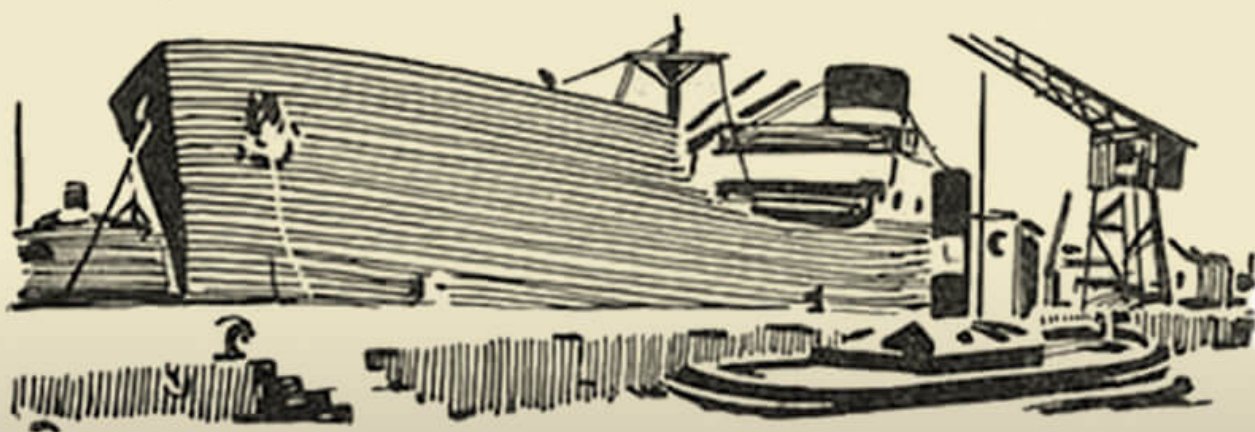


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1994

Αρ. Φύλλου 1402/1161

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1994

ΑΡΙΘ. 1402/1161

ΔΡΧ. 500

WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

ΕΛΛΑΣ

**Η ΠΡΩΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΥΝΑΜΗ
ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΜΕ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ
120 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ**



**Πρωτοπόροι οι Έλληνες
και στην Επιβατηγό Ναυτιλία.
Μια πλήρης εικόνα.**



ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ “ΚΑΛΟ ΤΑΞΙΔΙ”

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

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

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

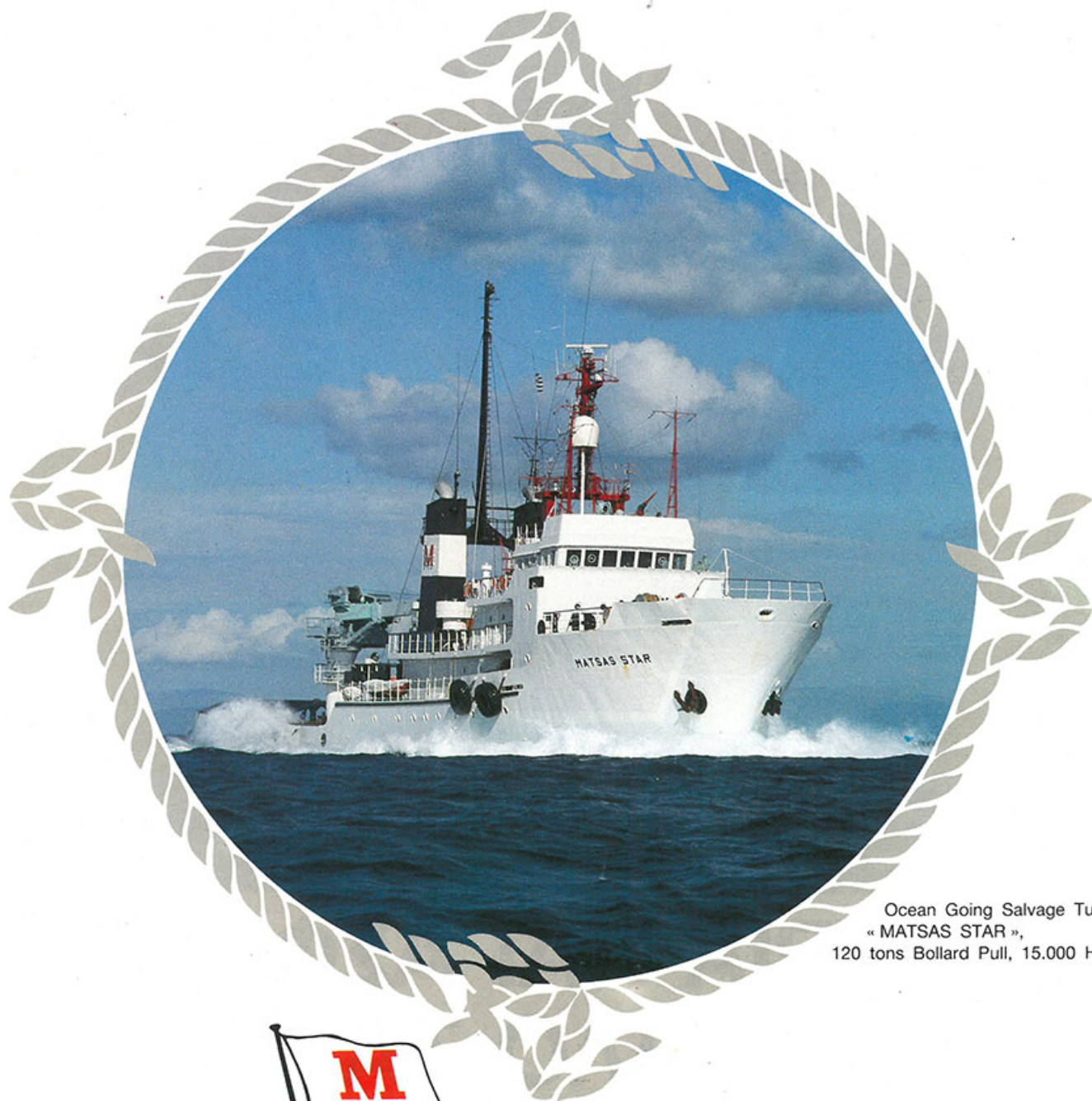
V H E L L A S - I T A L Y
A.K. VENTOURIS

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

LOUCAS G. MATSAS

SALVAGE & TOWAGE

MARITIME COMPANY



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

LOUCAS G. MATSAS BUILDING

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



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

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

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

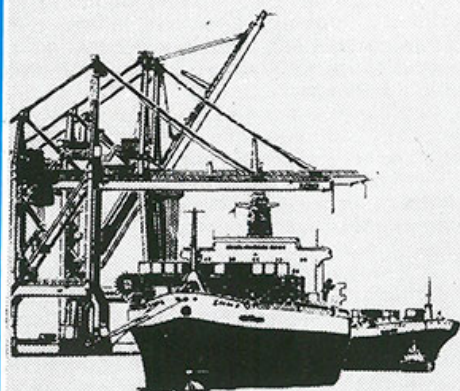


ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

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
-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15 Απριλίου 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1402/1161

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ: Αναστασία Κωνσταντινίδου
Τηλ. 4126095- Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

Φωτογραφία Εξωφύλλου: Το υπό ελληνική σημαία κήπησαιζ μπάλκ κάρριερ "Αναγγελ Σολιντάρνι" 161.565 τόν. d.w. ναυπήγησης 1993, υπό την διαχείριση του Ομίλου Αγγελικούση.

Μακέτα: Χρήστος Αγγελόπουλος

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000

Κύπρου..... Λίρες 50,00

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

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

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

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

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

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEWS OF SHIPPING

63rd Year

Issue No. 1402/1561, April 15th, 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

Ελληνική Ακτοπλοία.

- 15 Βραχυχρόνιες προοπτικές και επιπτώσεις από την άρση του Καμποτάζ.
Του κ. Γεράσιμου Στρίντζη.

- 17 Η αναθεώρηση της STCW.
Του κ. Χρήστου Ε. Ντούνη.

- 24 Ο Ελληνόκτητος Στόλος, στην κορυφή ξεπέρασε τους 120 εκατ. τόννους d.w.

- 26 Λίγα από Όλα.
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

- 36 Αγοραπωλησίες πλοίων
Από την Overseas Agency S.A.

- 34 Ανάγκη Συμποσίου «Ναυτική Παιδεία».
Του κ. Ν.Γ. Φουρναράκη.

- 37 Συντονισμένες ενέργειες για την επιστροφή του «Λέοντος του Πειραιώς»

- 39 Το Ντοκιουμαντέρ «Πέρα από τον Ατλαντικό».
Μία αξιόπαινη προσφορά του ANT1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

- 10 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

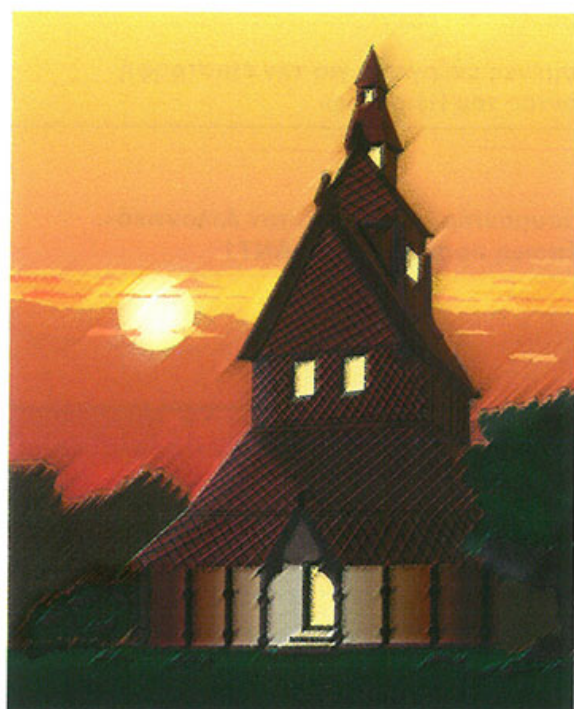
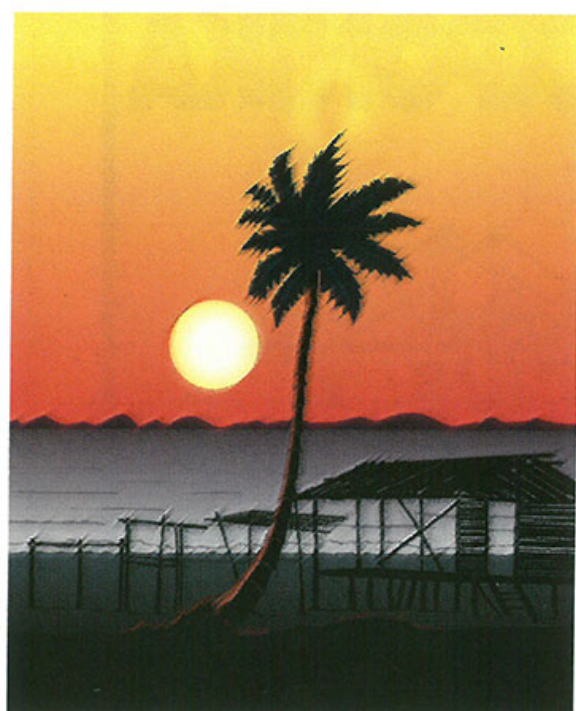
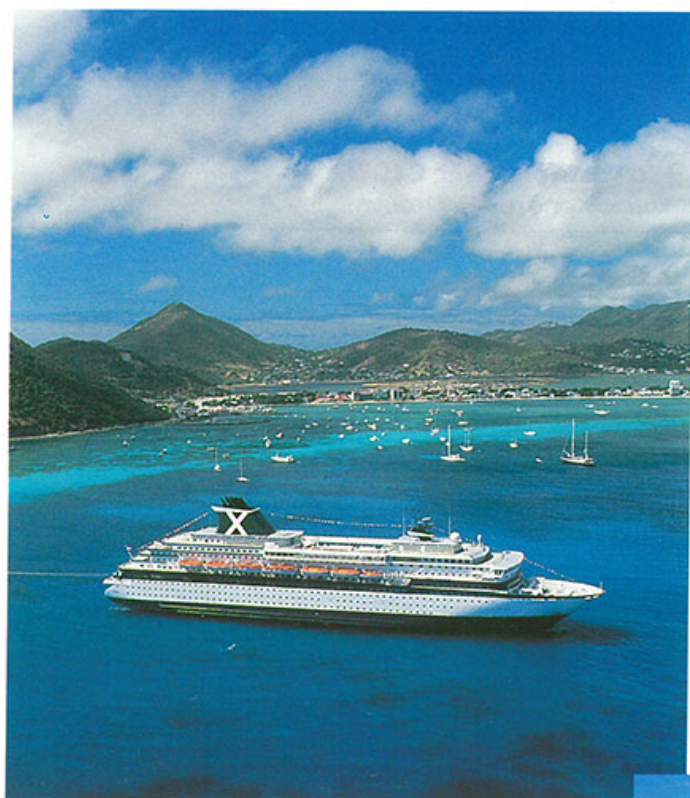
- 41 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

- 48 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

- 50 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

- 54 ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗ ΕΩΣ ΤΗΝ ΔΥΣΗ



ΜΕΓΑΡΟ ΧΑΝΔΡΗ, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 95, ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ / ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΛ. 4290294, 3609801-3, ΦΑΞ 3634271, ΤΕΛΕΞ 216396 NAVI GR

 **FANTASY CRUISES**



NEW YORK-MIAMI-LONDON-ZURICH-FRANKFURT-PARIS-BRUSSELS-MADRID-ATHENS

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία σταθερά στην κορυφή, ξεπέρασε τους 120 εκατ. τον. d.w.

Τα προεδρεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, που συναντήθηκαν στις 21 Μαρτίου στις αίθουσες του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου που εδρεύει στην Βρεταννική πρωτεύουσα, ήσαν οι πρώτοι που χαιρέτησαν την νέα αλματώδη άνοδο του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος μέσα σ' ένα χρόνο, αυξήθηκε κατά 270 ποντοπόρα πλοία και κατά 16,7 εκατομ. τόννους σε μεταφορική ικανότητα, φθάνοντας στην εντυπωσιακή μεταφορική ικανότητα των 120.650.373 τον. d.w.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που τηρεί ο Βρεταννικός Νηογνώμονας, τα οποία συνηθίζεται να παρουσιάζονται κάθε χρόνο στην πρώτη κοινή συνεδρίαση των προεδρείων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη, οι Έλληνες ελέγχουν πλέον το 16% της παγκόσμιας ναυτιλίας ή για παράδειγμα έναν από κάθε έξι τόννους μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου, που υπολογίζεται σήμερα ότι αριθμεί πλέον των 80.000 πλοίων, με συνολική μεταφορική ικανότητα περί των 696.000.000 τον. d.w.

Στις σελίδες 24 και 25 του παρόντος τεύχους δημοσιεύονται αναλυτικοί πίνακες με την κατά κατηγορία κατανομή και την ηλικία των πλοίων που βρίσκονται υπό τον έλεγχο του ελληνικού εφοπλισμού, όπως διαμορφώθηκε στις αρχές Μαρτίου 1994.

Εκείνο που αξίζει να ειπωθεί στις επόμενες γραμμές είναι ότι η κατάκτηση της κορυφής στη παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή αυτόματα προκαλεί, πέρα από την δικαιολογημένη περηφάνεια για την «Κατάκτηση του Πόντου», ιδιαίτερη ευθύνη τόσο για αυτούς που ηγούνται των Εφοπλιστικών Ενώσεων, όσο και της ηγεσίας της Ναυτεργασίας και της Πολιτείας, οι οποίοι οφείλουν να στέρξουν στην αντιμετώπιση των καιρίων θεμάτων που απασχολούν σήμερα την Ναυτιλία και τους ανθρώπους της, θωρακίζοντας με τον τρόπο αυτό την ηγετική μας θέση στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Κατά την ταπεινή αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών», τώρα είναι περισσότερο από ποτέ αναγκαία να ληφθούν όλα τα δυνατά μέτρα ώστε:

Πρώτον, ο Έλληνας εφοπλιστής να έχει την ευελιξία να δραστηριοποιείται ανενόχλητος, χωρίς να τρέχει κάθε φορά δεξιά και αριστερά για να εξασφαλίσει άδειες και εγκρίσεις που έχουν θεσπισθεί στο παρελθόν για να έχουν αρμοδιότητες και δυνατότητες παραγοντισμού διάφοροι καρεκλοκένταυροι μανδρινί. Με δύο λόγια, χρειάζεται να διευρυνθεί - χωρίς να θιγούν όσα έχουν επιτευχθεί

μέχρι τώρα - το θεσμικό πλαίσιο. Και να καθιερωθούν μερικές ξεκάθαρες απαγορεύσεις ώστε για όλα τα άλλα να μην χρειάζεται η άδεια ή η έγκριση οιοδήποτε.

Δεύτερον, για να εξασφαλίσουμε το στελεχιακό δυναμικό που χρειαζόμαστε πρέπει, πρώτα, πρώτα, να διασώσουμε και να διατηρήσουμε τους ναυτικούς που έχουμε και παράλληλα να προσελκύσουμε πάλι στο ναυτικό επάγγελμα εκείνους που το έχουν εγκαταλείψει και τώρα με την οικονομική κρίση στη στεριά ξανακοιτάζουν προς το μέρος της θάλασσας.

Αυτούς τους ναυτικούς πρέπει - και μπορούμε - να ξανακερδίσουμε και να τους δώσουμε τη δυνατότητα να εξελιχθούν περαιτέρω, ενώ την ίδια στιγμή πρέπει να επιφυλάξουμε και στους ναυτικούς μας που εργάστηκαν όλα αυτά τα χρόνια με ξένες σημαίες, αλλά η υπηρεσία τους αυτή δεν λαμβάνεται υπ' όψει για τη συμπλήρωση της θαλάσσιας υπηρεσίας που απαιτείται για να λάβουν προαγωγικό δίπλωμα.

Τρίτον, πρέπει να προσελκύσουμε τώρα όσο το δυνατόν περισσότερους νέους στο ναυτικό επάγγελμα και η συγκυρία ευνοεί την επίτευξη του στόχου αυτού, καθώς η θάλασσα προσφέρει μία γρήγορη εξέλιξη και καλά αμειβόμενη εργασία που σήμερα είναι πλέον όνειρο απατηλό στην στεργιά. Είναι δε ηλίθιο φαινότατο ότι η προαγωγή της ναυτικής παιδείας στο επίπεδο της ανωτάτης θα προσελκύσει και αναλόγου επιπέδου νέους Έλληνες.

Χρειάζεται ακόμη να προχωρήσουμε στις προσαρμογές που έκαναν ήδη όλοι σχεδόν οι άλλοι που ελέγχουν μεγάλη εθνική ναυτιλία.

Χρειαζόμαστε μια απλούστερη συλλογική σύμβαση εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

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

Χρειαζεται τέλος να αποκτήσουμε ασφαλιστική αυτοτέλεια για να απαλλαγούμε από την άγρια εκμετάλλευση των ξένων που απομυζούν το ελληνικό βαπόρι με τις συνεχείς αυξήσεις, τις αξιώσεις και τις απαιτήσεις, ενώ για τη νομική αυτοτέλεια έγινε ήδη το πρώτο βήμα με τη δημιουργία, έπειτα από την ψήφιση του σχετικού νόμου από τη Βουλή, των τμημάτων εκδικάσεως ναυτικών διαφορών στον Πειραιά.

Διαιτησία Νέας Υόρκης αντί του Λονδίνου

Παράγοντες της Ελληνικής Ναυτιλίας παρατηρούν ότι ενώ ασχοληθήκαμε επανειλημμένως με το θέμα των προβλημάτων που μας προκαλούν οι Αγγλοι ασφαλιστές δεν έχουμε θίξει τα αντίστοιχα και εξ ίσου σοβαρά προβλήματα που δημιουργεί η εξάρτησή μας από την Διαιτησία του Λονδίνου.

Κάμνουν, βεβαίως, λάθος, διότι επανειλημμένως τα "Ναυτικά Χρονικά" από τη θέση αυτή των απόψεων αλλά και από άλλες στήλες έχουν θίξει και το θέμα της απαλλαγής του ελληνικού πλοίου και του Έλληνα εφοπλιστού από την βαρσωνιστική (και εξουθενωτική από την οικονομική πλευρά) εξάρτηση της Διαιτησίας του Λονδίνου.

Εν πάση περιπτώσει και με αφορμή την επισήμανση αυτή επανερχόμαστε για να πούμε στους Βρεταννούς κάτι που δεν θέλουν να αντιληφθούν, ότι δηλαδή υπάρχουν και αλλού πορτοκαλίες που κάνουν πορτοκάλια.

Βεβαίως, σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαμε να υποδείξουμε, λόγου χάρη την Διαιτησία του Πεκίνου.

Διότι οι Κινέζοι δεν εφαρμόζουν μεν την βρετανική τακτική του τόσο αποδοτικού για τους Βρεταννούς επιδιαιτητές και δικηγόρους τριαιτισμού των υποθέσεων. Αυτοί τραβάνε την χατζάρα και λύνουν τις διαφορές με δυστυχώς πλοιοκτήτες

που έχουν αποδεχθεί την Διαιτησία του Πεκίνου κατά το δοκούν, εξυπηρετώντας δηλαδή τα δικά τους εφήμερα συμφέροντα, ανεξάρτητα από το ποιός έχει δίκαιο.

Θα υποδείξουμε όμως ευθαρσώς την Διαιτησία της Νέας Υόρκης, που κατά την δική μας αντίληψη πρέπει να διεκδικείται με επιμονή σε κάθε συμφωνία ώστε να μπορέσει η Ελληνική Ναυτιλία να εξασφαλίσει όρους αντικειμενικής μεταχείρισης και να σταματήσει επιτέλους η εξάρτησή μας από την τυραννία του Λονδίνου, γιατί και οι Βρεταννοί θα καταστεί δυνατόν να αντιληφθούν ότι τελικώς εκείνοι είναι που θα χάσουν τον πακτωλό που νέμονται σήμερα και ίσως αναθεωρήσουν την τακτική τους.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" δεν είναι αντίθετα στην συνεργασία με οιονδήποτε, ούτε φυσικά και με τους Βρεταννούς, υπό την προϋπόθεση, φυσικά, ότι θα στηρίζεται στην αμοιβαιότητα.

