου μας, τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων που τη νέμονται τώρα όλοι οι άλλοι, γεγονός που μας επιτρέπει να λάβουμε όλα τα μέτρα που θα κρίνουμε σκόπιμο για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Είναι, βεβαίως, αυτονόητο ότι τα μέτρα αυτά πρέπει να βρίσκονται στα πλαίσια των Διεθνών Συμβάσεων που έχουν καταρτισθεί και καταρτίζονται από τον IMO με τη συναίνεση, δηλαδή, της διεθνούς κοινότητας,

η οποία ενέκρινε, έπειτα από συστηματική μελέτη και βάσανο και συνεχή προσαρμογή για περαιτέρω βελτίωση, ότι με τις εν λόγω Συμβάσεις θεσπίζονται κοινοί κανόνες διεθνώς αποδεκτοί που οδηγούν στην ορθή επάνδρωση των πλοίων, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και στην εξασφάλιση της ελευθερίας του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου και το μόνο πρόβλημα που υφίσταται είναι η χωρίς στρεβλώσεις και χωρίς εμπόδια εφαρμογή τους σε διεθνές επίπεδο - όλα τα άλλα που έχουν θεσπισθεί παλαιότερα σε εθνικά πλαίσια και διατηρούνται ακόμη και εκείνα που θεσπίζονται τώρα στα πλαίσια εθνικών νομοθεσιών αλλά και στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ενώσεως οδηγούν σε κομφούζιο, όπως είχε την ευκαιρία να επισημάνει πρόσφατα και στην αρμόδια Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ο ημέτερος Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, ο οποίος όμως υπέπεσε - ενδεχομένως και υπό την επήρεια ξεπερασμένων συμβούλων για την ύπαρξη των οποίων, βεβαίως, ευθύνεται ο ίδιος - στο ίδιο ολίσθημα στο οποίο έχουν υποπέσει όλοι σχεδόν οι προκάτοχοί του.

Είναι επίσης αυτονόητο ότι η εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO, σε συνδυασμό με την αξίωση να είναι στην πλειοψηφία τους ελληνικά τα συμφέροντα σε κάθε πλοίο με Ελληνική σημαία δεν οδηγούν σε καμία περίπτωση σε καταστάσεις νηολογίων ευκαιρίας.

Να αφήσουμε, λοιπόν, τα φληναφήματα, να σταματήσουμε να αναμασούμε την καραμέλα περί σημαίας ευκαιρίας και να δώσουμε στον Έλληνα πλοιοκτήτη τη δυνατότητα και την ελευθεριότητα να ενεργεί με την ευελιξία που απαιτεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα σήμερα.

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Επικροτούμε απολύτως την άποψη που διατύπωσε ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας κατά την παρουσίαση των προτεραιοτήτων της Ελληνικής προεδρίας στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σύμφωνα με την οποία όλες οι προσπάθειες για τη βελ-

τίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος πρέπει να καταβάλλονται στα πλαίσια του IMO, ώστε τα μέτρα που θα κρίνονται εκάστοτε αναγκαία να υιοθετούνται σε διεθνές επίπεδο, δεδομένου ότι η ναυτιλία δραστηριοποιείται διεθνώς και ως εκ τούτου πρέπει να διέπεται

από διεθνείς κανόνες με όσο το δυνατόν ευρύτερη αποδοχή.

Και συνεπώς οποιαδήποτε μονομερή ή περιφερειακά μέτρα - σαν αυτά που θέλουν να επιβάλουν οι μανδάρinhoι της ΕΟΚ, προσθέτουμε εμείς - πρέπει να αποφεύγονται διότι μόνον προβλήματα και σύγχυση μπορούν να επιφέρουν στην ναυτιλία, εκείνο δε που απομένει είναι η σω-

στή (και ενιαία) εφαρμογή των διεθνών κανόνων (που θεσπίζονται στα πλαίσια του IMO).

Διατηρούμε όμως σοβαρότατες αμφιβολίες αν η άποψη αυτή που διατύπωσε ο κ. Κατσιφάρας θα εξακολουθήσει να ισχύει και με τον τερματισμό στις 30 Ιουνίου της ελληνικής Προεδρίας δεδομένου ότι οι μανδρινί της ΕΟΚ που παίζουν το παιχνίδι των μεγάλων και ισχυρών της Ευρωπαϊκής πλέον Ενώσεως δεν πρόκειται να βάλουν το σπαθί τους στη θήκη αν δεν γίνει το δικό τους, οπότε το κομφούζιο, η σύγχυση και οι περιπλοκές θα καταστούν αναπόφευκτες.

ΝΗΦΑΛΙΟΤΗΤΑ

Είναι εντυπωσιακό: Η ITF και εκπρόσωποι ναυτεργατικών σωματείων (που δεν κατονομάζονται όμως) από τη Γερμανία, το Ισραήλ, τη Σουηδία και Κύπρο σε αγαστή συνεργασία με ομολόγους τους από την Ελλάδα, συγκεντρώθηκαν το δεύτερο δεκαήμερο του Ιανουαρίου στη Λευκωσία και συσκέφθηκαν (δεν αναφέρεται ο χρόνος, αλλά οπωσδήποτε θα ήταν μεγάλος) για να βρουν τρόπους ώστε να αναβαθμιστεί η κυπριακή συλλογική σύμβαση που αφορά τους ναυτικούς, οι οποίοι εργάζονται σε πλοία με Κυπριακή σημαία ώστε να μην ασκείται αθέμιτος ανταγωνισμός στο ελληνικό νηολόγιο (από το Κυπριακό).

Ενας από τους τρόπους αυτούς ήταν η αύξηση των μηνιαίων αποδοχών του προσοντούχου ναύτη - αυτού δηλαδή που έχει θαλάσσια υπηρεσία δύο ετών - ανεξάρτητα από τη χώρα προελεύσεώς του, την ναυτιότητά του, την παραγωγικότητά του, την ναυτική εμπειρία κλπ., σε 910 δολάρια από την 1 Απριλίου 1994 και σε 1.100 δολάρια από την 1 Απριλίου 1995. Και την εξέλιξη αυτή προώθησαν, όπως εγράφη, ο γενικός γραμματέας της (ελληνικής) Ναυτικής Ομοσπονδίας κ. Γιάννης Χαλάς και ο προϊστάμενος της Υπηρεσίας Διεθνών Σχέσεων κ. Αγ. Τσελέντης «προκειμένου να διασφαλίσουν τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτικών και της Ελληνικής σημαίας», οι οποίοι βεβαίως δεν εξήγησαν πως θα προστατευθούν τα συμφέροντα

των Ελλήνων ναυτικών από την αύξηση των αποδοχών των τριτοκοσμικών ναυτικών που χρησιμοποιούνται στα πλοία με Κυπριακή σημαία αλλά και σε Ελληνικά, δηλαδή με Ελληνική σημαία, στα οποία βεβαίως οι κοπτόμενοι υπέρ του Ελληνικού νηολογίου εκπρόσωποι της ITF και των γερμανικών, ισραηλινών, σουηδικών και κυπριακών ναυτεργατικών οργανώσεων θα απαιτήσουν, μεθ' ου πολύ να εφαρμοστεί το ίδιο μισθολόγιο και όχι το μισθολόγιο των διεθνών συμβάσεων του ILO που εφαρμόζεται τώρα. Μήπως με την προβολή αξιώσεων που δεν θα μπορούν να ικανοποιηθούν; Μήπως με άλλους τρόπους και ποιούς; Ούτε επίσης εξήγησαν πως θα εξασφαλιστούν τα συμφέροντα της Ελληνικής σημαίας; Μήπως με την αύξηση του κόστους διαχειρίσεως;

Κατά την αντίληψή μας, οι εκπρόσωποι των ναυτεργατικών οργανώσεων της Ελλάδος και της Κύπρου υπέπεσαν σε ένα τραγικό λάθος οι συνέπειες του οποίου δεν μπορούν να εκτιμηθούν αυτή τη στιγμή και που θα είναι σε βάρος πρωτίστως των ναυτικών μας, γιατί τα πλοία και προπέλλες διαθέτουν και επί πλέον μπορούν να βρουν εύκολα τις πορτοκαλίες που κάνουν πορτοκαλία και σε άλλους τόπους όπου οι «προστάτες» της ITF δεν μπορούν ούτε να κουνήσουν το δάκτυλό τους, αλλά και αν τολμήσουν έστω και κάτι θα το πληρώσουν πολύ ακριβά, όπως άλλωστε απεδείχθη στο πρόσφατο παρελθόν και αναγκάστηκαν να βάλουν την ουρά τους κάτω από τα σκέλη, εκεί όπου σημειώθηκε η αντίδραση που έπρεπε και φυσικά δεν υπήρχαν αδυναμίες που έπρεπε να κουκουλωθούν με την καταβολή των λύτρων προς την ITF, η οποία μόλις εισρεύσει το παραδάκι στα ταμεία ή στο ταμείο των τεμπελχανάδων που την απαρτίζουν βρίσκει ότι όλα είναι μία χαρά και δεν υπάρχει πλέον κανένας λόγος παρεμβάσεώς της.

Είναι αναμφισβήτητο ότι η απόφαση της Λευκωσίας θα έχει επιπτώσεις στο Κυπριακό νηολόγιο, αν οι Κύπριοι που φημίζονται για την καπατσοσύνη και την μεθοδικότητά τους δεν βρουν εγκαίρως τους τρόπους για να την εξουδετερώσουν.

Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι η απόφαση αυτή θα έχει επιπτώσεις και σε μας αν δεν διατηρήσουμε τη νηφαλιότητά μας, πράγμα που σημαίνει ότι ο κ. Κατσιφάρας και ολόκληρο το Υπουργείο πρέπει να προσέξουν ιδιαίτερα και να μην παρασυρθούν σε βεβιασμένα συμπεράσματα που θα σπεύσουν να διαμορφώσουν «σύμβουλοι» παντός είδους και «παρασύμβουλοι» - εμείς για μία ακόμα φορά προειδοποιούμε και θέλουμε να ελπίζουμε ότι θα ακουσθούμε, γιατί το συμφέρον το οποίο εξυπηρετούμε είναι το συμφέρον αυτού και του Ελληνικού λαού που είναι συνυφασμένο με την ύπαρξη πλοίων στα χέρια Ελλήνων, με την ύπαρξη δηλαδή της Ελληνικής Ναυτιλίας, η οποία δέχεται πλέον πυρά από το ευρύτερο φάσμα όλων εκείνων που δεν ανέχονται αλλά ούτε συγχωρούν τη μεγαλωσύνη μας στον ναυτιλιακό τομέα.

ΤΟ ΝΑΥΛΟΛΟΓΙΟ

Το έχουμε πει και άλλοτε: Η συνεχής αύξηση του ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων οδηγεί περυσσότερο σε αδιέξοδο παρά στη λύση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στις ιδιωτικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, δεδομένου ότι οι λεγόμενες εταιρίες λαικής βάσεως με το μονοπώλιο εκμεταλλεύσεως των αποδοτικών γραμμών στις οποίες δραστηριοποιούνται αποκλειστικά έχουν και κέρδη, τα οποία αυξάνονται περαιτέρω με κάθε αύξηση του ναυτολογίου. Και οδηγεί σε αδιέξοδο γιατί θα καταστήσει (το έχει ήδη καταστήσει) απαγορευτικό το ταξίδι με πλοίο για πολύ μεγάλη μερίδα του πληθυσμού.

Αλλού, λοιπόν, πρέπει να αναζητηθούν, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, οι λύσεις των προβλημάτων που υπάρχουν και ο μοναδικός δρόμος προς αυτή την κατεύθυνση είναι ο περιορισμός των λειτουργικών εξόδων των πλοίων.

Είναι καιρός, λοιπόν, να εγκαταλειφθούν καταστάσεις του παρελθόντος, είναι καιρός, δηλαδή, να σταματήσει η υποχρεωτική συμμετοχή στην οργανική σύνθεση των πλοίων του λεγομένου ξενοδοχειακού προσωπικού - τα πλοία πρέπει να είναι επανδρωμένα με τον αριθ-

μό και τις ειδικότητες των μελών του πληρώματος που απαιτείται για την εξασφάλιση ασφαλούς ναυσιπλοΐας και για την παροχή ουσιαστικής και αποτελεσματικής βοήθειας προς τους επιβάτες σε περιπτώσεις κινδύνου που βεβαίως δεν μπορούν να αποκλεισθούν.

Ενώ για το επίπεδο υπηρεσιών και των διαφόρων εξυπηρετήσεων που παρέχονται στους επιβάτες μόνος αρμόδιος να αποφασίζει είναι ο πλοιοκτήτης, ο οποίος και για τον λόγο αυτόν πρέπει να έχει την ευχέρεια ανάλογης διαμορφώσεως των ναύλων ώστε οι επιβάτες που θέλουν να περάσουν με αυτά που έχει το σκαούλι τους ή με ένα σάντουιτς να μην φορτώνονται με τις επιβαρύνσεις υπηρεσιών που δεν τις θέλουν και ούτε τις χρειάζονται. Επίσης είναι καιρός να σταματήσει το αυγάταιμα των κερδών των εταιριών λαϊκής βάσεως με επιδότηση από το βαλάντιο των επιβατών και επί πλέον οι εταιρίες αυτές να περιορισθούν στους σκοπούς για τους οποίους ιδρύθηκαν και υποστηρίχθηκαν σκανδαλωδώς από όλες τις κυβερνήσεις, την εξυπηρέτηση δηλαδή των τοπικών συγκοινωνιακών αναγκών.

ΟΙ... ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΤΗΣ ΠΝΟ

Την στιγμή που όλοι - οι ελαχιστότατες εξαιρέσεις υπάρχουν απλώς για να επιβεβαιώνουν τον κανόνα - πιστεύουν ακράδαντα και το διακηρύσσουν ότι η ύπαρξη της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι απολύτως συνυφασμένη με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών χωρίς τους οποίους δεν θα είναι δυνατή η διατήρηση πλοίων σε ελληνικά χέρια.

Τη στιγμή που όλοι ψάχνονται και προσπαθούν να βρουν Ελληνες για την κάλυψη των αναγκών ακόμη και των πλοίων με ξένες σημαίες που δεν έχουν σχέση ούτε με το ΝΑΤ.

Τη στιγμή που όλοι αγωνιούν για το μέλλον αναφορικά με το κυριότερο πρόβλημα - αυτή την εποχή - της Ελληνικής Ναυτιλίας που είναι η ποιοτική και αριθμητική επάρκεια των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων.

Ερχεται η διοίκηση της Ναυτικής Ομοσπονδίας και λέγει ότι α-

νησυχεί διότι το ευρωπαϊκό νηολόγιο, το "EUROS", υπό την παρούσα μορφή του - και όχι υπό την μορφή που θα ήθελε, ίσως, η γνωστή ITF των τεμπελχανάδων αλλά πολυτελώς διαβιούντων "προστατών" των απανταχού της γης ναυτικών και η συνεργαζόμενη στενώς μαζί της διοίκηση της ελληνικής Ναυτικής Ομοσπονδίας - θα οδηγήσει (άκουσον, άκουσον,) "στον αφανισμό του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, ενώ σημαντικά προβλήματα θα δημιουργήσει και στους ναυτεργάτες των υπολοίπων κρατών μελών" (το θαυμαστικό δικό μας και για τον διαχωρισμό, οι δικοί μας θα χαθούν, οι άλλοι απλώς θα έχουν προβλήματα έστω και σοβαρά, αλλά και για το πνεύμα της διεθνιστικής αλληλεγγύης της διοικήσεως της ΠΝΟ).

ΜΙΑ ΕΙΣΦΟΡΑ

Εχει απόλυτο δίκαιο ο Καπτάν Ματθαίος Κοράκης, πρόεδρος του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών Ε.Ν. για το θέμα της εργοδοτικής εισφοράς προς το Ταμείο Επικουρικής Ασφαλίσεως Προσωπικού Ε.Ν. που ανέρχεται για τους υπαλλήλους του ΝΑΤ σε 12%, δεδομένου ότι καταβάλλεται από το ΝΑΤ και από τα δύο Ταμεία Προνοίας, Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων.

Σχετικώς ο κ. Κοράκης σε έγγραφό του προς το Υπουργείο Ναυτιλίας επισήμανε ότι η εργοδοτική εισφορά - σε περίπτωση που επιβάλλεται, καταβάλλεται από έναν μόνον φορέα και όχι από τρεις όπως γίνεται ήδη για τους υπαλλήλους του ΝΑΤ. Είναι αυτονόητο ότι η σχετική ρύθμιση πρέπει να είναι άμεση και να έχει ταυτόχρονα αναδρομική ισχύ ώστε να επιστραφούν τα κακώς εισπραχθέντα από το εν λόγω Ταμείο Επικουρικής Ασφαλίσεως.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου εκάλεσε κατά τα ειωθότα τον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα να την επισκεφθεί σήμερα στο Λονδίνο για να υπάρξει η επιβαλλομένη εκ των πραγμάτων επικοινωνία

του Υπουργού με τα μέλη της εκεί ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας η οποία αποδεικνύεται ιδιαίτερα επωφελής και για τις δύο πλευρές.

Σύμφωνα με πληροφορίες, οι συζητήσεις του κ. Κατσιφάρα με το προεδρείο του Κομμίτη θα είναι ουσιαστικές και θα καλύψουν τα θέματα που αφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Αμερικανική νομοθεσία ΟΡΑ '90, καθώς και το καίριο πρόβλημα της δημιουργίας των στελεχών που απαιτεί η μεγάλη Ναυτιλία μας.

Στα πλαίσια της επισκέψεως του κ. Κατσιφάρα θα υπάρξει συνάντησή του με τον Γεν. Γραμματέα του ΙΜΟ κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ και με τον Βρεταννό ομόλογό του Λόρδο Μακέυ, ενώ στη συνέχεια ο Υπουργός θα μεταβεί στο Εμπτεν της Γερμανίας, για να προεδρεύσει στο Συμβούλιο των Υπουργών Ναυτιλιακών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

ΟΙ "ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ" ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού σε κοινή εκδήλωση με την Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος CYMEPA, ανακοίνωσαν την πρόσφατη ένταξη της Κύπρου στο θεσμό της "Γαλάζιας Σημαίας" και τον διορισμό της CYMEPA ως εθνικού χειριστή του θέματος.

Το πρόγραμμα "Γαλάζιες Σημαίες" εκτός από περιβαλλοντική έχει και εθνική σημασία για την Κύπρο, καθώς ένας ευρωπαϊκός θεσμός εφαρμόζεται στην Κύπρο, προετοιμάζοντας έτσι το έδαφος για την μελλοντική πλήρη ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιτυχία αποτελεί και το γεγονός ότι η CYMEPA αναγνωρίστηκε ο μοναδικός χειριστής του προγράμματος σε ολόκληρη τη Μεγαλόνησο.

ΙΣΧΥΡΟ ΤΟ ΝΕΟ Δ.Σ. ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Ο Κωνσταντίνος Κομνηνός, ο οποίος συγκέντρωσε το μεγαλύτερο αριθμό των ψήφων, κατά τις εκλογές για την ανανέωση των μελών από τα 32 μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, επανεξελέγη

Πρόεδρος του NEE, ενώ τις θέσεις των δύο αντιπροέδρων επάξια κατέλαβαν οι κ.κ. Γεώργιος Γράτσος και Δημήτριος Νομικός, οι οποίοι σε συνεργασία με τον Κ. Κομνηνό είχαν προσφέρει αξιόλογο έργο κατά την προηγούμενη θητεία του διοικητικού συμβουλίου. Αλλωστε ως μέλη της Διοικούσας Επιτροπής του Ναυτικού Επιμελητηρίου αναδείχθηκαν τέσσερις ακόμη εγνωσμένης ικανότητας άνθρωποι της ναυτιλιακής μας κοινωνίας, οι κ.κ. Σπύρος Αλεξανδράτος, Κωνσταντίνος Χατζηαντωνίου, Παντελής Σφηλιάς και Σπύρος Μαρινάκης.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΜΑΣ

Είναι ιδιαιτέρως διαφωτιστικά όσα φέρει στην επιφάνεια η αγγλόφωνη εφημερίδα "Maritime Monitor" αναφορικά με το ενδιαφέρον των αμερικανικών ασφαλιστικών εταιριών για την έκβαση της προσφυγής της εταιρίας "Προμηθεύς" στα ελληνικά δικαστήρια για την εξασφάλιση ασφαλισμάτων 3.000.000 δολλαρίων, την καταβο-

λή του οποίου αρνούνται Βρετανοί ασφαλιστές.

Όπως σημειώνει η εφημερίδα, "ανώτατο στέλεχος μεγάλης και γνωστής αμερικανικής ασφαλιστικής εταιρίας «ανέφερε στο Μ.Μ. ότι οι αμερικανικές ασφαλιστικές εταιρίες γνωρίζουν σε βάθος τα προβλήματα που έχουν ανακύψει μεταξύ πάρα πολλών Ελλήνων πλοιοκτητών και Βρεταννών ασφαλιστών, οι οποίοι αρνούνται συστηματικά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους στηριζόμενοι εν πολλοίς και στην Διαιτησία του Λονδίνου για την οποία προνοούν όλα ανεξαιρέτως τα συμβόλαια οι Βρετανοί ναυτασφαλιστές.

Για τον λόγο αυτόν, υπογραμμίστηκε στο Μ.Μ. αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον η έκβαση της προσφυγής της εταιρίας "Προμηθεύς", διότι, όπως επισημαίνεται αν γίνει αποδεκτή η αρμοδιότητα των ελληνικών δικαστηρίων, την οποία επικαλείται η εταιρία «Προμηθεύς» στηριζόμενη σε σχετική κοινοτική πρόβλεψη, το Λονδίνο θα τεθεί στο περιθώριο ουσιαστικά, αφού πλέον η επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν με τους ασφαλιστές θα είναι δυνατή στα δικαστήρια της έδρας ναυτιλιακών επιχειρήσεων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αμερικανικές ασφαλιστικές εταιρίες γνωρίζουν ότι παρόμοιος κίνδυνος δεν υφίσταται γι' αυτές και ότι εν πάση περιπτώσει το πρόβλημα δεν τις απασχολεί δεδομένου ότι, όπως υπογραμμίζεται, στόχος τους δεν είναι η δημιουργία προβλημάτων που ήταν και η αιτία της εντάσεως η οποία επικρατεί μεταξύ Ελλήνων (και άλλων) πλοιοκτητών και Βρεταννών ασφαλιστών, αλλά

η διεύρυνση του κύκλου εργασιών τους στην τεράστια, όπως χαρακτηρίζεται από τους Αμερικανούς, αγορά της Ελληνικής Ναυτιλίας σε πλαίσια αρμονικής συνεργασίας.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι είναι εντυπωσιακή η ενημέρωση των αμερικανών ναυτασφαλιστών όσον αφορά τα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Γνωρίζουν συγκεκριμένα ότι η σχετική δίκη η οποία επρόκειτο να γίνει στην Αθήνα το περασμένο Φθινόπωρο ανεβλήθη λόγω των βουλευτικών εκλογών που διεξήχθησαν στην Ελλάδα τον περασμένο Οκτώβριο και ότι η νέα δίκη έχει προορισθεί για τις αρχές Απριλίου. Επίσης είναι εν γνώσει και των "υπόγειων" μεθοδεύσεων στις οποίες κατέφυγαν στη συγκεκριμένη υπόθεση οι Βρετανοί ασφαλιστές για να αποφύγουν την άμεση εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους με δικονομικά τριναρίσματα, καθώς και των κινδύνων στους οποίους έχουν εκτεθεί και οι ασφαλισμένοι αλλά και οι ενυπόθηκοι δανειστές τους από τη συστηματική πλέον τακτική των Βρεταννών ασφαλιστών που τραινάρουν με διάφορες μεθοδεύσεις την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι από την πλευρά των αμερικανικών ασφαλιστικών εταιριών δεν αποκρύπτεται το ζωηρό ενδιαφέρον τους να καλύψουν ένα σημαντικό μερίδιο των ασφαλιστικών αναγκών της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Ας το έχουμε συνεπώς υπ' όψει μας μας - το μονοπώλιο του Λονδίνου ανήκει πλέον στο παρελθόν.

ΘΑ ΕΚΛΕΙΨΟΥΝ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟ

Κρίνουμε σκόπιμο να ζητήσουμε από τους αναγνώστες μας λίγη ακόμη κατανόηση, για τα ορθογραφικά λάθη που, εμείς τουλάχιστον, επισημάναμε στις δύο πρόσφατες εκδόσεις μας.

Η πλήρης στροφή στην ηλεκτρονική πλέον έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» έχει προβληματίσει και αυτές ακόμη τις πολύ έμπειρες χειρίστριες του ηλεκτρονικού μας υπολογιστή, οι οποίες μας διαβεβαιώνουν πάντως ότι συντομότερα τα λάθη θα εκλείψουν παντελώς.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

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

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

M.P.R.S.

Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49

Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΝΑΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ ΣΥΓΧΑΙΡΕΙ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΚΑΤΑΛΗΞΗ ΕΝΟΣ ΠΡΩΤΟΦΑΝΟΥΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Αγαπητέ Κύριε Διευθυντά,

Κρίνοντας ενδιαφέρον θέμα προς μίμηση του ανθρωπίνου παράγοντα, προς αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία δυστυχώς με την ανατολή του νέου χρόνου, έπληξαν την Ναυτιλία μας και μαυροφόρεσαν πλείστες όσες οικογένειες, θα ήθελα ν' αναφέρω την περίπτωση του προσφάτου ταξιδιού μου από Ρόττερταμ προς Πόρτ Καρτιέρ του Καναδά, που εξετελέσθη από 27.12.93 έως 17.1.94.

Τούτο έγινε υπό πραγματικά πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες, πρωτοφανείς εις την ναυτική μου καριέρα και μπορώ να πω χωρίς να υπερβάλλω, το πλοίο μου κινδύνευσε αν όχι να καταποντιστεί, αλλά να υποστεί τέτοιες ζημιές, που δεν γνωρίζω τι αποτέλεσμα θα είχαν τόσο για τη ζωή του πληρώματος, όσον και για την ασφάλεια του πλοίου μου.

Αυτά όμως αποφεύχθηκαν χάρις στην ετοιμότητα, την ψυχραιμία και την ναυτοσύνη του πληρώματός μου, το οποίο έδειξε μεγάλη αυτοθυσία ιδιαίτερα στις προσωρινές επισκευές των ρηγμάτων στα ύφαλα που υπέστη το πλοίο μου από τις πρωτοφανείς κοπώσεις.

Το αποτέλεσμα αυτών των προπαθειών του πληρώματός μου, ήταν να φθάσω με σώοι στο λιμένα του προορισμού μας, η δε επισφράγιση των ικανοτήτων αυτών ήταν η λήψη της επιστολής, την οποία και σας επισυνάπτω, του σεβαστού μου πλοιοκτήτη κ. Νικολάου Διαμαντή Πατέρα, ο οποίος καθημερινά μας συνεβούλευε, μας βοήθησε τα μέγιστα στις απαραίτητες και σωστές ενέργειές μας

και μας συμπαραστάθηκε σαν δεύτερος Κυβερνήτης στο αίσιο αποτέλεσμα της σωτηρίας του πλοίου και της ζωής μας και με την βοήθεια βέβαια του Αγίου των ναυτικών.

Θεωρώ και κρίνω απαραίτητο να δημοσιευθεί αυτή η εσώκλειστος επιστολή του Πλοιοκτήτη μου στα "Ναυτικά Χρονικά", προς μίμηση και μόνο, η οποία για όλους μας ήταν η μεγαλύτερη ηθική ικανοποίηση που νοιώσαμε, γι' αυτό και ξεχάσαμε τον μεγάλο κίνδυνο που διατρέξαμε.

Ευχαριστώ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ ΜΑΥΡΗΣ
Πλοίαρχος
Φ/γ "Παντάνασσα"

Ρόττερταμ, 16 Φεβρουαρίου 1994

Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΠΑΤΕΡΑ

"Προς Πλοίαρχον
κ. Μενέλαον Μαυρήν,
Καπετάν Μενέλαε,

Εκ μέρους των Πλοιοκτητών και της εταιρίας Λεάνδρος, ως διαχειριστές του "Παντάνασσα" που πλοιαρχεύει τώρα, έχω την ευχάριστη αποστολή να εκφράσω σ' εσένα ως πλοίαρχο, τον Α' Μηχανικό, τους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα μηχανής και καταστρώματος τα πιο θερμά συγχαρητήρια για τον αξιόπαινο και αποτελεσματικό τρόπο που αντιμετωπίσατε και ξεπεράσατε με απόλυτη ψυχραιμία, άρτια επαγγελματική ικανότητα και επιδέξιους χειρισμούς τον μεγάλο κίνδυνο που περάσατε τις δύσκολες μέρες που ταξιδεύατε στον Ατλαντικό προς το Πόρτ Καρτιέρ (Καναδά) τον Ιανουάριο, όταν άλλα βαπόρια με τις ίδιες

πρωτοφανείς κακοκαιρίες και φουρτούνες εχάθησαν μαζί με τα γενναία μα άτυχα πληρώματά των αψάνδρα.

Είμαι βέβαιος πως η ηρεμία όλων σας συνετέλεσε στις σωστές αποφάσεις και ενέργειες, με την έμφυτη ναυτοσύνη που διακρίνει από αιώνες κάθε γνήσιο Έλληνα ναυτικό με τις γερές παραδόσεις της αυτοθυσίας για να διασώσει πρώτα αυτούς που των εμπιστεύονται την ίδια τη ζωή τους και μετά τα συμφέροντα που διαφυλάττουν ως εκπρόσωποι των Πλοιοκτητών.

Είμαι αληθινά υπερήφανος για την άψογη συμπεριφορά όλων σας και σας βεβαιώ πως τις ημέρες αυτές επέρασα μαζί σας την ίδια αγωνία και συγκίνηση περιμένοντας τα διάφορα μηνύματα της πρωτοφανούς καιρικής καταστάσεως και ταυτόχρονα τις σωστές αποφάσεις σας για τις προσωρινές επισκευές των ζημιών που έγιναν στο βαπόρι σας λόγω της πρωτοφανούς κοπώσεως του σκάφους.

Σας αγκαλιάζω και πνευματικά τώρα που θα έλθω σκοπίμως στο Ρόττερταμ για να σας δω, να σας σφίξω το χέρι που με την ναυτική σας κατάρτιση και ηρεμία ξεπεράσατε τον άμεσο κίνδυνο και να σας καμαρώσω τώρα γερούς και χαρούμενους.

Σας ευχαριστώ και σας εύχομαι πάντα υγεία και ας ανάψωμε όλοι μας από ένα κερί στον Άγιο Νικόλα, που είναι για τους θαλασσινούς - να μας προστατεύει και να έχει πάντα γερούς εσάς και τις οικογένειές σας.

Σαν μικρή αναγνώριση της νίκης σας με τη θάλασσα που είναι ο πιο μεγάλος φίλος των ναυτικών, αλλά και ο πιο αδυσώπητος εχθρός τους κάποτε, οι Πλοιοκτήτες σας προσφέρουν ένα χρηματικό ποσόν σαν δείγμα του θαυμασμού και της ευγνωμοσύνης τους για την παληκαριά που εκάματε σωστά το καθήκον σας σε τόσο κρίσιμες ώρες για σας και το σκάφος που ταξιδεύετε.

Και πάλι μπράβο σας, θαλασσίνα παληκάρια.

Με πατρική στοργή και αγάπη,
ΝΙΚΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Πειραιάς, 4 Φεβρουαρίου, 1994

ΜΕ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΟΥ Κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΥΕΤΩΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΩΝ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Κύριε Διευθυντά,

Σε απάντηση επιστολής που δημοσιεύθηκε στο τεύχος Ιανουαρίου 1994, με τίτλο "Χάνουμε στελέχη από την μη αναγνώριση της υπηρεσίας στα ανασφάλιστα" σας πληροφορούμε για την ενημέρωση και του επιστολογράφου σας ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ικανοποιώντας το δίκαιο αίτημα των Ελλήνων ναυτικών για την αναγνώριση της υπηρεσίας τους σε πλοία με ξένη σημαία, προωθεί σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο θα αναγνωρισθεί, για την από-

κτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, η θαλάσσια υπηρεσία Ελλήνων ναυτικών που πραγματοποιήθηκε σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το NAT, το χρονικό διάστημα από 18/7/1983 μέχρι 30/6/1986 που εφαρμόστηκε το μέτρο της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ
Πειραιάς, 15 Φεβρουαρίου, 1994

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΖΗΤΟΥΝ ΑΓΩΝΙΩΔΩΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Όλοι μας έχουμε πεισθεί πια ότι τα αυτιά των περί την Ναυτιλία κρατούντων και ιθυνόντων τα τελευταία τουλάχιστον 10 χρόνια, ακούν μόνο όσα τους αρέσουν, όσα τους συμφέρουν, όσα τους κολακεύουν και τους ευχαριστούν.

Είδαμε επίσης την ανακολουθία τους και τους χειμάρους των υποσχέσεων που ποτέ δεν τηρήθηκαν και έχουμε καταλήξει στο απλό πια συμπέρασμα ότι και αυτοί που τις δίνουν απλόχερα και αλόγιστα, δεν τις πιστεύουν, πόσο μάλλον εμείς να ελπίσουμε ότι θα υλοποιηθούν κάτι από αυτά που υπόσχονται.

Εχουμε πια συνηθίσει στους διθυράμβους που λέγονται στις εορτές για τους ναυτικούς και τους έχουμε χαρακτηρίσει "εμετικούς" γιατί υποτιμούν την νοημοσύνη και των πιο ηλίθιων ανθρώπων.

Κάποτε αυτοί μας συνάρπαζαν γιατί ελπίζαμε, σήμερα βλαστημούμε και μωτζώνουμε πρώτα τους εαυτούς μας που τους πιστέψαμε και μετά όλους τους άλλους που συνεχίζουν να τους ξεστομίζουν κάθε φορά τους ίδιους, λες και α-

πευθύνονται σε μία τάξη υπο-ανθρώπων.

Ακούσαμε και φέτος το Πρωτοχρονιάτικο μήνυμα του YEN, ακούσαμε και τις προγραμματικές δηλώσεις για το 1994 του YEN - από το BBC φυσικά και από την ανταπόκριση του κ. Κόμη που όσοι τον παρακολουθούν από παλαιά και πριν να γίνει ανταποκριτής του BBC, βλέπουν ότι όσο πιο κοντά στα προβλήματα των ναυτικών βρίσκεται, τόσο πιο πολύ αγανακτεί.

Εκείνο που ίσως δεν ακούει ο κ. YEN είναι οι κατάρες και οι αφορισμοί των ναυτικών.

Γιατί, τι άλλο θα μπορούσαν να κάνουν και να πουν οι ταλαίπωροι;

- Όταν περιμένουν κάποια αύξηση των γελοίων συντάξεων και δεν ακούν ούτε επανάληψη των προεκλογικών υποσχέσεών του,

- Όταν καταργείται το δικαίωμα της φοροαπαλλαγής για ένα ΙΧ σε όλη τους τη ζωή, όπως και το δικαίωμα εισαγωγής οικουσκευών.

- Όταν αγοράζονται συνεχώς πλοία από Έλληνες πλοιοκτήτες αλλά μόνο Έλληνες δεν τα επανδρώνουν.

- Όταν φορολογείται και αυτή η πενιχρή σύνταξη και αυξάνεται η συμμετοχή στα φάρμακα.

- Και όταν δεν παίρνεται κανένα μέτρο για το κατρακύλισμα του NAT;

Πως θα πείσει και με πια λόγια τους νέους να μπουν στη θάλασσα και να μείνουν, αφού τα έργα τους - των υπευθύνων - τους αποδιώχνουν, τους αποτρέπουν και να σκεφθούν ακόμη να ακολουθήσουν το επάγγελμα αυτό αφού βλέπουν την κακομοιριά των υπαρχόντων ναυτικών - ενεργών και συνταξιούχων.

Και ας μας πουν επιτέλους ΟΛΟΙ οι YEN των τελευταίων 10 χρόνων, τι ΕΚΑΝΑΝ για να ορθοποδήσει το NAT που οι ίδιοι το κατάντησαν όπως είναι.

ΤΙ ΕΚΑΝΑΝ υπέρ των ναυτικών γενικά;

Ποια ΜΕΤΡΑ ουσιαστικά πήραν για να μη χάνεται το πολυτιμότερο συνάλλαγμα από την Πατρίδα μας;

ΤΙ ΕΚΑΝΑΝ για να καταστεί το ναυτικό επάγγελμα ένα κατοχυρωμένο και όχι τυχοδιωκτικό, ένα σοβαρό και όχι αεριτζήδικο επάγγελμα;

ΤΙ ΕΚΑΝΑΝ για να βγάλουν τους συνταξιούχους από την κακομοιριά, την ένδεια και αθλιότητα που έχουν περιέλθει μετά τόσα χρόνια εισφορών γενναίων υπέρ του ταμείου τους και μετά το χάσιμο της ζωής τους μέσα στα πλοία, πρεσβευτές λένε;

Θα απαντήσω εγώ για όλους. ΤΙΠΟΤΑ θετικό και πολλά αρνητικά.

Αλλά σε τελευταία ανάλυση, αυτοί όλοι κάνουν ένα επάγγελμα: Είναι πολιτικοί.

Εμείς, οι απλοί ψηφοφόροι, τι κάναμε για να προστατέψουμε τους εαυτούς μας;

ΤΙΠΟΤΑ και όχι μόνο αυτό, αλλά συνεχίζουμε να κάνουμε τα ίδια λάθη, να πιστεύουμε στα χρώματα και κόμματα. Καλά να πάθουμε.

Τώρα πια ούτε ευχή για καλή φώτιση δεν μπορούμε να κάνουμε γιατί το Αγιο Πνεύμα χάθηκε, όπως χάθηκαν και οι ελπίδες για κάτι καλύτερο.

Νεκρώσαμε δηλαδή, γιατί άνθρωπος χωρίς ελπίδες, είναι πτώμα, και ένα πτώμα ούτε σκέπτεται, ούτε αντιδρά, ούτε ενεργεί.

Σας ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

Μετά τιμής

ΝΙΚΟΣ ΚΑΙΜΑΚΗΣ

Συνταξιούχος ναυτικός.

Ήλιος, 29 Ιανουαρίου, 1994

Τα ταχύπλοα επιβατηγά - οχηματαγωγά στο δρόμο της τελειότητας

ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

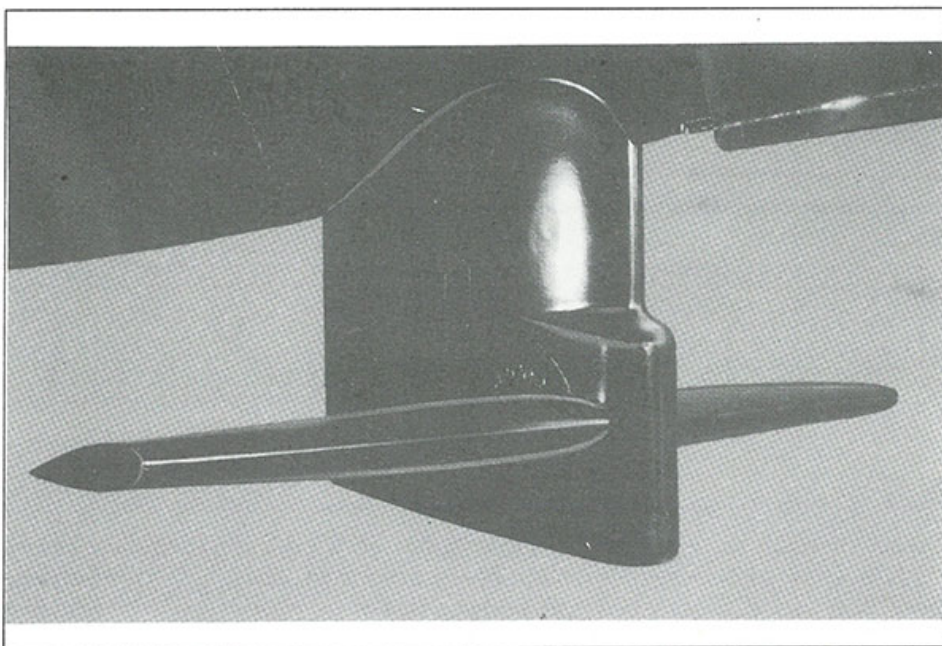
Το περιεχόμενο του παρόντος άρθρου στηρίζεται στην εμπειρία του γράφοντος από τη συμμετοχή του σε ένα Σεμινάριο που έλαβε χώρα πρόσφατα στο Μπέργκεν της Νορβηγίας και στο οποίο έλαβαν μέρος μέλη του επιτελείου του Νορβηγικού βιομηχανικού συγκρο-

τήματος Kvaerner, γνωστού για την πολυσχιδή δραστηριότητά του στο πεδίο της υψηλής τεχνολογίας και, σε εμάς τους περί τη θάλασσα διατρίβοντες, από τις σχετικά πρόσφατες προσκτήσεις αριθμού ναυπηγικών μονάδων ανά τον κόσμο, που καθιστούν το εν λόγω συγκρότημα τη δεύτερη σε παραγωγή ναυπηγική δύναμη σε παγκόσμια κλίμακα.

Ειδικότερα, η συμμετοχή αφορούσε σε εκείνους τους τομείς του συγκροτήματος που ειδικεύονται στη ναυπήγηση ταχυπλόων επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων τύπου διπλής ατράκτου, γνωστών ως καταμαράν, και, πέραν των στελεχών του ναυπηγικού συγκροτήματος παρέστη περιορισμένος αριθμός αποκλειστικών πρακτόρων, μεταξύ των οποίων ο γράφων, ως εκπρόσωπος της George Moundreas and Company S.A., αποκλειστικού πράκτορος στην Ελλάδα της Kvaerner Fjellstrand, στην οποία έχει εκχωρηθεί από την Kvaerner η ευθύνη του σχεδιασμού και της ναυπηγήσεως των καταμαράν.

ΤΟ MDS

Πρώτη διαπίστωση, ότι, παρά την ριζική επίλυση όλων εκείνων των προβλημάτων που συνδέονται με την ασφάλεια πλοίου και επιβατών, το θέμα της ανέσεως (comfort) των τελευταίων παραμέ-



Αποψη των κινητών υδροπτερυγίων του Συστήματος Αποσβέσεως Κραδασμών (MDS).

νει, ουσιαστικό μεν για πολλούς κατασκευαστές, ή, στην περίπτωση της Kvaerner Fjellstrand, ως διάχυτη εντύπωση ανάμεσα στους "operators" και στο ευρύ επιβατικό κοινό, εντύπωση που πρέπει κατάλληλα να διαλυθεί.

Πράγματι, πολύχρονες και δαπανηρές μελέτες και η αποκομιδή πολύτιμης πείρας από τη μέχρι τώρα δουλειά, απέληξαν στη σχεδίαση του Motion Dampening System (MDS), ενός συστήματος αποσβέσεως των εκ του κυματισμού κραδασμών μέσω ενός επαναστατικού ως προς τη σύλληψη και εφαρμογή του ηλεκτρονικού υπολογιστή που κατευθύνει σύστημα κινητών

πτερυγίων που, με τη σειρά τους, εξουδετερώνουν τους κραδασμούς.

Η ΤΑΧΥΤΗΣ

Πρακτικά, ταχύτητες μέχρι και 50 κόμβων είναι τεχνικά πλήρως εφαρμόσιμες. Στα πλαίσια όμως μιας λελογισμένης διαχείρισης, ό-

που το στοιχείο "κόστος" παίζει σημαντικό ρόλο, η εκάστοτε ενδεικνυόμενη ταχύτης είναι συνάρτηση των ιδιοτήτων της περιοχής πλόων και των ειδικών αναγκών του μεταφορικού έργου. Ετσι, διάφορες ταχύτητες μεταξύ των 34 και 50 κόμβων, αναλόγως των αναγκών και του τύπου του

πλοίου, προτείνονται προς αποδοχή. Βασική καθοδηγητική αρχή στη λήψη της σχετικής απόφασης - επιλογής αποτελεί το βάρος του προς μεταφορά αντικειμένου, λαμβανομένου υπ' όψη ότι η μεταφορά βαρέων φορτίων με μεγάλες ταχύτητες είναι κατ' αρχήν αντιοικονομική.

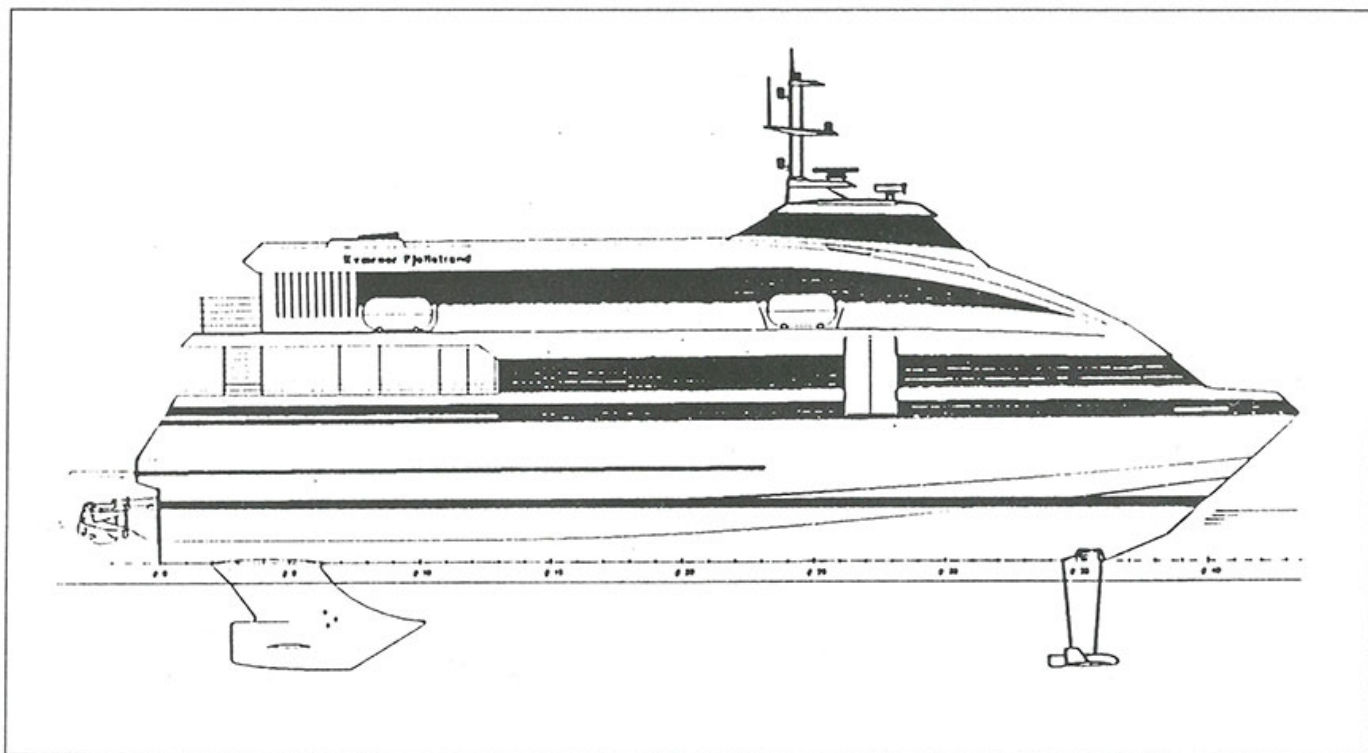
ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Στα 42 συναπτά χρόνια της λειτουργίας της, η Fjellstrand κατασκεύασε πλήθος μικρών ταχυπλόων σκαφών ενώ, ήδη από το 1979, επιδίδεται στη ναυπήγηση επιβατηγών σκαφών εξ αλουμινίου, τύπου Καταμαράν, με συνεχώς αυξανόμενο μέγεθος, από 25.5 μέτρα έως και τα 40 μέτρα ολικού μή-

κους. Το μοντέλο σταθεροποιήθηκε επί πέντε χρόνια (1985-1990) στα 38.8 μέτρα για να βρει νέα ώθηση με τον τύπο "40M FLYING CAT" το οποίο εικονίζεται στο εξώφυλλο του παρόντος τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών», το οποίο στα 40 x 10.10 μέτρα του, με ταχύτητα 35 κόμβων, μεταφέρει μέχρι 350 επιβάτες μέσα σε συνθήκες ά-

την τύχη πρόσφατα να απολαύσει ένα σύντομο ταξίδι στα ανοικτά των νορβηγικών ακτών υπό συνθήκες κακοκαιρίας, δείχνουν με σαφήνεια το επιτυχές του εγχειρήματος. Με ορισμένες αλλαγές που η εκ του πειραματικού σκάφους κηθείσα πείρα υπαγορεύουν, το Foilcat ήδη άρχισε να διατίθεται στο εμπόριο και οι δύο πρώτες πα-

μένου από πλευράς εμπορικής σκοπιμότητας, σε συνδυασμό με τις δυνατότητες ενός ταχυπλόου πλοίου, απέκλεισε κατ' αρχήν τη μεταφορά βαρέων οχημάτων (φορτηγών, trailers κλπ.) σαν αντισυμβατότητα. Ως εκ τούτου, το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στο συνδυασμό της μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων με τον optimum



Σκαρίφημα του Foilcat των 35 μέτρων.

νεσης και πολυτέλειας αδιανόητες μέχρι προσφάτως. Ο,τι όμως προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση είναι ο βαθμός του αυτοματισμού που διέπει την όλη λειτουργία του σκάφους πράγμα που ανακλάται στο χαμηλό κόστος εκμεταλλεύσεως και στην κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό αποφυγή του "ανθρώπινου λάθους", επομένως, σε υψηλές επιδόσεις ασφαλείας που συμπληρώνονται με τις από τη χρήση του MDS συνθήκες ανέσεως.

Η πρακτικά πλήρης επίλυση του προβλήματος της εκτέλεσης του πλου με ορισμένη σχεδόν καιρικές συνθήκες με άνεση και, κυρίως, με πλήρη ασφάλεια, επιτυγχάνεται όμως με το "Foilcat" το συνδυασμό διπλής ατράκτου (catamaran) με τη χρήση υδροπτερύγων σε ταχύτητες που εγγίζουν τους 50 κόμβους. Ήδη οι εμπειρίες από το πρώτο (πειραματικό) σκάφος, επί του οποίου ο γράφων είχε

ραγγελίες από αγοραστές του Χόγκ Κόγκ είναι πραγματικότητα. Με τη νέα του μορφή, το Foilcat έχει διαστάσεις περίπου 35x12 μέτρων, μέγιστη ταχύτητα 50 κόμβων, 47 υπηρεσιακή, και μεταφορική ικανότητα έως και 430 επιβατών, αναλόγως των περιοχών πλου και τις επιθυμίες των πλοιοκτητών, ακόμη υπό συνθήκες καιρού που θα σήμαιναν διακοπή του δρομολογίου για τα συμβατικά σκάφη. Πέραν των δρομολογημένων πλόων, κρίνεται άκρως κατάλληλο και για τουριστικούς πλόες υψηλής στάθμης.

ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Η πρόσφατη στροφή του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος σε ταχεία μεταφορά οχημάτων ήταν φυσικό να οδηγήσει την Kvaerner Fjellstrand στη σχεδίαση τύπου επιβατηγού-οχηματαγωγού σκάφους τύπου Καταμαράν υψηλών ταχυτήτων. Η μελέτη του αντικει-

αριθμό επιβατών, με πρόβλεψη για 3 ή 4 τουριστικά λεωφορεία, πράγμα που επιτρέπει μια "ευλιγισία" στην επίτευξη της βέλτιστης αναλογίας μεταξύ αριθμού επιβατών και οχημάτων (για την ελληνική πραγματικότητα, συνήθως 3 προς 1).

Έτσι δημιουργήθηκε το "Jumbo Cat" των 75 x 12 μέτρων, με μεταφορική ικανότητα μέχρι και 450 επιβατών (και σε ορισμένους πλόες μέχρι 600) και 120 ιδιωτικών αυτοκινήτων (maximum 160) με εναλλακτική δυνατότητα για 4 λεωφορεία που "εκτοπίζουν" 30 ιδιωτικά, σε υπηρεσιακή ταχύτητα 37 κόμβων που είναι δυνατόν να αυξηθεί, αν οι ειδικές ανάγκες το υπαγορεύουν, με την αντίστοιχη αλλαγή του συστήματος προώσεως. Προς ευχερέστερη επίτευξη των παραπάνω μεγεθών, ήδη αυτοί που φέρουν το βάρος της σχεδίασης προχώρησαν πρόσφατα σε αύξη-

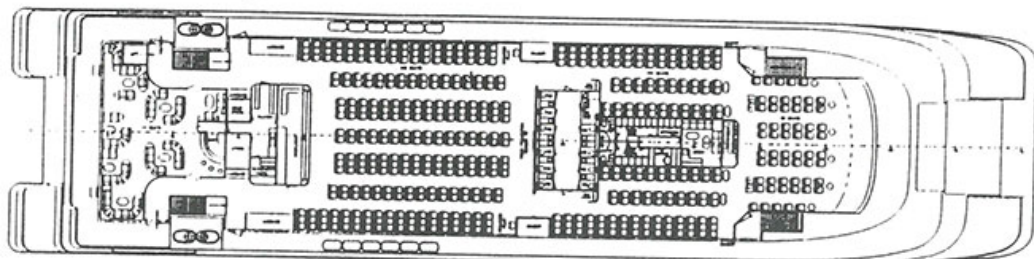
ση του ολικού μήκους σε 78 μέτρα.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Αν ελάμβανε κανείς υπ' όψη το μέγιστο βαθμό αυτοματισμού που

τη συνδυασμένη χρήση των πιο συμβατικών συσκευών και μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο εμπόριο, γεγονός που, σε συνδυασμό με τη συνεχή παρουσία του τεχνικού εκπροσώπου των κατασκευαστών δημιουργεί άριστες

είτε απλώς επιβατηγών ή και οχηματαγωγών, είναι πλέον βεβαία. Και ενώ, ως προελέχθη, η μεταφορά βαρέων οχημάτων θα παραμένει για μακρό ακόμη χρονικό διάστημα στη δικαιοδοσία των γνωστών συμβατικών τύπων πλοίων



διακρίνει τη *Jumbo Cat: Διάταξη χώρου επιβατών.* λειτουργία

του Jumbo Cat (όπως, άλλωστε, και των άλλων τύπων της Kvaerner Fjellstrand), αποτέλεσμα πολυετών και δαπανηρών μελετών των Ναυπηγών σε συνεργασία με τα Τεχνολογικά Ιδρύματα της Νορβηγίας, ίσως θα μπορούσε να οδηγηθεί στο εσφαλμένο συμπέρασμα, ότι η λειτουργία τους απαιτεί άκρα εξειδίκευση και περικλείει κινδύνους βλαβών που απαιτούν ειδικό χειρισμό και μεγάλα έξοδα. Χωρίς, βεβαίως, να παραβλέπει την ανάγκη μιας εξοικείωσης με το πλοίο, ο γράφων επισημαίνει την επίτευξη υψηλού βαθμού αυτοματισμού με

συνθήκες τεχνικής εκμετάλλευσής.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε ένα κόσμο που συνεχώς και ταχέως εξελίσσεται, και σε συνθήκες αγοράς που στην περίπτωσή μας, από πλευράς επιβατικού κοινού γίνονται όλο και πιο απαιτητικές και ανταγωνιστικές, οι μεταφορές επιβατών και αυτοκινήτων με υψηλές ταχύτητες, όχι απλά εξυπηρετούν τις τρέχουσες ανάγκες αλλά και δημιουργούν νέες. Οι προοπτικές, ως εκ τούτου, ανάπτυξης της αγοράς των ταχυπλοίων,

(και ταχύτητες

μέχρι και των 25 κόμβων δέον να θεωρούνται συμβατικές) το Καταμαράν, ως ο κατά τεκμήριο ασφαλέστερος και οικονομικότερος τύπος ταχύπλοου, έχει ευρύτατο μέλλον. Αυτό με την προϋπόθεση ότι, όπως η Kvaerner Fjellstrand, θα βρεθούν ναυπηγικές εταιρίες που δεν θα φεισθούν κόπων και χρημάτων προκειμένου να διαμορφώσουν τύπους πλοίων ασφαλείς και ανέτους στη χρήση.

Γ. ΜΙΛΑΝΟΣ



Aeolos Management S.A.

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

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

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

ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΚΑΤΑΛΗΨΗ

Γενικά

Πολλοί θεωρούν ότι σε μια χώρα που η εθνική συνείδηση πολύ λίγα γνωρίζει και πολύ λιγώτερο ασχολείται με την θάλασσα και την ναυτιλία τότε το έθνος ολόκληρο πολύ λίγο συνειδητοποιεί την δύναμη της θάλασσας και την σημασία της ναυτιλίας στην διαμόρφωση της μοίρας και του μέλλοντός του.

Και είναι πολύ κρίμα σήμερα με την εξουσιαστική παρουσία των MEDIA η εθνική συνείδηση να αγγίζει την θάλασσα και την ναυτιλία μόνο όταν συμβαίνουν ατυχήματα στα πλοία, όταν αυτά βυθίζονται και όταν προκαλούν θαλάσσιες ρυπάνσεις.

Ισως τότε να ανακύπτει και το αντιστρόφω ερώτημα κυρίως για την ανημέρωση νεολαία. Γιατί είναι τόσο σοβαρή η σημασία των πλοίων και της ναυτιλίας κάτω από μια τέτοια αρνητική εικόνα της παρουσίας τους που συνδέεται περισσότερο με κινδύνους και αντικοινωνικές συμπεριφορές και συνέπειες;

Πολλοί θεωρούν ότι αυτή η αποστασιοποίηση της κοινωνίας μας από την ναυτιλία μπορεί να δικαιολογηθεί από το γεγονός ότι η ναυτική εκπαίδευση ουσιαστικά βρίσκεται στο περιθώριο του συστήματος της Γενικής Εκπαίδευσης αφού το σπουδαστικό δυναμικό της δεν το αντλεί μέσα από τις καθιερωμένες στην κοινωνική συνείδηση τις νεολαίας διαδικασίες των Πανελλαδικών εξετάσεων από τις οποίες επιλέγονται όλοι οι προοριζόμενοι να εισαχθούν στα Ανώτερα και Ανώτατα πνευματικά ιδρύματα της χώρας.