Και πιστεύουν ότι αυτή την αμοιβαιότητα εξασφαλίζει σήμερα η Νέα Υόρκη, η οποία είτε το θέλουμε, είτε όχι αποτελεί το κέντρο της παγκόσμιας οικονομίας και όσοι αρνούνται ή δεν μπορούν να αποδεχθούν αυτή την πραγματικότητα, περιλαμβανομένων και όσων ασχολούνται με οποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία θα βγουν τελικώς ζημιωμένοι.

παρά την λυσσαλέα αντίδραση της νορβηγικής πλευράς.

Και ήδη αποδεικνύεται ότι οι Νορβηγοί, σε πάρα πολλές περιπτώσεις, εφαρμόζουν σε βάρος Ασιατών ιδίως ναυτικών εκβιαστική τακτική που φθάνει μέχρι σημείου εξαναγκασμού.

Αναφέρεται συγκεκριμένα η περίπτωση πλοίου με Νορβηγική σημαία στο οποίο το εκ Φιλιππινέζων ναυτικών πλήρωμα υποχρεώθηκε μετά τη ναυτολόγηση και την ανάληψη εργασίας να υπογράψει νέα σύμβαση που προέβλεπε αποδοχές μειωμένες κατά 100% έναντι εκείνων που προβλέπονταν από την αρχική σύμβαση, ενώ αναφορικά με το συγκεκριμένο πλοίο υπήρξε και καταγγελία ότι οι "εκπρόσωποι" της ITF σε ευρωπαϊκά λιμάνια στους οποίους είχαν καταφύγει μέλη του πληρώματος ζητώντας προστασία όχι μόνον αρνήθηκαν να παράσχουν οποιαδήποτε εξυπηρέτηση αλλά ενημέρωσαν σχετικά και τη διαχειρίστρια εταιρία που έσπευσε να επιδιώξει την απόλυση των συγκεκριμένων ναυτικών.

Λέγεται, χωρίς φυσικά να είναι δυνατόν να εξακριβωθεί κατά πόσο είναι ακριβές, ότι οι έλεγχοι στα νορβηγικά πλοία έχουν υποκινηθεί και από κύκλους των ελληνικών ναυτεργατικών οργανώσεων μετά τις αλλαπάλληλες καταγγελίες Ελλήνων ναυτικών ότι ενώ τα ελληνικά πλοία υφίστανται ανελλιπείς και συστηματικούς ελέγχους, τα νορβηγικά ουδείς τα πλησιάζει ακόμη και στις περιπτώσεις που υπάρχουν συγκεκριμένες καταγγελίες για διάφορες ελλείψεις και κυρίως για καταδολίευση των συμφερόντων των Ασιατών ναυτικών που υπηρέτουν σ' αυτά.

Η προστασία που παρέχεται στα νορβηγικά πλοία γίνεται αντιληπτή και από τα διαβήματα που ακολουθούν από πολλές πλευρές και κατευθύνσεις μόλις αρχίζει οιοσδήποτε έλεγχος νορβηγικού πλοίου σε αμερικανικά λιμάνια, διότι στα ευρωπαϊκά λιμάνια ουδένα έλεγχος υφίστανται λόγω της προστασίας που τους παρέχει ο κ. Σελάντερ.

ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ ΠΛΕΟΝ ΣΤΙΣ ΗΠΑ ΚΑΙ ΤΑ ΝΟΡΒΗΓΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Εντύπωση έχουν προκαλέσει οι αυστηροί έλεγχοι που γίνονται πλέον στις Ηνωμένες Πολιτείες και στα νορβηγικά πλοία, τα οποία μέχρι πρότινος εθεωρούντο απαράβιαστα, λόγω της προστασίας που παρείχετο σ' αυτά από τον γενικό

γραμματέα της ITF Νορβηγό κ. Σελάντερ.

Οι έλεγχοι, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, έχουν επεκταθεί σε όλους τους τύπους των πλοίων, φορτηγά υγρού και ξηρού φορτίου καθώς και στα κρουαζιερόπλοια,

Επισημάνσεις του 150ημέρου:

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Υπάρχει κίνδυνος να χάσετε τον ναύλο και να φορτωθείτε και έξοδα των φορτωτών!

Του κ. ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Με ένα ακόμη αποκλειστικό και ιδιαίτερα αποκαλυπτικό της δημοσίευμα, η αγγλόφωνη εφημερίδα μας, το "Maritime Monitor" που έχει καθιερωθεί πλέον για τη μεγάλη προσφορά της στην υπόθεση της Ναυτιλίας, έφερε στην επιφάνεια την Τρίτη 29 Μαρτίου κυριολεκτικά ιστορίες για αγρίους ή πως μπορείτε να χάσετε τους ναύλους και να "φορτωθείτε" και με έξοδα που έκαναν οι φορτωτές που εν συνεχεία εξαφανίζονται και εμφανίζονται με άλλες εταιρίες.

Συγκεκριμένα, το "Maritime Monitor" έφερε στην επιφάνεια μία περίπτωση από την οποία προκύπτει ότι επιβάλλεται η ιδιαίτερη προσοχή στις μεταφορές φορτίων της αμερικανικής βοήθειας προς τρίτες χώρες, γιατί υφίσταται κίνδυνος όχι μόνον να μην καταβληθούν οι οφειλόμενοι ναύλοι αλλά και να "φορτωθούν" τα πλοία με απαιτήσεις που δημιουργούν οι φορτωτές προς τρίτους για αγαθά και υπηρεσίες που παρέχονται σ' αυτούς.

Επισημαίνοντας ότι ενδεχομένως η αναφερόμενη περίπτωση να μην είναι η μοναδική, υπογραμμίζουμε ότι από τα στοιχεία της συγκεκριμένης υποθέσεως προκύπτει:

Πρώτον, ότι αμερικανικές υπηρεσίες - η U.S. Aid εν προκειμένω - εξυπηρετώντας ενδεχομένως κάποιες "εσωτερικές γνωριμίες" (έχουν ακουσθεί ορισμένα ονόματα που δεν μπορούν να αναφερθούν γιατί ως τη στιγμή τουλάχιστον δεν

υπάρχουν χειροπιαστές αποδείξεις αλλά σύμφωνα με πληροφορίες το θέμα διερευνάται και από Αμερικανούς δημοσιογράφους λόγω ειδικού ενδιαφέροντος που εμφανίζει) σπεύδουν να καταβάλουν ουσιαστικά δεσμευμένους ναύλους σε μη δικαιούχους.

Δεύτερον, ότι για να δικαιολογήσουν την καταβολή δεσμευμένων ουσιαστικώς ναύλων σε μη δικαιούχους πλέον καταφεύγουν (οι αμερικανικές υπηρεσίες και συγκεκριμένα η U.S. Aid) σε ψευδείς διαβεβαιώσεις, καί,

Τρίτον, ότι στη συγκεκριμένη υπόθεση φέρονται να είναι αναμεμιγμένα πρόσωπα που εμφανίζονται υπό διαφορετικές διαδοχικές εταιρίες - μόλις τελειώνει η μια δουλειά παύει να υφίσταται η εταιρία που την έκανε και τα ίδια πρόσωπα εμφανίζονται με νέα εταιρία - που φαίνεται ότι ασχολούνται συστηματικά με τη διακίνηση φορτίων της αμερικανικής βοήθειας προς τρίτες χώρες

Επίσης από τη συγκεκριμένη περίπτωση επιβεβαιώνονται για μία ακόμα φορά οι τεράστιες δυσκολίες και τα απρόβλεπτα εμπόδια, προβλήματα, δυσλειτουργίες και παρανέργειες που ανακύπτουν καθημερινά στη διαχείριση των πλοίων και χαρακτηρίζουν την καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Η ιστορία η οποία παρουσιάζει και γενικότερο ναυτιλιακό ενδιαφέρον λόγω αμερικανικών ιδιο-

μορφιών, όπως είναι λόγου χάρη η παραίτηση της Κυβερνήσεως των Ηνωμένων Πολιτειών από το δικαίωμα του ακαταδίωκτου του κυρίαρχου αμερικανικού κράτους σχετικώς με ορισμένες ναυτιλιακές υποθέσεις έχει ως εξής:

Το φ/γ "Saint John" ήταν χρονοναυλωμένο με ναυλοσύμφωνο τύπου N.Y.P.E. με ημερομηνία 21/9/90 στους ναυλωτές "Afram International Lines". Ο όρος 18 του παραπάνω ναυλοσυμφώνου προέβλεπε ότι ο πλοιοκτήτης είχε δικαίωμα δέσμευσης στους υποναύλους ως κάτωθι:

"Οτι οι Πλοιοκτήτες θα έχουν το δικαίωμα δεσμεύσεως επί όλου του φορτίου και όλου του υποναύλου και του υποναύλου του υποχρονοναυλωσυμφώνου για οιαδήποτε ποσά οφειλόμενα βάσει του ναυλοσυμφώνου περιλαμβανομένων των εισφορών γενικής αβαρίας και οι ναυλωτές έχουν δικαίωμα δεσμεύσεως επί του πλοίου για όλα τα χρήματα που πληρώθηκαν προκαταβολικά και δεν κερδήθηκαν και οιοσδήποτε ημερήσιος ναύλος που πληρώθηκε επιπλέον ή επιπλέον κατάθεση, θα επιστραφούν αμέσως".

Επίσης ο όρος 18 αναφέρει:

"Οι Ναυλωτές δεν θα υποστούν και δεν θα επιτρέψουν να συνεχίζονται οιοσδήποτε δεσμεύσεις ή βάρη τα οποία υπέστησαν οι ίδιοι ή οι αντιπρόσωποί τους τα οποία θα μπορούσαν να έχουν προτεραιότητα επί του δικαιώματος κυριότητας

και των συμφερόντων των πλοιοκτητών στο πλοίο".

Το πλοίο στη συνέχεια υποναυλωθήθηκε από τους ναυλωτές Afram στην U.S. Aid (Αμερικάνικη βοήθεια) για ένα ταξίδι να φορτώσει ρύζι, αλεύρι και φυτικά έλαια στα λιμάνια Lake Charles, New Orleans και Χιούστον με εκφόρτωση στη Λάρνακα Κύπρου και Αμμαν Ιορδανίας, μέσω Ακαμπα.

Καθ' ον χρόνον το πλοίο ήταν χρονοναυλωμένο στους Afram και υποναυλωμένο στους U.S. Aid, η Afram κατέστη υπερήμερη στην πληρωμή του οφειλόμενου προς τους πλοιοκτήτες ναύλου, ποσού \$ 76,415,68. Στις 19 Δεκεμβρίου 1990 οι πλοιοκτήτες έστειλαν έγγραφη ειδοποίηση στην U.S. Aid για την παράλειψη της Afram να πληρώσει τον οφειλόμενο ναύλο βάσει του αρχικού χρονοναυλωσυσμφώνου και ότι οι πλοιοκτήτες ασκούν το δικαίωμά τους δεσμεύσεως όλων των οιονδήποτε ναύλων και υποναύλων που οφείλονται ή θα οφείλονται στην Afram. Η U.S. Aid απάντησε ότι είχαν ήδη εγκρίνει και προωθήσει όλους τους ναύλους και τα χρήματα που οφείλονται σ' αυτήν γι αυτό το ταξίδι. Οι πλοιοκτήτες πα-

νήλθαν στις 20/12/90 και εξήγησαν στην U.S. Aid ότι αν τα χρήματα δεν είχαν πράγματι εμβαστεί, άμεσες ενέργειες θα έπρεπε να γίνουν για να σταματήσει η πληρωμή διότι οιαδήποτε πληρωμή αποτελούσε παράβαση της υποχρεώσεως που προέκυψε από αυτήν την ειδοποίηση και η U.S. Aid θα κινδύνευε να υποχρεωθεί να πληρώσει δύο φορές. Η U.S. Aid απήντησε στις 25.1.1991 δηλώνοντας ότι "όπως πληροφορηθήκαμε στις 19.12.90 όλος ο ναύλος που οφειλόταν στην Afram Lines είχε ήδη πληρωθεί από την U.S. Aid εκείνη την ημερομηνία".

Μετά από πολυάριθμες ανταλλαγές και κάποια έρευνα διαπιστώθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών των ΗΠΑ (από το οποίο οι πληρωμές γίνονται για λογαριασμό της U.S. Aid) ότι δεν πραγματοποιήθηκαν όλες οι πληρωμές ναύλου την 19.12.1990, αλλά ότι μία πληρωμή για ναύλο δολ. ΗΠΑ 213,270 έγινε από την U.S. Aid στην Afram στις 31.12.1990 (δώδεκα ημέρες μετά την λήψη της ειδοποίησης των πλοιοκτητών περί της δεσμεύσεως). Η U.S. Aid είχε εξουσιοδοτήσει το Υπουργείο των

Οικονομικών να πληρώσει στην Afram τη δόση του υποναύλου στις 31.12.1990 και εντός δύο ημερών το Υπουργείο Οικονομικών είχε διαβιβάσει την πληρωμή στην Afram. Σύμφωνα με πιστοποιητικό του υπαλλήλου της Κυβερνήσεως των ΗΠΑ, μετά από την λήψη της ειδοποίησης των πλοιοκτητών περί δεσμεύσεως, η U.S. Aid πράγματι ζήτησε γραπτή απάντηση από την Afram για την ειδοποίηση της ναυτιλιακής εταιρείας Saint John Marine αλλά η Afram δεν απήντησε και η U.S. Aid δεν ζήτησε περαιτέρω εξηγήσεις και πλήρωσε το ναύλο που οφειλόταν στην Afram.

Η κυβέρνηση των ΗΠΑ έχει παραιτηθεί από το δικαίωμα του ακαταδίκου του κυρίαρχου του Αμερικανικού Κράτους, σχετικά με ορισμένες ναυτιλιακές υποθέσεις "In Personam" αλλά όχι "in rem" αλλά η κυβέρνηση υποστηρίζει ότι δεν έχει συναινέσει να ενάγεται για τη δήθεν παράλειψή της για κατάσχεση του αντικειμένου ("Res") που στην ανωτέρω περίπτωση αντικαθιστά το φορτίο και επίσης η Κυβέρνηση δεν έχει συναινέσει να υποβάλλεται σε κατασχέσεις κάτω από U.S. Admiralty Act.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ADAMSON PHIL. INC.



MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

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

Η Αμερικανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το δικαίωμα δέσμευσης που έχει η εταιρία Saint John Marine από το ναυλοσύμφωνο είναι είδους κατάσχεση όπου οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να κατασχουν τα χρήματα που είναι στα χέρια της κυβέρνησης. Προφανώς αυτό είναι λάθος γιατί το δικαίωμα των πλοιοκτητών για δέσμευση του υποναύλου είναι από εκχώρηση δικαιωμάτων και όχι κατάσχεση ενός "Res".

Αυτοί που είναι κατακριτέο για το Αμερικανικό Κράτος είναι το γεγονός ότι δεν έθεσαν τέτοια επιχειρήματα στους πλοιοκτήτες όταν έστειλαν την ειδοποίησή τους αλλά ότι όλες οι πληρωμές του ναύλου έγιναν πριν την ειδοποίηση της δεσμεύσεως που στην πραγματικότητα δεν έγιναν.

Και το πιο παράξενο είναι ότι η πληρωμή που έγινε μετά από την ειδοποίηση της δεσμεύσεως έγινε κατόπιν εξουσιοδότησεως την 31.12.90. Επίσης η υπόθεση αυτή έχει συζητηθεί στο δικαστήριο από την Ανοίξη του 1992 και ακόμα εκκρεμεί η απόφαση του Δικαστηρίου.

Εκτός από το υπόλοιπο του ναύλου που άφησε απλήρωτο η Afram, άφησε και διάφορους προμηθευτές πωλητές αγαθών και υπηρεσιών απλήρωτους, οι οποίοι έχουν τώρα απαίτηση και υποστηρίζουν ότι έχουν προνόμια επί του πλοίου. Πράγματι, τρεις τέτοιοι πιστωτές έχουν κατασχεύσει το πλοίο (μετά την πώλησή του στους νέους πλοιοκτήτες) ισχυριζόμενοι ότι έχουν δικαίωμα κατάσχεσης επί του πλοίου για ποσό δολλ. 150.000.

Αυτές οι υποθέσεις εκκρεμούν ακόμα στα δικαστήρια της Φλόριντα, αλλά όπως είναι γνωστό το πλοίο ευθύνεται για δαπάνες που προκύπτουν από εντολές του ναυλωτή. Βεβαίως ο πλοιοκτήτης έχει απαίτηση για τις ζημιές που υπέστη από τον ναυλωτή.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι πλοιοκτήτες κέρδισαν ένα Award in Arbitration in London (όπως προβλέπουν οι όροι του ναυλοσύμφωνου), εναντίον της Afram για τον απλήρωτο ναύλο, η οποία δεν έχει ικανοποιηθεί.

Υπάρχουν αξιόπιστες πληροφορίες ότι οι διευθυντές και τα σιμφέροντα της Afram τώρα υφίσταται κάτω από την επωνυμία

African Bulk Services η οποία έχει την έδρα της στην Φλόριντα και η οποία κάνει του ίδιου τύπου εργασίες σαν την Afram (π.χ. Government/Aid Cargoes). Ο κ. Graham Bott και ο Daniel Uiterwyk εμφανίζονται ως διευθυντές και στις δύο εταιρίες Afram και African Bulk services στα μητρώα εταιριών στη Φλόριντα.

Οι δικηγόροι της Saint John Marine στη Φλόριντα την έχουν ενημερώσει ότι είναι πολύ δύσκολο ως αδύνατο να στραφεί εναντίον των διευθυντών ή της δεύτερης εταιρίας για τις ζημιές που υπέστη από την Afram.

Από τα ανωτέρω προκύπτει σαφέστατα ότι η U.S. Aid, κατά παράβαση του Νόμου προτίμησε να πληρώσει την Afram εξυπηρετώντας κάποια εσωτερική "γνωριμία", παρά τους πλοιοκτήτες ως όφειλε.

Ετσι οι πλοιοκτήτες τέσσερα χρόνια μετά δεν έχουν εισπράξει το υπόλοιπο ναύλου και επί πλέον αντιμετωπίζουν κατασχέσεις ύψους 150.000 δολλαρίων, οι δε ναυλωτές ζουν και βασιλεύουν με άλλη επωνυμία κάνοντας καινούργιες δουλειές με την Αμερικανική Κυβέρνηση!

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΤΑ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Προς τον Πρωθυπουργό
Κύριο Ανδρέα Παπανδρέου
Κοινοποίηση: "Ναυτικά Χρονικά"

Κύριε Πρωθυπουργέ,

Αναγκάζομαστε να προσφύγουμε σε σας για την επίλυση του πιο κάτω δίκαιου και λογικού αιτήματος, όπως κι εσείς θα διαπιστώσετε, γιατί η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ εξακολουθεί να αντιδρά αδικαιολόγητα για την ρύθμισή του.

Με τεκμηριωμένα υπομνήματα και με όμοιες επιστολές προς τον Τύπο ζητούμε να αναγνωρισθεί και ως προαγωγική η συντάξιμη υπηρεσία των 21 μηνών περίπου που έχουμε πραγματοποιήσει σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία κατά την διάρκεια της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης και της απ' αυτή αυξημένης ανεργίας της περασμένης δεκαετίας, από ανάγκη για λόγους επιβίωσης λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας σε Ελληνικά πλοία.

Προκειμένου να συμπληρώσουμε την 9μηνη προαγωγική υπηρεσία που έχουμε πραγματοποιήσει κατά την πιο πάνω χρονική περίοδο, για να αποκτήσουμε, κατόπιν εξετάσεων μετά προηγούμενη 24μηνη υποχρεωτική φοίτηση στο ΚΕΣΕΝ, το επόμενο του κατεχόμενου δίπλωμα ναυτικής ικανότητας.

Η πιο πάνω υπηρεσία διακόπηκε υποχρεωτικά όταν συμπληρώσαμε ορισμένο χρόνο υπηρεσίας σε ελληνικά πλοία, κατ' εφαρμογή του μέτρου της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών.

Το ανωτέρω μέτρο, που προβλέπεται από τον Ν. 1376/83, έπαυσε να εφαρμόζεται από τον Ιούνιο 1986, ως ασύμφορο για την ναυτιλία, πριν παρέλθει η αυξημένη α-

νεργία, για την αντιμετώπιση της οποίας λήφθηκε, που άρχισε να υποχωρεί με βραδύ ρυθμό από τις αρχές του 1990.

Το αίτημα είχε υιοθετηθεί από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, αλλά δεν υλοποιήθηκε γιατί δεν ολοκληρώθηκε η διαδικασία του τότε προωθούμενου σχεδίου, Π.Διατάγματος, με το οποίο θα αναγνωριζότο και ως προαγωγική η ανωτέρω υπηρεσία που θα πραγματοποιείται από το 1983 κι' έπειτα, όπως διαπιστώνεται από το συνημμένο φωτοαντίγραφο έγγραφο του ΥΕΝ/ΔΕΚΝ (αριθ. Πρωτ. 2121.28/32/88 της 12.8.1988).

Όμοιο σχέδιο Π.Διατάγματος προωθείτο και από την απελθούσα Κυβέρνηση της Ν.Δ., χωρίς κι' αυτό να ολοκληρωθεί, αλλά μόνο για την χρονική περίοδο από Ιούνιο 1989 μέχρι και Δεκέμβριο 1992 που διήρκεσε η αυξημένη ανεργία, όπως διαπιστώνεται από την συνημμένη φωτοτυπία της από 2.12.92 επιστολής του τότε Γ.Γ. του ΥΕΝ, που δημοσιεύθηκε στο τεύχος Ιανουαρίου 1993 του περιοδικού "Ναυτικά Χρονικά".

Η μη ολοκλήρωση των ανωτέρω σχεδίων Π.Διαταγμάτων οφείλεται στην συστηματική παρεμπόδιση της προώθησής τους από τους αρμόδιους του ΥΕΝ που εξακολουθούν ακόμα και σήμερα να αντιδρούν στην ορθή ρύθμιση του αιτήματος.