Το γεγονός και μόνο ότι οι ΑΔΣΕΝ δεν περιλαμβάνονται στο Δελτίο συμμετοχής των Πανελλαδικών εξετάσεων στερεί την δυνατότητα της ευρείας ενημέρωσης της σπουδάζουσας νεολαίας και για την ύπαρξη των Σχολών αυτών αλλά και για το επίπεδο των σπουδών τους και ακόμη από τις συναφείς πληροφορίες που θα μπορούσαν να έχουν οι ενδιαφερόμενοι σε

κάθε γωνιά της Ελλάδος για την ποιότητα των σπουδών, το γνωστικό τους αντικείμενο και προ πάντως τις προοπτικές μιας απεριόριστη δυναμικής ναυτιλιακής καριέρας που περνά μέσα από την πολύτιμη και κερδοφόρα εμπειρία της θαλάσσιας υπηρεσίας στις σύγχρονες μονάδες του Ελληνικού Εμπορικού στόλου.

Η κοινωνική διάσταση του προβλήματος.

Και νομίζω ότι αξίζει τον κόπο να δούμε την κοινωνική διάσταση της παραμέτρου αυτής που η συνέχιση της εφαρμογής της θεωρείται ότι αποτελεί ένα σοβαρό αντικίνητρο στην προσέλευση στελεχών Εμπορικού Ναυτικού.

Στην χώρα μας τα τελευταία 20 χρόνια οι συνθήκες και το επίπεδο ζωής έχουν βελτιωθεί σημαντικά ενώ οι ευκαιρίες ανεύρεσης εργασίας είναι πολύ περισσότερες, παράλληλα δε η εξέλιξη των ηθών και η παρατηρούμενη ελευθερία και ελευθεριότητα της νεολαίας ενισχύει ακόμη περισσότερο το δέσμηό της με τον κοινωνικό περίγυρο.

Ακόμη δε σήμερα για την σπουδάζουσα νεολαία που το πρόβλημα "του προς το ζειν" κατά κανόνα έχει εξασφαλιστεί από την οικογένεια τους γονείς, οι στόχοι της νεολαίας αυτής έχουν μετατοπιστεί από την αγωνία της "εξασφάλισης του επιούσιου" στην αναζήτηση της ποιοτικής επαγγελματικής αποκατάστασης και της κοινωνικής κατάξωσης.

Και σήμερα στην Ελληνική κοινωνία και στην Ελληνική οικογένεια η κοινωνική κατάξωση περνά μέσα από την μόρφωση που τελειούται και ταυτίζεται με την απόκτηση Πανεπιστημιακού πτυχίου.

Στη σκέψη του Έλληνα γονέα ως προς το μέλλον των παιδιών του αποτελεί αξίωμα να προβεί αυτός σε κάθε θυσία προκειμένου τα παιδιά του να γίνουν επιστήμονες.

Θα υποστηριζόταν ακόμη ότι κατά βάθος και ο ίδιος ο γονέας θεωρεί κάπου ότι και η δική του επιτυ-

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

χημένη πορεία στην ζωή ολοκληρώνεται με το να έχει καταφέρει τα παιδιά του να αποκτήσουν πτυχίο Ανωτάτης Σχολής ανεξάρτητα με τον εάν με αυτό θα κερδίσουν ή όχι την ζωή τους και θα εξασφαλίσουν αύριο την ζωή της δικής τους οικογένειας.

Και έχουμε απτά παραδείγματα πολλών πτυχιούχων για τους οποίους το φάσμα της ανεργίας προβάλλει εφιαλτικό με μοναδική προοπτική την απασχόληση στον Δημόσιο τομέα. Και όμως βλέπουμε χιλιάδες υποψήφιους να αγωνίζονται για μια θέση εισακτέου σε σχολές που οι απόφοιτοί τους δύσκολα θα απορροφηθούν από την αγορά εργασίας.

Σαφές λοιπόν το μήνυμα που εκπέμπει η Ελληνική κοινωνία για την οποία ο επιτυχημένος είναι μόνο ο καταξιωμένος με πανεπιστημιακό πτυχίο. Η ελίτ του πνεύματος αποτελεί τον υπέρτατο στόχο της Ελληνικής νεολαίας.

Με βάση την συλλογιστική αυτή σπουδές στην χώρα μας που δεν καταξιώνονται με την χορήγηση πανεπιστημιακού πτυχίου, θεωρούνται υποβαθμισμένες που κινούνται στο περιθώριο και από τα πράγματα δεν περιλαμβάνονται στα ενδιαφέροντα της Ελληνικής σπουδάζουσας νεολαίας ανεξάρτητα εάν το πτυχίο τους πιθανό παρέχει πολύ μεγαλύτερες προοπτικές αποκατάστασης και ουσιαστικής επιτυχίας.

Από τα παραπάνω νομίζω γίνεται εύκολα κατανοητό γιατί η ναυτιλία, τα πλοία και γενικά οι ναυτιλιακές δραστηριότητες στην χώρα μας δεν έχουν αναμειχθεί και ζυμωθεί με το κοινωνικό γίγνεσθαι της Ελληνικής κοινωνίας. Και αυτό συμπυκνώνεται στο γεγονός ότι οι ναυτικές σπουδές στην χώρα μας και κατ' επέκταση και η συνολική ναυτιλιακή σταδιοδρομία των ναυτικών στελεχών δεν έχει καταξιωθεί σε επιστημονικό επίπεδο.

Και διευκρινίζουμε δεν ομιλούμε για τις ναυτικές σπουδές γενικά ως γνωστικό αντικείμενο αλλά για

τις ναυτικές σπουδές στην χώρα μας.

Η διευκρίνιση είναι αναγκαία αφού στις άλλες χώρες οι ναυτικές σπουδές είναι Πανεπιστημιακού επιπέδου.

Στην χώρα μας αντίθετα με τις ναυτικές σπουδές, ήταν αρκετές μερικές συνδικαλιστικές κυρίως πιέσεις ώστε οι καθόλα συμπαθείς δάσκαλοι από την διετή φοίτηση των Παιδαγωγικών Ακαδημιών πέρασαν στην τετραετή Πανεπιστημιακή των Παιδαγωγικών Τμημάτων, οι Στρατιωτικές Σχολές έγιναν Ανώτατες ενταχθείσες στις Πανελλαδικές εξετάσεις, ιδρύθηκαν τμήματα Μουσικολογίας, Σωματικής Αγωγής, Θεατρολογίας, Δημοσιογραφίας, Νοσηλείας, Ανθρωπογεωγραφίας, Κοινωνιολογίας και πόσοι αληθινά άλλοι τομείς αναβαθμίζονται κάθε χρόνο, μη εξαιρουμένης και της Διαιτολογίας.

Η επαγγελματική διάσταση του προβλήματος

Η ναυτιλία αποτελεί σήμερα μια πολυσχιδή διεθνή δραστηριότητα με καλπάζουσες τεχνολογικές και λειτουργικές εξελίξεις που τις διακρίνει η πολυπλοκότητα των σχέσεων αλλά και η πολυπλοκότητα των Κανονισμών που έχει επιβάλει η διεθνής κοινότητα σε θέματα που άπτονται της ασφαλούς λειτουργίας των ιδίων των πλοίων για την ασφάλειά τους καθώς και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η επάρκεια πλέον των στελεχών σήμερα δεν περιορίζεται μόνο στον κορμό της ειδικότητας του καθενός αλλά αξιολογείται περισσότερο από τις παραμέτρους της γνωσμοθέτησης σε ουσιαστικό βαθμό, του μάντζμεντ και της πληροφορικής.

Πρόκειται για γνώσεις που απαιτούν συστηματική σπουδή υψηλού επιπέδου προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι αποκτώμενες γνώσεις.

Ας είμαστε ειλικρινείς οι γνώσεις αυτές δεν αποκτώνται με σχολεία της μιας ή δύο εβδομάδων κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας γιατί απαιτούν συστηματική βασική εκπαίδευση στο ξεκίνημα των σπουδών.

Ο ανταγωνισμός στην διεθνή ναυτιλιακή σκακέρα είναι σκληρός και οι αντίπαλοί μας κάνουν άλματα.

Η κατανόηση αυτής της πραγματικότητας για την ανάγκη δημιουργίας στελεχών υψηλού επιπέδου έχει προ πολλού οδηγήσει πολλές χώρες με πρωτοπόρους τους Αμερικανούς, τους Ρώσους και τους Ιάπωνες στην δημιουργία Ναυτιλιακών Ακαδημιών Ανωτάτου Επιπέδου καθώς και Ναυτιλιακών Πανεπιστημίων.

Και είναι χαρακτηριστικό ότι τα ιδρύματα αυτά λειτούργησαν αρχικά με τα τμήματα Nautical Science για ναυτίλους αξιωματικούς και Marine Engineering για μηχανικούς, ενώ πολύ μεταγενέστερα ίδρυσαν τμήματα εξειδικευμένα για Shipping Management και Port Management κλπ.

Ο παραπάνω ετεροχρονισμός στην λειτουργία των μη ναυτικών ειδικοτήτων δίνει ξεκάθαρο μήνυμα, ότι η πρώτη ανάγκη για την ποιοτική βελτίωση στην ναυτιλία βρίσκεται στην δημιουργία κατά κύριο λόγω υψηλού επιπέδου αξιωματικών στα πλοία.

Εμείς εδώ που πορευόμαστε;

Με τα παραπάνω προσπαθήσαμε να τοποθετήσουμε την ναυτιλία και τις ναυτικές σπουδές μέσα στο

Ελληνικό Κοινωνικό γίγνεσθαι και δώσαμε τις παραμέτρους αυτές που καταξιώνουν την προόδό τους και την επιτυχία τους.

Όμως αληθινά οι Ελληνικές ναυτικές σπουδές που βρίσκονται, τις επιδιώκουν, τι στοχεύουν;

Θα τολμούσα να πω ότι οι σχέσεις της ναυτιλίας μας με την εκπαίδευση έχει μια κοινή παράμετρο με την σχέση της ακτοπλοίας με τα λιμάνια. Θα υποστηριζόταν ότι η ναυτιλία (φορτηγός) παρουσιάζει μία ελαστικότητα στην διαμόρφωση των μεγεθών της μέσα στον χρόνο, το ίδιο άλλωστε συμβαίνει και στην ακτοπλοία και ως προς τον αριθμό και ως προς τα μεγέθη των πλοίων. Όμως η αντίστοιχη παράμετρος της εκπαίδευσης παρουσιάζει μια ανελαστικότητα και ως προς την ποσοτική απόδοση και ως προς την ποιότητα των παραγομένων στελεχών από τους μηχανισμούς της ναυτικής εκπαίδευσης.

Το ίδιο άλλωστε συμβαίνει και με λιμάνια που παρουσιάζουν μια ανελαστικότητα στην προσαρμογή τους προκειμένου να εξυπηρετήσουν την ανάγκη της ναυτιλίας. Πλοία μπορεί να αγοράζεις από την μία ημέρα στην άλλη, όχι όμως να φτιάξεις μεγαλύτερα λιμάνια.

Με άλλα λόγια ενώ οι ανάγκες της ναυτιλίας (κυρίως φορτηγού) και τις ακτοπλοίας είναι κυμαινόμενες αντίθετα οι προσαρμογές της ναυτικής εκπαίδευσης όπως και των λιμένων απαιτούν μακροχρόνια προσπάθεια που εντάσσεται σε πολιτικούς σχεδιασμούς και κυρίως σε κρατικά προγράμματα. Αυτές οι προϋποθέσεις δεν αποκτώνται ούτε για την φορτηγό ναυτιλία ούτε για την ακτοπλοία.

Και εδώ βλέπουμε να αναφύεται μόνο του το θέμα της διαφορετι-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

κής οπτικής που προσεγγίζει την επάνδρωση των πλοίων από την μία πλευρά η εκπαίδευση και από την άλλη η Διοίκηση της Ναυτιλίας. Και συγκεκριμένα είναι φυσικό κάτω από την πίεση της ελλείψεως στελεχών να υπάρχει η ανάγκη της κάλυψής τους. Και βεβαίως δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η Διοίκηση παρεμβαίνει στην εκπαίδευση αλλά ουδείς μπορεί να αφαιρέσει το δικαίωμα στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας που έχει την ευθύνη και των δύο τομέων δηλαδή και της επάνδρωσης των πλοίων με προσοντούχους και ικανούς αξιωματικούς αλλά και της σωστής λειτουργίας του συστήματος της Ναυτικής Εκπαίδευσης για την παραγωγή ικανών αξιωματικών, να εξισορροπεί τις αντιθέσεις και να βρίσκει συμβιβαστικές λύσεις.

Ακριβώς πάνω σ' αυτά τα πλαίσια και προκειμένου να ανευρίσκονται λειτουργικές λύσεις το πρόβλημα δεν αντιμετωπίζεται μονοσήμαντα αλλά με πολλές προσεγγίσεις.

Και θα πρέπει να ομολογηθεί ότι το σύστημα "έχει δουλέψει" και έχει εξυπηρετήσει την ναυτιλία.

Στην χώρα μας η απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου γινόταν μετά από εξετάσεις που για πρώτη φορά καθιερώθηκαν με το Διάταγμα της 18.10.1852 (περί εξετάσεως των Ελλήνων Εμποροπλοίων)

σε εποχή δηλαδή που άλλοι κλάδοι ήσαν τελείως άγνωστοι και αδιαμόρφωτοι, ενώ στα μέσα του μεσοπολέμου καθιερώθηκε το απολυτήριο Γυμνασίου για τους μη προερχομένους από Ναυτική Σχολή (τότε Σχολή της Υδρας).

Μετά το 1956 που το σύστημα της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης επεκτάθηκε με την ίδρυση περισσότερων Σχολών, το 1973 οι Ναυτικές Σχολές μέσα στο ίδιο έτος εντάχθηκαν στην Ανωτέρα Εκπαίδευση (Ν.Δ. 99/73 και Ν.Δ. 187/73 (ΚΔΝΔ), ενώ το επόμενο έτος καθιερώθηκε ως προσόν εισαγωγής στις ΑΔΣΕΝ το Απολυτήριο Γυμνασίου.

Ομως με την πάροδο των χρόνων, που το γνωστό αντικείμενο της ειδικότητας βρισκόταν μπροστά σε νέες προκλήσεις και της τεχνολογίας αλλά και της διαχείρισης κυρίως θεμάτων αρκετά πολύπλοκων σχετιζόμενων με την ασφάλεια του πλοίου, την ασφαλή μεταφορά των φορτίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος καταδείχθηκε ότι τα δύο έτη θεωρητικών σπουδών ήσαν τελείως ανεπαρκή για να καλύψουν την εκπαιδευτική ύλη. Έτσι από το έτος 1985 η φοίτηση γίνεται τριετής και για τους πλοιάρχους που πλέον γίνεται ισόχρονη με τους μηχανικούς.

Πρόκειται για ένα αφανές αλλά πολύ ουσιαστικό βήμα προς την

σωστή κατεύθυνση της ολοκλήρωσης των σπουδών.

Ομως όπως αναφέρθηκε η ναυτιλία δεν είναι ούτε εσωτερικός, ούτε στεγανός χώρος ώστε να τον απομονώσουμε από τα συμβαίνοντα σε άλλες χώρες. Και πραγματικά το σύστημα με το οποίο μετά το πέρας των θεωρητικών σπουδών, δηλαδή, την τριετία, ο σπουδαστής απομακρυνόταν από την σχολή και πλέον μόνος του αναζητούσε με δική του ευθύνη τον τρόπο της πρακτικής άσκησης στα πλοία προκειμένου να αποκτήσει το δίπλωμα τρίτης τάξης, παρουσίαζε αδυναμίες.

Και η βασική αδυναμία του εντοπιζόταν στο γεγονός ότι η μη οργανωμένη και μη συντονιζόμενη από την Σχολή πρακτική άσκηση της θαλάσσιας υπηρεσίας στο πλοίο δεν διευκόλυνε την ολοκλήρωση του προγράμματος που εκπονείται από την Σχολή και παρακολουθείται από το εκπαιδευτικό προσωπικό της.

Κάτω από αυτή την ανάγκη ολοκλήρωσης των ναυτικών σπουδών με ενιαίο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ο χρόνος της θαλάσσιας υπηρεσίας εντάχθηκε στον συνολικό χρόνο σπουδών ως χρόνος πρακτικής άσκησης - με αποτέλεσμα ο σπουδαστής να θεωρείται ότι περάτωσε την φοίτηση στην Σχολή μετά την συμπλήρωση του χρόνου θεωρητικής αλλά και πρακτικής άσκησης

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.

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. PAPATHEODOROU C. ENG., M.SC., FIMARE, MRINA.



CHRIS MARINE S.A.

12. PLATONOS STR., 185 35 PIRAEUS

TEL: 4224926, FAX: 4224921, TLX: 213460/213523 CRIS GR

WE CAN ALSO ARRANGE REPAIRS FOR YOU IN TIANJIN, XINGANG, TSINGTAO AND GUANGZHOU.

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615635, 4627800, TELEX: 212880, 212503 NIK, GR FAX: 4626268, 4619631

δηλαδή μετά την συμπλήρωση του τετραετούς κύκλου σπουδών. Ο απόφοιτος αποκτά μετά το πέρας του τετραετούς κύκλου σπουδών και μετά την υποβολή και έγκριση της διπλωματικής του εργασίας το πτυχίο της σχολής καθώς και το Δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού τρίτης τάξης αντίστοιχα.

Ομως και θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η ενταξη του χρόνου θαλάσσιας υπηρεσίας για απόκτηση του Διπλώματος Τρίτης Τάξης στον συνολικό χρόνο σπουδών αποτελεί μια πολύ σωστή επιλογή.

Στην προσέγγιση αυτή είναι γνωστό ότι υπήρξαν κάπως διαφορετικές απόψεις.

Η μία εξέφραζε το δόγμα των Ναυτιλιακών Ακαδημιών που απαιτούν συμπαγείς τριετείς θεωρητικές σπουδές στο θρανίο και ένα χρόνο πρακτικής εκπαίδευσης στα πλοία.

Αυτό το έτος της πρακτικής εκπαίδευσης εντασσόταν είτε ως δεύτερο είτε ως τρίτο έτος μέσα στην τετραετία.

Αντίθετα υπήρξε και ένα άλλο κάπως πιο ευέλικτο σχήμα που βασιζόταν σε ένα Induction Course πολύ λίγων εβδομάδων μετά το οποίο ακολουθούσε περίοδος θαλάσσιας υπηρεσίας. Μέσα από το δεύτερο αυτό σύστημα εκφραζόταν η καθαρά Αγγλική άποψη που φαίνεται πραγματικά να εξυπηρετούσε την δομή της Αγγλικής ναυτιλίας αλλά και μια ξεχωριστή θα λέγαμε νοοτροπία.

Το εφαρμοζόμενο τώρα στην χώρα μας σύστημα με τον γενικό χαρακτηρισμό Sandwich Course αποτελεί κατά βάση συγκερασμό των δύο τάσεων με κύριο χαρακτηρισμό τις δύο περιόδους θαλάσσιας πρακτικής εκπαίδευσης χωρίς το Induction Course.

Ηδη το επόμενο καλοκαίρι του 1994 αναμένεται να αποφοιτήσουν οι πρώτοι διπλωματούχοι ΑΔΣΕΝ του τετραετούς κύκλου σπουδών, οι οποίοι συγχρόνως θα αποκτήσουν και το οικείο δίπλωμα Αξιωματικών Τρίτης Τάξεως Ε.Ν.

Και ασφαλώς θα πρέπει να επισημάνουμε εδώ, ότι ο ενδιάμεσος χρόνος θαλάσσιας υπηρεσίας λειτουργεί θετικά προς δύο κατευθύνσεις.

Η πρώτη είναι προς την πλευρά της εκπαίδευσης αφού ο σπουδαστής αποκτά πάνω στο πλοίο

προσλαμβάνουσες παραστάσεις με αποτέλεσμα να κατανοεί ευκολότερα πολλά θεωρητικά θέματα που στην συνέχεια θα παρακολουθήσει στην Σχολή.

Η δεύτερη λειτουργία προς την πλευρά της επιβεβαίωσης ή όχι των επιλογών των σπουδαστών να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα.

Ο ενδιάμεσος χρόνος της θαλάσσιας υπηρεσίας του παρέχει την δυνατότητα να δοκιμάσει εάν πράγματι μπορεί να προσαρμοστεί στον τρόπο εργασίας στο πλοίο αλλά και την ζωή των ναυτικών.

Μια αρνητική του απόφαση δίνει εγκαίρως στον ίδιο τον σπουδαστή την δυνατότητα να εγκαταλείψει τις ναυτικές σπουδές αλλά συγχρόνως διευκολύνει και το Κράτος και τον εφοπλισμό να μην συνεχίζει να χρηματοδοτεί τις σπουδές σε κάποιον που δεν πρόκειται να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα.

Κατά συνέπεια το νέο σύστημα με το οποίο ο χρόνος της θαλάσσιας υπηρεσίας περιλήφθηκε στον χρόνο σπουδών και η μετακίνηση της θαλάσσιας υπηρεσίας στον ενδιάμεσο χρόνο των θεωρητικών σπουδών αποτελεί σύστημα επιτυχώς δοκιμασμένο στο εξωτερικό και στην χώρα μας αποδεικνύεται επίσης λειτουργικό και αποδεκτό.

Ομως παρόλα αυτά διατυπώνονται επιφυλάξεις ως προς τις δύο περιόδους θαλάσσιας υπηρεσίας μέσα στον τετραετή κύκλο σπουδών. Πολλοί θεωρούν ότι η εξάμηνη θαλάσσια υπηρεσία από καθαρά εκπαιδευτικής πλευράς κρίνεται ανεπαρκής για να κατανοήσει ο σπουδαστής και ενταχθεί στις λειτουργίες και την ζωή του πλοίου. Και αυτό ανεξάρτητα ότι θα επανέλθει πάλι για ένα εξάμηνο στο πλοίο.

Ομως δεν είναι μόνο το πρόβλημα της εκπαίδευσης, στην πράξη φαίνεται πράγματι να δημιουργούν και προβλήματα συντονισμού στην ναυτολόγηση του μεγάλου αριθμού σπουδαστών, οι οποίοι στην συντριπτική τους πλειοψηφία αποστέλλονται για ναυτολόγηση σε λιμάνια του εξωτερικού.

Από την άλλη πλευρά ο σύντομος χρόνος παραμονής στο πλοίο σε συνδυασμό με τις υψηλές δαπάνες αποστολής και επαναπατρισμού δημιουργεί εκτός των λει-

τουργικών προβλημάτων και οικονομικά προβλήματα, όχι αμελητέα.

Ομως αληθινά πιστεύουν πολλοί ότι αυτός ο βιαστικός χρόνος της εξάμηνης παραμονής στο πλοίο κάθε περίοδο είναι περισσότερο ουσιαστικός για τον σπουδαστή και για το πλοίο από την παραμονή του για δύο συνεχή εξάμηνα στο ίδιο πλοίο.

Νομίζω ότι το θέμα παρουσιάζει αρκετά εκπαιδευτικό ενδιαφέρον.

Κατά μία άποψη η συνεχής είσοδος - έξοδος από την Σχολή για μακρές περιόδους δημιουργεί ένα αίσθημα φυγής, δημιουργεί θα λέγαμε μία εκτόνωση του ενδιαφέροντος του για μελέτη με την έννοια ότι μπορεί να αποκτήσει την έντυπωση και την νοοτροπία ότι αυτά που διδάσκονται στην Σχολή είναι πολύ θεωρητικά και δεν πρόκειται να τα βρει μπροστά του στην πράξη.

Αυτό το στοιχείο είναι πολύ αρνητικό για τις σπουδές.

Ακόμη δε σε ένα εξάμηνο δεν είναι δυνατό να αποκτήσει σαφή εικόνα και της ζωής του ναυτικού αλλά και να κατανοήσει και να αφομοιώσει τα λειτουργικά θέματα του πλοίου και προπαντός δεν προλαβαίνει να αποκτήσει νοοτροπία επαγγελματία ναυτικού.

Με άλλα λόγια αυτό το λίγο διάστημα της ναυτολόγησης κάθε φορά δημιουργεί στον σπουδαστή μια αίσθηση προσωρινότητας στο πλοίο και της μη συνειδητής συμμετοχής του σε εργασίες και σε λειτουργίες του.

Πολλοί θεωρούν ότι αυτά τα μειονεκτήματα και αδυναμίες αποφεύγονται όταν ο σπουδαστής υποχρεώνεται να παραμείνει για πολύ περισσότερο χρόνο στο πλοίο, χρόνο δηλαδή διπλάσιο.

Η μοναδική περίοδος θαλάσσιας υπηρεσίας εκτιμάται ότι θα ανακουφίσει πάρα πολύ την λειτουργία της κάθε Σχολής και θα οργανώσει αυτή πολύ καλύτερα τους μηχανισμούς ελέγχου της πρακτικής εκπαίδευσης στο πλοίο και θα κάνει πολύ περισσότερο αποτελεσματική και ωφέλιμη την περίοδο της εκπαίδευσης μακριά από την Σχολή.

Νομίζω είναι, μια άποψη που δεν θα πρέπει να απορριφθεί αβασάνιστα εφόσον με αυτή τη λύση διευκολύνεται και η εφοπλιστική πλευρά τόσο από πλευράς διαδι-

κασιών όσο και από πλευράς δαπανών γιατί χωρίς αμφιβολία αποφεύγονται οι δαπάνες μιας δεύτερης αποστολής στο πλοίο και επαυπατρισμού των σπουδαστών.

Το γεγονός ότι οι Αγγλοι διατηρούν δύο περιόδους ας μην το συνδέουμε με την ουσία της εκπαίδευσης γιατί περισσότερο συνδέεται αυτή με την λειτουργική δυνατότητα των Αγγλικών πλοίων να προσεγγίζουν στα Αγγλικά λιμάνια χωρίς να αντιμετωπίζουν αυτό το πρόβλημα της αποστολής των σπουδαστών σε λιμένες εκτός της Αγγλίας.

Ανωτατικοποίηση: Το ζητούμενο

Το πλοίο σήμερα αποτελεί μια πολύπλοκη τεχνολογική και λειτουργική μονάδα που αντιπροσωπεύει μια τεράστια επένδυση.

Αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα ασφάλειας και λειτουργίας μακριά από τους πλοιοκτήτες, μακριά από τις Αρχές της χώρας του μέσα πάντοτε σε ένα εχθρικό περίγυρο (όλοι κοιτάζουν να το απομυζούν), εξωγενών παραγόντων, για την ασφάλειά του και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Το γεγονός ότι το 80% και πάνω από τα συμβαίνοντα ατυχήματα, οι ζημιές, οι βλάβες και οι κάθε είδους αποκτήσεις σε βάρος του πλοίου, οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα αποτελεί την πειστικότερη απόδειξη της ανάγκης που υπάρχει για την καλύτερη εκπαίδευση των στελεχών των πλοίων.

Η ανησυχία αυτή έχει πράγματι βρει ανταπόκριση στην διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία έχει ήδη ευαισθητοποιηθεί και προχωρά προς την αναθεώρηση της ισχύουσας Σύμβασης για τα πρότυπα της ναυτικής εκπαίδευσης (της γνωστής (STCW)).

Είναι ανάγκη να αντιληφθούμε όλοι ότι βρισκόμαστε αντιμέτωποι με τις νέες τεχνολογίες, τις νέες πολύπλοκες ανθρώπινες σχέσεις όχι στον περίγυρο του Δημοτικού Σχολείου και των Νηπιαγωγείων του χωριού ή της πόλης αλλά βρισκόμαστε αντιμέτωποι με ένα διεθνές παλλιροιακό κύμα προκλήσεων στον χώρο της ναυτιλίας που η μόνη μας ελπίδα να προλάβουμε τις εξελίξεις και να εκμεταλλευτούμε τις προκλήσεις αυτές είναι η συστηματική ναυτική παιδεία.

Μια τέτοια παιδεία είναι ανάγκη όλοι μας να οραματιζόμαστε ότι θα αποτελεί το εθνικό βάθρο και το εφελτήριο που θα κάνει πράξη την δημιουργικότητα και την επιχειρηματική φαντασία του Έλληνα εφοπλιστή.

Όταν από τον καθόλα συμπαθή δάσκαλο και την Νηπιαγωγό το κράτος απαιτεί συστηματική σπουδή δηλαδή Πανεπιστημιακή μόρφωση, εμείς στην ναυτικότατη Ελλάδα με την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο, εμείς επιμένουμε Ελληνικά να πείσουμε τους εαυτούς μας - και όχι άλλους - ότι η διακυβέρνηση και η πρόωση ενός μεγαθηρίου των 150 ή 50 ή και 10 εκατομμυρίων δολλαρίων με δεκάδες μέχρι και χιλιάδες ανθρώπινες ψυχές που ταξιδεύει ανά την υδρόγειο με κινδύνους και εχθρούς ορατούς και μη ορατούς που απειλούν το σκάφος τους επιβαίνοντες και το θαλάσσιο περιβάλλον, συνεπάγεται - σε σύγκριση με τον δάσκαλο και την νηπιαγωγό - λιγότερο εύρος γνώσεων, λιγότερο βάθος γνώσεων, λιγότερη ευθύνη, λιγότερη υπευθυνότητα, λιγότερη διοικητική ικανότητα, λιγότερη αποφασιστικότητα, λιγότερο βαθμό εκθέσεως σε φυσικούς κινδύνους, λιγότερη γλωσσομάθεια μικρότερες οικονομικές συνέπειες από μια εσφαλμένη ενέργεια, λιγότερη τέλος στέρηση του οικογενειακού περιβάλλοντος και λιγότερη στέρηση των αγαθών και των απολαύσεων της ζωής.

Εμείς ως άνθρωποι της ναυτιλίας που ζυμωθήκαμε με τα προβλήματά τους με τις χαρές και τις απογοητεύσεις της δεν γνωρίζουμε, εάν ο δάσκαλος και ο νηπιαγωγός του Βιετνάμ, της Ινδίας, της Κίνας, της Γκάνας και των Φιλιππίνων αλλά και της Αιγύπτου υποχρεούται να διαθέτει Πανεπιστημιακό πτυχίο, αυτό όμως που γνωρίζουμε είναι ότι το Βιετνάμ της ζούγκλας και των ποταμών, οι Φιλιππίνες της ζούγκλας και των βουνών, η Γκάνα με τις ζούγκλες και τις καλύβες και η Αίγυπτος της Ερήμου χωρίς να αναφερθώ σε προηγμένες χώρες, τις ναυτικές σπουδές τους τις έχουν αναβαθμίσει σε Πανεπιστημιακό επίπεδο. Σημειώνεται ότι οι χώρες αυτές λίγα μόνο πλοία διαθέτουν.

Και εύλογα ανακύπτει το ερώτημα στην χώρα μας γιατί αρνούμα-

στε να ανωτατικοποιήσουμε τις ναυτικές σπουδές;

Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει αρνητική απάντηση χωρίς όμως να έχει γίνει οποιοδήποτε βήμα προς την κατεύθυνση αυτή.

Η επίσημη θέση μέσα από προγράμματα αλλά και επίσημες απαντήσεις είναι ότι μια τέτοια Πανεπιστημιακή αναβάθμιση αποτελεί ένα πολύ σοβαρό βήμα γιαυτό χρήζει και ειδικής μελέτης.

Στην πράξη ουσιαστικά η ναυτιλία χωρίς να αρνείται την αναβάθμιση - και πως να την αρνηθεί άλλωστε - την θέτει σε μια πολύ περισσότερο ετεροχρονισμένη προτεραιότητα που θα υποστηριζόταν ότι την έχει θέσει:

"στο υπόψι αρχείο".

Ομως η ουσία της αρνητικής επιχειρηματολογίας η οποία χωρίς να γράφεται εν τούτοις ανεπίσημα λέγεται εστιάζεται στους ακόλουθους λόγους:

α) Οτι δεν είναι αναγκαία η Πανεπιστημιακή μόρφωση των Ελλήνων Πλοιάρχων και Μηχανικών. Αυτό γράφτηκε από Πανεπιστημιακό που όμως οι θέσεις του μάλλον θύμιζαν μπροστάρη συνδικαλιστή υπερασπιζόμενο τα "κεκτημένα" δικαιώματα των αποφοίτων της Σχολής του - του κλάδου του.

β) Δεν υπάρχουν οι αναγκαίες εγκαταστάσεις υλικοτεχνικής υποδομής καθώς και το αναγκαίο καθηγητικό προσωπικό.

γ) Οτι οι διπλωματούχοι Αξιωματικοί Ε.Ν. με δίπλωμα Πανεπιστημίου θα αναζητήσουν απασχόληση εκτός πλοίου.

δ) Οτι χρειάζεται περισσότερος χρόνος για την εκπαίδευσή τους.

Ομως ας προσεγγίσουμε καλόπιστα το κάθε επιχείρημα χωριστά.

α) Το αν απαιτείται ή όχι εμείς έχουμε επιχειρηματολογήσει σε μελέτης και άρθρα μας αλλά και επίσημες αναφορές ενώ και άλλοι αρκετά έντονα έχουν αναφερθεί στο θέμα αυτό.

Ομως αυτούς όλους που αντιτίθεται, τους παραπέμπουμε σε όλα τα αντίστοιχα ιδρύματα του εξωτερικού. Ίσως τότε πειστούν.

β) Ως προς την ύπαρξη των προϋποθέσεων για την λειτουργία τους ασφαλώς δεν τις έχουν όλες οι σημερινές ΑΔΣΕΝ. Τις έχουν όμως ο Ασπρόπυργος, η Θεσσαλο-

νίκη και τα Χανιά σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό.

Και ακόμη υπάρχει αρκετό προσωπικό για την ανάγκη των εκπαιδευτικών αναγκών αλλά η γειννίαση και των τριών αυτών ΑΔΣΕΝ με Πανεπιστημιακά Κέντρα αποτελεί προσωρινή λύση, μέχρι της δημιουργίας ιδίου προσωπικού.

Το γεγονός ότι πολλά επαρχιακά πανεπιστήμια εξακολουθούν ακόμη και σήμερα να λειτουργούν σε αίθουσες Δημοτικών Σχολείων με ελάχιστο εξοπλισμό και με τους περισσότερους καθηγητές να μεταβαίνουν αεροπορικά από τό κέντρο, τότε γίνεται αντιληπτό ότι το επιχείρημα της μη ύπαρξης καθηγητών στις τρεις αυτές Σχολές καταντά αν όχι σαθρό, τουλάχιστον αφελές.

γ) Για τον τρίτο λόγο ότι οι Διπλωματούχοι Αξιωματικοί Ε.Ν. αυτών των τριών Ναυτιλιακών Ακαδημιών (Πανεπιστημίων) δεν θα στραφούν προς την θάλασσα, αποτελεί μια θεωρητική υπόθεση και όχι γεγονός.

Όμως εδώ πράγματι παίρνοντας την θέση του μέσου Έλληνα πλοιοκτήτη που θέλει μορφωμένα στελέχη στα πλοία του του οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι σε όλη την πρόταση της Ανωτατικοποίησης μπορεί να πάρει αρνητική θέση από την στιγμή που κάποιος τον πείσει ότι οι απόφοιτοι αυτοί δεν θα ναυτολογηθούν στα πλοία αλλά θα χρησιμοποιήσουν τις γνώσεις τους προς άλλα επαγγέλματα. Αλήθεια ποιός θά τον κατηγορούσε για την θέση του αυτή όταν μάλιστα ο ίδιος εισφέρει με το Κεφάλαιο Ναυ-

τικής Εκπαίδευσης για να εκπαιδούνται τα μελλοντικά στελέχη των πλοίων;

Πάνω σε ένα τέτοιο επιχείρημα εφόσον δεν έχουμε πραγματικά παραδείγματα και στοιχεία κατ' ανάγκη θα κάνουμε εκτιμήσεις:

Αρχικά θα επισημάνουμε ότι τα προγράμματα Σπουδών ελάχιστα ως προς το εύρος της γνωστικής ύλης θα τροποποιηθούν και θα επεκταθούν προς άλλες ειδικότητες άλλων κλάδων.

Ο κορμός τους είναι και θα παραμείνει το γνωστικό αντικείμενο του Nautical Science (Ναυτικής Επιστήμης) και Marine Engineering (Ναυτικής Μηχανολογίας) που θα αναφέρεται αποκλειστικά στα πλοία χωρίς να υπεισέρχεται στον επαγγελματικό χώρο άλλων ειδικοτήτων.

Αυτό όμως δεν σημαίνει για παράδειγμα ότι δεν θα καλύψει με συστηματική σπουδή γνωστικό αντικείμενο που ως πλοίαρχος ή μηχανικός χειρίζεται στο πλοίο.

Κάτι τέτοιο ουδείς βέβαια διανοείται να απαγορεύσει όπως δεν απαγορεύεται η διδασκαλία του Ναυτικού Δικαίου και σε μη Νομικές Σχολές, η Ιστορία σε εκτός Ιστορικές Σχολές, η Ναυπηγική σε εκτός ναυπηγικές σχολές, η οικονομία σε εκτός πολυτεχνείου σχολές, το μάνατζμεντ σε εκτός σχολές μάνατζμεντ κλπ.

Αυτό που έχει σημασία είναι ότι η εξειδίκευσή τους θα είναι η ίδια όπως και σήμερα.

Επομένως η απασχόλησή τους εκτός του ναυτιλιακού χώρου και η

απορρόφησή τους δεν φαίνεται να διαφέρει ουσιαστικά από το σημερινό καθεστώς των ΑΔΣΕΝ.

Ως προς τον μύθο της διαρροής των αποφοίτων αυτών προς θέσεις του Δημόσιου τομέα, της μεταπήδησης σε άλλο επιστημονικό χώρο και γενικά της επίσημης χρησιμοποίησης του Πανεπιστημιακού τίτλου για ακαδημαϊκή καριέρα θα μπορούσε να τεθεί και η πρόσθετη προϋπόθεση της απόκτησης και του Ανωτάτου Ναυτικού Διπλώματος.

Το στοιχείο αυτό είναι βέβαιο ότι θα συγκρατήσει μεγάλο αριθμό αποφοίτων στην θάλασσα μέχρι την απόκτηση των πρόσθετων προσόντων για εισαγωγή στο Δημόσιο, Οργανισμούς, Τράπεζες κλπ.

Θα μπορούσε με αρκετή προσέγγιση να λεχθεί ότι η διαρροή των αποφοίτων αυτών από την θάλασσα δεν θα διαφέρει σημαντικά από την διαρροή σήμερα των αποφοίτων των ΑΔΣΕΝ.

Ο απόφοιτος ΑΔΣΕΝ δεν θεωρεί τον εαυτό του επιστημονικά ολοκληρωμένο και εφόσον πράγματι έχει θέληση για μάθηση είναι βέβαιο ότι θα αναζητήσει διέξοδο. Αυτή η κατηγορία της διαρροής δεν θα λειτουργεί για τον Απόφοιτο Πανεπιστημιακής Σχολής.

δ) Ως προς τον τέταρτο λόγο που αφορά, την διάρκεια των σπουδών θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ο συνολικός χρόνος σπουδών θα είναι ο ίδιος που ισχύει σήμερα. Δηλαδή από την είσοδο στην Σχολή μέχρι και την αποφοίτηση με δίπλωμα Τρίτης Τάξης θα



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

απαιτούνται τέσσερα χρόνια, όπως ακριβώς είναι στα αντίστοιχα εκπαιδευτικά ιδρύματα του εξωτερικού.

Κατά συνέπεια οι ισχυριζόμενοι ότι τα περί Πανεπιστημίου είναι θεωρητικά και απαιτούν μακροπρόθεσμα προγράμματα τελούν σε πλάνη και το επιχείρημα τους δεν ευσταθεί. Ο χρόνος σπουδών θα εξακολουθήσει να παραμένει ο ίδιος που ισχύει σήμερα δηλαδή η τετραετία.

Αξιωματικοί άλλης προέλευσης

Με την πρόταση της Ανωτατικοποίησης των Ναυτικών Σπουδών στην χώρα μας υπήρξαμε σαφείς με την έννοια ότι δεν ανωτατικοποιούνται όλες οι ΑΔΣΕΝ. Από αυτές μόνοι οι τρεις που λειτουργούν στην περιοχή τους Πανεπιστήμια αλλά και οι ίδιες διαθέτουν υλικοτεχνική υποδομή μπορούν να νόμου να αναβαθμίσουν σε Ναυτιλιακές Ακαδημίες (Maritime Academies). Πρόκειται για πολύ εύστοχο αλλά και εύηχο τίτλο που αποδίδει πλήρως τις σπουδές που παρέχουν.

Κατά συνέπεια το όλο σύστημα της Ναυτικής Εκπαίδευσης θα συνεχίσει να λειτουργεί όπως και σήμερα, με τις τρεις βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης:

α) Την Μέση Εκπαίδευση (Ναυτικά Λύκεια κλπ.).

Όπως είναι γνωστό η προέλευση αυτή δεν μπορούσε να ανεληχθεί στην βαθμίδα της Α' τάξεως πλην όμως τελευταία επανήλθε λόγω της ανεπάρκειας των αποφοίτων ΑΔΣΕΝ να καλύψουν τις ανάγκες της ναυτιλίας.

β) Την Ανωτέρα Εκπαίδευση σε επίπεδο ΤΕΙ των ΑΔΣΕΝ. Θα εξακολουθήσουν με το ισχύον καθεστώς εκτός των τριών κέντρων. Θα μπορούσε να λεχθεί ότι ένας αριθμός των εισακτέων που προβλεπόταν στις τρεις ΑΔΣΕΝ θα μετακινηθεί στις επαρχιακές Σχολές.

γ) Της Ανωτάτης Εκπαίδευσης από τις τρεις Ναυτιλιακές Ακαδημίες Μακεδονίας, Ασπροπύργου και Χανίων.

Παρατηρήσεις

Τα επαγγελματικά προσόντα στο Εμπορικό Ναυτικό και της Ανωτάτης Εκπαίδευσης εκτιμάται ότι θα πρέπει αρχικά τουλάχιστον

να είναι τα ίδια με των ΑΔΣΕΝ και ως προς την θαλάσσια υπηρεσία και ως προς τα σχολεία που θα παρακολουθούν ανεπισσώμενοι για τό δίπλωμα Β και Α.

Ομως ουδείς μπορεί να αποκλείσει το γεγονός ότι η υψηλή ποιότητα και απόδοση των αποφοίτων των Πανεπιστημίων πιθανό να οδηγήσει σε μια διαφοροποίηση των προϋποθέσεων απόκτησης των διπλωμάτων Β' και Α'.

Μια τέτοια διαφοροποίηση δεν μπορεί επίσης μελλοντικά να αποκλειστεί και για το δικαίωμα της εργασίας επί πλοίων ανάλογα με την κατηγορία τους και το μέγεθός τους.

Είναι φανερό λοιπόν ότι όταν ομιλούμε πλέον για ανωτατικοποίηση ομιλούμε για δύο πολύ σημαντικά πράγματα.

Ομιλούμε πρώτα για τον επιστημονικό χαρακτήρα των Ναυτικών Σπουδών και στην χώρα μας.

Ομιλούμε πλέον για μια κατάρτιση των ναυτικών σπουδών στην κοίτιδα της ναυτιλίας.

Δεύτερο με την Ανωτατικοποίηση ομιλούμε πλέον για μια καινούργια πηγή προέλευσης αξιωματικών Ε.Ν. πρόσθετη προς τις άλλες δύο.

Ομιλούμε πλέον για μια προέλευση που ανοίγει την πόρτα στους δεκάδες χιλιάδες νέους να πληροφορηθούν για τις ναυτικές σπουδές, να γνωρίζουν την ποιότητα, την έντασή τους και τις δυνατότητές τους. Και προπαντός ότι θα ακολουθήσουν ένα δυναμικό και φιλόδοξο επάγγελμα με πολλές προοπτικές μέσα και έξω από τα πλοία.

Ετσι εφεξής στον νεαρό σπουδαστή του Λυκείου θα προβάλλουν τρεις λύσεις για μια μελλοντική συνολική σταδιοδρομία ανάλογα με τις δυνατότητες της επιδόσεως του ή και τις ιδιαίτερες συνθήκες και καταστάσεις και προβλήματα που αντιμετωπίζει ο καθένας. Η κάθε κατηγορία αποτελείται στον δικό της κόσμο και η κάθε κατηγορία προσπαθεί να αντλήσει το δικό της δυναμικό. Ενα όμως είναι γεγονός ότι όλοι τους θα δοκιμαστούν εκεί στο βαπόρι και οι αστέρες του επαγγέλματος μέσα από εκεί θα αναδυθούν.

Πιθανόν όλες οι κατηγορίες να αποκτούν το ίδιο δίπλωμα, ενδεχόμενα να εξετάζονται και στην ίδια

γνωστική ύλη, αυτό όμως δεν συνεπάγεται και την επιστημονική τους εξίδωση.

Άλλο θέμα το επαγγελματικό δίπλωμα και άλλο το εκπαιδευτικό και επιστημονικό υπόβαθρο της κάθε κατηγορίας.

Υπάρχουν σκοπιμότητες για την μη ανωτατικοποίηση;

Προβληματίζει τον γράφοντα εάν πράγματι υπάρχουν τέτοιες σκοπιμότητες που με την Α ή Β δικαιολογία αρνούνται την ανωτατικοποίηση των ναυτικών σπουδών.

Υπάρχουν μερικοί που θεωρούν ότι οι απόφοιτοι αυτών των Πανεπιστημίων Αξιωματικοί Ε.Ν. θα αποτελούν "απειλή" για το προσωπικό των γραφείων και κατά τον χρόνο της υπηρεσίας τους στα πλοία αλλά και στα γραφεία.

Ομως θα πρέπει να διευκρινιστούν ωρισμένες αλήθειες που ίσως πολλοί δεν έχουν συνειδητοποιήσει στην εποχή μας.

Τα προηγούμενα χρόνια επικρατούσε μια περίεργη αντίληψη από τους ασχολούμενους με την ναυτιλία στην ξηρά. Όλοι θεωρούσαν ότι οι ναυτικοί άπαξ και χρίστηκαν ναυτικοί δεν μπορούν να διεκδικούν θέση στην ξηρά. Ατυχώς ακόμη υπάρχουν μερικοί τέτοιοι νοσταλγοί που αξιωματικά αποφαίνονται ότι οι πλοίαρχοι δεν έχουν καμμία δουλειά στην ξηρά και δεν μπορούν να διεκδικούν θέσεις στα γραφεία.

Όσο για τους μηχανικούς έκαναν για τους κάποιους "σκόντο" αποφαινόμενοι ότι μπορούν να βρουν δουλειά σε κάποιο συνεργείο.!!!

Ομως δεν έχουν αντιληφθεί ότι σήμερα ουδείς ξεκινά μία ναυτική καριέρα και προ παντός ένα στέλεχος με την σκέψη να περάσει όλα του τα χρόνια στην θάλασσα. Το γεγονός δε ότι οι γνώσεις του δεν θα του επιτρέψουν να βγει στην ξηρά και μάλιστα να ασχοληθεί με κάποιο τομέα σχετικό με την ναυτιλία που θα χρησιμοποιεί τις γνώσεις και την εμπειρία της θάλασσας πρέπει να είμαστε βέβαιοι, ότι αυτό αποτελεί το ισχυρότερο αντικίνητρο για την προσέλκυση στελεχών στην θάλασσα.

Σήμερα ο αξιωματικός ναυτίλος και μηχανικός είτε το παραδεχόμαστε είτε όχι στην σκέψη του έχει να ταξιδέψει λίγα χρόνια να απο-

κλήσει μία οικονομική ευχέρεια και στην συνέχεια θεωρεί πολύ φυσικό με τα προσόντα, τις γνώσεις και την εμπειρία του να χρησιμοποιηθεί και σε άλλα πόστα.

Με άλλα λόγια ο Αξιωματικός βλέπει την ναυτιλιακή του καριέρα με μια σύνθετη μορφή από την θάλασσα στην ξηρά ακόμη και εναλλασσόμενη. Και θα υποστηρίζεται ότι η καλλιέργεια αυτής της αντίληψης αποτελεί ένα πολύ θετικό στοιχείο για την προσέλκυση νέων στη θάλασσα. Ένα στοιχείο που μπορεί να δημιουργήσει ισχυρά κίνητρα στους νέους σε μια εποχή που με δυσκολία μπορούν να στερηθούν τις όποιες απολαύσεις της στεργιάς.

Οποιοι δεν αντιλαμβάνονται αυτή την πραγματικότητα σημαίνει ότι έχουν μείνει σε περασμένες εποχές που έπρεπε "να βάζεις μέσο για να μπαρκάρεις".

Και είναι τραγικό να υπάρχουν ακόμη άνθρωποι της ναυτιλίας σκεπτόμενοι με την λογική "όσο λιγότερες γνώσεις έχει ο Αξιωματικός τόσο περισσότερο θα μείνει στην θάλασσα".

Και βεβαίως όσο λιγότερο ικανός είναι, όσο λιγότερα προσόντα τόσο δυσκολότερο είναι να βρει απασχόληση στην ξηρά. Σ' αυτό έχουν δίκιο.

Με αυτή τη λογική χωρίς αμβολία καθημερινά οδηγούμαστε σε χαμηλότερα επίπεδα στρατολόγησης στελεχών, οδηγούμαστε στην υποβάθμιση του επαγγέλματος, οδηγούμαστε στην άρνηση του επαγγέλματος, οδηγούμαστε στον αφελληνισμό των πλοίων μας.

Από την άλλη πλευρά να είμαστε βέβαιοι ότι όσο λιγότερο μορφωμένος και χωρίς προσόντα είναι ο ναυτικός, εάν αυτός έχει αποφασίσει να βγει στην ξηρά, έχει αποφασίσει συγχρόνως να κάνει οποιοδήποτε επάγγελμα, χωρίς να σκεφθεί το είδος της απασχόλησής του.

Κατά συνέπεια η λογική των λιγότερων προσόντων οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην συρρίκνωση της ναυτιλίας και πριν από αυτήν στον τελειώς αφελληνισμό της.

Και θα μπορούσε να λεχθεί ότι με μια τεράστια ναυτιλία που έχει ανάγκη πολλών και μορφωμένων αξιωματικών και στελεχών και από την άλλη πλευρά μια σπουδάζουσα νεολαία που ψάχνει για την επιτυχία και την κοινωνική κατάξωση μέσα από τις Πανεπιστημιακές σπουδές, φθάνει πραγματικά σε επίπεδα παραλογισμού να αρνούμαστε να χρησιμοποιήσουμε και τις Πανεπιστημιακές ναυτικές σπουδές ως μια πρόσθετη (Ε) πρόσθετη πηγή δημιουργίας υψηλού επιπέδου αξιωματικών για την ναυτιλία μας.

Το έχω γράψει και σε άλλα άρθρα μου ότι οι Αμερικανοί φορολογούμενοι πληρώνουν κάθε χρόνο εκατομμύρια δολάρια για να εκπαιδεύσουν Πανεπιστημιακού επιπέδου αξιωματικούς Ε.Ν. οι οποίοι λίγες πιθανότητες έχουν να βουν απασχόληση σε Αμερικανικά πλοία.

Και όμως ο εκεί φορολογούμενος προτιμά να πληρώνει τα εκατομμύρια δολάρια για να εκπαι-

δεύει τεχνοκράτες αξιωματικούς της ναυτιλίας που για την εκπαίδευσή τους απαιτούνται τεράστιες εγκαταστάσεις ηλεκτρονικός εξοπλισμός, πανάκριβα Simulators και πολύ ακριβότερα εκπαιδευτικά πλοία.

Ο εκεί φορολογούμενος πολίτης δεν συμφωνεί με πολύ λιγότερα χρήματα να παραχθούν πολλαπλάσιοι πτυχιούχοι άλλων ειδικοτήτων για την εκπαίδευση των οποίων δεν θα χρειαζόταν τίποτε περισσότερο από μερικά θρανία και ένας μαυροπίνακας.

Ο σημερινός Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κασιφάρας για το θέμα της αναβάθμισης των ναυτικών σπουδών είχε επιδείξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον κατά την προηγούμενη θητεία του στο ΥΕΝ και από την δική του πλευρά είχε κάνει σοβαρά βήματα προς το Υπουργείο Παιδείας.

Όμως από τότε το θέμα πάγωσε σε κάποια συρτάρια του Υπουργείου Παιδείας.

Εχω την αίσθηση ότι ως άνθρωπος ευρείας αντιλήψεως και ταχών αποφάσεων βοηθούμενος από τους άμεσους συνεργάτες του θα θελήσει να το επαναφέρει στην επιφάνεια και υπό το φως των εξελίξεων που στο μεταξύ έχουν μεσολαβήσει θα αξιολογήσει τις ιδέες σκέψεις και προτάσεις που έχουν δει το φως της δημοσιότητας σχετικά με την αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών.

Δυνατότητες, τρόποι και προεγγίσεις υπάρχουν.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

International TAGAROPULOS, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

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.

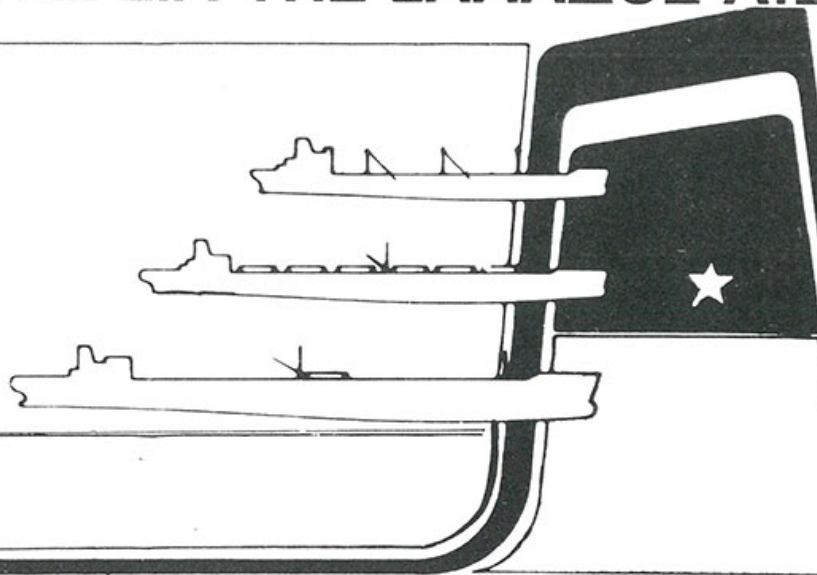
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ με το σύστημα των Sandwich Courses, αποδίδει τους καρπούς για τους οποίους θεοπίσθησε και τελικώς πόσοι από τους σπουδαστές που εισήχθησαν στις σχολές μετά την εφαρμογή του έφθασαν στο τέλος και μπαρκάρισαν στα βαπόρια σαν επαγγελματίες πλέον ναυτικοί;

Τα ερωτήματα ήρθαν αυτόματα στα χείλη έπειτα από μία συνομιλία με ναυτικό ο οποίος μόλις είχε τελειώσει τον Ασπρόπυργο και ανέφερε ότι ούτε με το σύστημα αυτό επιτεύχθηκε ο κύριος σκοπός της αποφυγής των διαρροών.

Την άποψη αυτή ενίσχυσε σχεδόν ταυτόχρονα πλοίαρχος πλοίου στο οποίο ναυτολογούνται συστηματικά σπουδαστές των σχολών για την πρακτική τους εκπαίδευση ο οποίος στη διάρκεια σχετικής συνομιλίας υπογράμμισε ότι αρκετοί από αυτούς τους νέους που επιθυμούν πραγματικά να γίνουν ναυτικοί τελικώς αποχωρούν, γιατί δεν τους σηκώνει η θάλασσα, δεν μπορούν δηλαδή να συνηθίσουν στην αποφυγή της ναυτίας (ή ακόμη και να αποβάλουν την απολύτως φυσιολογική φοβία που προκαλούν η απεραντωνσύνη του υγρού στοιχείου και η αγριεμένη θάλασσα).

Ο γράφων δεν έχει στη διάθεσή του σχετικά στοιχεία, από καιρό όμως και με αφορμή διάφορες μεμονωμένες περιπτώσεις γεννήθηκε η σκέψη μήπως θα ήταν προτιμότερο να καθιερωθεί σαν πρώτη φάση η πρακτική εκπαίδευση επί του πλοίου, ώστε να διαπιστώνεται αμέσως ποιούς σηκώνει και ποιούς δεν τους σηκώνει η θάλασσα ώστε να αποφευχθούν εκ των υστέρων οι διαρροές - δεν πρέπει να χάνουμε χρόνο τη στιγμή που οι ανάγκες είναι επιτακτικές.