Όπως διαπιστώνεται και από την από 15.2.94 απαντητική επιστολή του σημερινού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 1.3.94 του ίδιου περιοδικού, με την οποία πληροφορεί τον επιστολογράφο του ότι το ΥΕΝ προωθεί σχέδιο Π.Διατάγ-

ματος με το οποίο θα αναγνωρισθεί ως προαγωγική μόνο η υπηρεσία που έχει πραγματοποιηθεί μέχρι της 30.6.86 κι' όχι, όπως θα έπρεπε για τους λόγους που προαναφέραμε, τουλάχιστον, μέχρι και το 1989, για να αποκατασταθεί μεγαλύτερος αριθμός ναυτικών που παρεμποδίστηκε η βαθμολογική εξέλιξή τους από την ανωτέρω ναυτιλιακή κρίση, χωρίς να τον γνωρίζει και τον λόγο του πιο πάνω χρονικού περιορισμού, (στα τρία πρώτα χρόνια της ανεργίας), ο οποίος αντίκειται στην συνταγματική επιταγή της ίσης μεταχείρισης των πολιτών.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά αποφεύγει ακόμα να τον πληροφορήσει γιατί με το Π. Διάταγμα 12/93 αναγνωρίζεται ως προαγωγική, χωρίς χρονικούς περιορισμούς και προϋποθέσεις, η όμοια υπηρεσία των ναυτικών που πραγματοποιείται σε πλοία με σημαία Κράτους μέλους της ΕΕ και με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, που δεν βασίζονται σε διάταγμα νόμου, παρέχεται δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας στους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες και το αρνείται στην περίπτωση μας για την απόκτηση και μόνο του επόμενου διπλώματος.

Για τους βασικούς λόγους που προαναφέραμε θα πρέπει η χρονική περίοδος που προβλέπεται από το προωθούμενο από το ΥΕΝ σχέδιο Π. Διατάγματος να επεκταθεί ταυτόχρονα μέχρι και το 1989.

Τέλος νομίζουμε ότι, όπως και εσείς θα συμφωνήσετε, επί της Δημοκρατικής Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ όχι μόνο δεν επιτρέπεται η δημιουργία ή και διατήρηση ακόμα τέτοιων προκλητικά κραυγαλέων διακρίσεων, αλλά αντίθετα επιβάλλεται η ομοιόμορφη ρύθμισή του.

Είμαστε βέβαιοι ότι η παρούσα θα προσεχθεί και θα δοθούν στο ΥΕΝ οι δέουσες υποδείξεις για να δοθεί στο αίτημα η επιβαλλόμενη λύση.

Με τιμή
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΑΠΟΚΑΤΑΤΑΣΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ
Ε.Ν.

Πειραιάς, 29 Μαρτίου 1994

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΕ ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ Π.Ν.Ο.

Κύριε Διευθυντά,

Στο περιοδικό σας (τεύχος αριθ. 1400/1159 της 1 Μαρτίου 1994) και στις σελίδες 6 και 7 δημοσιεύονται δύο αρθρίδια με τους τίτλους "Νηφαλιότητα" και "Οι ... ανησυχίες της ΠΝΟ" στα οποία ο συντάκτης τους με περίσσειαν χολή αναφέρεται στην ΠΝΟ και ειδικά στη διοίκησή της.

Θέλω να πιστεύω ότι ο συγκεκριμένος στα παραπάνω αρθρίδια σχολιασμός του συντάκτη σας είναι αποτέλεσμα είτε παντελούς έλλειψης, είτε λαθεμένης γνώσης και για τούτο σας κάνω γνωστά τα παρακάτω για ενημέρωση και του συντάκτη σας και των αναγνωστών σας:

1. Ο υπογράφων, στον οποίον και ονομαστικά αναφέρεται ο συντάκτης των αρθριδίων του περιοδικού σας, πιστεύω και δεν έχω πάψει εδώ και χρόνια να διακηρύσσω με όλα τα μέσα ότι το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό αποτελεί συστατικό εκ των "ούκ άνευ" της Ελληνικής Ναυτιλίας και μοχλό ανάπτυξής της.

Ακόμα παραπέρα, με δεδομένο ότι θεωρώ τον ελληνικό και τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο "συγκοι-

νωούνται δοχεία", έχω διακηρύξει με όλα τα μέσα την ανάγκη σύνδεσής τους με τον Εθνικό μας χώρο ή τουλάχιστον με την Εθνική μας Οικονομία.

Και σαν κύριο, αν όχι μοναδικό συνδετικό κρίκο θεωρώ πάντα το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

Με αυτά τα δεδομένα θεωρώ σαν το πρωταρχικό εδώ και χρόνια πρόβλημα και μάλιστα κάθε μέρα διογκούμενο της ναυτιλίας μας την έλλειψη ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, κύρια στελεχικού.

Αν ο συντάκτης σας έκανε τον κόπο να ανατρέξει στα τεύχη του περιοδικού σας και γενικότερα στις σελίδες του ναυτιλιακού τύπου πάμπολλα θα ανακάλυπτε άρθρα μου για αυτό το "υπαρξιακό" πρόβλημα της Ναυτιλίας μας, στα οποία θα εύρισκε και συγκεκριμένες προτάσεις μου όχι μόνο για την αντιμετώπισή του αλλά για την λύση του.

Και βέβαια αν ο ίδιος συντάκτης σας έριχνε μια ματιά στις κοινές όλων προσπάθειες αντιμετώπισης του προβλήματος θα ανακάλυπτε την πρωτοπόρα σε αυτές συμμετοχή της Π.Ν.Ο.

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά την συμφωνία που επιτεύχθηκε στην Κύπρο σχετικά με την Κυπριακή Συλλογική Σύμβαση και συναφή θέματα σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Κατ' αρχήν δεν ενδιαφέρει τον συντάκτη του σχετικού αρθριδίου πόσες μέρες διάρκεσε η σύνοδος.

Μια κι όμως φαίνεται ότι τον απασχολεί ιδιαίτερα τον πληροφορούμε ότι πραγματοποιήθηκε από 10-12 Ιανουαρίου 1994 στη Λευκωσία. Αν διάβαζε προσεκτικά το δελτίο Τύπου της ΠΝΟ της 17.1.1994 θα καταλάβαινε γιατί η παραπάνω συμφωνία προστατεύει τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτικών και βάζει φραγμό στον ανταγωνισμό που υφίσταται η Ελληνική σημαία από το Κυπριακό νηολόγιο - του συνιστούμε λοιπόν να το ξαναδιαβάσει για να το καταλάβει.

Όσο για το EUROS (Ευρωπαϊκό Νηολόγιο) καλό θα έκανε ο συντάκτης σας να ξεφυλίσει τις σελίδες του δικού σας περιοδικού για να δει και τις απόψεις του δικού σας περιοδικού.

Εγώ προσωπικά θα υπενθύμιζα το των σοφών προγόνων μας "φοβού τους Δαναούς.." την στιγμή που οι χώρες του Ευρωπαϊκού, κύρια, βορρά αναζητούν τρόπους κατάκτησης της ανταγωνιστικότητας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο, που σημαίνει κατάκτηση της έναντι της δικής μας ναυτιλίας ανταγωνιστικότητα.

2. Στην σημερινή παγκόσμια πραγματικότητα, είτε συμφωνούμε είτε διαφωνούμε με αυτήν, βρισκό-

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 - Argentina

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

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

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

Telex: 26621 HELLAS AR

Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843

Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696

Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE



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





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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

Fiat 11
 43 Lowndes Square
 Knightsbridge London SW1X 9JL
 ENGLAND
 TELEPHONE: 44-71-2595200
 FAX: 44 - 71 - 2356127
 TELEX: 8814125 A/B Trans G

LAS PALMAS OFFICE
 ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO. LTD.**

HEAD OFFICE
 5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

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

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

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

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

μαστε δυστυχώς στην ανάγκη να σχεδιάσουμε τις κινήσεις μας προγραμματικά και όχι ιδεολογικά.

Αυτό σημαίνει ότι και η Ομοσπονδία μας προγραμματικά σχεδιάζει και ενεργεί για την θωράκιση της Ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά και των "συγκοινωνούντων δοχείων" που προανέφερα.

Και βέβαια, μέσα στις προγραμματικές κινήσεις θωράκισης της ναυτιλίας μας εντάσσονται οι κινήσεις της Ομοσπονδίας μας για την διαφύλαξη μόνον υπέρ των "συγκοινωνούντων δοχείων" των όσων μεθόδων κατάκτησης της ανταγωνιστικότητας έχει βρει ή έχει εφεύρει η Ελληνική Ναυτιλία.

Εάν ο συντάκτης σας μπορεί ή μπορεί να απεγκλωβισθεί από τους απλουστευτικούς λαικισμούς ασφαλώς άλλη θα μορφώσει κρίση για τις κινήσεις μας στο θέμα της Συλλογικής Σύμβασης για τα με Κυπριακή Σημαία πλοία.

Κύριε Διευθυντά,

Ελπίζω ότι θα με συγχωρέσετε για την κατάχρηση χώρου που κάνω στις σελίδες σας, αλλά νομίζω ότι το θέμα Ελληνική Ναυτιλία αξίζει.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ

Γενικός Γραμματέας Π.Ν.Ο.

Πειραιάς, 31 Μαρτίου 1994

ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΓΕΝΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κύριο Γ. Κατσιφάρα
Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας
Κοινοποίηση: "Ναυτικά Χρονικά"

Κύριε Υπουργέ, βασιζόμενος στο δελτίο των Νέων του Υπουργείου σας της 29.3.94 το αναφερόμενο στην υπογεννητικότητα και τους εξ αυτής κινδύνους σας αναφέρω τα εξής:

Πως η υπογεννητικότητα θα σταματήσει όταν το ίδιο το κράτος χτυπάει τους πολύτεκνους και χαρίζει στον Ολυμπιακό 10 δις δρχ. Ταξιδεύω με το φ/γ "World Achilles", ονομάζομαι Μαντζούρης Ιωάννης του Μιχαήλ και κατοικώ στην οδό Ζηνοδώτου 4 της Ανω Ηλιουπόλεως Τ.Κ. 163 41 Τηλ. 9923835.

Είμαι υπερπολύτεκνος με οκτώ τέκνα. Ανήκω εις την ΔΟΥ Ηλιουπόλεως και επλήρωσα για το 1993 από το εισόδημά μου των 5.300.000 δρχ. φόρο 750.000 δρχ. συν 164.000 πρόστιμο. Σύνολο: 914.000 δρχ. με την ειδοποίηση ότι θα μου γίνει κατάσχεση αν δεν τα πληρώσω.

Κύριε Υπουργέ ζούμε εις ανθρώπινη κοινωνία ή κοινωνία καταστρέ-

φουσα τους πολυτέκνους την σπονδυλική στήλη του έθνους;

Εχετε κύριε Υπουργέ την καλή θέληση ή την δύναμη να μου επιστραφεί το ποσόν αυτό;

Υπάρχει κύριε Υπουργέ εις τα βάθη της καρδιάς σας χορδή ευαίσθησίας, ώστε εγώ ο οποίος καταθέτω στην υπόθεση της πατρίδος οκτώ στρατιώτες να απαλλαγώ της φορολογίας και αντί εμού να πληρώσουν εκείνοι οι οποίοι διαθέτουν εξοχικά πολυτελή πολλών εκατομμυρίων, εις την θύραν των οποίων υπάρχει επιγραφή "Προσοχή σκύλος", ο οποίος δαγκώνει βεβαίως και εκτός αυτών δεν υπάρχουν ΠΑΙΔΙΑ αλλά μόνον παρήλικες περιποιούμενοι γάτες - σκύλους κλπ., βοηθούμενοι υπό των Φιλιππινέζων.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι σύμβουλοι, θα συγκινηθείτε ή θα ρίξετε το παρόν γράμμα γεμάτο πόνο και απόγνωση στον κάλαθο των αχρήστων;

Περιμένω απάντησή σας. Ελπίζω ότι θα συγκινηθείτε δεδομένου ότι πολλοί άλλοι προ ημών εισώπησαν και εκώφευσαν απανθρώπως κλπ. κλπ.

Ευχαριστώ.

Μετά τιμής
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΜΑΝΤΖΟΥΡΗΣ
Ναυτικός



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: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ

Βραχυχρόνιες προοπτικές και επιπτώσεις από την άρση του Καμποτάζ

Του κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΤΡΙΝΤΖΗ

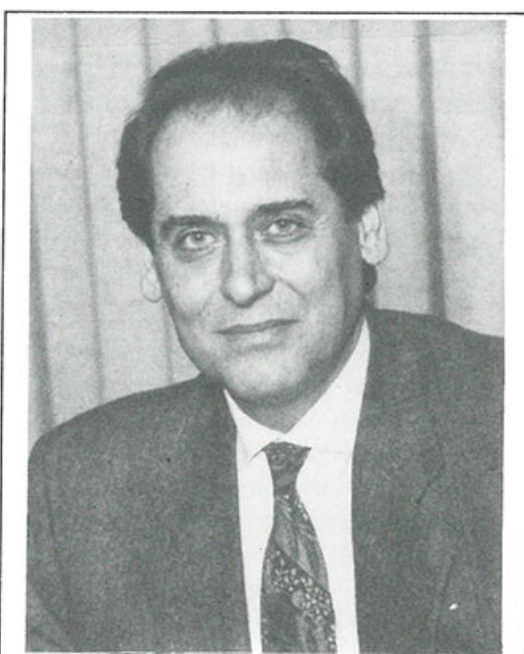
Στην Ελληνική Ακτοπλοία σήμερα δραστηριοποιούνται Ελληνικές Εφοπλιστές και Ελληνικές Εφοπλιστικές Εταιρίες που ανήκουν σε ιδιώτες και σε πολυμετοχικές Εταιρίες που εδρεύουν στα νησιά τα οποία υπηρετούν.

Προ ολίγων ετών υπήρχε και μία Κρατική Εταιρία η οποία διελύθη γιατί δεν είχε ικανοποιητική εκμετάλλευση (αντιθέτως είχε μεγάλη οικονομική ζημία).

Οι Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες εξυπηρετούν το σύνολο σχεδόν των κατοικημένων νησιών της Ελλάδας σε γραμμές που είναι "αποδοτικές" αλλά και σε άγονες γραμμές που έχουν κοινωνικό χαρακτήρα χωρίς κρατική επιδότηση ή ενίσχυση.

Τα Ακτοπλοϊκά πλοία είναι σχετικά μεγάλης ηλικίας, πλην όμως συμμορφωμένα με τους τελευταίους κανονισμούς ασφαλείας και σε μεγάλο βαθμό ανακαινισμένα, καινούργια σχεδόν στους χώρους επιβατών, ιδιαίτερα τα πλοία τα οποία έχουν πραγματοποιήσει μετασκευές.

Το σύστημα με το οποίο λειτουργεί η Ελληνική Ακτοπλοία είναι πολύπλοκο και μάλλον αναχρονιστικό - άδειες σκοπιμότητας που χορηγούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την εισαγωγή νέων πλοίων - πλήρης έλεγχος τιμών - έλεγχος επί των δρομολογίων και ωραρίων και όλα αυτά να λειτουργούν σε περιβάλλον με



ανεπαρκή υποδομή - μικρά και ανασφαλή λιμάνια, ανυπαρξία χειρσαίας υποδομής λιμένος και καλή προσπέλαση προς τα λιμάνια από το οδικό δίκτυο της Χώρας.

Παρά ταύτα οι διακινηθέντες επιβάτες το 1993 ήταν 12.000.000 περίπου ενώ το 1964 ήταν μόνον 3.000.000.

Σύμφωνα με την έγκυρη μελέτη για την Ακτοπλοία του Καθηγητή κ. Χαρίλαου Ψαραυτή που πρόσφατα ολοκληρώθηκε και εκυκλοφόρησε το 2004 οι επιβάτες θα ανέλθουν σε 20.000.000 και το 2010 στους 25.500.000.

Είναι προφανές ότι η Ακτοπλοία είναι κλάδος της Ελληνικής Οικονομίας ζωτικής σημασίας διότι είναι ο μοχλός ανάπτυξης της νησιωτικής Ελλάδας.

Είναι γεγονός ότι νησιά τα οποία είχαν και έχουν ικανοποιητική ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση με το κέντρο έχουν αναπτυχθεί οικονομικά και βιοτικά, αντιθέτως υπάρχουν ακόμη αραιοκατοικημένα νησιά που η σύνδεσή τους με την ηπειρωτική Ελλάδα εξακολουθεί να είναι ανεπαρκής ή και απαράδεκτη με αποτέλεσμα τα νησιά αυτά να συρρικνώνονται ακόμη περισσότερο.

Οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχουν βελτιωθεί τα τελευταία δέκα χρόνια και τούτο οφείλεται κατά κύριο λόγο στις προσπάθειες που κάνουν οι εφοπλιστές της Ακτοπλοίας για την ανανέωση του στόλου και την βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών επί του πλοίου.

Αντιθέτως θέματα και προβλήματα που η επίλυσή τους εξαρτάται από την Πολιτεία παραμένουν στάσιμα και άλυτα.

Στο σημείο αυτό θέλω να αναφέρω και να τονίσω με έμφαση την θετική ανταπόκριση που βρίσκει ο κλάδος της Ακτοπλοίας από την σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με αποτέλεσμα να έχουν σημειωθεί βήματα προόδου και εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Ο Εσωτερικός κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών αναθεωρείται με αποτέλεσμα το όφελος του επιβάτη αλλά και του πλοιοκτήτη. Βελτιώνεται το ήδη υψηλό επίπεδο ασφαλείας του Επιβατηγού πλοίου

και δίνονται κίνητρα στον πλοιοκτήτη όταν κατασκευάζει ή μετασκευάζει πλοίο να δημιουργεί χώρους, καμπίνες και υπηρεσίες υψηλότερης στάθμης.

Θα αναθεωρηθεί το Διάταγμα της Συνθέσεως Πληρώματος του επιβατηγού πλοίου διότι είναι κοινή διαπίστωση και των ναυτεργατικών συνδικάτων και της πλοιοκτησίας ότι το Διάταγμα είναι αναχρονιστικό, άδικο και αντιαναπτυξιακό.

Στο σημείο αυτό επισημαίνω ότι θα υπάρξουν δυσκολίες στην εξεύρεση κοινής αποδεκτής λύσεως και των δύο πλευρών πλύν όμως είμαι βέβαιος ότι το μέγιστο κριτήριο θα είναι η εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία και πρακτική.

Τέλος το θεσμικό πλαίσιο που διέπει σήμερα την Ακτοπλοία θα αναθεωρηθεί ώστε να δοθούν κίνητρα και διευκολύνσεις ανανέωσης του στόλου και ταυτόχρονα να αναβαθμισθούν οι παρεχόμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Οι προοπτικές της Ακτοπλοίας για τα επόμενα χρόνια και μέχρι της πλήρους απελευθέρωσης είναι μάλλον δυσόιντες διότι ο έντονος παρεμβατισμός σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας του συστήματος έχει αρνητικές επιπτώσεις στην λειτουργία της ακτοπλοϊκής επιχείρησης στην οποία τα έξοδα λειτουργίας της καθορίζονται ελεύθερα από την αγορά και επηρεάζονται από τη διεθνή συγκυρία σε αντίθεση με τα εισιτήρια και τους ναύλους που καθορίζονται και ελέγχονται από το Κράτος.

Τα ανωτέρω δεδομένα σε συνδυασμό με την κακή λιμενική υποδομή το ανεπαρκές οδικό δίκτυο πρόσβασης, και την κακή οργάνωση υπηρεσιών λιμένων και πρακτορείων συνθέτουν μία αρνητική εικόνα της Ελληνικής Ακτοπλοίας σήμερα.

Αυτή την πραγματικότητα έρχεται να ταρακουνήσει ο Κοινοτικός Κανονισμός για την σταδιακή απελευθέρωση του Καμποτάζ σύμφωνα με τον οποίο μέχρι το 2004 θα έ-

χει επέλθει πλήρης απελευθέρωση και ήδη υπάρχουν ανάλογες επιπτώσεις.

Σας ανέφερα πιο πάνω ότι θα αναθεωρηθεί το Διάταγμα περί συνθέσεως πληρωμάτων των Επιβατηγών πλοίων, αυτό είναι αποτέλεσμα της ανάγκης εναρμονισμού των όρων ανταγωνισμού των Ευρωπαϊκών Επιχειρήσεων.

Γίνεται πλέον επιτακτική η ανάγκη ανανέωσης του Ακτοπλοϊκού Στόλου ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει στον Ευρωπαϊκό ανταγωνισμό του 2004.

Για την υλοποίηση αυτού του στόχου το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παρενέβη αποφασιστικά προκειμένου να ενταχθούν οι Ακτοπλοϊκές Επιχειρήσεις στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και να τους δοθεί η δυνατότητα άντλησης νέων κεφαλαίων για την ανανέωση του στόλου.

Η επιμόρφωση του ναυτικού στον τομέα της ασφάλειας αλλά και του ναυτικού του ξενοδοχειακού τομέα σε θέματα ξενοδοχείου σε συνδυασμό με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για τα κατώτατα επίπεδα εκπαίδευσης του ναυτικού είναι προεκτάσεις της Αρσης του Καμποτάζ και της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης.

Στον τομέα της οργάνωσης των Επιχειρήσεων και της μηχανογραφημένης κράτησης των εισιτηρίων υπάρχει μεγάλη κινητικότητα και υπάρχουν σήμερα Εταιρίες που έχουν κάνει μεγάλη πρόοδο σ' αυτό τον τομέα και σίγουρα θα είναι έτοιμες το 2004 να αντιμετωπίσουν τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς.

Έχει κατηγορηθεί η Ελληνική πλευρά ότι δεν έχει Ευρωπαϊκή αντίληψη και η αρνητική τοποθέτησή της στο θέμα του Καμποτάζ έγινε για λόγους προστατευτισμού της Ελληνικής Επιχείρησης.

Αυτή η τοποθέτηση δεν είναι ακριβής και σαφώς πέρα για πέρα άδικη διότι η θέση μας ήταν και είναι ότι δεν υπάρχει αντίρρηση να

απελευθερωθεί το Καμποτάζ εφ' όσον εξασφαλισθούν οι ίδιοι όροι ανταγωνισμού και οι ίσες ευκαιρίες.

Συγκεκριμένα δύο είναι τα κυριότερα σημεία στα οποία μειονεκτεί η ελληνική επιχείρηση και το Ελληνικό Πλοίο έναντι του Ευρωπαϊκού.

1ον. Στο θέμα των επιδοτήσεων και ενισχύσεων των νέων κατασκευών και

2ον. Στο θέμα της Συνθέσεως των πληρωμάτων.

Δεν είναι δυνατόν η Ελληνική Επιχείρηση να ανταγωνίζεται με τις δικές της ιδιωτικές δυνάμεις την αντίστοιχη Ευρωπαϊκή η οποία έχει την απεριόριστη δυνατότητα να κτίσει νέων πλοία με επιδοτήσεις της τάξεως του 20% - 35% και με ευνοϊκή μακροχρόνια χρηματοδότηση του υπολοίπου της αξίας.