Πρέπει να επισημανθεί ότι και στις δύο περιπτώσεις αφετηρία για τη σχετική συζήτηση αποτέλεσε η πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών" (και του γράφοντος) να πάρουμε όλα τα παιδιά που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για το ναυτικό επάγγελμα το περασμένο φθινόπωρο, την οποία όμως δεν υλο-

ποίησε ο φίλτατος Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας χάνοντας έτσι μία μοναδική ευκαιρία να προσφέρει μία σημαντικότητα και ανεπανάληπτη υπηρεσία προς τη Ναυτιλία - δυστυχώς σ' αυτόν τον τόπο δεν μάθαμε να εκμεταλλευόμαστε τις ευκαιρίες που παρέχει η συγκυρία, συγκυρία σαν τη σημερινή που οι δυσκολίες στη στεριά ωθούν τους νέους στη θάλασσα για μία γρήγορη και ιδιαίτερα προσοδοφόρα σταδιοδρομία (αλήθεια, ποιός τριαντάρης - για να μην πούμε και μικρότερος - στη στεριά, με όποιες σπουδές και τίτλους, μπορεί να εξασφαλίσει μηνιαίο εισόδημα από δυόμιση έως τέσσερις χιλιάδες δολάρια για οκτάμηνη εργασία;

ΧΑΙΡΕΤΑΙ κανείς ιδιαίτερα όταν επισκέπτεται σε λιμάνια του εξωτερικού βαπόρια σαν το κοντεινερόπλοιο "Ζίμ Πουσάν" της εταιρίας Costamare που τιμούν την Ελληνική Ναυτιλία. Και ταυτόχρονα δίνουν μία άμεση ερμηνεία της επιτυχίας των Ελλήνων στη θαλάσσια έργα, ενώ συγχρόνως επιβεβαιώνουν για πολλοστή φορά την αντίληψη ότι η ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών, χωρίς τους οποίους δεν θα είναι εφικτή - όσο και αν υποστηρίζουν μερικοί φίλοι ότι αυτοί, ό,τι και να γίνει, θα έχουν βαπόρια - η διατήρηση πλοίων σε ελληνικά χέρια.

Οι αφορμές πάρα πολλές:

Κατ' αρχήν, η ποιότητα του συγκεκριμένου πλοίου. "Παλιό" - είναι ηλικίας 17 ετών - κατά τους συνήθεις επικριτές το "Ζίμ Πουσάν", αλλά το βαπόρι αυτό μπορεί να συγκριθεί μόνον με νεότευκτα πλοία. Δεν είναι μόνον φυσικά η εξωτερική εμφάνιση του βαποριού που δείχνει σαν να έχει παραληφθεί αυτή τη στιγμή από το ναυπηγείο η οποία οδηγεί σ' αυτό το συμπέρασμα. Παντού, σε όλους τους χώρους, στη γέφυρα, στη μηχανή, στο κοντρόλ ρούμ, στους χώρους ενδιαιτήσεως, στο μαγειρείο, στο χώρο των ψυγείων τα πάντα, και όχι μόνον τα διάφορα σύγχρονα όρ-

γανα και μέσα, είναι ιδιαίτερα φροντισμένα και προσεγμένα χωρίς την παραμικρή φθορά, δείχνουν καινούργια, γεγονός που αποδεικνύει την έκταση και τα αποτελέσματα της σωστής και συνεχούς συντηρήσεως.

Κατά τον ίδιο και εξ ίσου σημαντικό λόγο η ποιότητα του πληρώματος - όλοι Έλληνες στη σύνθεση, που κάνουν τα αδύνατα δυνατά, που δίνουν την ψυχή τους με όλη την κυριολεξία για να μπορεί αυτό το ειδικό πλοίο να βρίσκεται στις ώρες που πρέπει χωρίς να χάνει ούτε δευτερόλεπτο στα λιμάνια προορισμού. Ενα πλήρωμα που καμάρωνε και χαιρόταν γιατί το "Ζίμ Πουσάν" είχε φθάσει στο Χάλιφαξ νωρίτερα (και χωρίς την παραμικρή ζημιά στα κοντέινερ που μετέφερε) από άλλο ξένο νεότευκτο και μεγαλύτερο πλοίο της ίδιας κατηγορίας, το οποίο λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στον Ατλαντικό - και υπό τις οποίες είχε ταξιδέψει και το "Ζίμ Πουσάν" - είχε καθυστερήσει σημαντικά και ταυτόχρονα είχε και ζημιές στο φορτίο και στο σκάφος. Ενα πλήρωμα που καμάρωνε επίσης για την εταιρία στην οποία εργάζεται - οι ναυτικοί της Costamare είναι περιζήτητοι, υπογράμμισε αξιωματικός του πλοίου, η Costamare είναι σχολή, όπως η εταιρία του Ωνάση - μία διάσταση που δεν την βρίσκεις, δεν τη συναντάς στους ναυτικούς άλλων κατ' εξοχήν ναυτιλιακών επίσης χωρών οι οποίοι εργάζονται σε απρόσωπες εταιρίες με απρόσωπες σχέσεις.

Από την πολύωρη συνομιλία με τον πλοίαρχο του "Ζίμ Πουσάν" Καπτάν Σπύρο Αρταβάνη από το Θιάκι, τον γραμματικό Καπτάν Γιάννη Χούντα από τα Μέθανα (που θα πάει σύντομα στο ΚΕΣΕΝ για το δίπλωμα του πλοίαρχου) και τον ασυρματιστή Δημήτρη Μουντούρη που προνοώντας έσπευσε να πάρει και το δίπλωμα του ανθυποπλοίαρχου - οι άλλοι αξιωματικοί της γέφυρας και της μηχανής ήταν απασχολημένοι και δεν μπορούσαν να παραβρεθούν - προέκυψαν

δύο ακόμη συμπεράσματα και μία ιδιαίτερης σημασίας πληροφορία: Το πρώτο συμπέρασμα είναι ότι οι εργαζόμενοι ναυτικοί μας είναι εκείνοι που ίσως ενδιαφέρονται περισσότερο από όλους τους άλλους για την ύπαρξη των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων. Και το δεύτερο ότι οι ναυτικοί μας προσαρμόζονται εύκολα και ανταποκρίνονται πλήρως και με επιτυχία στις απαιτήσεις των ειδικού τύπου πλοίων. Η πληροφορία για την οποία έγινε λόγος ανωτέρω προέρχεται από τους πιλότους διαφόρων λιμανιών οι οποίοι, όπως υπογράμμισε ο Καπτάν Σπύρος Αρταβάνης, εκφράζουν την έκπληξή τους για την επάνδρωση του "Ζίμ Πουσάν" με Ελληνες ναυτικούς και αναφέρουν ότι σε πολλά Ελληνικά βαπόρια, εννοώντας πλοία με Ελληνική σημαία, οι Ελληνες ναυτικοί κυμαίνονται από πέντε μέχρι το πολύ οκτώ και αυτό τη στιγμή που σε πολλά ελληνόκτητα βαπόρια με ξένες σημαίες οι Ελληνες ναυτικοί ξεπερνούν τους δέκα.

Ασφαλώς δεν είναι ούτε τυχαία ούτε συμπτωματική η σωστή συντήρηση των πλοίων και η ποιότητα των πληρωμάτων της Costamare. Οφείλεται στο πάθος του Καπτάν Βασίλη Κωνσταντάκου, του δημιουργού αυτής της υποδειγματικής εταιρίας για την ποιότητα των πλοίων της και

στην πίστη του προς τις ικανότητες των ναυτικών μας - ναυτικός γάρ ο ίδιος ξέρει από πρώτο χέρι και σε βάθος τι εστί καλό βαπόρι και Ελληνας ναυτικός - πάθος που σε συνδυασμό με την συνέπεια που τον διακρίνει οδήγησε με μαθηματική ακρίβεια στην επιτυχία.

Αξίζει να αναφερθούν εδώ - πρέπει μερικά πράγματα να γίνουν κάποια στιγμή ευρύτερα γνωστά, έστω και αν προσκρούουν στη φυσική τους σεμνότητα - δύο περιστατικά, ένα που έζησε ο γράφων και ένα που αναφέρθηκε από το πλήρωμα του "Ζίμ Πουσάν", και σχετίζονται με την ποιότητα των πλοίων της Costamare, απaráβατη αρχή της οποίας είναι όλα τα πλοία που αγοράζονται να καταπλέουν στον Πειραιά για ουσιαστικές επισκευές, αφού προηγουμένως υψώσουν την Ελληνική. Μία ημέρα, κατά τη διάρκεια μια μακράς συνομιλίας με τον Καπτάν Βασίλη στο γραφείο του, εμφανίστηκε στο τηλέφωνο ο πλοίαρχος νεοαγορασθέντος πλοίου το οποίο μόλις είχε καταπλεύσει στο Πέραμα για τις επισκευές που είχαν ήδη προγραμματισθεί μετά από σχετικές επιθεωρήσεις κατά τις επιθεωρήσεις που είχαν προηγηθεί της αγοράς, αλλά και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς τον Πειραιά. Ο άνθρωπος ήταν αναστατωμένος γιατί μόλις έδεσε το πλοίο δέχθηκε την επίσκεψη επιθεωρητών της Επι-

θεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων οι οποίοι απειλούσαν θεούς και δαίμονες επειδή είχαν διαπιστώσει ορισμένες από τις ελλείψεις του πλοίου. Ο Καπτάν Βασίλης έσπευσε αμέσως στο Πέραμα και μόλις ανέβηκε στο πλοίο ζήτησε από τους επιθεωρητές της Ε.Ε.Π. να του πουν ποιές ελλείψεις είχαν διαπιστώσει. Όταν εκείνοι τελείωσαν, ο Καπτάν Βασίλης τους έδειξε ελλείψεις και προβλήματα που υπήρχαν στο πλοίο και που εκείνοι ούτε καν τις είχαν αντιληφθεί αλλά για τις οποίες είχαν ήδη προγραμματισθεί από το γραφείο συγκεκριμένες εργασίες για να φθάσει το συγκεκριμένο πλοίο στα επίπεδα και τις προδιαγραφές της Costamare - είναι βέβαια περιττό να αναφερθεί ότι οι κύριοι επιθεωρητές τα μάζεψαν και έφυγαν αυθωρεί από το πλοίο.

Το δεύτερο περιστατικό αναφέρθηκε από μέλη του πληρώματος τον "Ζίμ Πουσάν" και αφορά κοντεινερόπλοιο που είχε αγορασθεί από Γερμανούς και είχε κυριολεκτικά τα χάλια του. Μετά τις εκτεταμένες επισκευές που έγιναν στο Πέραμα, το συγκεκριμένο πλοίο με το σήμα - πλέον της Costamare βρέθηκε δίπλα από άλλο σκάφος της εταιρίας από την οποία είχε αγορασθεί. Και οι Γερμανοί ναυτικοί δεν πίστευαν στα μάτια τους γι' αυτό που έβλεπαν, έ-να, δηλαδή, καινούργιο πλοίο.

N. J. GOULANDRIS LTD.

BERKELEY SQUARE HOUSE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND

TEL.: 071-304 4900
FAX: 071-304 4801
TELEX: 290824
CABLES: LANFALL LONDON W1X 6BE

Ισως φανούν πολλά αυτά που γράφθηκαν για το "Ζίμ Πουσάν", το πλήρωμά του και την Costamare. Πρέπει όμως να λέγονται γιατί δείχνουν τη ναυτικότητα αυτού του τόπου και τη ναυτοσύνη των Ελλήνων. Αλλωστε, την ίδια γεύση είχε αποκομίσει ο γράφων, όπως είχε την ευκαιρία να σημειώσει πρόσφατα, και από ένα άλλο "παλιό" ελληνικό βαπόρι, το "Αγιογαλούσαινα" που διαχειρίζεται η εταιρία των Αδελφών Λυγνού, το οποίο επίσης παρά το γεγονός ότι έχει ξένη σημαία είναι επανδρωμένο με Έλληνες ναυτικούς που το διατηρούν στο άριστο επίπεδο στο οποίο βρίσκεται.

Η ΜΕΛΕΤΗ του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων - Μηχανικών του Πολυτεχνείου για το μέλλον της Ακτοπλοίας, η οποία καταρτίστηκε για λογαριασμό της ΕΤΒΑ, οδηγεί εμμέσως αλλά και ευθείαν στο συμπέρασμα ότι τελικώς θα χρειασθεί να δημιουργηθεί ξεχωριστό Υπουργείο για την Ακτοπλοία, ώστε να ασχολείται αποκλειστικά και συστηματικά με τα πολλαπλά προβλήματα που σχετίζονται με τον τομέα αυτόν, εν όψει μάλιστα της πλήρους απελευθέρωσης έπειτα ακριβώς από δέκα χρόνια - ίσως είναι και η ενδεχόμενη λύση για να ξεχωρίσει επιτέλους η ήρα από το στάρι και για να ξέρουμε όλοι και κυρίως ο ελληνικός λαός για ποιο αντικείμενο μιλάμε κάθε φορά.

Ανεξάρτητα από το συμπέρασμα αυτό, η μελέτη του Πολυτεχνείου αποτελεί κόλαφο για το ΥΕΝ: Ανεπαρκής λιμενική υποδομή, κακή δομή του (ακτοπλοϊκού) δικτύου, βυζαντινό θεσμικό πλαίσιο με αδιαφανή τη διαδικασία χορηγήσεως των αδειών σκοπιμότητας είναι μερικές από τις ουσιαστικές διαπιστώσεις της μελέτης και βεβαίως η ευθύνη βαρύνει αποκλειστικά το ΥΕΝ, το οποίο γι' αυτόν τον λόγο ακριβώς μπορεί να τη ρίξει, ακολουθώντας τα γνωστότατα ελληνικά πρότυπα, σε κάποιο χρονοντούλαπο, γιατί αλλιώς πως θα ασκούν παραγοντισμό οι διάφοροι κύριοι, ένστολοι ή μη, πολιτικοί και άνθρωποι των γραφείων τους, μεταξύ των οποίων σε ορισμένες περιπτώσεις υπήρξαν και στενότεροι συγγενείς, όπως έρρι-

ξε και την καταγγελία του Προέδρου του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων - Μηχανικών καθηγητού κ. Χαρ. Ψαραυτή για υψηλόβαθμο αξιωματούχο του ΥΕΝ που είχε χαρακτηρίσει "αμερικανικά" ειδικούς επιστήμονες με λαμπρές σπουδές, επιδόσεις και εργασίες σε πανεπιστημιακά κέντρα όπως λόγου χάρι, το Τεχνολογικό Ινστιτούτο της Μασσαχουσέτης - ακόμη δεν ανακοινώθηκε το όνομα του λαμπρού αυτού αξιωματούχου για να τον γνωρίσουμε όλοι.

ΑΘΑΝΑΤΟ ελληνικό δημόσιο και αθάνατοι μανδάρινοι του Υπουργείου Οικονομικών!

Στους ναυτικούς μας παρεσχέθη από το Κράτος το δικαίωμα να αγοράζουν αδασμολόγητα αυτοκίνητα ισχύος μέχρι 2.000 κυβικά.

Εν συνεχεία όμως αυτό το ίδιο κράτος έρχεται και τους ζητεί, βάσει των τεκμηρίων, να πληρώσουν μεγαλύτερο φόρο από εκείνον που προσδιορίζουν τα εισοδήματά τους!

Το πρόβλημα θέτει γλαφυρότατα στην τραγικότητά του ο συνταξιούχος ναυτικός κ. Χαράλαμπος Μαρκεζίνης από το Γαλαξίδι, ο οποίος σε επιστολή του προς αθηναϊκή εφημερίδα επισημαίνει τα εξής:

"Είμαι συνταξιούχος ναυτικός με μηνιαία σύνταξη 150.000 δραχμές. Το 1991 αγόρασα από το εξωτερικό ένα αυτοκίνητο 2.000 CC αδασμολόγητο, όπως προβλέπει ο νόμος.

Στη συνέχεια, με τα τότε κυβερνητικά μέτρα αυξήθηκε το τεκμήριο (σημείωση του γράφοντος: για το αυτοκίνητο) στα 3.700.000 και πρόσφατα στα πλαίσια της οικονομικής πολιτικής της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ ανακοινώθηκε νέα αύξηση.

.... Η ερώτησή μου είναι η εξής: Με ποια λογική θα φορολογηθώ εγώ, μετά από 24 χρόνια σκληρής ζωής στη θάλασσα με βάση το υπέρογκο για τις δυνατότητές μου τεκμήριο των 4.800.000 δρχ. (σημείωση του γράφοντος: Όταν η σύνταξή του ανέρχεται σε 2.100.000 δρχ.) το ίδιο με τον οποιονδήποτε ελεύθερο επαγγελματία που φοροδιαφεύγει; Δεν πρέπει να υπάρξει μία ειδική ρύθμιση για την περίπτωση μας, για τον απλό λόγο ότι από τη μία το

κράτος αναγνωρίζει την προσφορά μας και δια νόμου μας επιτρέπει την αγορά αδασμολόγητου αυτοκινήτου μέχρι 2.000 CC και από την άλλη καλούμεθα, όταν πάρουμε σύνταξη να καταβάλουμε υψηλότατη φορολογία;"

Η στήλη απευθύνει τα ερωτήματα στο Υπουργείο Ναυτιλίας, με εισηγήση του οποίου ελήφθη το μέτρο της απαλλαγής των ναυτικών μας από τον ειδικό φόρο καταναλώσεως και φυσικά ζητεί ξεκάθαρες απαντήσεις, γιατί η Πολιτεία δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να εξουδετερώνει ή και ακόμη να μετατρέπει εκ των υστέρων σε δυσμενείς ευνοϊκές, υποτίθεται, ρυθμίσεις στις οποίες προχώρησε η ίδια για λόγους που την ενδιέφεραν και στο συγκεκριμένο θέμα για να δώσει κίνητρα προσελκύσεως και παραμονής στο ναυτικό επάγγελμα - όχι μασημένα λόγια και υποσχέσεις.

Η ΑΝΑΚΗΡΥΞΗ του κ. Δ. Δασκαλόπουλου, διευθύνοντος συμβούλου της γνωστότατης γαλακτοβιομηχανίας "ΔΕΛΤΑ" σε "μπίζεσμαν της χρονιάς" δίνει την ευκαιρία να αναφερθεί ότι η οικογένεια Δασκαλόπουλου έχει επεκτείνει το επιχειρηματικό ενδιαφέρον της και στον χώρο της Ναυτιλίας, σύμφωνα δε με σχετικές πληροφορίες μέχρι πρότινος ήλεγχε τη διαχείριση τριών πλοίων.

ΕΙΝΑΙ ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΟ: Σε εποχή οικονομικής καχεξίας για όλες σχεδόν τις ελληνικές επιχειρήσεις της ξηράς, στις οποίες οι απολύσεις προσωπικού είναι από τα πρώτα μέτρα για να διασωθεί, αν είναι δυνατόν και να συνεχισθεί η λειτουργία της, ο τομέας της Ναυτιλίας ζητεί συνεχώς εκτός από ναυτικούς που είναι κυριολεκτικά δυσεύρετοι, και υπαλλήλους για τα ναυτιλιακά γραφεία: Στις ζητήσεις υπαλλήλων οικονομικής εφημερίδας επί συνόλου δώδεκα σχετικών αγγελιών μιας ημέρας οι εννέα αφορούσαν ζητήσεις υπαλλήλων από ναυτιλιακές επιχειρήσεις!

ΕΥΤΥΧΩΣ που ορισμένοι εφοπλιστές επιβραβεύουν την παραμονή και την επίδοση στο

ναυτικό επάγγελμα, κάτι που, όπως έχει σημειώσει επανειλημμένως η στήλη, έπρεπε να κάνουν πρωτίστως ΟΛΟΙ ανεξαιρέτως οι ναυτιλιακοί οργανισμοί, οι οποίοι οφείλουν να διοχετεύουν όλους τους πόρους που προέρχονται με οποιονδήποτε τρόπο από τη Ναυτιλία και τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων στην υλοποίηση του στόχου της προσελκύσεως όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο θαλασσινό επάγγελμα.

Ο λόγος αυτή τη φορά για την καθιέρωση από τον κ. Στέλιο Κατούνη της "Forum Maritime"- τον οποίο ειρήσθω εν παρόδω ο γράφων γνωρίζει μόνον εξ όψεως, δηλαδή από φωτογραφίες - χρηματικών επάθλων για την επιβράβευση των πλοίαρχων και μηχανικών Α' και Β' τάξεως που πρωτεύουν στα αντίστοιχα ΚΕΣΕΝ υψους 800.000 δραχμών για τους πρώτους (πλοίαρχο και Α' μηχανικό) και 500.000 δραχμών για τους δεύτερους (υποπλοίαρχο και Β' μηχανικό).

Και φυσικά έκανε πολύ καλά ο φίλτατος Υπουργός Ναυτιλίας που συνεχάρη τον κ. Κατούνη για την πρωτοβουλία του, αλλά έχασε την

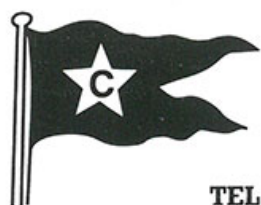
ευκαιρία να πει μερικές κουβέντες προς την κατεύθυνση εκείνων που επιμένουν με πείσμα στην επιβράβευση της φυγής από το ναυτικό επάγγελμα σε μία εποχή μάλιστα που τα στελέχη βρίσκονται συνεχώς με μεγαλύτερες δυσκολίες και πρέπει να κάνουμε τα αδύνατα δυνατά να φέρουμε όσους μπορούμε περισσότερους Έλληνες στα βαπόρια.

ΑΚΡΩΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ όμως ήταν και η προσφορά 200 εκατ. δραχμών από τον κ. Γιώργ. Κ. Βεντούρη σαν συμβολή για την αγορά ενός ελικοπτερου παντός καιρού, με το οποίο θα διασώζονται άνθρωποι που σήμερα χάνονται κυριολεκτικά μπροστά στα μάτια μας επειδή ακριβώς η χώρα με τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο δεν διαθέτει ένα τέτοιο μέσο που επανειλημμένα έχει αποδειχθεί σωτήριο για πολλούς δικούς μας θαλασσινούς αλλά σε ξένες θάλασσες, όπου για τη διάσωση ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα διατίθενται όλα τα αναγκαία μέσα στα οποία περιλαμβάνονται και ελικόπτερα σαν αυτό για το οποίο συμβάλλει

με τα 200 εκατ. ο κ. Γιώργος Βεντούρης. Ο Υπουργός που έκανε τη σχετική ανακοίνωση είπε ότι υπάρχουν και άλλοι εφοπλιστές που είναι διατεθειμένοι να καλύψουν το κόστος της αγοράς ενός τέτοιου ελικοπτερου και ταυτόχρονα ομολόγησε ότι η Πολιτεία έχει καθυστερήσει (σ' αυτόν τον τομέα).

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας μετά την αντίθεση των "Ναυτικών Χρονικών" (και του γράφοντος) εγκατέλειψε τελικώς το σχέδιο για την προμήθεια των αθυρμάτων, όπως χαρακτηρίζονται από τους ειδικούς, τα ελικόπτερα τύπου "γλόμπου" που ήθελε να αγοράσει για να τα χρησιμοποιήσει στον τομέα της έρευνας και της διασώσεως δεδομένου ότι θα ήταν τελείως άχρηστα για τον σκοπό αυτόν και η μόνη χρησιμότητά τους θα ήταν η περιφορά διαφόρων αξιωματούχων ακόμη και σε τελετές και πανηγύρεις στις οποίες οι κύριοι αυτοί θα κατέφθαναν δι ελικοπτερου, έστω και "γλόμπου" και βεβαίως το μπούγιο θα ήταν εντυπωσιακό...

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



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 - America Europe

Managing Director

Consul General Christos Papatheodorou C. Eng., M.Sc., FIMARE, MRINA

Οι Αγοραπωλησίες πλοίων τον Φεβρουάριο

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Τα σύννεφα μιας πιθανής σύρραξης στα Βαλκάνια ευτυχώς αραιώνουν με ανάλογη επίπτωση στην ήδη δοκιμαζόμενη ναυλαγορά, η οποία όμως παρά την συνεχή πτωτικότητα δεν επηρέασε τις πωλήσεις δεξαμενοπλοίων και πρόντακτ κάρριερς, όλων των ηλικιών, ενώ αμείωτο παραμένει το ενδιαφέρον και οι επιθεωρήσεις στα χάντυς και χάντυμαξ μπάλκερς.

Ακτίδα βελτιώσεως στους πτωτικούς ναύλους παρουσιάζει η κινητικότητα από την Απω Ανατολή και τον Ειρηνικό, κάτι όχι τόσο συνηθισμένο αυτή την εποχή. Με το Biffex περί τους 1,130 η αγορά διαμορφώνεται ως εξής:

Δεξαμενόπλοια:

ULCC/VLCC: Οι ναύλοι διαμορφώνονται περί τα WS 35-41 και πιστεύεται ότι θα αυξηθούν λόγω αυξημένης ζήτησης και ελλείψεως quality tonnage. Συνεχίζονται οι πωλήσεις πλοίων για διάλυση ως επίσης και για περαιτέρω εκμετάλλευση, ενώ έχουν υπογραφεί συμβόλαια για περίπου 31 Newbuildings.

Suezmax/Aframax: Οι ναύλοι κινούνται στα WS 80 με WS 90 για φορτία Μεσογείου εν αντιθέσει με την πτωτική ναυλαγορά της Καραϊβικής και του Κόντινεντ.

Στα πρόντακτ κάρριερς: Συνεχίζεται η άνοδος της ναυλαγοράς καθώς επίσης σημειώνονται αρκετές πωλήσεις σε πλοία νέας ηλικίας.

Μπάλκ κάρριερς:

Capesize: Με συνεχή πτώση η ναυλαγορά στον Ατλαντικό πιέζει ακόμα περισσότερο τις τιμές πώλησης και οδηγεί αρκετά overage πλοία για διάλυση. Μια μικρή άνοδο παρουσιάζει ο Ειρηνικός, που όμως δεν αλλάζει σε τίποτα την πολύ άσχημη κατάσταση για αυτή τη κατηγορία πλοίων.

Panamax: Η πτώση των ναύλων λόγω της υπερπροσφοράς τονάζ σε όλες τις περιοχές συνεχίζεται και αυτό βοήθησε ώστε ορισμένες πωλήσεις νεότερης ηλικίας πλοίων να γίνουν σε χαμηλότερες, τιμές ενώ συνεχίζονται και οι πωλήσεις για διάλυση.

Handymax/Handy: Παρ' όλη την συνεχή πτωτικότητα των ναύλων αυτή η κατηγορία πλοίων μονοπωλεί το ενδιαφέρον των αγοραστών σε όλη την γκάμα των ηλικιών, όπου συνεχίζονται οι επιθεωρήσεις και οι πωλήσεις με αμείωτο ενδιαφέρον.

Με τη ναυλαγορά σε πτωτική τροχιά, οι επενδυτές περιμένουν την επίδρασή της στη διαμόρφωση της τιμής των πλοίων σε ποιο ρεαλιστικά από τα σημερινά επίπεδα. Ας σημειωθεί όμως ότι δεν ασκούνται, τουλάχιστον αυτή τη στιγμή, πιέσεις στους πωλητές, ούτε από πλευράς Τραπεζών, ούτε από πλευράς ρευστότητας, με αποτέλεσμα η λογικά αναμενόμενη πτώση των τιμών είτε να καθυστερήσει είτε να μην πραγματοποιηθεί.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Steinstad	63.909	1976	6.000.000	Ελληνες
Bonito	39.630	1986	15.400.000	Goldbeam HKG
Yin Kim	25845	1981	8.250.000	Τούρκοι
Hermes Island	18.607	1983	6.500.000	Τούρκοι
Lexington	17.491	1977	3.300.000	-
Olympic Gemini	58.557	1980	9.700.000	Papis
Trudy	29.432	1985	12.500.000	Απ. Ανατολ.
Hyundai No. 19	30.697	1975	4.500.000	Vamvakas
Georgios T.	32.280	1971	1.700.000	Ελληνες
Miss Maria	32.280	1971	1.700.000	Αγγλοι
Osama I	27.480	1971	1.400.000	Ελληνες
Atlantic Trader I	25.357	1984	10.000.000	Hong Kong
Bandao	63990	1981	10.600.000	Ελληνες
Interbulk Vking	31.225	1981	8.500.000	Marmaras Nav.
Brazilian Vitoria	139.774	1977	6.250.000	Polembros
Yamanaka Maru	59.000	1981	10.000.000	Ιάπωνες
Ever Bright	62.000	1980	8.000.000	Τούρκοι
Amazon	39.000	1982	13.000.000	Ινδοί
Venture Star	32.000	1981	10.000.000	Ελληνες

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Eastern Courage	267.808	1977	11.000.000	Andros Mar.
Europe	276.043	1975	10.500.000	Bergshav

Santamar	56.389	1977	5.250.000	Polembros
Catherine	9.891	1989	-	Ελληνες
Eso Melbourne	28.963	1971	3.500.000	Samta
Seaborn II	31.127	1974	3.750.000	Ελληνες
Stellaman II	3.679	1980	-	P & o Tanks.
Trans Hera	128.358	1976	4.500.000	Ελληνες
Volgograd City	9.891	1992	4.500.000	Ελληνες
Pretty Lady	94.706	1985	25.000.000	Bona Shipping
Zlatna	9.891	1981	4.250.000	Manley Hopk.
Alpine Rose	8.661	1981	7.000.000	Νορβηγοί
Everton	6.730	1985	5.750.000	-
Kygotama Maru	3.335	1983	2.500.000	Σιγκαπούρ.
Sereno	84.671	1983	16.000.000	Prokopiou
Shuho	269.895	1975	10.500.000	Elka Ship.
Aster C.	13.845	1982	7.000.000	Chandour
Maersk Harrier	13.845	1982	7.000.000	-
Manitou	6.400	1985	6.750.000	Τούρκοι

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Allegre	14.800	1975	2.200.000	Ελληνες
Mogli	15.020	1972	600.000	Ελληνες
Ninnart 5	15.098	1977	2.600.000	Hong Kong
Uniselva	14.537	1973	-	Ελληνες

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
-------	-----	------	---------	-----------

New Asia	6.998	1980	2.200.000	Ελληνες
Lancut - Ro-Ro	1.183	1967	2.800.000	Τούρκοι
Snimos Ace	21.858	1983	16.000.000	Σιγκαπούρ.
Andhika Adiarata	7.120	1977	1.700.000	-
Sea Hawk	6.017	1972	750.000	Κινέζοι
Seahorse I	21.858	1983	10.000.000	Σιγκαπούρ.
Tyrusland	12.007	1978	ενβλοψκ	S.O.L.
Vegaland	12.200	1979	17.000.000	S.O.L.
Baltic sailor	7.218	1977	3.400.000	Hong Kong
Bohus II - RoRo	3.120	1971	2.650.000	-
James I	6.425	1976	1.200.000	Ινδονήσιοι
Rudolstadt	7.960	1985	7.000.000	Απ. Ανατ.
Yuheng	11.808	1976	1.000.000	Κινέζοι
Sea Spread	6.102	1980	10.000.000	Πακιστάνοι

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	Τιμή \$/LDT	
Sangita	23.593	1969	165	Ινδοί
Sea Spirit	83.728	1971	168	Μπαγκλαντές
Khark 2	284.919	1970	152	Πακιστάνοι
Khark 3	280.476	1971	152	Πακιστάνοι
World Victory	237.011	1974	156	Κινέζοι
Eastern Trader	16.392	1971	168	Ινδοί
Agip Monflacone	138.945	1976	177	Μπαγκλαντές
Giudad de Quito	12.396	1965	186	Ινδοί
Lok Vivek	20.878	1975	158	Ινδοί
Vishva Asha	13.635	1973	164	Ινδοί
Belem	110.343	1971	155	Πακιστάνοι
Elbe Ore	160.565	1972	150	Κινέζοι
World Recovery	231.054	1973	156	Πακιστάνοι
Inga Kosan	2.190	1964	-	Τούρκοι
Ninja Kosan	2.190	1964	-	Τούρκοι
Grand Arc	108.198	1972	2.860.000	Ινδοί
Med Carrara	29.709	1969	1.170.000	Μπαγκλαντές
New Era	15.243	1971	165	Ινδοί
Ore Express	152.553	1971	146	Πακιστάνοι
Alkisma Alarabia	264.591	1972	138	Πακιστάνοι
Blue Light	117.600	1973	120	-
Lion of California	16.451	1954	145	-

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - Φεβρουάριος 1974

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Arne Vik	BC	1.550	1957	307.500
Ragni	BC	3.041	1958	685.000
"Rio de Janeiro	BC	6.130	1957	1.100.000
Hansa	BC	7.880	1973	4.600.000
Dianet	BC	8.400	1962	1.850.000
Lisianne	BC	12.02	1958	2.160.000
Hoegh Musketeer	BC	24.810	1967	7.400.000

Πριν 10 χρόνια - Φεβρουάριος 1984

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Nakata Eleven	MT	35.279	1980	13.500.000
Afran Jupiter	MT	31.191	1975	7.300.000
Eiyu Maru	MT	27.644	1974	4.450.000
Monomer Venture	MT	5.748	1967	200.000
World Kingdom	OBO	160.106	1973	6.100.000
Spey Bridge	OBO	115.280	1969	4.100.000
Rounton Grange	BC	69.924	1972	4.500.000
Kartini	BC	68.314	1972	4.600.000
Royal Eable	BC	242	1976	6.060.000
Hellespont Courage	BC	43.112	1976	6.050.000
Niriis	BC	30.853	1977	6.400.000
Star Sung	BC	29.455	1969	2.100.000
Pacific Confidence	BC	17.715	1977	4.600.000

Πριν 1 χρόνο - Φεβρουάριος 1993

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
African Addax	MT	82.000	1975	3.700.000
Atlas	MT	77.647	1975	3.000.000
Dalby	MT	85.000	1993	41.000.00
Ambra Orient	MT	238.058	1974	6.000.000
Yuyo Maru	MT	82.000	1980	11.300.000
Baron Mette	MT	59.247	1977	7.500.000
Akistis	BC	7.365	1972	1.050.000
Friendship	BC	16.516	1968	1.000.000
Pallas	BC	23.648	1977	1.300.000
Bl Charlotte	BC	18.623	1971	1.200.000
Aditya Jyoti	BC	6.607	1982	2.400.000
Endurance Sea	BC	16.095	1977	2.100.000
Prince Shaul	BC	14.938	1971	1.000.000
Unisierra	BC	13.139	1972	2.000.000
Schwerin	BC	13.600	1980	3.500.000
Leipzig	BC	13.600	1979	3.500.000
Frankfurt Oder	BC	13.600	1979	3.500.000
Berlin	BC	13.600	1980	2.750.000
Cte Macarena	BC	26.762	1978	2.900.000
James D. Byrne	BC	45.580	1974	3.500.000
Newton	BC	19.158	1977	3.800.000
On Tung	BC	38.254	1973	2.600.000
Sealuck III	BC	27.083	1977	5.500.000
Romandie	BC	33.630	1975	5.500.000
Zachary	BC	26.510	1973	2.700.000
Kea Explorer	BC	18.705	1976	3.400.000
Mulpha	BC	34.079	1976	5.750.000
Trias	BC	30.288	1973	3.400.000
Sun Rose	BC	27.622	1984	11.350.000
Palagruza	BC	11.897	1976	1.700.000
Rover	BC	24.274	1979	5.300.000
Fjord Mariner	BC	50.023	1975	5.000.000
Shaam	BC	14.407	1981	2.800.000
Star Dragon	BC	34.214	1977	6.650.000
Rio Acre	BC	39.000	1986	13.110.000
Bihac	BC	29.650	1984	10.000.000
Pealouda	BC	26.257	1972	2.500.000
Shiomone	BC	27.469	1973	2.900.000

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

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

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Engine Diagnostic System

Ρύθμιση κινητήρων ντήζελ με λιγότερο κόστος και.. εν πλώ

Το Διαγνωστικό σύστημα βλαβών κινητήρων Diesel EDS-1 είναι αποτέλεσμα πολυετούς εργασίας υψηλής στάθμης Ελλήνων Επιστημόνων και αποτελεί διεθνή καινοτομία.

Η θεωρητική μελέτη απέσπασε το 1988 το βραβείο Obert από την American Society of Mechanical Engineers. Το σύστημα έχει αποδειχθεί αξιόπιστο και έχει δώσει άριστα αποτελέσματα στον τομέα διάγνωσης βλαβών και ρύθμισης σε ναυτικούς κινητήρες.

Το EDS-1 είναι μοναδικό. Σ' ολόκληρο τον κόσμο γιατί στηρίζεται στις αρχές λειτουργίας των μηχανών εσωτερικής καύσης, της θερμοδυναμικής και στη μαθηματική προσομοίωση.

Το σύστημα έχει υιοθετηθεί από το Υπουργείο Εθνικής Αμυνας και

χρησιμοποιείται από το στρατιωτι-

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Στεγανότητα κυλίνδρου	
Κατανάλωση καυσίμου/κύλινδρο.	Fuel 
Ισχύς ανά κύλινδρο.	PS 
Ποιότητα ψεκασμού.*	
Χρονισμός βαλβίδων.	
Έλεγχος συμπιεστή-στροβίλου.	
Έλεγχος αντλίας καυσίμου.	

Προπορεία, πίεση ψεκασμού, διασκορπισμός καυσίμου.

κό εργοστάσιο 304 ΠΕΒ (Βόλος) για τον έλεγχο των κινητήρων των αρμάτων.

Το σύστημα επίσης έχει αρχίσει να χρησιμοποιείται από ναυτιλιακές εταιρίες, το όλο σύστημα είναι φορητό και καταλαμβάνει ελάχιστο χώρο.

α. Έλεγχος του κινητήρα είτε το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι, είτε εν πλώ.

β. Εντοπισμός βλάβης ή κακής ρύθμισης σε σύντομο χρονικό διάστημα και παροχή των σωστών στοιχείων για να ρυθμιστεί ο κινητήρας ώστε να επιτευχθεί μέγιστη απόδοση και οικονομία.

γ. Πρόβλεψη βλαβών που μπορεί να προκαλέσουν προβλήματα στην λειτουργία του κινητήρα. Με την πρόβλεψη προλαμβάνονται άλλες σοβαρότερες βλάβες και αποφεύγονται οι χρονοβό-

ρες και δαπανηρές καθυστερήσεις του πλοίου.

Στον πίνακα δίνονται τα σημεία που ελέγχονται καθώς και τα μεγέθη που μετρούνται με την εφαρμογή του συστήματος.

Σημειώνεται ότι η διαδικασία μέτρησης γίνεται όταν το πλοίο βρί-

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

σκεται εν πλώ χωρίς επέμβαση στη λειτουργία του κινητήρα, η διάρκεια της δεν ξεπερνά το ένα λεπτό ανά κύλινδρο, ενώ μπορεί να γίνει άνετα και από το προσωπικό του πλοίου χωρίς ιδιαίτερη εκπαίδευση.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ:

- Εντοπισμός βλαβών ή εσφαλμένων ρυθμίσεων που έχουν σαν αποτέλεσμα την πλημμελή λειτουργία του κινητήρα σε περιπτώσεις που τα ενδεχόμενα είναι πολλά.

Παράδειγμα:

Φαινόμενο: Χαμηλή πίεση καύσεως σε έναν κύλινδρο.

Πιθανά αίτια: Εσφαλμένη προπορεία • Κακή ποιότητα ψεκασμού • Κακή ποιότητα καυσίμου • Εσφαλμένη ρύθμιση αντλίας • Φθορά κυλίνδρου • Χαμηλή πίεση υπερπληρώσεως.

- Βελτιστοποίηση της λειτουργίας της μηχανής με την υπόδειξη των απαραίτητων ρυθμίσεων (Προπορεία, βαλβίδες, αντλία καυσίμου κτλ.) και συνεπώς αύξηση

του ορίου ζωής, μείωση συχνότητας επισκευών, μείωση θερμοκρασίας καυσαερίων, ελάττωση κατανάλωσης καυσίμου, αύξηση αποδοτικότητας ισχύος.

- Προσδιορισμός των απαραίτητων επισκευών πριν την αποσυναρμολόγηση του κινητήρα με αποτέλεσμα την αποφυγή ασκόπων επεμβάσεων.
- Γνώση της ακριβούς κατάστασης του κινητήρα ανά πάσα στιγμή με συνέπεια την επίτευξη βέλτιστου προγράμματος δρομολογίων - συντήρησης.
- Αποφυγή μετάβασης μηχανικού της εταιρίας στο πλοίο με σκοπό τη διάγνωση εφ' όσον αυτή είναι δυνατόν να γίνει εξ αποστάσεως με αποστολή των μετρήσεων που έχουν ληφθεί από το πλήρωμα.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

α) Μείωση κατανάλωσης καυσίμου μέχρι 15%.

β) Μείωση κόστους συντήρησης και επισκευής σε ορισμένες περιπτώσεις μέχρι και 100%.

γ) Ελεγχος ποιότητας επισκευής.

δ) Ελαχιστοποίηση προμήθειας ανταλλακτικών, εργατικών, χρόνου επισκευής πλοίου κ.α.

Η κατασκευάστρια εταιρία μπορεί να κάνει επίδειξη του συστήματος σε κινητήρα που θα της διαθέσετε και να διαγνώσει εικονικές βλάβες τις οποίες οι μηχανικοί σας θα έχουν προκαλέσει πέραν των, πιθανώς, ήδη υπαρχουσών.

Για λεπτομερές περιγραφικό σημείωμα τεχνικής φύσεως καθώς και για κάθε άλλου είδους συμπληρωματική πληροφορία μπορείτε να απευθυνθείτε στον κ. Γεώργιο Δάγρε Τηλ. 6876.891/92 ; η Φάξ: 6876.893.

Η προβολή και προώθηση του συστήματος στη ναυτιλία έχει ανατεθεί στην Εταιρία Cosmos Marine Management S.A.

(Τηλ.: 4283.585/86,

Φάξ: 4283.587, τέλεξ: 24-1430).

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Διεθνής δικαιοδοσία ελληνικών Δικαστηρίων. Φορτωτική. Ορος αποκλειστικής αρμοδιότητας "Δικαστηρίων Χάιφας Ισραήλ ή Νότιας Περιφέρειας Ν. Υόρκης". Εγκυρος και ισχυρός. Δεσμεύει τρίτους παραλήπτες. Καταλαμβάνει και διαφορές που στηρίζονται σε αδικοπραξία.

Επιμέλεια του Δικηγόρου κ. ΝΙΚΟΥ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ 1119/1992

Προεδρεύων: Στ. Κουτελιδάκης

Εισηγητής: Θεόδ. Αποστολόπουλος

Δικηγόροι: Ιω. Κυριακού, Γ. Καραχάλιος, Ν. Σταματίου

Μεταφορά θαλαμηγού με πλοίο με σημαία Ισραήλ. Έκδοση φορτωτικής από τη φορτωτρία. Ορος ότι "όλες και οποιεσδήποτε απαιτήσεις και /ή διαφορές που θα εγερθούν βάσει της φορτωτικής θα εκδικάζονται αποκλειστικά από τα δικαστήρια και σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου στον οποίο ο μεταφορέας έχει το κεντρικό του γραφείο, δηλ. στη Χάιφα του Ισραήλ ή εάν είναι υποχρεωτικό να εκδικασθούν στις ΗΠΑ, από το Δικαστήριο των ΗΠΑ για τη Νότια Περιφέρεια της Νέας Υόρκης". Εγκυρος και ισχυρός όρος κατ' άρθρο 3 παρ. 1 ΚΠολΔ. εφόσον κατά τρόπο σαφή καθορίζεται αποκλειστικά αρμόδιο δικαστήριο. Κύρος συμφωνίας. Κρίνεται από το δίκαιο της πολιτείας των δικαστηρίων που ανέκυψε το ζήτημα (Lex Fori). Φύση συμφωνίας. Αποτελεί δικονομική σύμβαση δηλ. διαμορφωτική διαδικαστική πράξη που ρυθμίζεται από το δικονομικό δίκαιο. Συμπληρωματικά και κατ' εξαίρεση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου εάν υπάρχει "κενό" στις δικονομικές διατάξεις. Νομική λειτουργία ρήτρας αποκλειστικής αρμοδιότητας ορισμένου δικαστηρίου. Δεσμεύει όχι μόνο τους συμβαλλόμενους στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, αλλά και κάθε κομιστή της φορτωτικής και του παραλήπτη του φορτίου, και όταν ακόμη η φορτωτική εκδίδεται από τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα και στο έγγραφο αυτής δεν υπάρχει μαζί με την υπογραφή του εκδότη

και η υπογραφή του αντισυμβαλλομένου με το μεταφορέας φορτωτή. Εφαρμογή άρθρ. 43 ΚΠολΔ και όχι η αναλογική εφαρμογή άρθρου 160 παρ. 2 ΑΚ (που προβλέπει ότι όπου ο νόμος ορίζει έγγραφο τύπου, η υπογραφή των συμβαλλομένων πρέπει να τίθεται στο ίδιο το έγγραφο).

Δικαιολογητικός λόγος εφαρμογής άρθρου 43 ΚΠολΔ. Υπαρξη βεβαιότητας και ασφάλειας των συμβαλλομένων για το δικαστήριο που συμφώνησαν να προσφύγουν για επίλυση των μελλοντικών διαφορών τους.

Αντένσταση περί καταχρηστικής προβολής ελλείψεως δικαιοδοσίας, κατ' άρθρο 281 ΑΚ. Αβάσιμη. Ορθότερη θεμελίωση στο άρθρο 116 ΚΠολΔ που απαγορεύει την καταχρηστική άσκηση των δικονομικών δυνατοτήτων των διαδίκων. Απόδειξη. Η πρόκληση της ζημίας στην Ελλάδα, όπου βρίσκεται όλο το αποδεικτικό υλικό και διεξάγονται άλλες συναφείς δίκες, δεν καθιστούν καταχρηστική την άσκηση της δικονομικής δυνατότητας της αντενισταμένης.

Από τα προσκομιζόμενα διαδικαστικά έγγραφα προκύπτει ότι η ενάγουσα ισχυριζόταν στην ένδικη από 8.8.1989 αγωγή ότι με το υπό σημαία Ισραήλ πλοίο της εναγομένης "Ζ.Η" μεταφέρθηκε από την Ταιβάν στον Πειραιά η περιγραφόμενη καινούργια θαλαμηγός για να

παραδοθεί στην αγοράστρια αυτής και κομίστρια της φορτωτικής που εκδόθηκε ενάγουσα και ότι, κατά τη γενόμενη στις 12.8.1988 εκφόρτωση της άνω θαλαμηγού στο λιμάνι του Πειραιά, προκλήθηκαν σ' αυτή από υπαιτιότητα του πλοίαρχου και του πληρώματος του παραπάνω πλοίου σοβαρές ζημιές, για την αποκατάσταση των οποίων ζήτησε η ενάγουσα να της πληρώσει η εναγομένη την αναφερόμενη αποζημίωση, κυρίως με βάση τη σύμβαση μεταφοράς και επικουρικά με τις διατάξεις για τις αδικοπραξίες. Κατά τη συζήτηση της αγωγής, η ενάγουσα πρότεινε καταρχήν με τις προτάσεις της την ένσταση ελλείψεως δικαιοδοσίας των ελληνικών Δικαστηρίων να κρίνουν την υπόθεση, επικαλούμενη γι' αυτό ειδική ρήτρα της φορτωτικής, που καθιστούσε αποκλειστικά αρμόδιο για την επίλυση των σχετικών διαφορών τα δικαστήρια της Χάιφα του Ισραήλ, την ένσταση αυτή δε έκρινε βάσιμη το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο και απέρριψε με την εκκαλούμενη απόφασή του, την αγωγή, λόγω ελλείψεως δικαιοδοσίας. Κατά της αποφάσεως αυτής παραπονείται με την κρινόμενη έφεση η εναγομένη, ζητώντας, για τους αναφερόμενους σ' αυτή λόγους, να εξαφανισθεί η προσβαλλόμενη απόφαση και να γίνει δεκτή η αγωγή της.

Από τα άρθρα 42, 43 και 44 του ΚΠολΔ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 παρ. 1 του ίδιου Κώδικα, που καθιερώνει ως κανόνα τη διεθνή δικαιοδοσία των ελληνικών Δικαστηρίων, προκύπτει ότι με έγγραφη συμφωνία των διαδίκων μπορεί να αποκλεισθεί η διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών Δικαστηρίων και να καταστεί αποκλειστικά αρμόδιο για την εκδίκαση των διαφορών που θα προκύψουν από ορισμένη έννομη σχέση, αλλοδαπό δικαστήριο, εφόσον τούτο καθορίζεται κατά τρόπο σαφή στη συμφωνία ή συνάγεται σαφώς από αυτή ότι θα είναι αρμόδιο το κατά τις διατάξεις συγκεκριμένου αλλοδαπού δικονομικού δικαίου αρμόδιο δικαστήριο. (ΟΛ.ΑΠ 4/1992- ΑΠ

27/1991 Ελλ. Δικ. 32, 795 - ΑΠ 317/1987 ΕΝΔ 16,59- βλ. και γνωμοδ. Κ. Καλαβρού στο Νοβ 35, σελ. 498 επ).

Εξάλλου, το κύρος της πιο πάνω συμφωνίας (ρήτρας) κρίνεται κατά το δίκαιο της πολιτείας του δικαστηρίου, στο οποίο ανέκυψε το ζήτημα (Lex Fori) και παρόλο ότι αμφισβητείται αν και ο απαιτούμενος για την κατάρτιση της συμφωνίας αυτής τύπος θα κριθεί από την Lex Fori ή από τα δίκαια που ορίζονται στο άρθρο 11 ΑΚ και μάλιστα από το δίκαιο του τόπου καταρτίσεως της (Γ. Μητσόπουλος, Πολ. Δικ. Τομ. Α' σελ. 155 και Χ. Φραγκίστας, Διεθνής Δικαιοδοσία, σελ. 120-121), γίνεται δεκτό ότι η εν λόγω συμφωνία είναι δικονομική σύμβαση, δηλαδή διαμορφωτική διαδικαστική πράξη, η οποία, σε αντίθεση με τη συμφωνία διαιτησίας - που διέπεται κατά την κρατούσα γνώμη μόνο από τις σχετικές με τις συμβάσεις διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου (ΑΠ 1481/1977 Νοβ 26,1194 - Ε.Α 1562/1984 Ελλ. Δικ. 25, 589 βλ. και Γ. Οικονομόπουλο, στη Δ5. 659) - ρυθμίζεται καταρχήν από το δικονομικό δίκαιο (της Lex Fori) και μόνο συμπληρωματικά και κατ' εξαίρεση μπορούν να εφαρμοσθούν ανάλογα ορισμένες διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου, εφόσον κριθεί και υπάρχει κενό στις δικονομικές διατάξεις και ότι η ανάλογη εφαρμογή αντίστοιχων ουσιαστικών διατάξεων εναρμονίζεται με τους σκοπούς και τη λειτουργία της διαδικαστικής συμβάσεως, στα πλαίσια της έννομης

σχέσεως στην οποία έχει ενταχθεί (Κ. Μπέης, Η ανίσχυρη διαδικ. πράξη, σελ. 4-5 και 10-Γ. Μητσόπουλος, ο.π., σελ. 154-155). Και όταν, όμως, κριθεί ότι μπορούν να εφαρμοσθούν ανάλογα στη συγκεκριμένη δικονομική σύμβαση ορισμένες διατάξεις του ουσιαστικού δικαίου, η ερμηνεία και εφαρμογή τούτων στο δικονομικό πεδίο θα παρουσιάσει αποκλίσεις, δεδομένου ότι με την ανάλογη εφαρμογή τους επιδιώκονται διαφορετικοί σκοποί και η ικανοποίηση συμφερόντων άλλης μορφής και βαρύτητας από εκείνα που απαντούν στις ουσιαστικές έννομες σχέσεις των ενδιαφερομένων (βλ. Κ. Μπέη, ό.π. σελ. 17 και παρατηρ. Κ. Σταματόπουλου κάτω από την Ε.Α. 30 34/85, στη Δ16 σελ. 610).

Επομένως, το γεγονός ότι το άρθρο 43 ΚΠολΔ απαιτεί για την εγκυρότητα της ανωτέρω συμφωνίας την έγγραφη κατάρτισή της, δεν σημαίνει ότι θα εφαρμοσθεί ευθέως η διάταξη του άρθρου 160 παρ. 2 ΑΚ - που προβλέπει ότι στις συμβάσεις για τις οποίες ο νόμος ή τα μέρη όρισαν τον έγγραφο τύπο, η υπογραφή των συμβαλλομένων πρέπει να τεθεί στο ίδιο έγγραφο - αλλ' ότι είναι δυνατή η ανάλογη εφαρμογή της με τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις. Ενόψει αυτών, έχει κριθεί ότι η περιλαμβανόμενη στους έντυπους όρους της φορτωτικής ρήτρα για αποκλειστική αρμοδιότητα ορισμένου ή ορισμένων αλλοδαπών δικαστηρίων είναι έγκυρη και δεσμεύει όχι μόνο τους συμβαλλομένους

στη σχετική σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, αλλά και κάθε κομιστή της φορτωτικής και τον παραλήπτη του φορτίου, παρόλο ότι η φορτωτική εκδίδεται μόνο από τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα του πλοίου και στο έγγραφο αυτής δεν υπάρχει μαζί με την υπογραφή του εκδότη και η υπογραφή του αντισυμβαλλόμενου με τον μεταφορέα φορτωτή (Ε.Πειρ. 189/1991 Ε. Εμπ. Δ. ΜΒ 700 - Ε Θεσ. 1505/1987 Ε Εμπ. Δ ΛΘ 102 - Ε Πειρ. 1143/1984 Δ 16, 611 - Ε Πειρ. 152/1984 Ενδ 12,354 - Ε.Α 3078/1977 Νοβ 26,736). Η κρίση αυτή στηρίζεται προφανώς, στο γεγονός ότι η προϋπόθεση της έγγραφης καταρτίσεως της εν λόγω συμφωνίας συντρέχει ουσιαστικά στην άνω περίπτωση της φορτωτικής, ο τρόπος εκδόσεως και λειτουργίας της οποίας ως δικαιόγραφου σε διαταγή, αλλά και η απορρέουσα από την εμπορευσιμότητα και τη χρήση αυτής στις διεθνείς μεταφορές ανάγκη να γνωρίζουν οι ενδιαφερόμενοι - που δεν είναι οι ίδιοι καθόλη τη διάρκεια της μεταφοράς - ότι έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τους όρους της φορτωτικής και συνακόλουθα ότι δεσμεύονται από τους όρους αυτούς, είτε αφορούν την καθαυτή μεταφορά, είτε καθορίζουν τα δικαιοδοτικά όργανα που θα επιλύσουν τις αναφυόμενες διαφορές (βλ. σχετ. Κ. Κεραμέα στο Νοβ 31, σελ. 28 και ιδίως σελ. 35-36), καλύπτουν ικανοποιητικά τον επιδιωκόμενο με την έγγραφη κατάρτιση

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

της συμφωνίας του άρθρου 43 Κ-ΠολΔ σκοπό - που είναι η ύπαρξη βεβαιότητας και ασφάλειας για το δικαστήριο στο οποίο συμφωνήσαν να προσφύγουν οι συμβαλλόμενοι προς επίλυση των μελλοντικών διαφορών τους - και δικαιολογούν την μη ανάλογη εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 160 παρ. 2 ΑΚ επί της σχετικής ρήτρας της φορτωτικής ή έστω την ανάλογη εφαρμογή αυτής με την απόκλιση ότι αρκεί να υπογραφεί το πρωτότυπο της φορτωτικής και από εκείνον σε διαταγή του οποίου εκδόθηκε ή από τον αναγραφόμενο σ' αυτή - όταν η φορτωτική είναι ονομαστική - ως παραλήπτη του φορτίου. Στην προκειμένη περίπτωση, από τη φορτωτική με αριθμό KLG PIE 4000, που προσκομίζουν νόμιμα, σε φωτοτυπία και αποσπασματική μετάφραση και επικαλούνται οι διάδικοι, προκύπτει ότι η φορτωτική αυτή εκδόθηκε σε τρία πρωτότυπα στο λιμάνι Keelung της Ταιβάν για τη φόρτωση επί του πλοίου της εναγομένης Ζ.Η. της περιγραφόμενης θαλαμηγού της ενάγουσας, η οποία αναγράφεται σ' αυτή - μαζί με το όνομα του εκπροσώπου της Χ.Σ. - ως παραλήπτρια του φορτίου (Θαλαμηγού). Την ως άνω φορτωτική υπογράφει στην πρώτη σελίδα ο πράκτορας του πλοίου για λογαριασμό του πλοίαρχου, ενώ στην προσκομιζόμενη από την εναγομένη φωτοτυπία ενός από τα τρία πρωτότυπα αυτής υπάρχει στή δεύτερη σελίδα και η υπογραφή του εκπροσώπου της ενάγουσας Χ.Σ. Το τελευταίο αυτό πρωτότυπο είναι πρόδηλο ότι έλαβε η ενάγουσα από τη φορτώτρια και αφού το υπέγραψε το παρέδωσε στον πλοίαρχο για να παραλάβει το

φορτίο. Εξάλλου, στους έντυπους όρους της εν λόγω φορτωτικής περιλαμβάνεται και ο 27ος όρος αυτής που προβλέπει ότι "όλες και οποιεσδήποτε απαιτήσεις και/ή διαφορές που θα εγερθούν βάσει της φορτωτικής αυτής θα εκδικάζονται αποκλειστικά από τα δικαστήρια και σύμφωνα με το δίκαιο του τόπου στον οποίο ο μεταφορέας έχει το κεντρικό του γραφείο, δηλαδή στη Χάιφα του Ισραήλ ή αν είναι υποχρεωτικό να εκδικασθούν στις Η.Π.Α., από το Δικαστήριο των ΗΠΑ για τη Νότια Περιφέρεια της Νέας Υόρκης...".

Ο όρος αυτός, το περιεχόμενο του οποίου επικαλέσθηκε πρωτόδικα η εναγομένη για να προτείνει κατά τρόπο απολύτως σαφή και ορισμένο την ένσταση ελλείψεως διεθνούς δικαιοδοσίας του πρωτοβάθμιου Δικαστηρίου προς εκδίκαση της αγωγής, είναι, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν παραπάνω, έγκυρος και ισχυρός, αφενός μεν γιατί η φορτωτική που τον περιέχει δεν ήταν αναγκαίο - ούτε δυνατό - να υπογραφεί και από τη φορτώτρια και σε κάθε περίπτωση υπογράφηκε και από τον εκπρόσωπο της δικαιοσύνης του φορτίου ενάγουσας που αναφερόταν στο κείμενο της φορτωτικής ως παραλήπτρια, αφετέρου δε γιατί προσδιορίζονται με σαφήνεια σ' αυτόν τα κατά τόπο αρμόδια για την εκδίκαση των σχετικών διαφορών δικαστήρια.