Και ασφαλώς δεν είναι δυνατόν το Ελληνικό πλοίο να είναι επανδρωμένο με Ελληνικά πανάκριβα πληρώματα ειδικά του ξενοδοχειακού τομέα, ενώ το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό να έχει τριτοκοσμικά πληρώματα με πολύ χαμηλό κόστος.

Τέλος δεν είναι δυνατόν η Ελληνική Ιδιωτική Επιχείρηση να ανταγωνίζεται τις αντίστοιχες κρατικές επιχειρήσεις οι οποίες θα είχαν πτωχεύσει εάν δεν εκαλύπτοντο οι ετήσιες ζημιές τους από Κρατικό Χρήμα.

Τελειώνοντας δεν πρέπει να παραλείψω να αναφέρω το θέμα της Εθνικής Ασφάλειας που έχει άμεση σχέση με την Αμυνα της Νησιωτικής Ελλάδας.

Εμείς οι Έλληνες έχουμε μία ιδιαίτερη ευαισθησία στην ελληνικότητα του Αιγαίου και την ανάγκη της παρουσίας και της κυριαρχίας την Ελληνικής Σημαίας.

Είμαι βέβαιος ότι θα είμαστε πάντοτε κυρίαρχοι στο χώρο αυτό διότι θα κατορθώσουμε να κρατήσουμε την Ελληνική Σημαία σε όλα τα πλοία των ελληνικών θαλασσών και μετά την αρση του Καμποτάζ το 2004.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ

Η αναθεώρηση της STCW

(ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Το σημερινό πρόβλημα

Όπως είναι γνωστό ο τρόπος και το επίπεδο ζωής που έχει διαμορφωθεί σε πολλές ναυτιλιακές χώρες δεν ευνοεί την προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα με αποτέλεσμα να χάνονται για τις χώρες αυτές τα εθνικά πληρώματα και οι θέσεις εργασίας, και η ναυτιλία να απομακρύνεται σταδιακά από τον κοινωνικό ιστό ενώ κόβονται οι γέφυρες της κοινωνίας με τις κάθε είδους θαλάσσιες δραστηριότητες που μόνο μέσα από την ύπαρξη ναυτεργατικού δυναμικού θα μπορούσαν να λειτουργήσουν δημιουργικά.

Ετσι η κατάσταση στην ναυτιλία διαμορφώνεται ως εξής:

Τα πλοία είναι μεγάλου πλέον μεγέθους και έχουν ενσωματώσει όλη την σύγχρονη πολύπλοκη και πανάκριβη τεχνολογία με αποτέλεσμα η διεύθυνση και η λειτουργία τους να απαιτεί τεχνοκράτες αξιωματικούς υψηλού επιπέδου.

Η για λόγους περιστολής των δαπανών μείωση της συνθέσεως του πληρώματος έχει οδηγήσει σε πληρώματα με περισσότερη τεχνική κατάρτιση, αλλά με ένα ευρύτερο φάσμα καθηκόντων ώστε οι λιγότεροι να καλύπτουν εργασίες και πέρα από την παραδοσιακή ειδικότητά τους.

Η μη εξεύρεση εθνικών πληρωμάτων οδηγεί στην χρησιμοποίηση αλλοδαπών με όλες τις δυσμενείς συνέπειες και σε λειτουργικό επίπεδο (προβλήματα συνεννόησης και επικοινωνίας μέσα στο πλοίο) αλλά και σε επίπεδο σχεδιασμού, δεδομένου ότι η μη ύπαρξη εθνικού πληρώματος δεν βοηθά στην δημιουργία κλίματος προσέγγισης αλλά και παροχής μακροπρόθεσμων κινήτρων για την δημιουργία μόνιμων πληρωμάτων (χωρίς βέβαια να αποκλείεται η ύπαρξή τους σε ωρισμένες περιπτώσεις).

Ο οξύς ανταγωνισμός στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές αποτέλεσμα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας οδήγησε αναπόφευκτα στην δραστική ελάττωση των λειτουργικών αναγκών του πλοίου. Όμως στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά οι συντελεστές που διαμορφώνουν το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων τείνουν να εξισωθούν με εξαίρεση βασικά τις δαπάνες της επάνδρωσης των πλοίων.

Όλη η εικόνα των λειτουργικών δαπανών τέθηκε σε δοκιμασία κατά την παρελθούσα κρίση της ναυτιλίας που οι εταιρίες για να επιβιώσουν κατέληξαν στις λύσεις της χρησιμοποίησης υψηλής τεχνολογίας σε συνδυασμό προς την ελάττωση της σύνθεσης του πληρώματος, η οποία τελικά κατέληξε και αυτή στην χρησιμοποίηση πληρωμάτων από χώρες χαμηλού κόστους.

Η ναυτιλία παρά την αντίδραση των συνδικάτων σε πολλές ναυτιλιακές χώρες επέτυχε την χρησιμοποίηση τέτοιων αλλοδαπών πληρωμάτων, είτε μέσα από την εθνική της νομοθεσία, είτε μέσα από την δημιουργία των παράλληλων νηολογίων, είτε ακόμη μέσω της αλλαγής σημαίας και ύψωσης μιας από τις φερόμενες ως σημαίες ευκαιρίας.

Όμως η αύξηση τα τελευταία χρόνια με την χρησιμοποίηση χαμηλόμισθων πληρωμάτων, των ζημιών στα πλοία, των ναυτικών ατυχημάτων και συνακόλουθα με την αύξηση των κάθε είδους claims πέρα από το γεγονός ότι τέθηκε σε κίνδυνο η ασφάλεια των πλοίων και του θαλασσίου περιβάλλοντος, κατέδειξαν περίτρανα ότι παρά το γεγονός ότι τα τεχνικά στάνταρντ των πλοίων είναι σε αποδεκτά και θα λέγαμε ακόμη σε ικανοποιητικά επίπεδα, εν τούτοις όμως αυτά και μόνο δεν είναι επαρκή για να αποφύγουμε τα ατυχήματα.

Για πολλά χρόνια εστιάσαμε το ενδιαφέρον μας για την ασφάλεια του πλοίου στο να εξασφαλίσουμε ότι η κατασκευή και τα τεχνικά στάνταρντ του σκάφους βρίσκονται σε ικανοποιητικό επίπεδο και όχι το πως το σκάφος λειτουργεί.

Επρεπε να περάσουν πολλά χρόνια για να κατανοηθεί ότι ο άνθρωπος παράγοντας ευθύνεται κατά πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στην πρόκληση των ατυχημάτων στην θάλασσα.

Η ανάγκη αναθεώρησης της STCW

Ο σπόρος για την εκπόνηση, θέσπιση και διεθνή εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης STCW καθώς και για τις προσπάθειες της αναθεώρησής τους μέσα από τους μηχανισμούς του IMO βρίσκεται ακριβώς στην διαπιστωμένη ανάγκη της αποτελεσματικότερης και ουσιαστικότερης εκπαίδευσης των ναυτικών και κυρίως των Αξιωματικών για να ανταποκριθούν αυτοί στις λειτουργικές (τεχνικές και διοικητικές) ανάγκες του σημερινού πλοίου.

Από την κτηθείσα πείρα εφαρμογής μέχρι σήμερα της STCW προκύπτει ότι σε πολλές χώρες η ναυτική εκπαίδευση δεν βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο ενώ παράλληλα υπάρχουν χώρες που χωρίς την αναγκαία εκπαιδευτική υποδομή έχουν δημιουργήσει μηχανισμούς και πρακτικές παραγωγής διπλωματούχων, το επίπεδο των οποίων δεν ανταποκρίνεται στις σημερινές αυξημένες ευθύνες για την λειτουργία του σύγχρονου πλοίου.

Χωρίς αμφιβολία η επιβίωση μιας χώρας ως ναυτιλιακής περνά μέσα από την στελέχωση των πλοίων με δικούς της αξιωματικούς, οι οποίοι και δίνουν το στίγμα της εθνικής της λειτουργικής ταυτότητας. Όμως η παραγωγή υψηλού επιπέδου αξιωματικών α-

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAFIPSEOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615639, 4627900. TELEX: 212880 - 212503 NIKA GR. FAX: 4626268 - 4619631

παιτεί συστηματική εκπαίδευση που ως λειτουργία αποτελεί μια μακροπρόθεσμη και χρονοβόρα διαδικασία της οποίας τα αποτελέσματα σπάνια γίνονται αμέσως ορατά.

Ομως θα πρέπει να αντιληφθούμε ότι κάτω από τις σημερινές συνθήκες οξύτητας που παρουσιάζει η έλλειψη ικανών αξιωματικών, είναι ανάγκη να επιλέξουμε την συστηματική μόρφωση και να δώσουμε κίνητρα στην σπουδάζουσα νεολαία ώστε να ακολουθήσει ένα περήφανο επάγγελμα ευρέως ναυτιλιακού φάσματος, που η συνολική του πορεία - σταδιοδρομία θα περιλαμβάνει και το σκέλος της θαλάσσιας υπηρεσίας ως αξιωματικού Ε.Ν.

Σύμφωνα με το γράμμα και το πνεύμα της ισχύουσας STCW η επιδιωκόμενη ποιοτική βελτίωση περνά μέσα από την εκπαίδευση - απόκτηση γνώσεων που με σαφήνεια καταγράφονται ως γνωστικό αντικείμενο μέσα στην σύμβαση.

Η ίδια η Σύμβαση αποφεύγει και δεν προχωρεί στην θέσπιση μηχανισμών που αφορούν τον τρόπο απόκτησης των γνώσεων αυτών αφήνοντας προφανώς την ευθύνη αυτή στις αρμόδιες εθνικές αρχές της κάθε χώρας.

Από την δεκαετή όμως εφαρμογή της STCW και από την κτηθείσα

από αυτή εμπειρία προκύπτει ότι πράγματι παρατηρείται μια μεγάλη απόκλιση στον βαθμό κατανόησης, γνώσης αλλά και λειτουργικής εφαρμογής των γνωστικών αντικειμένων από τους διπλωματούχους αξιωματικούς που ποικίλει από χώρα σε χώρα.

Και η παρατηρούμενη απόκλιση, όπως άλλωστε συμβαίνει και σε άλλα πεδία γνώσης άλλων επαγγελματιών από χώρα σε χώρα, συνδέεται χωρίς αμφιβολία με την ευρύτερη ναυτιλιακή εκπαιδευτική υποδομή της κάθε χώρας. Πολύ δε περισσότερο η απόκλιση οφείλεται και στο γεγονός ότι το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης διαφέρει ουσιαστικά από χώρα σε χώρα αφού πάρα πολλές χώρες τις ναυτικές σπουδές τις έχουν σε Πανεπιστημιακό επίπεδο, άλλες τις έχουν σε επίπεδο Ανώτερης εκπαίδευσης και άλλες τέλος στην Μέση εκπαίδευση.

Αναζητώντας βέβαια τους λόγους μιας τέτοιας διαφοροποίησης θα πρέπει να τους εντοπίσουμε κυρίως σε ουσιαστικούς, όπως είναι η οικονομική αδυναμία λειτουργίας αναβαθμισμένων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων αλλά και σε λόγους σκοπιμότητας, όπως πιθανόν να είναι έλλειψη ενδιαφέροντος για την δημιουργία στελεχών Ε.Ν. αλλά ακόμη και το ότι μια α-

ναβάθμιση των ναυτικών σπουδών δεν θα εξυπηρετούσε τις ευρύτερες ανάγκες σε στελέχη μιας μεγάλης ναυτιλίας.

Και πραγματικά έχουμε το παράδοξο φαινόμενο χώρες με μη ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ναυτιλία να παρουσιάζουν αναβαθμισμένες ναυτικές σπουδές και αντίθετα ναυτιλιακές χώρες με τεράστιες ανάγκες σε στελέχη να μην τολμούν να αναβαθμίσουν τις ναυτικές σπουδές.

Είναι φανερό ότι η υπάρχουσα σε διεθνές επίπεδο διαφοροποίηση του επιπέδου των ναυτικών σπουδών ουσιαστικά δεν διευκολύνει την καθιέρωση ενιαίων κριτηρίων για τις ελάχιστες γνώσεις που πρέπει να αποκτούν οι αξιωματικοί Ε.Ν., τόσο ως προς το εύρος τους όσο και ως προς το επιστημονικό τους βάθος.

Κάτω από αυτό το πρίσμα εάν προσεγγίσουμε τα κριτήρια των γνώσεων της ισχύουσας STCW είναι φανερό ότι ανάλογα από ποιο επίπεδο θέλουμε να το δούμε τότε ανάλογη και διαφοροποιημένη θα μπορεί να είναι και η δοτέα απάντηση.

Για τον απόφοιτο της Μέσης ναυτικής εκπαίδευσης η γνωστική ύλη ενδεχόμενα να είναι και δυσνόητη και εκτεταμένη, ενώ η ύλη αυτή για παράδειγμα για τον από-



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

φοιτο του Kings' Point ή τον απόφοιτο του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου... του Βιετνάμ! (πολύ ορθά διαβάζετε) είναι προσιτή, γνωστή και εύκολα λειτουργική.

Και είναι φανερό ότι οι παραπάνω δύο ακραίες προς τα κάτω και προς τα άνω κατηγορίες διαφορετικά λειτουργούν στην πράξη.

Η προς τα κάτω κατηγορία είναι φανερό ότι προσπαθεί να περιορίσει το επαγγελματικό ενδιαφέρον στα πολύ πολύ στενά όρια με μια check list αντίληψη γνώσης των λειτουργικών διαδικασιών και με δυσκολία αφομοίωσης των τεχνολογικών εξελίξεων, ενώ η προς τα άνω κατηγορία λειτουργεί τελείως διαφορετικά και με μια σίγουρη εκπαιδευτική υποδομή φυσιολογικής αφομοίωσης των τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά και εύκολης κατανόησης του λειτουργικού περιβάλλοντος, αφού έχει την δυνατότητα της αντίληψης των πληροφοριών, της αξιολόγησής τους και της στην συνέχεια αξιοποίησής τους.

Ειλικρινά από την μελέτη των μέχρι τώρα προτάσεων που έχουν υποβληθεί για την αναθεώρηση της STCW κατά την γνώμη του γράφοντος δεν φαίνεται να υπάρχει μια διαφορετική φιλοσοφία στους επικαλούμενους λόγους της αναθεώρησης.

Οι λόγοι εστιάζονται και πάλι σε μια βελτίωση της εκπαιδευτικής - εξεταστικής ύλης των υποψηφίων όπως δίνεται στην ισχύουσα STCW, στην χρησιμοποίηση των Simulators και στην επί του πλοίου εντατικοποίηση της εκπαίδευσης (πρακτικής εκπαίδευσης) με μια ι-

διαίτερη βαρύτητα στην δημιουργία ενός κεντρικού οργάνου - μάλλον από τον IMO - για τον έλεγχο της διαπίστωσης καλής λειτουργίας των μηχανισμών χορήγησης των διπλωμάτων Εμπορικού Ναυτικού σε κάθε χώρα.

Με άλλα λόγια μας δίνεται η εντύπωση ότι υπάρχει μια εστίαση του ενδιαφέροντος στον τρόπο απόκτησης των διπλωμάτων από τους ενεργούς αξιωματικούς, χωρίς να γίνεται αναφορά στις βασικές ναυτικές σπουδές τις οποίες εμείς θεωρούμε ότι αποτελούν και το κλειδί σε κάθε προσπάθεια ποιοτικής βελτίωσης.

Και μάλιστα θεωρούμε ότι φαίνεται να ακολουθήσει η παλαιά Αγγλική μέθοδος που έχει τις ρίζες της στον παρελθόντα αιώνα και σύμφωνα με την οποία ο καθένας μπορεί να αποκτήσει τις καταστιχογραφούμενες στην STCW γνώσεις με οποιοδήποτε τρόπο αυτός θεωρεί για αυτόν προσιτό, δηλαδή ανεξάρτητα εάν πήγε ή όχι σε κάποιο σχολείο ή αντίστοιχα μόνος του μελέτησε. Αυτό το οποίο ενδιαφέρει την Πολιτεία την αρμοδια δηλαδή Αρχή χορήγησης των διπλωμάτων Ε.Ν. είναι να επιτύχει ο υποψήφιος στις εξετάσεις για τα συγκεκριμένα θέματα.

Είναι φανερό ότι ακολουθώντας την ίδια φιλοσοφία και στην αναθεωρημένη STCW και ανεξαρτήτως των βελτιώσεων σε εκπαιδευτικά θέματα αλλά και των ελεγκτικών - αστυνομικής φύσεως μηχανισμών ελέγχου των εθνικών Αρχών που χορηγούν τα διπλώματα, εμείς θεωρούμε ότι μέσα στο σύστημα

που ακολουθείται υπάρχει ο σπóρος της πόλωσης και της διαφοροποιημένης ποιότητας των Αξιωματικών Ε.Ν.

Και αυτή η διαφοροποιημένη ποιότητα του εμψύχου υλικού, θα αποτελεί εφεξής τόν χώρο σύγκρουσης στην προσπάθεια των ναυτιλιακών χωρών να καταξιωθεί η ποιοτική ταυτότητα της ναυτίας τους ανεξάρτητα με το μέγεθός της.

Η παλιά αντίληψη της άκαμπτης ιεραρχίας στο πλοίο που στενά συνέδεε την ιεραρχική τάξη με το επίπεδο των γνώσεων δεν φαίνεται σήμερα να εξυπηρετεί το σημερινό πολύπλοκο λειτουργικά πλοίο, που το χαρακτηρίζει το ομαδικό πνεύμα λειτουργίας χωρίς βεβαίως να παραμερίζεται ούτε να υποβαθμίζεται η ιεραρχία του πλοίου.

Με άλλα λόγια σήμερα το πλοίο έχει ανάγκη όχι από απομονωμένες ατομικές γνώσεις, αλλά από μια συνολική γνωστική ενότητα όχι περιχαρακωμένη αλλά διάχυτη στο επιτελείο του πλοίου. Αυτή όμως η συμμετοχική δουλειά που είναι τόσο αναγκαία σήμερα δεν συμβαδίζει με το θέμα τον κατά βαθμό εξετάσεων για απόκτηση του ανωτέρου διπλώματος. Γιατί ουσιαστικά το σύστημα αυτό δέχεται ότι υπάρχει τομέας βασικών γνώσεων που δεν κατέχει ο ιεραρχικά κατώτερος αλλά μόνο η ανωτάτη βαθμίδα στο πλοίο.

Αυτή η παράμετρος δεν είναι παραδεκτή σήμερα αλλά και δεν πρέπει να συγχέεται με τους κατά βαθμό κύκλους μετεκπαίδευσης που πολύ σωστά εφαρμόζονται.

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

Ομως το να κατέχει ο κατώτερος αξιωματικός το σύνολο των βασικών γνώσεων της ειδικότητάς του με την έκταση και το βάθος του γνωστικού αντικειμένου αποτελεί ένα τεράστιο χώρο εκπαιδευτικής ύλης που η κάλυψή της προϋποθέτει συστηματική σπουδή.

Για παράδειγμα εκτός από τα βασικά μαθήματα κορμού και της αφομείωσης της νέας τεχνολογίας πάνω σ' αυτά, η εισαγωγή της πληροφορικής, της ηλεκτρονικής, της ναυπηγικής, των ξένων γλωσσών, του μάντζμεντ, στο οποίο περιλαμβάνονται θέματα ναυτικού δικαίου, θαλασσίων μεταφορών, στοιχείων ιδιωτικής και δημόσιας οικονομίας, ανθρωπίνων σχέσεων, διακίνησης προσωπικού, ναυτασφαλιστικών θεμάτων αλλά και το μάντζμεντ των Διεθνών Συμβάσεων και εσωτερικών κανονισμών της ασφάλειας των πλοίων, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας καθώς και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος για να προσθέσουμε και τον τεράστιο λειτουργικό χώρο της διαχείρισης των μεταφερομένων φορτίων, αποτελούν τεράστιες ενότητες γνωστικής ύλης είτε πολλοί από εμάς το παραδεχτούμε είτε όχι η κατανόηση και η αφομείωσή τους απαιτεί πολύχρονη συστηματική σπουδή.

Μόνο με συστηματική εκπαιδευτική διαδικασία το αντικείμενο μπορεί να γίνει κατανοητό σε βαθμό τέτοιο που να δίνει την δυνατό-

τητα στον αξιωματικό να αντλεί τις σωστές πληροφορίες, και τις καταστάσεις, να τις αξιολογεί και να αποφασίζει να τις αξιοποιεί όχι μέσα στο γραφείο αλλά εκεί μακριά στο μέτωπο του κύματος, στο πεδίο της μάχης, που η ορθότητα της απόφασης ίσως να περνά απαρατήρητη - πράγμα σύνηθες για τους πολλά μίλια μακριά ευρισκόμενους, αλλά το παραμικρό λάθος πιθανόν να σημαίνει πολλά κακά για το πλοίο και ίσως αποβεί μοιραίο για τον ίδιο και τους άλλους πάνω στο σκάφος.

Ομως είναι λυπηρό ότι και οι προτάσεις αλλά και το πνεύμα της γραμματείας του IMO φαίνεται να κινούνται μέσα σ'α ίδια λιμνάζοντα ύδατα απηρχαιωμένων αντιλήψεων που προσπαθούν να τις εκσυγχρονίσουν με τα simulators και να τις αστυνομεύσουν με ανά τις χώρες περιοδεύουσες επιτροπές που μού δίνουν την αίσθηση ότι η παρουσία τους θα είναι προσβλητική για την χώρα που επισκέπτονται και ο σκοπός που θα την επισκέπτονται.

Γιατί αληθινά που αλλού σε ποιό άλλο επιστημονικό και επιχειρησιακό τομέα υπάρχει κάτι ανάλογο; Ποιά άλλα διπλώματα θα αποκτούν την πράσινη κάρτα της ποιότητας - κάποιου διεθνούς Οργανισμού για να τους επιτραπεί η διακίνησή τους -. Με ποιά λογική θα απορρίπτεται συλλήβδην π.χ. το Ελληνικό δίπλωμα, ή το Ιταλικό ή το Μεξικανικό, αφού το επάγγελμά του ο καθένας το ασκεί στο δικό του έδα-

φος - πάνω στο πλοίο με σημαία της χώρας του.