Επομένως οι προβαλλόμενοι με τους τρεις πρώτους λόγους εφέσεως ισχυρισμοί της εκκαλούσας για αοριστία της ενστάσεως ελλείψεως δικαιοδοσίας και ακυρότητα της σχετικής ρήτρας της φορτωτικής που υπογραφόταν μόνο από τον πράκτορα του πλοίου και δεν προσδιόριζε ορισμένο αρ-

μόδιο δικαστήριο, είναι αβάσιμοι και ορθά απορρίφθηκαν - έστω και με ελλιπή αιτιολογία - από την εκκαλούμενη απόφαση.

Από το προαναφερόμενο περιεχόμενο της ανωτέρω ρήτρας της φορτωτικής, που ερμηνεύει το Δικαστήριο σύμφωνα με τους κανόνες των άρθρων 173 και 200 ΑΚ - που εφαρμόζονται ανάλογα στη συγκεκριμένη περίπτωση - προκύπτει σαφώς ότι συμφωνήθηκε με αυτή η υπαγωγή στη αποκλειστική αρμοδιότητα των Δικαστηρίων της Χάιφα όλων ανεξαιρέτως των διαφορών, που έχουν ως αφετηρία και ιστορικό υπόβαθρο την καλυπτόμενη από τη φορτωτική μεταφορά και συνεπώς καταλαμβάνονται από τη ρήτρα αυτή όχι μόνο οι διαφορές που έχουν ως βάση τη σύμβαση μεταφοράς, αλλά και εκείνες που προέρχονται από την εκτέλεση της συμβάσεως αυτής, αλλά στηρίζονται στην αδικοπραξία (πρβλ. επί διαιτητικής ρήτρας Ε. Πειρ. 604/1979 Δ11,780 και κάτω από αυτή παρατηρ. Γ. Οικονομόπουλου σελ. 783 επ. και ιδίως σελ. 793). Οι αντίθετοι, άρα, ισχυρισμοί της ενάγουσας - εκκαλούσας είναι αβάσιμοι. Εξάλλου και οι περαιτέρω ισχυρισμοί αυτής ότι η εναγομένη παραιτήθηκε από την ένσταση ελλείψεως δικαιοδοσίας, που πρότεινε με τις πρωτόδικες προτάσεις της, γιατί κατά την συζήτηση της ένδικης αγωγής, ζητήθηκε και από την εναγομένη η συνεκδίκαση αυτής με συναφή αγωγή που είχε ασκήσει η ενάγουσα κατά του Ο.Λ.Π., είναι αβάσιμοι, γιατί από τις συνθήκες υποβολής του πιο πάνω αιτήματος - από τους διαδίκους και των δύο αγωγών στο ακροατήριο, όπου κατέθεσε η εναγομένη και τις περιέχουσες την ως



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 - 7

TELEX: 216225 UNIM GR
217469 ARKA GR

άνω ένσταση προτάσεις της (βλ. επισημείωση του αρμόδιου γραμματέα στο τέλος αυτών)- συνάγεται μάλλον ότι η εναγομένη υπέβαλε το εν λόγω αίτημα για την περίπτωση που δεν θα γινόταν δεκτή η ένσταση ελλείψεως δικαιοδοσίας και θα εξεταζόταν στην ουσία η κατ' αυτής αγωγή και συνεπώς δεν μπορεί να συναχθεί και μάλιστα σαφώς από το αίτημα αυτό ότι ήθελε να παραιτηθεί από την ανωτέρω ένσταση. Επίσης, οι ισχυρισμοί της ενάγουσας ότι το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο ήταν οπωσδήποτε αρμόδιο να δικάσει την ένδικη αγωγή, σύμφωνα με το άρθρο 31 παρ. 3 ΚΠολΔ, γιατί ενόψει της συναφούς αγωγής αποζημιώσεως που είχε ασκήσει και κατά του Ο.Λ.Π. - με την οποία η ζημία αυτής αποδίδεται και σε υπαιτιότητα των αρμόδιων για την εκφόρτωση του πλοίου οργάνων του Ο.Λ.Π. - υπήρχε για την ένδικη αγωγή η αποκλειστική δωσιδικία της συνάφειας, δεν μπορούν να ευσταθήσουν. Και τούτο, γιατί, ανεξάρτητα από το αν ισχύει η αποκλειστική αρμοδιότητα της συνάφειας και στην περίπτωση που έχει αποκλεισθεί με τη συμφωνία του άρθρου 43 ΚΠολΔ η αρμοδιότητα και συνακόλουθα η δικαιοδοσία των ημεδαπών Δικαστηρίων προς εκδίκαση της συναφούς αγωγής - σε μια τέτοια περίπτωση η εφαρμογή του άρθρου 31 παρ. 3 ΚΠολΔ θα κατέλυε την ως άνω συμφωνία και θα μπορούσε να οδηγήσει σε καταστράτηγηση αυτής - η ως άνω δωσιδικία υπερισχύει των άλλων απο-

κλειστικών δωσιδικιών όταν είναι δυνατό να εισαχθούν οι συναφείς αγωγές στο ίδιο δικαστήριο και να συνδικασθούν από αυτό (Κ. Μπέης, Πολ. Δικ. Τομ. 1Α άρθρ. 31, σελ. 215-216). Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό, όχι τόσο γιατί έχει ήδη εκδικασθεί η αγωγή κατά του Ο.Λ.Π. αλλά κυρίως γιατί μετά την ισχύ του Ν. 1406/1983, η αγωγή αυτή - που έχει ως αντικείμενο διαφορά που ανέκυψε από την άσκηση της δημόσιας λειτουργίας του ΟΛΠ - υπάγεται πράγματι στη δικαιοδοσία των διοικητικών δικαστηρίων (βλ. σχετ. Απ. 908/1990 Ελλ. Δικ. 31, 1457 - Ε. Πειρ. 1102/1001 ΕΝΔ 19, 294 - Ε. Πειρ. 957/1990 Ε. Εμπ. Δ.ΜΑ 499 - ΕΑ 13605/1988 Ελλ. Δικ. 31, 361). Επομένως, η εκκαλούμενη απόφαση, που απέρριψε όλους τους παραπάνω ισχυρισμούς, δεν έσφαλε η εκκαλούσα με τους σχετικούς (τέταρτο έως έκτο) λόγους της εφέσεώς τους. Τέλος σχετικό με τον έβδομο λόγο εφέσεως πρέπει να ειπωθεί ότι η αντένσταση της εναγομένης - εκκαλούσας για καταχρηστική πρόταση από την εναγομένη της ενστάσεως ελλείψεως δικαιοδοσίας, δεν μπορούσε πράγματι να θεμελιωθεί στη διάταξη του άρθρου 281 ΑΚ, που δεν εφαρμόζεται στο πεδίο του δικονομικού δικαίου, όπως δέχθηκε ορθά και η εκκαλούμενη απόφαση. Η αντένσταση αυτή, εν τούτοις, θα μπορούσε να θεμελιωθεί στο άρθρο 116 ΚΠολΔ που απαγορεύει την καταχρηστική άσκηση των δι-

κονομικών δυνατοτήτων των διαδικών (βλ. σχετ. Κ. Μπέης, ο.π. άρθρ. 116 σελ. 595) και συνεπώς θα έπρεπε να ερευνηθεί στα πλαίσια της διατάξεως αυτής. Παρόλα αυτά, τα επικαλούμενα από την ενάγουσα περιστατικά και συγκεκριμένα το γεγονός ότι η ζημία αυτής προεκλήθηκε κατά την εκφόρτωση του φορτίου στην Ελλάδα, όπου βρίσκεται και ολόκληρο το αποδεικτικό υλικό και διεξάγονται άλλες συναφείς δίκες, δεν κάνουν καταχρηστική την άσκηση της δικονομικής δυνατότητας της εναγομένης να προτείνει την παραπάνω ένσταση, αφού η επιδιωκόμενη με την πρόταση της ενστάσεως αυτής εκδίκαση της υποθέσεως από το Δικαστήριο του τόπου στον οποίο έχει την έδρα της η εναγομένη, δεν μπορεί ποτέ να θεωρηθεί ότι αντιβαίνει στους κανόνες της καλής πίστεως και των χρηστών ηθών. Κατά συνέπεια, η εκκαλούμενη απόφαση, παρά την ελλιπή αιτιολογία της, ορθά κατ' αποτέλεσμα απέρριψε την εν λόγω ένσταση και πρέπει γι αυτό να απορριφθεί και ο ανωτέρω τελευταίος λόγος της εφέσεως.

Κατ' ακολουθίαν όλων αυτών πρέπει να απορριφθεί η έφεση και να καταδικασθεί η εκκαλούσα σε μέρος των δικαστικών εξόδων της εφεσίβλητης, γιατί κρίνεται ότι είχε εύλογη αμφιβολία για την διεξαγωγή της παρούσας έκκλητης δίκης (άρθρ. 179 και 183 ΚΠολΔ.).

ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

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

Η EUROBANK

σε συνεχή ανοδική πορεία

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα (Eurobank) ανακοίνωσε πρόσφατα τα αποτελέσματά της για το 1993 και οριοθέτησε τους στόχους της για το 1994. Όπως και στα δύο προηγούμενα χρόνια, έτσι και κατά το 1993 η Eurobank πέτυχε πολύ αξιολογήσιμα αποτελέσματα, αναπτύσσοντας συγχρόνως τις δραστηριότητες της σε όλους τους τομείς που περιλαμβάνουν το Corporate Banking, το Treasury, το Investment Banking και κυρίως το Personal και Private Banking.

Οι χορηγήσεις της Τράπεζας αυξήθηκαν κατά 30% περίπου, ενώ οι καταθέσεις είχαν μια πολύ σημαντική αύξηση κατά 76% και ξεπέρασαν τα 55 δισεκατομμύρια δραχμές.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Τα προ φόρων κέρδη της Τράπεζας αυξήθηκαν κατά 39% περίπου σε 2,53 δισεκατομμύρια δραχμές. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα αποτελέσματα αυτά τα πέτυχε η τράπεζα με εξαιρετικά συντηρητικές προϋποθέσεις.

Τα ίδια κεφάλαια στο τέλος του 1993 ήταν 16,8 δισεκατομμύρια δραχμές ύστερα από αύξηση κεφαλαίου 3,5 δισεκατομμυρίων το Δεκέμβριο, ενώ ο δείκτης φερεγγυότητας βρισκόταν στο 30% περίπου και ήταν ο υψηλότερος, μεταξύ όλων των ελληνικών τραπεζών. Από άποψη ιδίων κεφαλαίων και ενεργητικού η Eurobank κατατάσσεται

ως η τρίτη μεγαλύτερη ελληνική ιδιωτική τράπεζα.

Ως γνωστόν η Eurobank είναι μέλος του Ομίλου Τραπεζών ιδιοκτησίας οικογενείας Λάτση με παρουσία στο Λονδίνο, τη Γενεύη, το Λουξεμβούργο, το Μονακό και τα νησιά Guernsey, που διαθέτει στο σύνολό του ίδια κεφάλαια που ξεπερνούν τα 600 εκατομμύρια δολάρια.

Είναι πεποίθηση του Ομίλου Τραπεζών Λάτση, ότι προϋπόθεση για να εξασφαλισθεί η εμπιστοσύνη του αποταμιευτικού κοινού είναι η ύπαρξη ισχυρής κεφαλαικής βάσης.

Και η εμπιστοσύνη του αποταμιευτικού κοινού είναι αυτό που βοήθησε την Eurobank να πετύχει μέσα στο 1993 μια ουσιαστική διεύρυνση των δραστηριοτήτων της στον χώρο του Personal και Private Banking. Εκτός από την πολύ σημαντική αύξηση των καταθέσεων, εντυπωσιακή ήταν και η ανάπτυξη των υπό διαχείριση αμοιβαίων κεφαλαίων Alico - Eurobank. Μέσα στο 1993 το ύψος του ενεργητικού των αμοιβαίων κεφαλαίων αυξήθηκε από δύο δισεκατομμύρια περίπου στα 40 δισεκατομμύρια δραχμές, ενώ σήμερα τα υπό διαχείριση κεφάλαια προσεγγίζουν τα 60 δισεκατομμύρια.

Στο χώρο του Personal και Private Banking η Eurobank διαθέτει και προωθεί μοναδικά σε ποικιλία και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αποταμιευτικά / επενδυτικά προϊό-

ντα, όπως το Euro 1, το Euro 12, το Χρυσό Ταμειυτήριο, το Repo Club και τον Οικογενειακό Λογαριασμό.

Επίσης, προσφέρει στους πελάτες της διάφορες ευκαιρίες επενδύσεων στο εσωτερικό και το εξωτερικό αναλόγως των προτιμήσεών τους και των ευκαιριών που παρουσιάζονται, όπως τα ομόλογα της Ευρωπαϊκής Τραπέζης Επενδύσεων και ξένα κρατικά ομόλογα ισχυρών νομισμάτων καθώς και επενδύσεις στο ελληνικό χρηματιστήριο, όπως αυτές των νέων εκδόσεων.

Για την παροχή συμβουλών προς τους πελάτες της και την εκτέλεση των εντολών τους η Τράπεζα διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό σε όλα της τα καταστήματα. Η ιδιομορφία της συνίσταται στο ότι τα καταστήματά της συνδυάζουν την προσφορά υπηρεσιών συγχρόνων τραπεζικών καταστημάτων και γραφείων επενδυτικών συμβούλων.

Και κατά το 1993 η Eurobank κινήθηκε δραστήρια στο χώρο του Corporate Banking με χρήση factoring για την ανάπτυξη του χαρτοφυλακίου της, με την προώθηση προϊόντων Treasury για την πληρέστερη εξυπηρέτηση των πελατών της και με την δραστηριοποίηση του Investment Banking σε μελέτες, αξιολογήσεις επιχειρήσεων, αλλά αναδοχή Ομολογιακών Δανείων ή εκδόσεων νέων μετοχών για εισαγωγή στο Χρηματιστή-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC 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.

ριο. Το Σεπτέμβριο του 1993 η Eurobank άνοιξε νέο κατάστημα στον Πειραιά (το 5ο κατά σειρά), μια πρωτοβουλία που σηματοδοτεί το ενδιαφέρον της για την ελληνική ναυτιλία και την μελλοντική ενασχόληση της με το Shipping Finance σε συνεργασία με την αδελφή Τράπεζα The Private Bank & Trust Company Ltd. του Λονδίνου.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ 1994

Τα σχέδια της Eurobank για το 1994 είναι φιλόδοξα. Μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 1994 θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η εξαγορά από την Eurobank του 75% της Banque de Depots του Λουξεμβούργου (BDLL) για την οποία έχει γίνει ήδη αύξηση κεφαλαίου 3,5 δις εκατομμύρια δρχ. Η BDLL είναι μια τράπεζα του Ομίλου Λάτση που ιδρύθηκε το 1986, και ανήκε στην Banque de Depots Γενεύης. Έχει ίδια κεφάλαια 15 εκατομμύρια δολάρια και σύνολο καταθέσεων που ξεπερνούν τα 400 εκατομμύρια δολάρια.

Η απόκτηση της BDLL τοποθετεί την Eurobank στο κέντρο της Ευρωπαϊκής οικονομικής δραστηριότητας και της δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης των εργασιών της σε όλους τους τομείς και συγκεκριμένα στη χρηματοδότηση των πελατών της - ναυτιλιακών και εμποροβιομηχανικών - στη διάθεση κρατικών και ιδιωτικών τίτλων και αμοιβαίων κεφαλαίων στις Ευρωπαϊκές κεφαλαιαγορές, και ιδιαίτερα στο Private Banking, κάνοντας έτσι πιο

δυναμική αλλά και διεθνή την παρουσία της σε αυτό το χώρο.

Άλλες πρωτοβουλίες στο χώρο του Personal και Private Banking είναι η ίδρυση χρηματιστηριακής εταιρίας, η δημιουργία τουλάχιστον δύο νέων αμοιβαίων κεφαλαίων για πληρέστερη κάλυψη των επενδυτικών αναγκών των πελατών μας, καθώς και επέκταση του δικτύου των καταστημάτων της Τράπεζας στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη.

Στόχος σε όλες αυτές τις πρωτοβουλίες δεν είναι μόνο η διεύρυνση της πελατειακής βάσης της Τράπεζας, αλλά και η αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών, η διεύρυνση των επενδυτικών επιλογών και η αρτιότερη εξυπηρέτηση. Για τον σκοπό αυτό πρόκειται να επιλέξει στις αρχές του 1994 νέο μηχανογραφικό σύστημα το οποίο θα τεθεί σε λειτουργία μέσα στο 1995.

Μια ακόμα διεθνής πρωτοβουλία της Eurobank για το 1994 είναι η δημιουργία της πρώτης Ελληνικής εταιρίας παροχής επιχειρηματικού κεφαλαίου (Venture Capital) με την επωνυμία Euromerchant Balkan Fund, και με σκοπό την πραγματοποίηση επενδύσεων στα Βαλκάνια, με επίκεντρο την Βουλγαρία. Το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται στο ποσό των 20 εκατομμυρίων δολλαρίων περίπου και συμμετέχουν εκτός της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκροτήσεως και

Αναπτύξεως (EBRD), η Διεθνής Τράπεζα μέσω θυγατρικής εταιρίας (IFC) και μεγάλα επιχειρηματικά ονόματα από την Ελλάδα, ενώ την διαχείριση του Euromerchant Balkan Fund θα αναλάβει η εταιρία Global Finance. Στόχος της πρωτοβουλίας αυτής είναι η χρηματοδότηση επενδύσεων για τις οποίες υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από ελληνικές επιχειρήσεις.

Στο χώρο της καταναλωτικής πίστης, η Eurobank ξεκίνησε από τον Ιανουάριο του 1994 μια πρωτοποριακή συνεργασία με την Toyota Hellas, θυγατρική της Βρετανικής πολυεθνικής Inchcape. Η συνεργασία αυτή οδήγησε στην σύσταση νέας εταιρίας, της TEFIN, με ίδια κεφάλαια 1,5 δις εκατομμύρια δραχμές και με ισότιμη συμμετοχή των δύο εταίρων που κύριο στόχο έχει την παροχή πιστώσεων προς το καταναλωτικό κοινό για διευκόλυνση πωλήσεως αυτοκινήτων της Toyota. Η συνεργασία αυτή είναι η πρώτη του είδους της στην Ελλάδα και δημιουργεί προϋποθέσεις για την προσφορά ενός πολύ ευέλικτου πιστωτικού προγράμματος - του Toyota Eurofinance - για την χρηματοδότηση αγοράς αυτοκινήτων Toyota μέσω και με τη συνεργασία των dealers της Toyota Hellas. Προβλέπεται ότι μέχρι το τέλος του 1994, οι χρηματοδοτήσεις αυτού του είδους θα έχουν προσεγγίσει τα 8 δις εκατομμύρια δραχμές.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οριο 3% στην κατοχή μετοχών Ακτοπλοικών Εταιριών

Ο Πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπιστών Ακτοπλοίας κ. Παντ. Σφηνιάς, ζήτησε με έγγραφό του από τον νέο Πρόεδρο του Ελληνικού Χρηματιστηρίου κ. Εμ. Ξανθάκη, να υπάρξει μία ειδική ρύθμιση για τις ακτοπλοικές εταιρίες που ενδιαφέρονται να αντλήσουν κεφάλαια μέσω της ελληνικής κεφαλαιαγοράς, και συγκεκριμένα να περιορισθεί σε 3% το ανώτατο ποσοστό αριθμού μετοχών εταιριών λαϊκής βάσεως που μπορεί να αποκτήσει κάθε ένας μεμονωμένος επενδυτής.

Στην επιστολή του ο κ. Σφηνιάς επισημαίνει ότι η δημιουργία των ακτοπλοικών εταιριών λαϊκής βάσεως στηρίχθηκε στη συμμετοχή απλών και μεμονωμένων ατόμων, που για τον σκοπό αυτό διέθεσαν το υστέρημά τους και η θέσπιση ανωτάτου ορίου αριθμού μετοχών που θα πωληθούν μέσω του Χρηματιστηρίου θα βοηθήσει στο να εξασφαλισθούν τα συμφέροντα αυτών των μικρομετόχων που αποτέλεσαν το κύτταρο της δημιουργίας αυτών των μεγάλων πλέον ναυτιλιακών εταιριών.

Η Seatrade Exhibitions επωλήθη στην εταιρία United newspapers

Ο κ. Θεμιστοκλής Βώκος, επώλησε τις μετοχές που κατείχε στην εταιρία Seatrade Exhibitions στην βρετανική εκδοτική επιχείρηση United Newspapers.

Σύμφωνα με πληροφορίες η συμφωνία πώλησης περιλαμβάνει τις Εκθέσεις "Seatrade Cruise Shipping" που πραγματοποιείται στο Μαϊάμι, "Seatrade Asia Pacific" της Σιγκαπούρης, "London

Seatrade Tanker Industry Convention" του Λονδίνου, "Maritech" της Σαγκάης και Sea Japan, η οποία πραγματοποιείται στη Γιοκοχάμα.

Επίσης περιλαμβάνονται κάποιες εκθέσεις γύρω από καταναλωτικά προϊόντα, αλλά εξαιρείται η ναυτιλιακή έκθεση "Ποσειδώνια" που πραγματοποιείται κάθε δύο χρόνια στον Πειραιά.

Η οικογένεια Βερνίκου δεν μετέχει πλέον στο Δ.Σ. των "Επιχειρήσεων Αττικής Α.Ε."

Η εταιρία Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., την οποία ελέγχει κατά πλειοψηφία η οικογένεια του κ. Περικλή Παναγόπουλου, ανακοίνωσε ότι σε αντικατάσταση παραιτηθέντων μελών από το Δ.Σ. της εταιρίας, νέα μέλη του διοικητικού της συμβουλίου εξελέγησαν στις 28 Φεβρουαρίου, οι κ.κ. Γεώργιος Λαναράς επίτιμος Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και μέλος του Δ.Σ. της Εθνικής Τράπεζας και Αντώνιος Καλούδης Υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α.

Κατόπιν των ανωτέρω, η σύνθεσή του Δ.Σ. των Επιχειρήσεων Αττικής έχει ως εξής:

Περικλής Παναγόπουλος πρόεδρος & Διευθύνων σύμβουλος, Γεώργιος Λαναράς αντιπρόεδρος,

Χαράλαμπος Πασχάλης εντεταλμένος σύμβουλος, Αλέξανδρος Παναγόπουλος σύμβουλος, Αντώνιος Καλούδης σύμβουλος.

Η ΟΜΥΛΕ αντιτίθεται στην κατάργηση των Ελευθέρων Ζωνών

Την αντίθεσή της στην κατάργηση των Ελευθέρων Ζωνών στα λιμάνια Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου, εξέφρασε στις 17 Φεβρουαρίου, με επιστολή της προς τον υφυπουργό Οικονομικών Αλέκο Παπαδόπουλο, η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας.

Ειδικότερα, η ΟΜΥΛΕ επισημαίνει ότι με έγγραφο της 19ης Διεύθυνσης των Τελωνειακών Διαδικασιών διατάσσεται η παύση λειτουργίας των Ελευθέρων Ζωνών στα λιμάνια Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου και υπογραμμίζει ότι το σκεπτικό το οποίο οδήγησε στην παραπάνω ρύθμιση είναι εντελώς εσφαλμένο, οδηγεί στην ουσιαστική διάλυση των λιμένων, σε μαρasmus του διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας και σε βλάβη της εθνικής οικονομίας.

Η ΟΜΥΛΕ χαρακτηρίζει περίεργη την άποψη της διάταξης κατά την οποία το καθεστώς των Ελευθέρων Ζωνών στα τρία λιμάνια της χώρας, εξαρτάται από την εκδήλωση ή μη ενδιαφέροντος από επιχειρηματίες για την εντός της ζώνης εγκατάστασή τους, όταν είναι γνωστό, ότι το καθεστώς αυτό λειτουργεί επί δεκαετίες.

Τα ημερομίσθια των εργαζομένων στην Επισκευαστική Βάση Περάματος

Με αφορμή τη πολυήμερη απεργία των εργαζομένων στην



ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ
ΤΗΣ ΚΙΝΕΖΙΚΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ

ΖΙΝΤΟΝΓΚ

Λύση στο πρόβλημα
της ΠΙΕΣΗΣ

• ΧΩΡΙΣ ΦΑΡΜΑΚΑ
• ΧΩΡΙΣ ΚΑΜΙΑ ΠΑΡΕΝΕΡΓΕΙΑ

ΖΗΤΗΣΤΕ ΤΟ ΣΤΑ ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ
ΣΤΕΛΝΕΤΑΙ ΚΑΙ ΤΑΧΥΚΩΣ

ΑΠ. ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ "ΜΙΝΘΗ" Τηλ. 4519140 - 4525063

ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος η Ένωση Ναυπηγοεπισκευαστών, έδωσε στη δημοσιότητα αναλυτικά στοιχεία του ημερομισθίου των εργαζομένων, οι οποίοι ζητούν αύξηση της τάξεως του 13% για να συνάψουν τη διμερή σύμβαση για το 1994.

Συγκεκριμένα το ημερομίσθιο τους φθάνει σήμερα με τα διάφορα επιδόματα στις 13.950 δρχ., ενώ εργάζονται 35 ώρες την εβδομάδα με αμοιβές για 40 ώρες εργασίας.

Ακόμη αμείβονται για την υπερωριακή τους απασχόληση (ένα ημερομίσθιο κάθε 3 ώρες εργασίας) με προσαύξηση του ημερομισθίου κατά 100% και με ειδικό προνομιακό τρόπο υπολογισμού της αμοιβής του ημερομισθίου αυτού.

Η Ένωση Ναυπηγοεπισκευαστών επισημαίνει ότι με την αιτούμενη αύξηση του 13%, οι μηνιαίες αποδοχές κάθε εργατοτεχνίτη θα

αυξηθούν κατά 100.000 δραχμές και υπογραμμίζουν ότι οι λιγοστές εργασίες επισκευής που εκτελούνται πλέον στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιώς είναι αποτέλεσμα της σημαντικής αύξησης του εργατικού κόστους που έχει σημειωθεί, σε σύγκριση με τις τιμές που προσφέρουν οι γείτονες χώρες.

Η ευστάθεια μετά από βλάβη στα επιβατηγά πλοία

Με αφορμή την προσεχή Σύνοδο της Υποεπιτροπής ευσταθείας γραμμών φόρτωσης, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων διατύπωσε προς το ΥΕΝ τις απόψεις της για το θέμα της στεγανής υποδιαίρεσης και ευσταθείας μετά από βλάβη στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στις οδηγίες του προς την ελληνική αντιπροσωπεία,

η οποία θα λάβει μέρος στις εργασίες της Υποεπιτροπής.

Ειδικότερα στο έγγραφο της Ε.Ε.Ε.Π. επισημαίνεται ότι θα πρέπει σε κατάλληλη ευκαιρία να τονισθεί στους υποστηρικτές της ιδέας για επέκταση των νέων κανονισμών ευσταθείας έναντι βλάβης των Ro-Ro και σε άλλες κατηγορίες ε/γ πλοίων, ότι είναι τελείως αυθαίρετη και μη αιτιολογημένη, αφού όλη η κατάρτιση των παραπάνω νέων κανόνων σχετιζόταν με συμπεράσματα και μελέτες ατυχήματος συγκεκριμένης κατηγορίας επιβατηγά και Ro-Ro πλοίων.

Η Ε.Ε.Ε.Π. σημειώνει ακόμη ότι εφόσον η υποεπιτροπή δεν πεισθεί για την εγκατάλειψη της ιδέας επέκτασης των κανονισμών σε όλα τα επιβατηγά πλοία, θα πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια για προσεκτική και ολοκληρωμένη μελέτη περιπτώσεων απ' τις άλλες κατηγορίες υπάρχοντων πλοίων, ώστε οι προς κατάρτιση νέοι κανόνες να έχουν κατ' αρχάς ουσιαστικό αποτέλεσμα στη βελτίωση των επιπέδων των πλοίων σε σχέση με την έκταση των μετασκευών και να ενισχύονται από την εμπειρία της εφαρμογής των κανόνων που έχουν υιοθετηθεί και να αρχίζουν να εφαρμόζονται με χρονοδιάγραμμα στα υπάρχοντα επιβατηγά Ro-Ro πλοία.

Πρόληψη της ρύπανσης στον Πειραιά

Προκειμένου να αντιμετωπισθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο η καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας στις περιοχές δικαιοδοσίας των Κεντρικών Λιμεναρχείων Πειραιά και Ελευσίνας, στις οποίες η χρόνια ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος επιβάλλει την λήψη ιδιαίτερα αυξημένων μέτρων επιτήρησης, από την αρμόδια Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ύστερα από εντολή του Υπουργού κ. Γεωργίου Κασιφάρα, προγραμματίστηκε η λήψη συγκεκριμένων και άμεσα υλοποιήσιμων μέτρων, τα οποία αναμένεται να έχουν άμεση επίπτωση στην αποφυγή περαιτέρω επιβάρυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος στον Σαρωνικό.