Γιατί δεν προσπαθεί την ποιότητα των αξιωματικών να την επιτύχει ενθαρρύνοντας και άλλες λύσεις παράλληλα προς τις υπάρχουσες. Λύσεις δοκιμασμένες υπάρχουν που χώρες πολλές τις έχουν με επιτυχία εφαρμόσει. Λύσεις για τις οποίες τα κατάστιχα της STCW δεν αποτελούν το άπαν των γνώσεων αλλά το ξεκίνημά τους. Γιαυτές τις λύσεις δεν χρειάζονται περιοδεύουσες επιτροπές ελέγχου όπως προτείνονται.

...Χρειάζονται οράματα, χρειάζονται πρωτοπόρες σκέψεις και καινοτόμες λύσεις πέρα από τις μικρότητες και τις συντεχνιακές σκοπιμότητες.

Ο IMO έδωσε ένα δείγμα γραφής των δυνατοτήτων που έχει με την ίδρυση και λειτουργία υπό την αιγίδα του World Maritime University.

Ας ενθαρρύνει λοιπόν όλες τις χώρες - τουλάχιστον αυτές που στερούνται οράματος να δημιουργήσουν ναυτικά στελέχη ποιότητας για τα οποία θα αποτελεί προσβολή το να τολμήσουν οι επιθεωρητές του Port State Control να ζητήσουν τον έλεγχο των γνώσεών τους στους λιμένες κατάπλου.

Γιατί η ποιότητα συνοδεύεται από την δικαιολογημένη περηφάνεια των στελεχών και της ναυτιλίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

N. J. GOULANDRIS LIMITED

**BERKELEY SQUARE HOUSE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND**

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

ATLANTIC SHIP AGENCY S.L.

No 1 Pau Claris Steet
Building "EDEN"
Tarragona - Spain

Fax: 240604
Tlx: 53525

General Shipping Agents:
ALGECIRAS & ALL OVER SPAIN

Underwater Technical Services
Crew Change
Replacement Anodes
Video Surveys Damage

Propeles Polishing
Hull Cleaning W/Brush
Repairs of Cracks

The only Greek company - Greek mentality

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΕΛΕΧΩΝ

Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων στην προσπάθειά της να συμβάλει στην επιμόρφωση Ναυτιλιακών στελεχών, αποφάσισε την διεξαγωγή εκπαιδευτικού Προγράμματος με θέμα «CRISIS MANAGEMENT» (Διαχείριση Κρίσεων).

Το Εκπαιδευτικό αυτό πρόγραμμα είναι διακρατικό και διεξάγεται στα πλαίσια του Προγράμματος EUROFORM με την συνεργασία του Ο.Α.Ε.Δ.

Πληροφορίες μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να λάβουν στα Γραφεία της Ενώσεως:

Ακτή Μιαούλη 87, Πειραιάς, 3ος όροφος,
τηλέφωνο 42 91 034 κατά τις ώρες 09.00 έως 15.00.

Ο Ελληνόκτητος Στόλος ξεπέρασε σε χωρητικότητα τους 120 εκατομ. τόννους

ΜΙΑ ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΤΟΝΝΑΖ ΚΑΤΑ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Για έβδομο συνεχές έτος, το Lloyd's Register of Shipping, σε συνεργασία με τον Δρ. Νίκο Μικέλη FRINA, C. Eng., ο οποίος σήμερα προΐσταται του τεχνικού τμήματος του ναυτιλιακού ομίλου των Αδελφών Λύρα, επεξεργάστηκαν τα στατιστικά στοιχεία της δύναμης του Ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος στις αρχές Μαρτίου 1994 έφθασε σε χωρητικότητα το ύψος ρεκόρ των 120.650.753 τον. d.w.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται μία πλήρης εικόνα των 24 νηολογίων στα οποία είναι εγγεγραμμένα τα ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία (άνω των 1.000 τον. γκρόζ) καθώς και η κατά ηλικία και κατά κατηγορία πλοίου σύνθεση του στόλου.

Σημαία	Αρ. Πλοίων	Τον. d.w.
Ελληνική	1.93	54.503.841
Κύπρου	745	23.504.431
Μάλτας	380	13.642.545
Παναμά	359	7.841.731
Λιβερίας	133	10.735.084
Μπαχάμας	121	4.873.728
Ονδούρας	56	232.185
Αγ. Βικεντίου	49	1.518.531
-	17	473.104
Βανουάτου	10	156.117
Ηνωμ. Βασιλείου	9	492.919
Χόγκ Κόγκ	8	415.469
Λιβάνου	8	137.847
Αιγύπτου	7	275.836
Νήσων Μάρσαλλ	5	1.628.233
Νήσων Κάμαν	4	10.582
Σαουδ.. Αραβίας	4	10.472
Σιγκαπούρης	2	26.202
Κεϋλάνης	2	32.686
Τυνησίας	2	14.538
Αγ. Μαυριτίου	1	3.949
Νορβηγικό Διεθνές		
Νηολόγιο	1	69.338
Εκουαντόρ	1	610

Γαλλίας	1	47.000
Γαλλικής Επαρχίας		
Ανταρκτικής	1	5.396
ΣΥΝΟΛΟ:	3.019	120.650.373

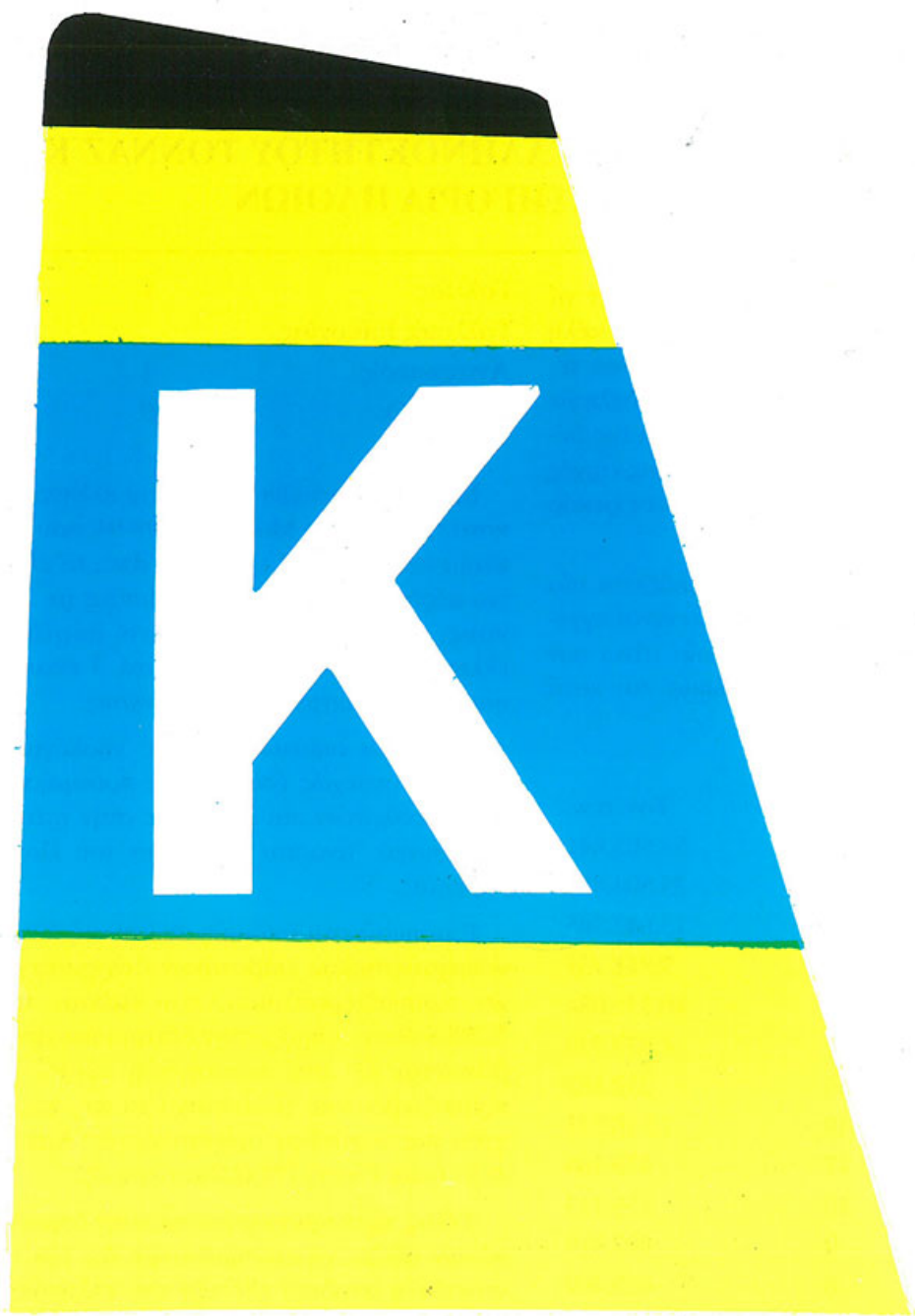
Με την αλματώδη άνοδο του ελληνόκτητου στόλου κατά την περίοδο Μάρτιος 1993-94, που έφθανε τα 270 πλοία και τους 16,7 εκατ. τον. d.w., το ελληνικό νηολόγιο κέρδισε την μερίδα του λέοντος με 7,18 εκατ. τόννους, η Κύπρος αύξησε το μερίδιό της στην ελληνόκτητη χωρητικότητα κατά 3 εκατομ. τον. d.w. και η Μάλτα κατά 2.8 εκατ. τόννους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το νηολόγιο της Μάλτας κερδίζει συνεχώς έδαφος στις προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών και ξεπέρασε στην τρίτη θέση τα παραδοσιακά "ανοικτά" νηολόγια του Παναμά και της Λιβερίας.

Επισημαίνεται ακόμη η σημαντική άνοδος του ελληνόκτητου στόλου επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων και κρουαζιεροπλοίων, που έφθασε τα 182 πλοία, 1.288.869 τον. γκρόζ, στην δύναμη του οποίου περιλαμβάνονται έξι υπό ναυπήγηση πλοία, τρία μεγάλα κρουαζιερόπλοια (Celebrity Cruises) και τρία υπερμεγέθη και ταχύπλοα οχηματαγωγά (Attica Enterprises & Minoan Lines) 174.600 τον. γκρόζ.

Τέλος, πριν προχωρήσουμε στην δημοσίευση των πινάκων αξίζει να επισημάνουμε ότι την τελευταία πενταετία η ανοδική εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου έχει ως εξής:

Μήνας	Αρ. Πλοίων	Τον.d.w.	Τον.Γκρόζ
Φεβρουάριος 1990	2,426	84.439.159	46.580.539
Μάρτιος '91	2,454	87.102.785	47.906.852
Μάρτιος '92	2,688	98.218.176	53.891.528
Μάρτιος '93	2,749	103.958.104	56.918.268
Μάρτιος '94	3,019	120.650.373	66.342.046



Athenian Group of Companies

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

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΓΕΤΑΙΑ	ΗΛΙΚΙΑ 0-4	ΗΛΙΚΙΑ 5-9	ΗΛΙΚΙΑ 10-14	ΗΛΙΚΙΑ 15-19	ΗΛΙΚΙΑ 20-24	ΗΛΙΚΙΑ 25 & ΑΝΩ
ΑΕΕΑΜΕ- ΝΟΗΛΟΙΑ	NO GT DWT 337 21,466,380 43,501,141	8 621,578 1,096,500	13 1,360,121 2,481,679	9 491,635 854,938	29 963,496 1,819,717	149 12,834,458 26,631,742	82 4,898,151 9,702,643	47 496,941 913,921
ΧΗΜΙΚΑ & ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	NO GT DWT 256 5,221,626 9,135,737	12 324,630 550,365	22 890,097 1,511,790	42 970,866 1,594,994	56 1,095,475 1,971,754	61 1,099,881 2,025,963	48 748,813 1,325,428	16 91,864 155,443
ΥΓΡΑΕ- ΠΙΟΦΟΡΑ	NO GT DWT 35 362,785 434,267	- - -	- - -	5 60,165 68,259	6 65,101 80,046	7 163,748 200,100	5 22,047 25,606	12 51,724 60,258
ΜΙΚΤΑ	NO GT DWT 75 4,660,960 9,214,291	- - -	- - -	3 150,531 244,118	6 305,232 518,325	18 983,715 1,876,264	47 3,178,026 6,489,593	1 43,456 85,989
ΜΗΛΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	NO GT DWT 1,198 26,189,260 47,832,713	14 508,997 930,567	14 584,847 1,083,783	66 1,738,094 3,028,209	224 5,701,584 10,311,365	413 7,904,825 14,377,520	400 8,426,608 15,652,036	67 1,324,350 2,454,233
ΚΟΝΤΕΙΝΕ- ΡΟΛΟΙΑ	NO GT DWT 52 812,547 975,470	4 44,500 54,500	- - -	- - -	2 47,764 52,202	25 454,588 524,086	17 226,788 298,954	4 38,907 45,128
ΦΟΡΤΗΓΑ	NO GT DWT 840 5,991,305 8,976,095	13 113,800 104,160	18 98,037 117,924	20 176,121 227,911	82 672,494 986,999	286 2,386,630 3,650,291	270 1,828,414 2,790,166	151 715,809 1,098,644
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	NO GT DWT 182 1,288,869 344,421	6 174,600 23,600	6 123,310 14,350	- - -	1 4,097 2,426	13 60,683 22,739	56 332,045 103,836	100 594,134 176,470
ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ	NO GT DWT 44 348,314 236,238	2 62,000 12,700	- - -	1 5,250 2,253	6 10,528 9,023	9 85,161 67,072	2 12,669 12,658	24 172,706 132,534
ΣΥΝΟΛΟ	NO GT DWT 3,019 66,342,046 120,650,373	59 1,850,105 2,772,392	72 3,056,417 5,210,526	146 3,592,617 6,015,683	412 8,865,771 15,751,857	981 25,973,689 49,375,777	927 19,473,561 36,400,920	422 3,529,891 5,123,218

Λίγα από Όλα

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΠΡΟΚΑΛΕΣΕ ιδιαίτερη εντύπωση η αποκάλυψη του γράφοντος στην αγγλόφωνη εφημερίδα μας το "Maritime Monitor", για την άσκηση ποινικής διώξεως από τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς εναντίον Αγγλων ασφαλιστών έπειτα από μήνυση των εκπροσώπων ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας για σειρά ποινικών αδικημάτων στα οποία υπέπεσαν εφαρμόζοντας τη γνωστή τακτική της κωλυσιεργίας για μην εκπληρώσουν υποχρεώσεις τους προερχόμενες από ασφαλιστικό συμβόλαιο. Η τακτική αυτή των Αγγλων ασφαλιστών, επικουρούμενη και από την τακτική των Αγγλων δικαστών να παρατείνουν συνήθως επ' αόριστον με διάφορες προφάσεις την έκδοση αποφάσεων επί εκκρεμών υποθέσεων, ήταν μέχρι πρότινος αποτελεσματική: Τα θύματά τους - κυρίως Έλληνες εφοπλιστές που πολλές φορές κρέμονταν κυριολεκτικά από το ασφάλισμα για να μπορέσουν να συνεχίσουν την δουλειά τους - υπέκυπταν σε εκβιαστικούς συμβιβασμούς και έπαιρναν τελικώς τα ψιχία που τους έδιναν οι ασφαλιστές.

Τώρα όμως οι καιροί άλλαξαν: Οι Έλληνες, μετά τα επανειλημμένα παθήματα και ιδίως μετά την τελευταία μεγάλη και πολύχρονη κρίση "έβαλαν μυαλό" και φροντίσαν να έχουν "κάτι στην μπάντα" για τις δύσκολες στιγμές που περιοδικά έρχονται στη Ναυτιλία. Έτσι, όχι μόνον μπορούν να αντέχουν στα τερτίπια των Αγγλων ασφαλιστών, που συνεπικουρούσαν, όπως ελέχθη ανωτέρω και οι Αγγλοι δικαστές με τις συνεχείς αναβολές, γιατί αποφάσεις άδικες - πρέπει να το παραδεχθούμε - δεν μπορούσαν και δεν μπορούν κατά τεκμήριο να βγάλουν.

Αλλά και αντεπιτιθέμενοι οι Αγγλοι ασφαλιστές που δεν μπόρε-

σαν ή δεν θέλησαν να αντιληφθούν αυτή την ουσιαστική μεταβολή και συνέχισαν τα τερτίπια τους, άρχισαν να χάνουν την αξιοπιστία τους και όχι βεβαίως μόνον μεταξύ των Ελλήνων, αξιοπιστία που επλήγη επίσης και από ψιθύρους ότι γνωστά ονόματα της αγγλικής πολιτικής - υπουργοί, βουλευτές κλπ. - αλλά και ορισμένοι Βρεταννοί δικαστές κρύβονται πίσω από επιχειρήσεις των αντεράιτερς. Πλήγμα επίσης για την αγγλική ασφαλιστική αγορά αποτέλεσε και η τακτική της να "φορτώνει" στα πλοία τις ζημιές που υπέστη από την ανάληψη άλλων κινδύνων εκτός Ναυτιλίας, τακτική που δεν ήταν δυνατόν να γίνει αποδεκτή από κανέναν.

ΕΜΜΕΝΟΥΝ στην επιτακτική ανάγκη για την προσέλευση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο θαλασσινό επάγγελμα και για το σταμάτημα των διαρροών εκείνοι που βλέπουν τα πράγματα "από μέσα", δηλαδή οι ίδιοι ναυτικοί και όσοι - είτε είναι παλιοί ναυτικοί (κυρίως, βέβαια αυτοί) είτε όχι - μπαίνουν για οποιοδήποτε λόγο στα βαπόρια. Φυσικά δεν παραλείπει και ο εφοπλισμός να διαλαλεί με διάφορους τόνους την ανάγκη αυτή, αλλά ελάχιστοι είναι εκείνοι που με δική τους πρωτοβουλία κάνουν συστηματική πράξη και συνεχές έργο την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, κάτι που απαιτεί και δαπάνες αλλά και χρόνο, όμως, δυστυχώς, δεν είδαμε μέχρι τώρα το ενδιαφέρον του εφοπλισμού για την αποφυγή διαρροών.

Για το ενδιαφέρον των ναυτικών ο γράφων παραθέτει μια συνταρακτική κατά την άποψή του επιστολή του ασυρματιστή του κοντινερόπλοιου "Zim Pusan" Δημήτρη Μουντούρη, στην οποία μεταξύ άλλων τονίζει:

"Παρακολουθώ την προσπάθεια που κάνετε ώστε να υπάρξει μία γενικότερη κινητοποίηση στο θέμα της (ναυτικής) εκπαίδευσης, ξεκινώντας από τη διατυπωμένη στα "Ναυτικά Χρονικά" θέση σας να εισάγονται στις σχολές Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ) όλα τα παιδιά που έχουν εκδηλώσει ανάλογο ενδιαφέρον. Εμένα τουλάχιστον αυτή η πρόταση με βρίσκει απόλυτα σύμφωνο και φαντάζομαι ότι θα βρίσκει όσους πραγματικά ενδιαφέρονται για την Ναυτιλία και το μέλλον της, το οποίο κατ' επέκταση μπορεί να θεωρηθεί και μέλλον του τόπου.

Όλα όσα στα οποία αναφέραμε εν συνεχεία αποτελούν σκέψεις, προϊόντα εμπειριών που αποκτήθηκαν στα πλοία όπου μία εταιρία τακτικών γραμμών τακτική εταιρία (η εταιρία Costamare, προσθέτουμε εμείς) ναυτολογεί σπουδαστές του S/C αλλά και κατά την διάρκεια της φοίτησής μου στο ειδικό τμήμα πλοιάρχων Γ' τάξης στην ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου πρόσφατα (περίοδος 16/9 έως 20/12/93).

Στις ΑΔΣΕΝ εισάγονται κάθε χρόνο εκατοντάδες σπουδαστές. Η εκπαίδευσή τους είναι δωρεάν. Η φιλοσοφία του συστήματος εκπαίδευσης S/C είναι σωστή και δοκιμασμένη και σε άλλες χώρες. Η ναυτολόγηση - απορρόφηση των σπουδαστών είναι εύκολη και απροβλημάτιστη. Οι αμοιβές τους κατά την διάρκεια των ενδιάμεσων μπάρκων τους ως σπουδαστών είναι σχετικά καλές. Οι προοπτικές που διαφαίνονται θεωρούνται σχετικά ευοίωνες και ως προς την απασχόληση αλλά και ως προς το ύψος των αμοιβών. Κι όλα αυτά όταν η ανεργία και η υποαπασχόληση ειδικά των νέων στη χώρα μας είναι σε πολύ ψηλά επίπεδα. Παρ' όλα αυτά όμως, το ποσοστό αυτών που αποφοιτούν από τις ΑΔΣΕΝ σε σχέση με τον αριθμό των εισαγομένων είναι πολύ μικρό και δυστυ-

χώς ακόμη πιο μικρός είναι ο αριθμός αυτών που μπαρκάρουν στα πλοία σαν αξιωματικοί πιά.

Ανησυχία και σκέψεις που δημιουργήθηκαν όταν είδα στον Α-σπρόπυργο τα τμήματα των πρωτοετών να είναι 5 ή 6 και πολυμελή, ενώ των τεταρτοετών 1 ή 2 και αυτά ολιγομελή. Συζητώντας και με τους πρωτοετείς και με τους τεταρτοετείς, από ελάχιστους, μετρημένους στα δάκτυλα, άκουσα ότι σκοπεύουν να γίνουν ναυτικοί. Οι πιο πολλοί δήλωναν ότι αποβλέπουν σε σπουδές μετά την αποφοίτησή τους σε ανώτατες σχολές του εξωτερικού με απώτερο στόχο την στελέχωση των γραφείων ή το πολυπόθητο Λ.Σ.

Οι πρωτοετείς στη μεγάλη τους πλειοψηφία είναι αποτυχόντες του συστήματος πανελλήνιων εξετάσεων και προέρχονται από τις Α και Β δέσμες (υψηλό επίπεδο).

Πολλοί εξακολουθούν και διαβάζουν ώστε να ξαναδώσουν πανελλήνιες, άλλοι πάλι κερδίζουν χρόνο αποβλέποντας και στην αναβολή στράτευσης. Πάντως, πολύ λίγοι, είναι γεγονός, προσανατολίζονται στο ναυτικό επάγγελμα και αυτοί όμως μιλούν γι αυτή την επιλογή τους πολύ γενικά και αόριστα.

Κατά την γνώμη μου, η ουσία του προβλήματος βρίσκεται κατά πρώτον στην σχολή και στο έργο

που πρέπει να επιτελείται και κατά δεύτερον στο πλοίο κατά την διάρκεια ειδικά του πρώτου κρίσιμου μπάρκου των σπουδαστών (δεύτερο ήμισυ του πρώτου έτους).

Στην σχολή η προετοιμασία τόσο στα μαθήματα και στις γνώσεις που αποκτώνται αλλά και στη γνώση του χώρου εργασίας (πλοία) και τις ιδιομορφίες της δουλειάς στην θάλασσα, που θεωρητικά τουλάχιστον θα πρέπει να κατέχει ο σπουδαστής, είναι ελλιπής και πολλές φορές ξένη προς την πραγματικότητα.

Μεγάλος αριθμός σπουδαστών εγκαταλείπουν τις σχολές πριν ακόμη μπαρκάρουν αναθεωρώντας προηγούμενες απόψεις τους, ή επιλέγοντας άλλες σχολές στις οποίες πέτυχαν (ΤΕΙ, ιδιωτικές κ.α.). Οσοι απομένουν αντιμετωπίζουν το μέλλον με αγωνία και επιφύλαξη.

Από πολλούς σπουδαστές ακούγονται σχόλια αρνητικά και παράπονα για την έλλειψη επιστημονικού προσωπικού εκπαίδευσης (τα περισσότερα μαθήματα γίνονται από πλοιάρχους Ε.Ν., ωρομίσθιους με σύμβαση ορισμένου χρόνου που ανανεώνεται - αν ανανεώνεται - σε τακτά χρονικά διαστήματα). Για την έλλειψη σωστών βιβλίων σύγχρονων και συγγραμμάτων. Για την αναχρονιστική και πεπαλαιω-

μένη ύλη και για πολλά άλλα ακόμη.

Στα πλοία πάλι υπάρχει άλλο μεγάλο πρόβλημα, ποιοί, πως και πότε θα εκπαιδεύουν τους σπουδαστές και για πιά λόγο. Το σύστημα S/C προβλέπει ότι η εκπαίδευσή τους (κατευθυνόμενη επί πλοίου - ΚΕΠ) γίνεται υπό την επίβλεψη των πλοιάρχων και Α' μηχανικών. Στην ουσία όμως κυριολεκτικά επαφίεται στη ναυτοσύνη το φιλότιμο και την καλή διάθεση των εκάστοτε αξιωματικών των πλοίων. Και μπορεί στην εταιρία που εργάζονται και σε μερικές ακόμη να υπάρχει κάποια φροντίδα ιδιαίτερη γι' αυτά τα παιδιά, αλλά δεν συμβαίνει και αλλού το ίδιο.

Δεν έχει κανείς παρά να κουβεντιάσει με αυτά τα παιδιά που επιστρέφουν για να αρχίσουν το Β' έτος και τους τριτοετείς που όλο το έτος σπουδών (6-8 μήνες) το διανύουν στα πλοία".

ΓΙΑ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ κατηγορία, εκείνων δηλαδή που ανεβαίνουν στα βαπόρια για διάφορους λόγους παρατίθενται οι απόψεις ενός ναυτιλιακού της διασποράς, του Λευτέρη Γκιουζέπου, ο οποίος, όπως έχει σημειώσει η στήλη και σε άλλη ευκαιρία, έχει δημιουργήσει μία πολύ καλή επισκευαστική βάση στο Santo Domingo, την

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.

Argo Marine Services, η οποία εκτός από την ποιότητα της εργασίας που παρέχει και την αξιοπιστία της στους χρόνους παραδόσεως, προσφέρει ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές και εξυπηρετεί πρωτίστως ελληνικά βαπόρια άλλα και πολλά ξένα - οι ξένοι, φαίνεται, αρχίζουν να μας μιμούνται ιδίως όταν στις εταιρίες τους υπάρχει ελληνικό μυαλό που στρέφει την προσοχή των ιθυνόντων στον τομέα των υπηρεσιών που παρέχονται στα ελληνικά πλοία. Ο Λευτέρης, λοιπόν, που είναι μηχανικός του Ασπροπύργου, σε πρόσφατη συνάντησή μας, στη Νέα Υόρκη αυτή τη φορά, επανέλαβε με έμφαση μία ερώτηση που είχε υποβάλει και στην προηγούμενη συνάντησή μας στη Νέα Ορλεάνη: Γιατί δεν βάζετε δοκίμους στα βαπόρια; ρώτησε και πρόσθεσε ότι οι δοκίμοι, οι μή προερχόμενοι από τις Σχολές ήταν παλαιότερα το μεγάλο και κύριο φυτώριο από το οποίο προήλθαν στελέχη τα οποία διέπρεψαν και στη γέφυρα και στη μηχανή καθώς και στα γραφεία αλλά και στις δικές τους δουλειές που δημιουργήσαν ορισμένοι από αυτούς. Ο Λευτέρης χαρακτήρισε επίσης μεγάλο λάθος του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα που δεν άκουσε τα "Ναυτικά Χρονικά" να πάρει όλους τους νέους που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για το ναυτικό επάγγελμα το περασμένο φθινόπωρο - αν δεν υπήρχαν θέσεις και χώρος στις Σχολές για όλους αυτούς τους νέους παρατήρησε, θα ήταν εφικτό να αρχίσουν τον πρώτο κύκλο εκπαιδεύσεώς τους σαν δοκίμοι στα βαπόρια, ώστε στον χρόνο που θα κερδιζόταν έτσι να ήταν δυνατή η αύξηση των δυνατοτήτων των Σχολών για την απορρόφησή τους.

Απαντώντας σε παρατήρηση του γράφοντος ότι δεν υπάρχουν αρκετά βαπόρια (με Ελληνική σημαία) για την κάλυψη της ανάγκης της πρακτικής εκπαιδεύσεως των σπουδαστών των Σχολών επί των πλοίων, ο Λευτέρης έδωσε εντελώς αυθόρμητα και χωρίς την παραμικρή σκέψη μία άποψη που έχει διατυπωθεί επανειλημμένως και από τα "Ναυτικά Χρονικά" και

από τη στήλη: Να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτόν όλα τα ελληνόκτητα βαπόρια τα οποία είναι επανδρωμένα με έναν ανεκτό αριθμό 8 - 10 Ελλήνων ναυτικών, ακόμη και αν τα βαπόρια αυτά δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ, στο οποίο όμως να ασφαλίζονται οι σπουδαστές των Σχολών που θα ναυτολογούνται σ' αυτά καθώς και οι δοκίμοι που δεν θα έχουν φοιτήσει ακόμη στις Σχολές.

"Βάλτε δοκίμους στα βαπόρια, δεν μπορείτε να φαντασθείτε όσοι δεν μπαίνετε συχνά στα βαπόρια πόσο μεγάλη είναι η ανάγκη να υπάρξει νέο αίμα", υπογράμμισε για μία ακόμη φορά ο Λευτέρης Γκιουζέπος, ο οποίος ασκώντας τη δραστηριότητά του σε μία μικρή (και φτωχή) χώρα βλέπει ότι πρέπει να γίνεται άμεση εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρέχει η συγκυρία - και αυτή η συγκυρία υπάρχει τώρα στην Ελλάδα όπου οι νέοι μην βρίσκοντας εύκολα καλή και άμεσα αποδοτική δουλειά ζητούν διέξοδο στη θάλασσα που μπορεί κάθε τόσο να αρρωσταίνει αλλά ποτέ δεν πεθαίνει και προσφέρει πολλές δυνατότητες για μία πολύ επιτυχημένη και αποδοτική σταδιοδρομία. Ταυτόχρονα - υπογράμμισε - πρέπει να δοθεί η δυνατότητα εξελίξεως στους ναυτικούς που εργάζονται σε ανασφάλιστα πλοία που είναι πάρα πολλοί και η χωρίς προηγούμενο αντιμετώπισή τους από την Ελληνική Πολιτεία προκαλεί την αγανάκτησή τους που τους οδηγεί στην απόκτηση ξένων διπλωμάτων (λιβεριανών και παναμαικών) με τα οποία κάνουν τη δουλειά τους χωρίς να ενοχλούνται από κανέναν στα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες, τα οποία ξεπερνούν τις 2.000, όπως δείχνουν οι στατιστικές.

ΤΟ ΘΕΜΑ αυτό, του υπολογισμού δηλαδή της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ το έθεσε στον γράφοντα και ένας υποπλοίαρχος, ο οποίος από την αρχή της σταδιοδρομίας του και μέχρι σήμερα εργάζεται σε ναυτιλιακή εταιρία η οποία σιγά σιγά απέσυρε τα τελευταία χρόνια όλα τα πλοία της από το εθνικό νηο-

λόγιο και αυτή τη στιγμή δεν έχει ούτε ένα πλοίο με Ελληνική σημαία για να πραγματοποιούν την υπηρεσία που απαιτείται τα στελέχη της που ενδιαφέρονται για την απόκτηση του επομένου διπλώματος - η τακτική αυτή εφαρμόζεται από ορισμένες ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες έχουν διατηρήσει ένα ή δύο πλοία τους στο εθνικό νηολόγιο για να καλύπτουν ακριβώς τις ανάγκες εξελίξεως των στελεχών τους.

Είπε πολλά και διάφορα ο νέος αυτός και ταυτόχρονα εξέφρασε σκεπτικισμό αν θα δουν το φως της δημοσιότητας που δεν δικαιολογεί όμως ούτε η ανεξαρτησία και η ελευθεροστομία του γράφοντος, αλλά ούτε η αποδεδειγμένη επανειλημμένως μαχητικότητα των "Ναυτικών Χρονικών" στην προβολή των προβλημάτων της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της και στην υπεράσπιση των δικαίων αιτημάτων τους.

Εν πάση περιπτώσει, ο εν λόγω υποπλοίαρχος:

Εξέφρασε την απορία για τί το ΝΑΤ που δεν έχει χρήματα για να πληρώσει τις συντάξεις και κρέμεται από την καλή διάθεση των εκάστοτε κυβερνήσεων για να εξασφαλίσει τα ποσά που χρειάζονται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του δεν παρεμβαίνει όπου δει ώστε η ακριβιά εξαγοραζόμενη υπηρεσία στα ανασφάλιστα πλοία να υπολογίζεται και για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων για να δει έτσι το ταμείο του να γεμίζουν από πόρους τους οποίους σήμερα στερείται - αφού με αντιμετωπίζουν με τον τρόπο αυτόν, τόνισε, γιατί εγώ να τους δώσω τα χρήματά μου, το ασφαλιστικό μου δε πρόβλημα το έλυσα με άλλο ασφαλιστικό ταμείο και έτσι έχω εξασφαλισμένη περίθαλψη και για μένα και για την οικογένειά μου και καλύτερη σύνταξη από εκείνη που δίνει το ΝΑΤ. Απομένει, πρόσθεσε, το πρόβλημα της εξελίξεώς μου, έπρεπε ήδη να είμαι πλοίαρχος και όπως μπορεί να αντιληφθεί εύκολα κάθε καλόπιστος άνθρωπος, πέρα από την οικονομική ζημιά που υφίσταται υπάρχει και η ηθική μείωση που γίνεται μεγαλύτερη όσο περνούν τα χρόνια, γιατί οι άλλοι σε

θεωρούν πλέον ανίκανο να προχωρήσει παραπέρα. Με ποιό δικαίωμα η Ελληνική Πολιτεία μου στερεί τη δυνατότητα της εξελίξεως όταν αυτή ή ίδια δεν έχει κατορθώσει να εξασφαλίσει τον αριθμό των πλοίων που χρειάζονται για να ταξιθεύουμε όλοι οι Έλληνες ναυτικοί με πλοία με Ελληνική σημαία; Ποιοί μανδάρινοι, ποιοί πολιτικοί και ποιοί άλλοι εμποδίζουν την εξέλιξή μου και την εξέλιξη των συναδέλφων μου που βρίσκονται στην ίδια μοίρα με μένα; Και τί κάνει η Ενωσή μας, η Ενωση Πλοιάρχων Πάσης Τάξεως, η οποία όμως είναι ουσιαστικά Ενωση των Α' πλοιάρχων αφού στη διοίκησή της δεν εκπροσωπούνται ούτε οι δεύτεροι, οι τρίτοι, ούτε και οι δόκιμοι;

Πρότεινε την ίδρυση ενός ΚΕ-ΣΕΝ (πλοιάρχων και μηχανικών) στο οποίο θα μπορούσαν να φοιτούν εκείνοι που εργάζονται στα πλοία με Κυπριακή σημαία - γιατί περιοριζόμαστε, διερωτήθηκε, στο κοινό αμυντικό δόγμα Ελλάδος και Κύπρου και δεν κάνουμε και ένα κοινό εκπαιδευτικό δόγμα στα πλαίσια του οποίου θα μπορούσε να επιλυθεί το πρόβλημα της εξέλιξεως πολύ μεγάλου αριθμού Ελλήνων ναυτικών;

Χαρακτήρισε ωμή κοροϊδία την πρόσκληση των νέων να έρθουν στη θάλασσα αλλά όταν δεν υπάρχουν βαπόρια με Ελληνική σημαία τους λέμε κόψτε τώρα το λαιμό σας και βολευτείτε όπου και όπου μπορεί ο καθένας.

Ο γράφων θέλει να ελπίζει ότι θα υπάρξουν έστω κάποιες απόψεις επί των επισημάνσεων των θεμάτων και των ερωτημάτων που ε-

τέθησαν ανωτέρω από τρεις ανθρώπους της θάλασσας: Και από το Υπουργείο, και από το Ναυτικό Επιμελητήριο, και από τις Ενώσεις Εφοπλιστών και τέλος και από την Ενωση Πλοιάρχων - ως πότε θα χάνουμε το δάσος ψάχνοντας για το δέντρο;

ΣΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ τεύχος είχε υπογραμμισθεί πόσο χαίρεται κανείς όταν επισκέπτεται σε λιμάνια του εξωτερικού πλοία που τιμούν την Ελληνική Ναυτιλία.

Σήμερα μπορεί να προστεθεί ότι την ίδια ανυπόκριτη χαρά αισθάνεται κανείς όταν συναντάει Έλληνες, γεννημένους και μεγαλωμένους στην Ελλάδα, που διαπρέπουν στην αλλοδαπή, συγχρόνως όμως νοιώθει μέσα του ένα σφίξιμο, μία θλίψη για τον τόπο μας που αφήνει να τους αρπάζουν μέσα από τα χέρια του - όταν δεν ωθεί ο ίδιος σε φυγή - φωτισμένους Έλληνες που προσφέρουν έτσι τις πολύτιμες υπηρεσίες τους για την πρόοδο άλλων χωρών. Ενας τέτοιος φωτισμένος Έλληνας είναι ο Γιάννης Κουρματζής που κατέχει την επίσημη και εξέχουσα θέση του Regional Manager του Νορβηγικού Νηογνώμονα για τη Βόρειο και Κεντρική Αμερική.

Γεννημένος και μεγαλωμένος στην Καβάλα ο Γιάννης Κουρματζής είχε μία εκπληκτική, με όλη τη σημασία της λέξεως, σταδιοδρομία. Μόλις τελείωσε αριστούχος, το 1976, τη Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Πολυτεχνείου στην Αθήνα έφυγε για τη Νορβηγία όπου πραγματοποίησε ένα διετές πρόγραμμα στην έδρα του Det Norske Veritas - οι Νορβη-

γοί αποδεικνύεται ότι τον είχαν επισημάνει από τα φοιτητικά του χρόνια και μόλις τελείωσε το Πολυτεχνείο τον άρπαξαν κυριολεκτικά για να τον αξιοποιήσουν για λογαριασμό τους. Εν συνεχεία εστάλη στο Ρόττερνταμ και ήταν σε ηλικία μόλις 24 ετών ο νεώτερος επιθεωρητής. Μετά την πάροδο δύο ετών επέστρεψε στην Ελλάδα για να καταταγεί στο Πολεμικό Ναυτικό και από το 1982, αμέσως μετά την εκπλήρωση των στρατιωτικών του υποχρεώσεων εργάστηκε στον Νορβηγικό Νηογνώμονα στον Πειραιά, επικεφαλής ειδικού τμήματος νέων κατασκευών, μετρήσεως σχεδίων κλπ. Το 1985, σε ηλικία 31 ετών, τοποθετήθηκε διευθυντής του γραφείου του Νορβηγικού Νηογνώμονα στην Ιαπωνία με έδρα το Κόμπε, στο οποίο υπηρέτούσαν επιθεωρητές από επτά εθνικότητες αλλά οι περισσότεροι ήταν Γιαπωνέζοι με μέσο όρο ηλικίας (των Ιαπώνων Επιθεωρητών) τα 52 έτη, ενώ ο αναπληρωτής του, επίσης Γιαπωνέζος επιθεωρητής, ήταν ηλικίας 62 ετών. Αυτή η σημαντική διαφορά ηλικίας μεταξύ διευθυντού και υφισταμένων δημιούργησε σειρά προβλημάτων δεδομένου ότι οι Γιαπωνέζοι δεν ήταν συνηθισμένοι σε μία τέτοια κατάσταση αφού στη χώρα τους η εξέλιξη είναι συνυφασμένη με την ηλικία, αλλά τα πράγματα άλλαξαν πολύ σύντομα όταν οι Γιαπωνέζοι διαπίστωσαν ότι η τοποθέτηση του κ. Κουρματζή ήταν απολύτως αξιοκρατική.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

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

Οι Αγοραπωλησίες πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η ξαφνική άνοδος της ναυλαγοράς προβληματίζει την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα εάν πρόκειται για κάτι εποχιακό πριν τις διακοπές του Πάσχα ή είναι πρόωγη αρχή μιας αναμενόμενης καλύτερευσης του κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους.

Ο Ατλαντικός εμφανίζεται με καλά rates για τα capesize, ενώ ο Ειρηνικός παρουσιάζει μια αγορά δύο ταχυτήτων όσον αφορά τις ηλικίες των πλοίων.

Με το Biffex να πλησιάζει το 1,200 η αγορά διαμορφώνεται ως εξής:

Δεξαμενόπλοια:

ULCC/VLCC: Η αγορά διατηρείται σταθερή σε χαμηλά rates. Αξιοσημείωτη πώληση του VLCC "Apollo Sun" ναυπηγήσεως 1976, στα 10,8 εκατομ. δολλ., λόγω του πρόσφατου special survey. Συνεχίζονται οι πωλήσεις για διάλυση.

Suezmax/Aframax: Συνεχίζεται η πτωτική τάση των ναύλων ως επίσης και οι πωλήσεις για scrap σε υψηλές τιμές per LWT.

Product Carriers: Οι ναύλοι παρουσιάζουν πτώση για όλα τα trades. Συνεχίζονται οι πωλήσεις μικρής ηλικίας σε υψηλές τιμές.

Μπάλκ κάρριερς:

Capesize: Η αγορά του Ατλαντικού δείχνει να σταθεροποιείται με ανοδικές τάσεις ενώ ο Ειρηνικός συνεχίζει την πτωτική πορεία. Ορισμένα πλοία πέτυχαν υψηλές τιμές Scrap.

Panamax: Τα rates από Ατλαντικό συνεχίζουν την ανοδική πορεία τους, ενώ ο Ειρηνικός παρουσιάζει υπερπροσφορά τονάζ και μικρούς ναύλους για τα overage-πλοία.

Πωλήσεις πραγματοποιούνται για Scrap και σε λογικά επίπεδα για τα νεότερης ηλικίας.

Handymax/Handy: Ανοδική αγορά από Ατλαντικό - Μεσόγειο - Βραζιλία ενώ παρουσιάζει πτώση το Κόντινεντ και ο Ειρηνικός.