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

Τα μέτρα που αποφασίσθηκαν είναι:

α) Ιδρύονται Γραφεία Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος στα Λιμενικά Τμήματα Κερατσινίου, Περάματος και Σκαρμαγκά, ώστε να υπάρχει συνεχής επιτήρηση και αστυνόμευση στην θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας από την Ανατολή μέχρι την Δύση του ηλίου.

Τα γραφεία αυτά θα στελεχωθούν με εξειδικευμένο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και υπαλλήλους από τους αντίστοιχους Περιφερειακούς Σταθμούς Καταπολέμησης Ρύπανσης.

β) Γίνεται αναδιάταξη στην διάθεση των αντιρρυπαντικών σκαφών, με σκοπό την ορθολογικότερη χρήση και απόδοση ανάλογα με τις ανάγκες κάθε θαλάσσιας περιοχής.

Συγκεκριμένα το σκάφος ΠΛΣ 412 (Skimmer) διατίθεται από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Ελευσίνας, το δε σκάφος ΠΛΣ 403 τύπου (PIRANHA) διατίθεται από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ελευσίνας στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, Λιμενικό Τμήμα Κερατσινίου.

γ) Ενισχύονται τα Τμήματα Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος των Λιμενικών Αρχών Πειραιά και Ελευσίνας, με εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό και ιδιαίτερα, με προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που έχει παρακολουθήσει ειδικευμένα σεμινάρια στο εξωτερικό και στο εσωτερικό σε θέματα Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος το οποίο θα απαλλαγεί από οποιαδήποτε άλλα αστυνομικά καθήκοντα.

δ) Όλα τα πλωτά μέσα που έχουν στην διάθεσή τους οι Λιμενικές Αρχές Πειραιά και Ελευσίνας θα ενισχυθούν σε προσωπικό (βάρδιες) και θα συντονισθούν για συνεχή επιτήρηση - αστυνόμευση της θαλάσσιας περιοχής δικαιοδοσίας τους καθ' όλο το 24ωρο.

Για την άμεση υλοποίηση και την εφαρμογή των παραπάνω μέτρων, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Κασιφάρας έδωσε εντολή ώστε οι συγκεκριμένες ανάγκες σε προσωπικό που θα προκύψουν για τα Λιμεναρχεία Πειραιά και Ελευσίνας, να ικανο-

ποιηθούν κατά απόλυτη προτεραιότητα.

Οι συνδρομές στην Ε.Ε.Ε.

Κατόπιν αποφάσεως της Γενικής Συνελεύσεως των μελών της Ε.Ε.Ε., αυξάνεται η συνδρομή προς την Ε.Ε.Ε. από 1ης Ιανουαρίου 1994, ως εξής:

Η ετήσια συνδρομή των Μελών ορίζεται εις δρχ. 25 κατά κόρο ολικής χωρητικότητας και μέχρι 15.000 κοχ κατ' ανώτατο όριο, ανά πλοίο.

Το δικαίωμα εγγραφής απεφασίσθη να παραμείνει ως έχει, δηλαδή δολάρια ΗΠΑ 2.000.

Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με την από 11ης Ιανουαρίου 1982 απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως των Μελών της Ε.Ε.Ε. η συνδρομή προς αυτήν, πρέπει να καταβάλλεται εις δολάρια ΗΠΑ με βάση την τιμή (Fixing) του Δολλαρίου κατά την ημέρα καταβολής των συνδρομών.

Οι "Γαλάζιες σημαίες" στην Κύπρο

Σε κοινή δημοσιογραφική διάσκεψη που έγινε στις 18 Φεβρουαρίου στη Κύπρο, ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού (ΚΟΤ) κ. Νικολάου και ο πρόε-

We can help...

Your agents in Jeddah
and in all Saudi Arabian ports

AL - FASSEL SHIPPING CO. JEDDAH S. ARABIA

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

24 HOURS SERVICE
SEVEN DAYS A WEEK

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

REPRESENTATIVES IN GREECE:
IONIAN SHIPPING LINE Co. Ltd.

102-104 Kolokotroni Str., Piraeus
Tel.: 4132904-4127423
Fax: 4113372
Tlx: 21 1960 CORF GR.

δρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Κυπριακής Ενωσης Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (CYMEPA) κ. Χατζηγιάννου, ανακοίνωσαν και επίσημα την πρόσφατη ένταξη της Κύπρου στο θεσμό της "Γαλάζιας Σημαίας" και την αποδοχή της σαν μέλος του Ιδρύματος Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Ευρώπη (FEEE).

Ο θεσμός της "Γαλάζιας Σημαίας", ο οποίος εφαρμόζεται σε 13 χώρες της Ευρώπης έχει εισαχθεί το 1987, κατά το Ευρωπαϊκό έτος Περιβάλλοντος και υποστηρίχτηκε χρηματικά από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και προωθείται από το Ίδρυμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στην Ευρώπη.

Η "Γαλάζια Σημαία" απονέμεται σε παραλίες, οι οποίες πληρούν μια σειρά από κριτήρια που αφορούν ποιότητα του θαλάσσιου νερού, την καθαριότητα, την οργάνωση της παραλίας, την εξυπηρέτηση των λουομένων καθώς επίσης την περιβαλλοντική πληροφόρηση και εκπαίδευση.

Ο ΚΟΤ θεωρεί ότι η εφαρμογή του θεσμού στην Κύπρο θα συμβάλει τόσο στην αναβάθμιση της ποιότητας των παραλιών όσο και την καλύτερη προβολή της Κύπρου στο εξωτερικό, εφόσον η έν-

δειξη της "Γαλάζιας Σημαίας" αποτελεί πρόσθετη διασφάλιση προς τους τουρίστες για την ποιότητα των παραλιών ενός τουριστικού προορισμού.

Ακόμα ένας λόγος που συνηγορεί υπέρ της εισαγωγής του θεσμού στην Κύπρο είναι η προσπάθεια εναρμόνισης με την Ευρωπαϊκή Ένωση ικανοποιώντας τις προδιαγραφές της σχετικής οδηγίας (Directive) για το θαλάσσιο νερό κολύμβησης.

Η CYMEPA έγινε αποδεκτή σαν ο Εθνικός χειριστής του θέματος και θα εκπροσωπεί ολόκληρη την Κύπρο και έχει αναλάβει την εισαγωγή και διοργάνωση του θεσμού.

Με την ευκαιρία της καθόδου στην Κύπρο της κ. Αλίκης Βαβούρη, εκπροσώπου της Ελληνικής Εταιρείας Προστασίας της Φύσης και Εθνικού Χειριστή / Συντονιστή της Ελλάδας για την εφαρμογή του θεσμού της "Γαλάζιας Σημαίας", διοργανώθηκε ειδικό Σεμινάριο στα γραφεία του Οργανισμού με τη συμμετοχή της CYMEPA. Στόχος του Σεμιναρίου ήταν η κατάλληλη ενημέρωση των Τοπικών Αρχών που θα αποτελέσουν τους κύριους συντελεστές της εφαρμογής του θεσμού, των τουριστικών επι-

χειρηματιών κ.α. αρμοδίων Τμημάτων, Οργανισμών και Συνδέσμων.

Αρχαιρεσίες στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Κατά τις διεξαχθείσες αρχαιρεσίες τις 17 Φεβρουαρίου 1994, για την ανανέωση του μισού αριθμού των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος εξελέγησαν κατά σειρά επιτυχίας και κατά κατηγορία πλοίων για την προσεχή τετραετία οι παρακάτω:

Για την Α' Κατηγορία (Ποντοπόρου Φορτηγού Ναυτιλίας)

Κων/νος Κομνηνός, Δημ. Νομικός, Ιω. Πλατισιδάκης, Δημ. Παπαγιαννάκης, Νικ. Ευθυμίου, Κων/νος Χατζηαντωνίου, Μαρία-Ερασμία Μαρκαντωνάκη, Μάρκ. Μαδιάς και Νικ. Βερνίκος.

Για την Β' Κατηγορία (Φορτηγών Πλοίων Τακτικών Γραμμών)

Εμμ. Καβουσάνακης.

Για την Γ' Κατηγορία (Μεσογειακών Φορτηγών)

Σπυρ. Αλεξανδράτος και Μιχ. Σαρλής.



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

Για την Δ' Κατηγορία (Επιβατηγών Πλοίων-Κρουαζιεροπλοίων)

Ιωάννης Περράκης.

Για την Ε' Κατηγορία (Ακτοπλοικών Επιβατηγών Πλοίων)

Γεράσιμος Στρίντζης.

Για την Στ' Κατηγορία (Ακτοπλοικών Φορτηγών Πλοίων)

Κων/νος Αλογογιάννης.

Για την Ζ' Κατηγορία (Ναυαγώσων-Ρυμουλκών)

Λουκάς Μάτσας.

Στατιστικά στοιχεία για την λειτουργία του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Από μελέτη των στατιστικών στοιχείων των οικογενειακών επιδομάτων, που δόθηκαν πρόσφατα στη δημοσιότητα, ο Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. από το 1983 μέχρι το 1992 έχει χορηγήσει σε 297.900 δικαιούχους ναυτικούς, κατά δε το έτος 1993 σε 20.000 δικαιούχους.

Το σύνολο των χρημάτων που διατέθηκαν για πληρωμή οικογενειακών επιδομάτων από το 1983 έως το 1992 ανέρχεται σε δέκα πέντε δισεκατομμύρια πεντακόσια εκατομμύρια δραχμές (15.500.000.000) κατ' για συμπληρωματικά επιδόματα σε τέσσερα δισεκατομμύρια πεντακόσια εκατομμύρια δραχμές (4.500.000.000) δηλαδή, συνολικά διατέθηκαν είκοσι (20.000.000.000), ενώ κατά το 1993 διανεμήθηκαν δύο δισεκατομμύρια τριακόσια εκατομμύρια δραχμές (2.300.000.000) περίπου.

Κατά μέσο όρο, από την έναρξη λειτουργίας του Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., ο καθένας από τους 297.900 δικαιούχους έλαβε 67.136 δραχμές, ενώ το 1993 ο μέσος όρος ανά δικαιούχο ήταν 114.856 δραχμές.

Ο μέσος όρος των ποσών των οικογενειακών επιδομάτων που

φαίνεται στον πίνακα 1 δείχνει ότι το 1981-82 μέσος όρος ήταν δραχμές 27.000 και φθάσαμε το 1993 στις δραχμές 114.856.

Από αυτό προκύπτει ότι οι συντελεστές του οικογενειακού επιδόματος στη δεκαετία που πέρασε έχουν αυξηθεί περίπου 325%, αφού ο μέσος όρος των ημερών θαλάσσιας υπηρεσίας έχει παραμείνει σταθερός σ' όλα τα χρόνια και κυμαίνεται από 245 έως 250 ημέρες για κάθε δικαιούχο.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΣΤΑΘΗ ΜΠΑΤΗ

"Η ΜΑΧΗ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ"

Ο ιδιαίτερα γνωστός στο ναυτιλιακό χώρο δημοσιογράφος Στάθης Μπάτης παλαιός συνεργάτης των "Ναυτικών Χρονικών" και για μια περίπου τριακονταετία εκδότης του ναυτιλιακού περιοδικού "Αργώ", κυκλοφόρησε πρόσφατα ένα ωραίο βιβλίο με τον τίτλο "Η μάχη των ωκεανών", σε κομψό τεύχος 185 σελίδων των εκδόσεων Τ. Πιτσιλίου.

Πρόκειται για καταγραφή μιας σειράς δραματικών περιστατικών από τον ανελέητο αγώνα που έδωσαν τα ελληνικά ποντοπόρα καράβια για τη συμμαχική νίκη στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Ολοζώντανη, παραστατική, γλαφυρή, η αφήγηση σε φέρνει κοντά στο κάθε δράμα για να σε συγκινήσει βαθύτατα - πενήντα χρόνια μετά - η παληκαριά και η καρτεριά, ο πόνος και θυσία των Ελλήνων ναυτικών, που στο έλεος των αεροπλάνων και των υποβρυχίων, ζούσαν καθημερινά το ζόφο της πολεμικής αγριότητας.

Αλλά εκτός από ωραίο, το βιβλίο του κ. Μπάτη είναι και εθνικά πο-

λύτιμο. Γιατί παράλληλα με τα επί μέρους συμβάντα που αναπλάσει και ανιστορεί, έχει το πλεονέκτημα να απεικονίζει και τη συνολική θυσία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στο συμμαχικό αγώνα. Το επιλογικό κεφάλαιο με τον εύστοχο υπότιτλο "Παράλληλο έπος" και τους ανατριχιαστικούς αριθμούς και κατπαλόγους, φωτίζει και ξαναθυμίζει το γεγονός ότι η μικρή Ελλάδα δεν έγραψε μόνο στα βουνά της Πίνδου το αλβανικό έπος, αλλά χάρη στη μεγάλη της ναυτιλία, τα ελληνικά πλοία και τα ελληνικά πληρώματα, έγραφε επί τέσσερα χρόνια το παράλληλο θαλασσινό έπος, που διάσπαρτο μέσα στην απεραντοσύνη των ωκεανών, ίσως είναι λιγότερο γνωστό αλλά είναι εξίσου μεγάλο και αιματόβρεκτο.

Ξ.Α.Α.

WORLD MARINE

"SUEZ CANAL & EGYPTIAN PORTS INFORMATION GUIDE"

Σε μία προσπάθεια να παράσχει στη ναυτιλία ένα χρήσιμο οδηγό για τις περιοχές και τα λιμάνια της Αιγύπτου στα οποία προσφέρει τις υπηρεσίες της από το 1985, η γνωστή εταιρία World Marine εξέδωσε σε τέταρτη έκδοση τον Οδηγό της με τίτλο: "Suez Canal and Egyptian ports information guide".

Πρόκειται για έναν χρησιμότητα οδηγό που παρέχει πολλές πληροφορίες για τη προσέγγιση των πλοίων σε λιμάνια της Αιγύπτου και του διάπλου της Διώρυγας, ο οποίος περιλαμβάνει πλήθος πληροφοριών και πινάκων και κρίνεται σαν πολύτιμο βοήθημα των διαχειριστών πλοίων.

TOUMASSIS

**SHIPPING AGENCY
CHARTERING
PORT SERVICES**

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου προβλημάτισε ιδιαίτερα τους παρατηρητές της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, καθώς η ροή νέων φορτίων παρουσιάστηκε αισθητά μειωμένη στις περισσότερες βασικές αγορές του Ατλαντικού και του Κόντινεντ.

Εξαίρεση αποτέλεσε η αγορά του Ειρηνικού, όπου η διακίνηση φορτίων μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική, αν και οι πληρωθέντες ναύλοι αντικατοπτρίζουν τη γενικότερη σημερινή καχεξία που επικρατεί στην αγορά ντραπεζαρίου.

Πρίν προχωρήσουμε στις επιμέρους αναφορές κρίνουμε σκόπιμο να επισημάνουμε ότι οι περισσότεροι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι τα σημερινά επίπεδα ναύλων και μισθωμάτων θα διατηρηθούν, με μικρές αποκλίσεις, μέχρι και το θέρους του 1994, μετά από το οποίο είναι λογικό να αναμένεται κάποια ουσιαστικότερη ανάκαμψη του διεθνούς εμπορίου.

Επανερχόμενοι στις επιμέρους εξελίξεις στον Ατλαντικό υπάρχουν ενδείξεις ότι ο ναύλος δείκτης για τα σιτοφορτία από τον Κόλπο ΗΠΑ για την Ιαπωνία υποχώρησε κάτω από το όριο των 20 δολ. ανά τόνο, ενώ σε χαμηλότερους ναύλους κλείσθηκαν

και αρκετά φορτία από τις Μεγάλες Λίμνες και τη Νότιο Αμερική.

Στην περιοχή του Κόντινεντ και της Ευρώπης μεγάλος αριθμός χάντυμαξ και χάντυς μπάλκ κάρριερς εμφανίσθηκαν να κυνηγούν τις λίγες βεβαιωμένες φορτώσεις με προορισμούς διάφορα λιμάνια της Απω Ανατολής και της Κίνας.

Ο Εφοπλισμός ελπίζει σε μία αναζωογόνηση του προγράμματος εισαγωγών προϊόντων σιδήρου από την Κίνα, γεγονός που θα υποβοηθήσει σημαντικά τη βελτίωση της ζήτησης σ'αυτές τις αγορές, αλλά αρκετοί ναυλομεσίτες εκφράζουν επιφυλάξεις κατά πόσον οι φετινές αγορές των Κινέζων θα έχουν την ίδια δυναμικότητα όπως συνέβη πέρυσι τέτοια εποχή.

Τέλος η αγορά των κήπσαιζ μπάλκερς εξακολουθεί να υποφέρεi από την ισχνή ζήτηση μεγάλων φορτίων πρώτων υλών και ένας αριθμός πλοίων έχει ήδη στραφεί στις μεταφορές σιτηρών από το Βόρειο και Νότιο Ατλαντικό, συμπιέζοντας ακόμη περισσότερο την αγορά των Πάναμαξ.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τα μισθώματα στην ευρύτερη περιοχή του Ειρηνικού χαρακτηρίζονται ως αξιοπρεπή με τα Πάνα-

μαξ στα κυκλικά ταξίδια περί τα Δολ. 8,500-9,000 την ημέρα, ενώ ένα ελληνόκτητο μπάλκερ 64,900 τον. από την Ιαπωνία, μέσω Ανατολ. ακτής ΗΠΑ και επαναπαράδοση Μουσκάτ πληρώθηκε με άμεση φόρτωση Δολ. 8,950 την ημέρα.

Χαμηλότερα αισθητά τα επίπεδα στον Ατλαντικό, όπου η τελευταία γνωστή πράξη που αφορούσε σε Πάναμαξ ήταν γύρω στα Δολ. 7-7,500 την ημέρα. Μερικές πρόσφατες χαρακτηριστικές συμφωνίες για μικρότερα πλοία

-42,965 τον. d.w. από Κίνα ταξίδι με άμεση παράδοση μέσω Ιαπωνίας και Κορέας με επαναπαραγωγή Ταιβάν, Δολ. 9,500 την ημέρα.

-34,267 τον. d.w. από Σκώ για Σιγκαπούρη, Φεβρ. 24-28, Δολ. 9,500 την ημέρα.

-26,026 τον. d.w. από Κόντινεντ για Νότιο Αφρική στα τέλη Φεβρουαρίου, Δολ. 7,300 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σταδιακά μετά τα μέσα Φεβρουαρίου σημειώθηκε βελτίωση στους ναύλους των μεγάλων δεξαμενοπλοίων που κινούνται στην αγορά του Περσικού Κόλπου και προς το τέλος του μήνα οι 250,000 τον. με εκφόρτωση Ιαπωνία πλήρωναν WS 41, ενώ οι φορτώσεις προς την Αμερι-

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

κή και Ευρώπη WS 35. Η καλλιτέρευση αυτή αποδίδεται τόσο στον σημαντικό αριθμό κλεισιμάτων, όσο και στην έλλειψη πλοίων υψηλών προδιαγραφών και απομένει να αποδειχθεί εάν η εστω και μικρή αυτή βελτίωση των επιπέδων που μετά βίας καλύπτει τα ημερήσια έξοδα θα διατηρηθεί.

Σταθεροποιημένη εμφανίζεται η αγορά της Δυτικής Αφρικής με τους ναύλους των Σουέζμαξ στα WS 67,5 για λιμάνια της Ανατολ. ακτής ΗΠΑ και WS 72,5 για την Βορ. Ευρώπη.

Αρκετά μεγάλα δεξαμενόπλοια ναυλώθηκαν από την ίδια περιοχή για ΗΠΑ και Γαλλία στα WS 42,5 και WS 46,25 αντίστοιχα.

Σε σταθεροποιημένα επίπεδα και η αγορά της Μεσογείου με τις συνήθειες ναυλώσεις των 80,000 τον. σε κυκλικά ταξίδια μεταξύ WS 90-95.

Κάποια φορτία ενός εκατ. βαρελιών για ενδομεσογειακή μεταφορά πλήρωσαν WS 60, ενώ από την περιοχή της Βόρειας Θάλασσας οι 80,000 τον. για το HB και το Κόντινεντ κινήθηκαν υψηλότερα στα WS 97,5.

Ικανοποιητική χαρακτηρίζεται και η αγορά της Καραϊβικής με τα φορτία των 70,000 τον. με προσορισμό τις βορειοανατολικές ακτές της Αμερικής περί τα WS 120-125.

Η ναυλαγορά των πρόντακτ κάρριερς τον Φεβρουάριο διατήρησε το σγρίγος της και κινήθηκε υπό συνθήκες υψηλής ζήτησης στις περισσότερες περιοχές. Η βαρυχειμωνιά που εξακολουθεί να πλήττει τις Ηνωμένες Πολιτείες συντηρεί σε υψηλά επίπεδα τις εισαγωγές έτοιμων προϊόντων, αν και προς τα τέλη του μήνα η αγορά ετοιμών προϊόντων από τη Καραϊβική με προσορισμό τις Ανατολ. ακτές παρουσίασε μεγάλες αυξομειώσεις με τους 30,000 τον. να πληρώνουν μεταξύ WS 225 - 270.

Στον Περσσοαραβικό Κόλπο τα συνήθη καθαρά φορτία των 50-55,000 τον. με προσορισμό την Ιαπωνία πλήρωναν περί τα WS 150-155, ενώ τα μικρότερα των 30,000 τον. για την Ινδία WS 170.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν της 25 Φεβρουαρίου, 1994

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	83	89	128
Αμβούργο	88	93	136
Great Belt	94	98	145
Χάβρη	94	99	160
Φάλμουθ	90	96	161
Κιελ Κανάλ	90	95	138
Αυγούστα/Γένοα	89	96	166
Πειραιάς	87	96	155
M. ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	95	210
Τζέντα	-	89	238
Ράς Τανούρα	-	84	207
Ην. Αρ. Εμιράτα	64	69	195
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	109	119	178
Λάς Πάλμας	82	90	153
Θέουτα	85	91	152
Ντώραμπαν	-	70	194
A. ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	-	68	291
Κόγκ Κόγκ	78	82	175
Σιγκαπούρη	63	65	150
Τόκυο	85	90	235
Σίδνευ	-	112	215
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	87	91	193
N. Υόρκη	75	83	180
Χάμπτον Ρόουντς	89	95	186
Χιούστον	65	69	153
N. Ορλεάνη	65	69	153
Λ. Αντζελες	70	78	210
Κριστομπάλ	79	88	178
Ρίο Ιανέιρο	92	97	228
Μπ. Αιρες	96	96	175
Μοντεβιδέο	100	110	190



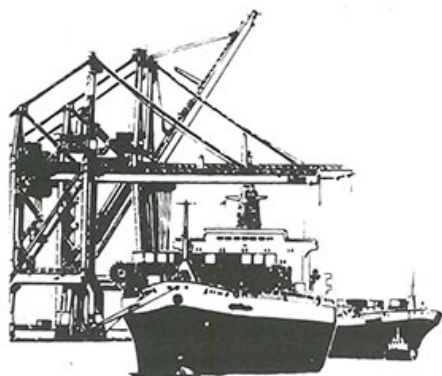
TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242





NAFTIKA CHRONIKA

Baltic Exchange - 250th Anniversary

As it was recently known the Duke of Edimburgh is to attend the Baltic Exchange's 250th anniversary banquet to be held rather at the Maritime Museum at Greenwich, on May 24th, 1994, and not at Guildhall as originally planned.

Among other dignitaries invited are John MacGregor, UK Secretary of State for Transport, the UK Shipping Minister Lord McKay of Ardbrecknish, the Greek Ambassador Mr. Elias Gounaris, the Chairman of the Greek Shipping Co-operation Committee Mr. John Ad. Hadjipateras and the heads of the various other organisations involved in maritime affairs.

Enhanced Surveys of Bulk Carriers & Oil Tankers

IMO has recently circulated Resolution A. 744 adopted by the 18th Assembly on 4th November 1993 that provides in the first part Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk carriers and in the second part Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Oil Tankers.

The Classification societies have already introduced the above Guidelines. IMO is expected to make these Guidelines obligatory later this year through an amendment to SOLAS.

Existing Oil Tankers in the wake of OPA 90

In October 1993 the United States Coast Guard (USCG) issued a notice of proposed rulemaking (NPRM) indicating an intent to introduce legislation affecting all existing oil tankers in US waters, legislation which is at variance with internationally agreed amendments to the MARPOL Convention.

ICS is co-operating with BIMCO, Intertanko and OCIMF to study the impact of the proposals and to co-ordinate the industry response to the USCG. The proposals in their current form would require virtually all pre-MARPOL oil tankers (those built before around

1980) to be upgraded three years after the date of adoption of the rule, rather than at a finite age.

The industry organisations have agreed to respond to the USCG pointing out that shipping is an international business, that safety and the environment are best served by a single set of standards and that the MARPOL amendments relating to existing tankers (regulation 13G), which were agreed internationally, will enter into force in 1995 - some two or more years before the planned implementation of the proposed, but different, US rules.

The Greek Shipping Co-operation Committee in addition to the full participation to all ICS meetings on this subject, is submitting its own comments on the NPRM.

It is hoped that the unanimous views of non-US flag tankers operators will assist in persuading the USCG to recognise the industry's plea for uniformity and return to their legislators knowing that they are supported in the need to avoid the unilateral regulation of these vessels which by the nature of the trade, operate in many countries.

ISF Accident Prevention Booklet and Posters

The International Shipping Federation (ISF) has produced a personnel accident prevention booklet in association with the West England P & I Club called "Stayer Safe: Don't be a Statistic".

The booklet is for distribution by companies to seafarers serving on their ships and employs statistics to highlight the most common causes of serious injuries using humorous pictures by the famous cartoonist Larry. The simple English text is accompanied by translation in Tagalog (Filipino), Hindi, Chinese, Spanish and Russian.

ASRY shows improved performance in 1993

ASRY achieved an improvement both in terms of ship repair revenue and number of vessels repaired in 1993,

a satisfactory result in the face of a generally poor repair market and increased competition from larger shipyards in the Far East.

Many owners suffered from declining freight rates and, as a direct result, were forced to make the maximum economies leading to the use of riding crews, low coast subcontractors for alongside repairs and curtailed work list for ship repair yards.

In these conditions ASRY was pleased to be able to increase ship repair revenue by five per cent and, aided by the greater flexibility of two additional floating docks, raised vessel numbers by 25 per cent overall to 113, and by 40 per cent in the case of medium to large size tankers. Owners of smaller vessels also took advantage of the large increase in dock space available to vessels up to 120,000 dwt and the number of small vessels docked rose by 30 per cent to 75 shipw.

Although expenditure per vessel fell, ASRY increased of volume of steel renewal by 50 per cent and good increases were also seen in engined work, pump and valve work, overhaul of turbo-charges, boiler repairs, electrical work and cable renewal.

ASRY believe that the downturn in overall repair demand, which has caused such problems for many ship repair yards west of Suez and in the Far East, is now coming to an end and that owners would be advised to bring forward repairs now in order to take advantage of the highly competitive repair prices on offer since these cannot be maintained indefinitely.

Upgraded Sulzer engines for containerships

Realising the growing demand for higher output engines in the containership market, New Sulzer Diesel Ltd has upgraded the RTA84C engines to increase their maximum continuous power output by six per cent. The RTA84C now give 4050 kW/cylinder (5510 bhp/cylinder) at 102 rev/min. Thus, the output of the 12-cylinder RTA84C engine is increased to 48 600 kW (66 120 bhp). The upgrading has involved a combination of design improvements to increase further the engines' proven reliability.

Sulzer RTA84C engines have become the leading prime movers for the large, fast containerships being built these days. So far, 67 such engines representing a total output of 2.41 million kW (3.28 million bhp) have been delivered, or are on order for 11 owners in Europe and the Far East.

The upgrading of the RTA84C is based on the service experience with RTA-series engines, basic research carried out on the RTX54 research engine, the "Technology Demonstrator", and the engineering work undertaken on the RTA84T "tanker" engine and the upgrading of the RTA-2 engines. At present, there are 26 RTA84C engines in service with the longest-running individual engine having more than 20,700 hours' operation.

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



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



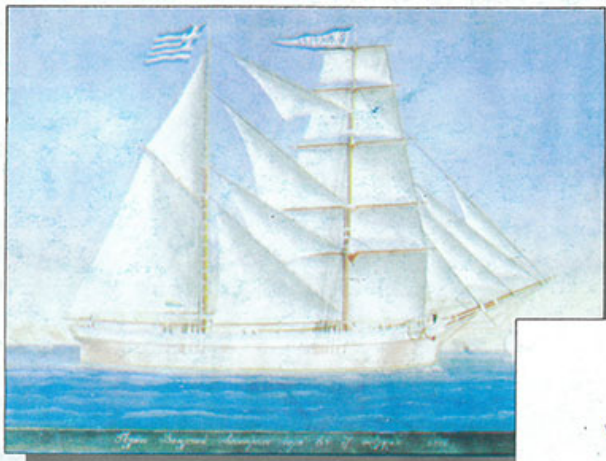
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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