Οι πωλήσεις συνεχίζονται για πλοία όλων των ηλικιών, ενώ υπογράφονται συμβόλαια και για νεότευκτα σκάφη.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Bluestone	24.142	1971	1.000.000	Ilyas Invest.
Yin Kim	25.845	1981	8.250.000	Τούρκοι
Trudy	29.500	1985	12.500.000	N. Κορεάτες
Bonito	39.630	1986	15.250.000	Goldbeam, HKG
Steinstad	63.7000	1976	6.200.000	Ιταλοί
Sammi Spirit	26.318	1984	10.200.000	Απ Ανατολίτες-
Wilrider	28.000	1984	enblock	-
Willtader	28.000	1984	23.000.000	-
Alaska Trader	25.758	1986	11.500.000	N. Κορεάτες
Fareast Success	17.583	1977	3.500.000	Κινέζοι
Samick Pacific	27.000	1972	2.000.000	Hkg-Κορεάτες
Thalassini Avra	129.237	1981	18.000.000	-
United Approach	61.539	1983	11.600.000	Ελληνες
World Vale	194.941	1982	20.000.000	Κινέζοι
Berge Charlotte	68.000	1984	12.800.000	Τούρκοι
Lavandura	21.000	1982	8.250.000	Unithai
Menina C	33.000	1982	10.000.000	Ελληνες
Liberty Knight	22.546	1979	7.000.000	Allan Lines
Castano	22.558	1982	7.850.000	Allan Lines
Al Mujeeb	45.501	1985	5.200.000	Heung-A-Ship.
Alamo	19.435	1972	1.850.000	Ταϊβανοί
Berlina	122.433	1973	3.500.000	Ελληνες
Carle	22.174	1978	4.750.000	Τούρκοι
Iron City	41.875	1984	13.800.000	Navitas
Lucinda	44.363	1982	10.500.000	-
St. Cosmas Aetolos	62.650	1972	3.250.000	Ινδονήσιοι
Puma	27.354	1972	2.300.000	Delta Shpg.
Sea Wagner	26.453	1972	2.650.000	-
Global Peace	66.000	1972	2.700.000	Πακιστανοί

Grain Trader	79.001	1972	2.850.000	Κινέζοι
Lode	36.071	1978	7.700.000	Ελληνες
Nora	32.357	1972	1.500.000	Ελληνες
Perla	29.020	1972	2.100.000	Ελληνες
Miss Maria	32.280	1971	2.000.000	Dobson Lines
Radnes	6.258	1976	2.000.000	Altamara Shpg.
Vanessa	50.550	1976	2.200.000	Ινδοί

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές.
Chemical Venture	29.810	1981	8.500.000	Anders Wilhel
Anax Tiger	9.064	1983	5.800.000	N. Κορεάτες
Petrobulk Jaguar	46.102	1988	enblock	Exmar
Petrobulk Cougar	46.102	1988	46.000.000	Exmar
Santamar	56.389	1977	5.250.000	Polembros
Eastern Courage	267.808	1977	11.200.000	Embiricos
Europe	276.031	1975	10.500.000	Bergshav
Clement	59.650	1976	enblock	Ιταλοί
Columbus	59.650	1976	13.000.000	Ιταλοί
Almak	57.375	1978	7.750.000	Troodos
Fort Windsor	33.420	1981	9.000.000	Νορβηγοί
Robert	3.679	1979	3.450.000	Ελληνες
Kavkaz	150.500	1977	6.300.000	Βιετναμέζοι
Eastern Promise	268.038	1978	12.200.000	Omi
Nokturus	23.050	1986	16.000.000	Vships
Nissos Amorgos	87.452	1975	3.500.000	Bahrein
Apollo Sun	254.344	1976	10.800.000	Ocean Tankers
Foxdale	60.840	1976	7.100.000	Troodos
Smolmyy	27.970	1980	18.500.000	-
Tycho Brahe	16.225	1982	19.500.000	Berhard Schulte
Global Venus	7.089	1985	5.500.000	Απ. Ανατολίτες

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Sunderland				
Craftsman	14.258	1976	2.200.000	Μπαγκλαντές
Sunderland				
Endeavour	14.566	1975	1.950.000	-
Sunderland Spirit	14.566	1976	1.950.000	-
Wild Orchid	16.582	1978	3.600.000	N. Κορεάτες
Ushuaia	20.411	1984	10.500.000	-
Jalagouri	20.850	1979	enblock	Ιρανοί
Jalagonind	20.850	1981	4.600.000	Ιρανοί
Patricia Rickmers	14.198	1985	14.500.000	Νορβηγοί
Gladstone	20.223	1972	1.900.000	-
Luise Leonhardt	16.950	1971	1.600.000	Κινέζοι
Omdurman	13.714	1974	1.570.000	Αιγύπτιοι

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Cruz	8.540	1976	1.400.000	-
Cisco	6.516	1976	1.300.000	-
Olandia	12.724	1985	12.250.000	Κινέζοι
CMB Plantin	25.070	1981	-	N. Αφρικανοί
Thor Heverdahl	2.850	1974	22.000.000	Εσθονοί
Caraibe	23.058	1977	11.500.000	Ελληνες
Oocl Charger	35.768	1974	8.500.000	Ελβετοί
Via Ligure	14.398	1992	31.500.000	Strintzis
Eve Pacific	4.449	1980	2.200.000	-
Busan Glory	8.727	1986	7.800.000	N. Κορεάτες
Gefion	12.363	1985	5.500.000	-
Safir	5.522	1984	4.500.000	-
Singapore Glory	8.200	1975	7.500.000	N. Κορεάτες
Super Vision	12.359	1986	5.500.000	-
Lex Nogal	9.655	1985	4.700.000	Ελληνες

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	Τιμή \$/LDT	
Finix II	9.398	1958	160	Ινδοί
Gafsa	11.965	1974	188	Ινδοί
Agip Monfalcone	138.945	1976	180	Μπαγκλαντές
Marofa	132.869	1974	138	Μεταπράτες
Rose Dallia	71.174	1967	185	Ινδοί
Trias Unity	16.257	1972	185	Ινδοί
Marichristina	139.137	1973	177	Μπαγκλαντές
Blue Light	117.600	1973	152	Κινέζοι
Banana Express	3.885	1963	171	Μπαγκλαντές
Banana Carrier	5.761	1966	171	Μπαγκλαντές
Zulawy	8.439	1974	178	Ινδοί
Salem Nine	15.246	1969	168	Μπαγκλαντές
Osama I	27.480	1971	155	Πακιστανοί
Star Kansas	112.999	1976	187	Ινδοί
Sea Sprite	83.728	1971	155	Μπαγκλαντές
Amazonia	238.959	1976	162.75	Μπαγκλαντές
Thorsholm	284.299	1973	158	Μπαγκλαντές
Cinzia D' Amato	129.636	1973	156.5	Κινέζοι
World Trader	228.139	1971	153	Πακιστανοί
Sun Chon	33.977	1962	153	Κινέζοι
Riha Trader	14.498	1966	165	Ινδοί
Asia Trader	16.511	1968	138	Ινδοί

Hua Xin	27.614	1969	149	Κινέζοι
Antimilos	30.294	1972	85	Ινδοί
Belcargio	110.444	1975	155	Κινέζοι
Ivy V.	80.807	1968	156	Κινέζοι
Lorenzo	44.781	1969	156	Κινέζοι
Ademontasa	55.120	1968	155	Κινέζοι
Albion Victory	10.400	1969	72	Μεταπράτες
Duke Victory	10.400	1969	72	Μεταπράτες
Joplin Victory	10.400	1969	72	Μεταπράτες
Ccny Victory	10.400	1969	72	Μεταπράτες
Amarillo Victory	10.400	1967	64	Μεταπράτες
Pine Bluff Victory	10.400	1967	64	Μεταπράτες
Gerede	21.324	1969	183	Ινδοί
Citadel Hill	48.698	1967	175	Ινδοί
Alondra	158.644	1973	166	Βιετναμέζοι
Andros Antares	227.481	1973	154	Κινέζοι
Berezovka	13.836	1967	172	Ινδοί
Hua He	11.597	1974	149	Κινέζοι
Zulawy	8.439	1974	178	Ινδοί
Carlos J	7.868	1972	140	Κινέζοι
Prima	25.390	1971	187	Ινδοί
Alpha Star	103.332	1972	158.5	Ινδοί
Gripation	70.247	1971	162	Μπαγκλαντές
Isabella	16.308	1978	155	Κινέζοι
Vitoria Express	15.306	1970	175	Ινδοί
Markella	62.344	1972	161	Ινδοί
Bagno Catarama	9.076	1973	165	Ινδοί
New Era	15.243	1971	130	Μεταπράτες
El Reda	13.411	1966	180	Ινδοί
Tasman Sea	29.496	1970	159	Κινέζοι
Gaz Med	4.888	1965	155	Κινέζοι
Stanislaw Moniusko	9.796	1965	154	Ινδοί
Niso	121.293	1966	178	Μπαγκλαντές
Alpha Sun	104.749	1972	3.000.000	Πακιστανοί
Bisotoon	32.600	1972	155	Ινδοί
Grain Trader	79.001	1972	153	Κινέζοι

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - Μάρτιος 1974

Όνομα		TDW	Έτος	Τιμή
Normannvag	BC	1.400	1957	300.000
Golfstrraum	BC	1933	1957	485.000
Norimo	BC	2.450	1971	4.785.000
Hai Hing	BC	3.925	1950	475.000
Hansel	BC	4.020	1969	1.820.000
Hoyanger	BC	9.690	1959	enblock
Villanger	BC	10.480	1958	4.320.000
Mary Stove	BC	20.825	1965	6.150.000
Hoegh Merit	BC	24.820	1966	8.000.000
Hoegh Merchant	BC	24.915	1966	8.000.000

Πριν 10 χρόνια - Μάρτιος 1984

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Shat-Alarab	TT	392.633	1976	6.100.000
Sea	TT	318.821	1975	5.500.000
Heron	MT	123.597	1977	9.500.000
Nigma	MT	96.483	1976	7.100.000
Titan	MT	96.340	1971	4.200.000
Cetra Centaurus	O/O	170.412	1972	6.500.000
Berge Captain	BC	141.475	1983	24.500.000
Nanny Onstad	BC	118.450	1977	14.000.000

Norman Pacific	OBO	85.134	1971	5.000.000	Petalouda	BC	26.257	1972	2.500.000
Green Elm	BC	65.338	1977	7.800.000	Shimone	BC	27.469	1973	2.900.000
Mount Parnassos	BC	64.497	1973	5.950.000	Mar Pacifico	BC	27.213	1970	1.400.000
Ogden Danube	BC	61.492	1973	6.500.000	Kongsfjord	BC	37.675	1984	14.000.000
Budapest	BC	43.442	1971	4.000.000	Amaryllis	BC	22.637	1983	9.500.000
Prag	BC	43.442	1969	4.000.000	Monte Bonita	BC	28.074	1984	11.800.000
Seine Maru	BC	40.541	1977	6.500.000	Flag Chios	BC	25.299	1970	3.000.000
Manila Faith	BC	36.971	1983	12.600.000	Western Lion	BC	34.607	1984	12.500.000
Manila Pride	BC	34.308	1983	12.600.000	Banjaard	BC	2.284	1983	2.200.000
Arctic Troll	BC	32.268	1971	3.300.000	Star Delta	BC	51.119	1974	2.600.000
Okeanis	BC	30.851	1976	6.100.000	Genius	BC	12.710	1978	7.500.000
Sophia M.	BC	29.321	1977	5.950.000	Seabulk	BC	54.681	1974	4.800.000
Capulet	BC	26.324	1972	3.800.000	Furia	BC	26.500	1977	5.900.000
Yeral	BC	24.482	1981	5.600.000	Baoshan	BC	63.500	1982	13.850.000
Kildrummy	BC	22.302	1972	2.750.000	Rimba Ramin	BC	27.000	1976	4.900.000
Iris	BC	15.412	1969	1.200.000	Teri	BC	22.592	1972	2.250.000
					Benarita	BC	41.000	1984	14.500.000
					Atla	BC	19.000	1975	2.850.000
					Soarer Zen	BC	43.665	1989	20.000.000
					Co-op Express	BC	58.074	1983	12.500.000
					Equator Eminence	BC	55.822	1979	7.600.000
					King William	BC	79.302	1973	3.000.000
					Rimba Sepetir	BC	36.944	1977	7.300.000
					Rea	BC	60.107	1973	3.750.000
					Stove Tradition	BC	42.129	1985	16.500.000
					Florida Rainbow	BC	39.013	1985	15.750.000
					Thorhild	BC	26.765	1970	1.750.000
					Castillo de Atienza	BC	53.486	1973	3.150.000
					Dawn Redwood	BC	79.001	1972	3.000.000
					Atlantic Sailor	BC	62.703	1977	7.100.000
					Singa Saga	BC	26.586	1977	8.500.000
					Olga Topic	BC	65.051	1974	6.700.000
					Alfios	BC	63.408	1981	13.500.000
					Torm Rotna	BC	61.408	1982	14.500.000

Πριν 1 χρόνο - Μάρτιος 1993

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Chevron Sky	MT	154.056	1976	7.500.000
Miyata	MT	254.056	1974	7.150.000
Aljabrijah	MT	339.106	1974	6.500.000
Saint Paulia	MT	28.123	1976	3.000.000
Petrobulk Pilot	MT	39.008	1985	15.100.000
Krivbass	MT	150.500	1979	5.500.000
Ocean Wizard	MT	265.000	1976	6.830.000
Ocean Challenger	MT	265.000	1976	6.400.000
Peter Maersk	MT	47.048	1981	12.500.000
Nortank Adriatic	MT	36.829	1980	8.800.000
Corta Atalaya	MT	132.285	1977	2.270.000
Palembang	BC	17.524	1986	6.000.000
Anne Gro	BC	16.932	1990	8.500.000
Chemnitz	BC	14.032	1977	2.700.000

ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΝΕΟΔΗΜΗΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΗ

Στην οδό Ιάσσοнос αρ. 4, απέναντι από τον Επιβατηγό Σταθμό ΟΛΠ, και ανάμεσα στα κτίρια Λαιμού και Γουλιανδρή μόλις τελείωσε η ανοικοδόμηση ενός κτιρίου (ισόγειο, πέντε όροφοι και δώμα) με συνοδικές επιφάνειες 600 τ.μ. κατάλληλο για αυτοτελή ιδιόκτητη εγκατάσταση εταιρίας ή ομίλου εταιριών και για εκμετάλλευση.

Πληροφορίες: Δικηγόροι
Νικ. Σκορίνης, Ιωάν. Βρέλλος
Τηλέφωνα: 4181818/4525849



Ανάγκη Συμποσίου με θέμα "Ναυτική Παιδεία"

Του κ. Ν. Γ. ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ, πλοίαρχου Γ' Τάξης

Σύμφωνα με μελέτες (μελέτη που υλοποίησε το Ινστιτούτο του Πανεπιστημίου του Warwick, σύμφωνα με πρωτοβουλία της BIMCO και της ISF, το έτος 1990) και απόψεις του κόσμου που ασχολείται είτε άμεσα, είτε έμμεσα με τη Ναυτιλία εξάγεται το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν αρκετοί διπλωματούχοι αξιωματικοί για να στελεχώσουν τα εμπορικά πλοία.

Ίσως η θεωρητική εκτίμηση ότι το 2000 θα υπάρχει έλλειμμα 400.000 αξιωματικών και 350.000 πληρωμάτων να είναι απλά ένα υπολογιστικό συμπέρασμα, δεν παύει όμως να είναι αρκετά ανησυχητικό. Γι αυτό το λόγο πρέπει να ξεκινήσει μια συντονισμένη προσπάθεια στελέχωσης της παγκόσμιας και ιδιαίτερα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας με αξιωματικούς και πληρώματα αξιόλογης και διεθνώς αναγνωρισμένης εκπαίδευσης.

Το αναμφισβήτητο συμπέρασμα ότι το 80% και πλέον του μεταφερόμενου όγκου προϊόντων διακινείται μέσω θαλάσσης ίσως αρχίσει να καταρρέει, λαμβάνοντας υπόψη ότι θα υπάρχουν πλοία για να μεταφέρουν αυτά τα προϊόντα, αλλά δεν θα υπάρχουν ναυτικοί να ταξιδεύουν με αυτά.

Τα εναλλακτικά μεταφορικά μέσα που έχουν προταθεί όπως οι σιδηρόδρομοι, οι αγωγοί πετρελαίου, τα αεροπλάνα, τα αυτοματοποιημένα δεκαμελή πλοία δεν εξασφαλίζουν ούτε το σημερινό χαμηλό κόστος μεταφοράς, ούτε την ποιότητα και την επάρκεια των προσφερομένων - από τα πλοία - υπηρεσιών.

Θα πρέπει να υποδειχθεί από τους αρμόδιους, οι οποίοι είναι το YEN, η ΕΕΕ, η ΠΙΝΟ μια ριζική αλ-

Ο κ. Φουρναράκης το διάστημα 1987 - 1990 απέκτησε ναυτική υπηρέσία 20 μηνών ως δόκιμος πλοίαρχος και ανθυποπλοίαρχος σε ποντοπόρα πλοία και εισήχθη το 1991 ως τριτοετής φοιτητής στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

λαγή πολιτικής για προσέλκυση νέων στο επάγγελμα αλλά παράλληλα και μια στρατηγική πολιτική συγκράτησης των ήδη εργαζομένων.

Εχουν λεχθεί και γραφτεί πάρα πολλά για αυτό το θέμα, αλλά ελάχιστα έχουν πλησιάσει στη ρίζα του προβλήματος. Γνωρίζουμε, επίσης ότι περιστασιακές κινήσεις της πολιτείας, μόνο μέσω τηλεοπτικών διαφημίσεων, έχουν παρακινήσει κατά περιόδους τη νεολαία να προσανατολισθεί "ευκαιριακά" προς το επάγγελμα.

Οφείλουν αυτοί οι φορείς να δημιουργήσουν ένα πλέγμα κοινωνικής, οικονομικής και εκπαιδευτικής προστασίας των ναυτικών. Οφείλουν να προσφέρουν τα κίνητρα που δεν είναι μόνο οικονομικά, αλλά κυρίως ανθρωπιστικά, για να αποκτήσει το ναυτικό επάγγελμα την κοινωνική υπόσταση που του αρμόζει.

Με αυτόν τον τρόπο οι νέοι θα συνειδητοποιήσουν ότι δεν πρόκειται να αποκοπούν παντοτινά από τις κοινωνικές τους δραστηριότητες, αλλά αντιθέτως θα πραγματοποιήσουν πολλές από τις φιλοδοξίες τους συντομότερα.

Αναλυτικότερα, πιστεύουμε ότι είναι κοινή άποψη πολλών ανθρώπων της ναυτιλίας ότι το ενδιαφέρον του νέου που θέλει να ασχο-

ληθεί με τη ναυτιλία δεν επικεντρώνεται αποκλειστικά στη ναυτική σταδιοδρομία, αλλά αποσκοπεί στη στεριανή σταδιοδρομία μετά την απόκτηση του διπλώματος (ανθυποπλοίαρχου η Γ' μηχανικού). Αυτό είναι το κλειδί αναζήτησης της ουσίας του προβλήματος.

Από αυτό και μόνο οφείλουν να συνειδητοποιήσουν οι αρμόδιοι φορείς ότι πρέπει να επικεντρωθούν οι προσπάθειες προς τη ζητούμενη κατεύθυνση.

Τόσα και τόσα επαγγέλματα διαφοροποιήθηκαν εξαιτίας της κοινωνικής προόδου, της οικονομικής ευημερίας και της τεχνολογικής επανάστασης. Το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις του 2000 και να μην απομονώνεται από τη λίστα των παραδοσιακών, αλλά πάντα επικερδών επαγγελμάτων.

Παρόλο που η ανεργία κτυπά συνεχώς τη στεριανή αγορά εργασίας, ελάχιστοι ενδιαφέρονται για τη θάλασσα. Και αυτό συμβαίνει γιατί δεν γνωρίζουν, δεν έχουν μάθει ποιές εμπειρίες μπορούν να αποκομίσουν από αυτήν και να τις εκμεταλλευθούν στη στεριά.

Μην αυταπατούμαστε, η θάλασσα ήταν, είναι και θα παραμείνει ειδικά για τη χώρα μας το μεγαλύτερο κομμάτι του πολιτισμού και της οικονομίας. Πολλές φορές σε κάποιες συζητήσεις στο εξωτερικό όταν λένε Ελλάδα συνειρμικά τη συνδέουν με τον αρχαίο Ελληνικό πολιτισμό και τη σύγχρονη Εμπορική Ναυτιλία. Μετά από τη διεθνή έκταση του Μακεδονικού αναρωτιούνται για το πρώτο, μήπως σε λίγο καιρό θα αναρωτιούνται και για το δεύτερο;

Ας κοιτάξουμε βαθύτερα το πρόβλημα και ας αναζητήσουμε

τους παράγοντες που επηρεάζουν τη γνώμη ενός νέου για να ακολουθήσει το επάγγελμα. Συνήθως είναι οι ακόλουθοι τρεις: Η οικογένεια, το κοινωνικό περιβάλλον, το σχολείο.

Αν η οικογένεια έχει ναυτική παράδοση είναι πολύ δύσκολο σήμερα να παροτρύνει το παιδί της να γίνει θαλασσινός, αλλά θα επιδιώξει να γίνει στέλεχος ναυτιλιακής εταιρίας.

Αν οι γονείς δεν έχουν καμμία σχέση με το ναυτικό επάγγελμα είναι επηρεασμένοι μόνο από τα αρνητικά μηνύματα των μέσων μαζικής ενημέρωσης και βέβαια δεν ενθαρρύνουν την επιλογή αυτού του μέλλοντος για το παιδί τους.

Όταν το κοινωνικό περιβάλλον δεν γνωρίζει ξεκάθαρα την ύποστατη του ναυτικού είναι επηρεασμένο μόνο από τη μελοποιημένη ποίηση του Καβαφί και την άτοπη διαφήμιση του ΥΕΝ με το σλόγκαν "Ακολουθείστε το ναυτικό επάγγελμα για να γνωρίσετε τον κόσμο δωρεάν".

Όταν το μάθημα του Σχολικού Επαγγελματικού Προσανατολισμού που διδάσκεται στα σχολεία αφιερώνει μόνο κάποιες γραμμές

για το επάγγελμα αυτό, είναι φυσικό ο νέος να μην ενδιαφερθεί, ούτε και ακόμη κι αν μείνει για χρόνια άνεργος.

Κλείνοντας τον παράγοντα σχολείο θα πρέπει να θίξουμε - έστω και λίγο - τους καθηγητές των σχολών ΑΔΣΕΝ με τα αρνητικά σχόλια που κάνουν, αλλά και τους μεγαλύτερους και πιο έμπειρους συναδέλφους στα πλοία, που υποτίθεται ότι αυτοί οφείλουν να ενημερώνουν τους νεότερους, αλλά δυστυχώς δεν το κάνουν.

Ας έρθουμε λοιπόν στο ζητούμενο. Ποια πρέπει να είναι αυτή η αλλαγή πολιτικής και πως πρέπει να συνδεθεί με τους παράγοντες επηρεασμού;

Αν προσπαθούσαμε να δώσουμε επιγραμματικά τους στόχους αυτής της εκστρατείας θα ήταν ως εξής:

Ενημέρωση του πολίτη, παρότρυνση του φοιτητή, επιμόρφωση του επαγγελματία και προβολή του επαγγέλματος.

Η ενημέρωση του πολίτη θα μπορούσε να γίνει μέσω της ποιητικής αναβάθμισης των σχολών, της παρουσίασης του έργου που

προσφέρουν και τη συμμετοχή τους σε εκθέσεις παιδείας και ναυτιλίας, με κάποιες διαλέξεις για το κοινό με προσκεκλημένους από τον ελληνικό και διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Θα μπορούσε να γίνει προβολή στο κοινό των υποτροφιών που δίνονται στους φοιτητές, θα μπορούσε να γίνει με διάφορους τρόπους. Υποστηρίζουμε ότι θα πρέπει να του δοθούν τα κίνητρα να δει το επάγγελμα όχι μόνο ναυτικό, αλλά κυρίως ναυτιλιακό. Η δομή των μαθημάτων να είναι η βάση των προσωπικών του φιλοδοξιών για επιτυχία. Πως μπορεί να γίνει αυτό;

Στο εναλλασσόμενο πρόγραμμα σπουδών να συμπεριληφθεί προαιρετικά και η παρακολούθηση δύο με τρεις μήνες των δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Να γνωρίζει ξεκάθαρα ότι έχει τη δυνατότητα να εργασθεί στο Ε.Ν., στο Π.Ν., στο Λιμενικό Σώμα, σε ναυτιλιακή επιχείρηση, σε παρاناυτιλιακή επιχείρηση.

Αν του δοθεί το όραμα, από αυτόν εξαρτάται η υλοποίησή του.

Η ναυτική σχολή θα ξαναδώσει το κύρος που υπήρχε παλαιότερα

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

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

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

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

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

24ΩΡΟ

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

και η αναβάθμιση των σπουδών θα ανοίξει νέους ορίζοντες.

Η δημοσίευση μικρών κομματιών ή και ολόκληρης της πτυχιακής εργασίας ενός τελειόφοιτου δεν κοστίζει πολύ για το κράτος, είναι όμως επιβράβευση για τον φοιτητή και πιθανότατα ένα ενθαρρυντικό ξεκίνημα για την καριέρα του.

Όσον αφορά την επιμόρφωση των ναυτικών, εκτός από αυτή που γίνεται στα ΚΕΣΕΝ και έχει εντελώς τεχνικό χαρακτήρα, θα μπορούσε να γίνει επιπλέον μια σεμιναριακή εκπαίδευση, όταν ο ναυτικός είναι στη στεριά ή ακόμη και όταν είναι πάνω στο πλοίο. Αυτό βέβαια ίσως να μην είναι επιθυμητό από κάποιους σήμερα, αλλά μακροχρόνια θα είναι υπέρ τους.

Έχουν αναλογισθεί οι υπέρμαχοι της μη αναβάθμισης του διπλώματος Α', Β' Γ' πλοιάρχων και μηχανικών πόσο τους κοστίζει η αμάθεια της Διοίκησης Προσωπικού και Ανθρωπίνων Σχέσεων, η ημιμάθεια της Οργάνωσης και λειτουργίας Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, η λανθασμένη άποψη για τις ναυτασφαλίσεις, η παντελής άγνοια του Quality Assurance, τα συνεχιζόμενα ερωτηματικά της θεωρίας και πράξης των ναυλώσεων, ο μιμητισμός στο χειρισμό ηλεκτρονικών μηχανημάτων κλπ. κλπ.;

Ίσως το γνωρίζουν, αλλά δεν αντιδρούν. Γνώριζαν και τις συνέπειες της επάνδρωσης των πλοίων με αλλοδαπά πληρώματα αλλά δεν αντιδρούσαν. Τα αποτελέσματα είναι ευνόητα σήμερα.

Η ναυτιλία έχει ανάγκη από πανεπιστήμονες. Αυτοί που θα αναλάβουν να γλυτώσουν το πλοίο από τη φορτούνα και τα claims, θα πρέπει να είναι ικανοί να αναλάβουν και την καρέκλα στη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Αν επιτευχθεί ο συνδυασμός αυτός τότε η Ελλάδα δε θα έχει ανάγκη ούτε τις ξενόφερτες συμβουλές ορισμένων, ούτε κάποιες συμβιβαστικές λύσεις.

Έχει παρατηρηθεί ότι σχεδόν κυκλικά ανακύπτει το πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης, είτε μετά από μεγάλα ατυχήματα, είτε κατά την έναρξη του εκπαιδευτικού έτους. Κάποιοι ζητούν αναβάθμιση των ΑΔΣΕΝ και αποσιωπούν όταν τελικά εφαρμόστηκε το sandwich course.

Κάποιοι ζητούν Πανεπιστήμιο Ναυτιλιακών σπουδών και αποσιωπούν με την ίδρυση του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Κάποιοι ζητούν Ναυτιλιακά Ιδρύματα επαγγελματικής κατάρτισης και κάποιοι ζητούν την πολυπόθητη Ναυτική Ακαδημία.

Αξιολόγηση αποτελεσμάτων μπορούμε να έχουμε μόνο από τα

δύο πρώτα σχέδια εκπαίδευσης. Έχει αναρωτηθεί κανείς τι αποτελέσματα έχουν προκύψει;

Ειλικρινά όλοι έχουν απόλυτο δικιο, η Ελληνική Ναυτιλία δικαιούται να έχει τη δική της Ναυτική Εκπαίδευση και να μην πληρώνει στο εξωτερικό τόσα χρήματα για να αποκτήσει γνώσεις μεταπτυχιακού επιπέδου.

Πιστεύουμε ότι θα πρέπει να παρακινήσουμε τους φορείς σε μία συζήτηση επί της ουσίας για να δουν το θέμα ρεαλιστικά και όχι φιλοσοφικά.

Χρειάζεται ένα συμπόσιο με τίτλο "Ναυτική Παιδεία" και είναι ευκαιρία να γίνει κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων. Θα πρέπει να μάθουμε ποιές είναι οι ανάγκες της χώρα μας.

Θα πρέπει να συγκεντρωθούν οι απόψεις ώστε να αποφασισθεί μια κοινή κατεύθυνση.

Αυτός ο τόπος έχει ανάγκη από στόχους.

Μπορούμε πιστεύω να συντάξουμε ένα ερωτηματολόγιο, να οργανώσουμε ένα συμπόσιο, να εκθέσουμε τις απόψεις μας σε θέματα σπουδών, κατάρτισης επιμόρφωσης και να θέσουμε στόχους για συνεχή βελτίωση και αποτελεσματικότητα.

Ν.Γ. ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ

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

Συντονισμένες ενέργειες για την επιστροφή του "Λέοντος του Πειραιώς"

Στις 30 Μαρτίου η Συντονιστική Επιτροπή Επιστροφής του "Λέοντος του Πειραιώς" δεξιώθηκε στην Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς τους χορηγούς και τους φίλους της.

Η αίθουσα του ογδούου ορόφου γέμισε ασφυκτικά (υπήρχαν και όρθιοι) με εκλεκτό κοινό, προερχόμενο από τον ναυτιλιακό, τον εμπορικό, τον επιστημονικό και τον κόσμο των γραμμών και των τεχνών από τον Πειραιά και όχι μόνο.

Τον πολιτικό κόσμο, στην δεδηλωμένη απολιτική προσπάθεια της επιστροφής του Λέοντος, εκπροσώπησαν ο ευρωβουλευτής κ. Σαράλης και η βουλευτής Πειραιώς κ. Μαχαίρα.

Τον Υπουργό κ. Παπαθεμελί εκπροσώπησε ο κ. Γ. Παπαδόπουλος, ο οποίος και κατέθεσε έγγραφη υποσχετική του Υπουργού Δημοσίας Τάξεως για χορηγία 100.000 δραχ.

Την ευρωπαϊκή "κουλτούρα" εκπροσώπησαν η μορφωτική ακόλουθος της γαλλικής πρεσβείας και ο διευθυντής του Γαλλικού Ινστιτούτου των Αθηνών.

Επίσης ο Μητροπολίτης Πειραιώς εκπροσωπήθηκε υπό του αρχιμανδρίτου των δημοσίων σχέσεων της Ιεράς Μητροπόλεως Πειραιώς.

Αφού τηρήθηκε ενός λεπτού σιγή για τους αποβιώσαντες χορηγούς Ιωάννη Καραλάκη και Λουκά Μάτσα, η σκηνοθέτης και ηθοποιός κ. Ειρήνη Κονιδάρη μίλησε για τον Λέοντα-σύμβολο και απήγγειλε αποσπάσματα από την Ιλιάδα. Το καλλιτεχνικό μέρος της εκδήλωσης έκλεισε με την απαγγελία του ποιήματος "Ο Λέων του Πειραιώς" του Αποστόλη Δομβρού.

Ακολούθησε οικονομικός απολογισμός χορηγιών, υποσχετικών, εξόδων και υποχρεώσεων.

Κατόπιν μέσα σε συγκινητική ατμόσφαιρα υπεγράφη η σύμβαση της ανάθεσης της κατασκευής του μαρμαρίνου αντιγράφου του αγάλματος του Λέοντος στον Πειραιώτη γλύπτη κ. Γιώργο Μέγκουλα και έγινε η απονομή των μεταλλίων του Λέοντος, που φιλοτεχνήθηκαν από τον κ. Μέγκουλα, στους χορηγούς.

Σύμφωνα με απόφαση της Επιτροπής το χρυσό μετάλλιο απονέμεται για χορηγίες από δραχ. 500.000 - και άνω, το αργυρό για χορηγίες μεταξύ 100.000 - και 500.000 δραχ. και το χάλκινο για τις μικρότερες ανεξαρτήτως ύψους.

Το χρυσό μετάλλιο απεφασίσθη να χορηγηθεί τιμής ένεκεν στον Δήμαρχο Πειραιώς.

Ακολούθησε μικρή δεξίωση μέσα σε εγκάρδια ατμόσφαιρα.

Αφού προχωρήσει η κατασκευή του αντιγράφου, θα επιδοθεί στον Δήμαρχο της Βενετίας η σχετική διακήρυξη, την οποία έχουν ήδη υπογράψει πάνω από 700 πρόσωπα διαλεγμένα από όλους τους τομείς του Πειραιά και όχι μόνο, αλλά και από απλούς ανθρώπους.

Σε όλους που προσήλθαν στην συγκέντρωση αυτή προσφέρθηκε το βιβλίο "Ο Λέων του Πειραιώς", που επιμελήθηκε ο κ. Ιωάννης Χατζημανωλάκης, μέλος της Επιτροπής και πρόεδρος της Φιλολογικής Στέγης Πειραιώς.

Στο βιβλίο αυτό δεν περιέχεται μόνο η δραστηριότητα της Επιτροπής και τα ονόματα όλων όσων υπέγραψαν την διακήρυξη προς τον Δήμαρχο της Βενετίας, αλλά και η λεπτομερής ιστορία του αγάλματος του Λέοντος.

Για όσους θέλουν να συνδράμουν οικονομικά το έργο της Επιτροπής, έχει ανοιχθεί ο υπ' αριθ. 02/14530-00010/89 λογαριασμός στο υποκατάστημα της οδού Τσαμαδού στον Πειραιά της Τραπέζης Εργασίας.

Την Συντονιστική Επιτροπή για την επιστροφή του «Λέοντος» απαρτίζουν οι κ.κ.:

Βενέτης Βασίλειος, πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς.

Βλασσόπουλος Ευάγγελος, τ. πρόεδρος Ιατρικού Συλλόγου Πειραιώς.

Δομβρός Απόστολος, πρόεδρος Ελλ. Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας.

Καπράνος Δημήτριος, διευθυντής "Κανάλι Ενα" Πειραιώς.

Καρανικόλας Γεώργιος, πρόεδρος Εταιρίας Ελλήνων Λογοτεχνών.

Κοτζιάς Νικόλαος, πρόεδρος Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.

Παπαθεοδώρου Χρήστος, πρόεδρος Προξενικού Σώματος Ελλάδος.

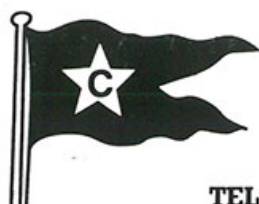
Πολυχρονόπουλος Ιωάννης, πρόεδρος Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς.

Ποταμιάνος Ανδρέας, πρόεδρος Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

Shulze Helmut, Sen. gen. manager Malux/Sweden-Ιστοριοδίφης.

Τσάκος Παναγιώτης, τ. αντιπρόεδρος Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.

Χατζημανωλάκης Ιωάννης, πρόεδρος Φιλολογικής Στέγης Πειραιώς.



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

ΟΔΗΓΗΣΤΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ



MERCEDES

BMW



- ΕΤΟΙΜΟ ΠΑΡΑΔΟΤΑ
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
- ΜΕ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (AIR BAGS, ABS)
- ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
- ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ
- ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ
- ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.

ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ: Λ. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 31, ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ, ΤΗΛ.: 2845320-321 • ΥΠ/ΜΑ: ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ 24, ΙΛΙΣΙΑ, ΤΗΛ.: 7707111, 7785286

Το Ντοκιμαντέρ "Πέρα από τον Ατλαντικό"

ΜΙΑ ΑΞΙΕΠΙΑΙΝΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΤΗΛΕΟΡΑΣΗΣ ΑΝΤ1

Με πολύ ενδιαφέρον και έκδηλη συγκίνηση, οι πολλοί καλεσμένοι του Προέδρου του ΑΝΤ1 κ. Μίνωα Κυριακού, παρακολούθησαν το βράδυ της 21 Μαρτίου στην μεγάλη αίθουσα του Χίλτον της Αθήνας, την πρώτη προβολή του ντοκιμαντέρ "Πέρα από τον Ατλαντικό", το οποίο είναι μια παραγωγή του ΑΝΤ1 με σκηνοθεσία του κ. Β. Μάρου και θέμα την προσφορά των Ελλήνων Ναυτικών και τις μεγάλες θυσίες τους κατά την περίοδο 1940-45, ως πληρώματα των πλοίων που συμμετείχαν στον Συμμαχικό απελευθερωτικό αγώνα ενάντια του Ναζισμού.



Μίνως Κυριακού

Καλωσορίζοντας τους προσκεκλημένους, μεταξύ των οποίων ήταν πολλοί διακεκριμένοι Έλληνες εφοπλιστές αλλά και εκπρόσωποι της πνευματικής και δικαστικής κοινότητας, ο κ. Κυριακού είπε με ταξύ άλλων:

"Με ιδιαίτερη χαρά σας υποδέχομαι απόψε εδώ. Και σας ευχαριστώ για την παρουσία σας στην εκδήλωση του ΑΝΤ1, που οργανώθηκε, για να αποτίσουμε φόρο τιμής στην συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας και στην προσφορά και στις θυσίες των ανθρώπων της θάλασσας, κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Στα πενήντα χρόνια που μεσολάβησαν από το τέλος του πολέμου, δεν έχει υπάρξει μια ολοκληρωμένη αλλά και ταυτόχρονα συνοπτική παρουσίαση, με εικόνες και ζωντανές μαρτυρίες, της μεγάλης προσφοράς και των θυσιών των Ελλήνων της θάλασσας.

Το οπτικοακουστικό ντοκιμαντέρ που θα παρακολουθήσετε σε λίγο, σε πρώτη προβολή, ασφαλώς, θα αποτελέσει χρήσιμο υλικό στον ιστορικό του αύριο, που θα θελήσει να αποθανάτισει το μεγαλείο των αγώνων των Ελλήνων ναυτικών.

Προσωπικά είμαι υπερήφανος για την αποψινή εκδήλωση. Και είμαι βέβαιος ότι όλοι εσείς, που έχετε αγωνιστεί και έχετε αγαπήσει την θάλασσα, συμμερίζεστε τα αισθήματά μου.

Κατανοείτε καλύτερα από όλους, ότι όλοι εμείς, οι άνθρωποι της θάλασσας, έχουμε αυξημένες ευαισθησίες, ιδιαίτερους δεσμούς αγάπης αλλά και πόνου, με το της θαλάσσης κράτος.

Πιστεύω ότι συμφωνείτε πως η αποψινή τιμητική εκδήλωση για τους Έλληνες ναυτικούς και για την ελληνική ναυτιλία, αποκτά και μια άλλη διάσταση. Στις μέρες που ζούμε, απειλητική είναι η σκιά που απλώνεται στα θαλάσσια και στα χερσαία σύνορά μας.

Ζούμε μέρες δύσκολες, μέρες που επιβάλουν να θυμόμαστε και να τιμούμε τους ανθρώπους που θυσιάσαν το σπίτι τους, την οικογενειακή τους θαλπωρή, ακόμη και

την ζωή τους, για την σωτηρία της πατρίδος.

Και όχι μόνο να θυμόμαστε, αλλά να έχουμε σαν οδηγό της μελλοντικής μας πορείας, ως λαός και ως χώρα, τις αρχές των αδελφών και των πατεράδων μας, που πριν απ' όλα, πάνω απ' όλα, έβαζαν την πατρίδα.

Χωρίς τους Έλληνες ναυτικούς, χωρίς το Ελληνικό ναυτικό, το Ελληνικό πνεύμα δεν θα είχε ξαπλωθεί στα πέρατα του κόσμου, η Ελλάδα δεν θα ήταν ελεύθερη.

Τα λόγια αυτά μπορεί να ακούγονται εγωιστικά.

Ζητώ όμως την κατανόησή σας. Γιατί προσωπικά η ζωή μου είναι ταυτισμένη με τα κύματα. Από πολύ νέος, με τα κύματα της θάλασσας. Σε αυτά, τώρα, έχουν προστεθεί και τα κύματα... τα ερτζιανά.

Ο συνδυασμός των δύο, είναι αυτός που έδωσε τη δυνατότητα, να υλοποιηθεί το αφιέρωμα στο Ελληνικό ναυτικό, και στις θυσίες των Ελλήνων ναυτικών.

Στόχος του αφιερώματος δεν είναι να σας συγκινήσει.

Αν όμως μετά την προβολή του αναλογισθείτε έστω και λίγο, πόσο μεγάλος λαός είμαστε, πόσο μεγάλη ψυχή κρύβει μέσα του ο Έλληνας, στις δύσκολες για την πατρίδα ώρες τότε το αφιέρωμα του ΑΝΤ1 θα έχει επιτελέσει την αποστολή του".

Στον σύντομο χαιρετισμό του εν συνεχεία, ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας υπογράμμισε τα εξής:

"Ήταν η θάλασσα, που απετέλεσε την βάση του περιλαμβρού αρχαίου πολιτισμού μας, και εκείνη μέσω της οποίας διαδόθηκε στα πέρατα του κόσμου. Και όχι μόνο αυτό.

Ηταν η θάλασσα με τα "ξύλινα τείχη" της, που διέσωσε αυτόν τον πολιτισμό. Ηταν οι Έλληνες ναυτικοί εκείνοι, που μετέτρεψαν τον εμπορικό τους στόλο σε πολεμικό, στον απελευθερωτικό αγώνα του 21, και αποτέλεσαν την λυδία λίθο της αποτίναξης του Τουρκικού ζυγού.

Αξιοι συνεχιστές των κατόρθωμάτων τους, οι Έλληνες Ναυτικοί στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, έγραψαν με το θάρρος, την γενναιότητα, αλλά και το αίμα τους, μία από τις λαμπρότερες σελίδες της Ιστορίας μας.

Ούτε οι θανατηφόρες τορπίλλες των φοβερών Γερμανικών υποβρυχίων, ούτε οι νάρκες, ούτε οι βομβαρδισμοί των αεροπλάνων, μπόρεσαν να καθυποτάξουν το υψηλό φρόνημα των γενναίων της θάλασσας.

Όπως όμως όλοι οι αγώνες, έτσι και αυτός, είχε τα θύματά του 2.700 ναυτικοί μας έκαναν τάφο τους τα νερά των θαλασσών όλου του κόσμου. Άλλοι 3000 τραυματίστηκαν, 180 παραφρόνησαν καθώς μετά από τις βυθίσεις των πλοίων τους, βίωσαν σε συνθήκες που δεν μπόρεσαν ψυχολογικά και πνευματικά να αντέξουν.

Για μια ακόμα φορά στην μακράν ιστορία της η Ελλάδα έβλεπε τα παιδιά της να χάνονται αγωνιζόμενα για την Ελευθερία και

την ανεξαρτησία της. Και όχι μόνο γι' αυτήν, αλλά και για τους συμμάχους της.

Σύμμαχοι, που δυστυχώς λησμόνησαν γρήγορα τον φόρο αίματος της Ελλάδας, και ορμώνοντες στις μέρες μας από τα οικονομικά και πολιτικά τους συμφέροντα, υπονομεύουν εκείνα της Πατρίδας μας.

"Η σκέψη όλων μας στρέφεται προς την ηρωική και ιπποτική Ελλάδα, η οποία με τον αγώνα της και την υποδειγματική στάση του λαού της, παρ' όλες τις φοβερές δοκιμασίες κατέστη και αποτελεί πρότυπο μέσα στην Ιστορία των Εθνών και των αιώνων".

Η ταινία του Βασίλη Μάρου θα πρέπει να προβληθεί και στο εξωτερικό. Για να γνωρίσουν και να μάθουν οι λαοί, μια και οι ηγεσίες τους εθελουφλούν. Θα είναι μία τεράστια προσφορά στον εθνικό μας αγώνα.

Εκφράζω τον θαυμασμό μου προς τις χιλιάδες των ναυτικών μας που πολέμησαν με ευψυχία, αποφασιστικότητα, δυναμισμό και πάθος.

Και όχι μόνο προς τους Ναυτικούς. Δεν πρέπει να ξεχνάμε την τεράστια προσφορά της πλοιοκτησίας, που είδε 565 πλοία μας να χάνονται, και που αποτελούσαν το 80% του Εμπορικού μας στόλου το 1940.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε και το Πολεμικό μας Ναυτικό, που συνόδεψε τις νηοπομπές και προσπαθούσε να αναχαιτίσει τις επιθέσεις των εχθρών.

Τελειώνοντας θάθελα να εκφράσω από βάθους ψυχής, τα θερμά μου συγχαρητήρια στον δημιουργό της ταινίας, Βασίλη Μάρου, αλλά και προς τους συνεργάτες του, που με επιμονή και υπομονή συνέλεξαν το πολύτιμο υλικό που θα δούμε, και κατέγραψαν με την κάμερα τις συγκλονιστικές αφηγήσεις των πρωταγωνιστών που εξιστορούν τα γεγονότα που έζησαν.

Οι θυσίες των ναυτικών μας, θα βρουν μέσα από την ταινία του ένα κομμάτι της αναγνώρισης που τους αρμόζει.

Οφείλω ακόμη να συγχαρώ, τον ιδιοκτήτη του Antenna κ. Μίνω Κυριακού, που κατανόησε την αναγκαιότητα της δημιουργίας αλλά και της προβολής της ταινίας.

Μίας ταινίας που όταν προβληθεί από τον Antenna, θα κάνει τους παλιότερους να δακρύσουν από συγκίνηση, και τους νεότερους να γεμίσουν περηφάνεια, καθώς θα δούν πως γράφτηκε ένα έπος.

Θα δουν και θα μάθουν. Για να έχουν γνώση και μνήμη, απαραίτητα τα στοιχεία για την επιβίωση του Έθνους, καθώς "μόνο οι λαοί που γνωρίζουν την Ιστορία τους αποφεύγουν Εθνικές συμφορές".

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 ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΓ'ΙΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η Κοινή Συνάντηση Ε.Ε.Ε. και Κομμίτη



Σε κλίμα αμοιβαίας κατανόησης και εκτιμήσεως πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, στις 21 Μαρτίου, η πρώτη για το 1994 Κοινή Συνάντηση των Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, με επικεφαλής τον Πρόεδρο κ. Γιάννη Γκούμα και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας με επικεφαλής τον Πρόεδρο κ. Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα.

Κοινή υπήρξε η διαπίστωση ασκίσεως από τον κρατικό παράγοντα, ναυτιλιακής πολιτικής που προστατεύει και προάγει τα Ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, σε κλίμα συνεργασίας και κατανόησης με τους άλλους παράγοντες της Ναυτιλίας.

Εγινε ιδιαίτερη αναφορά στη συνεχή προσπάθεια, που με επιτυχία καταβάλλεται, για την βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των

πλοίων, τις συνθήκες υγείας των ναυτικών και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, με αυστηρή εφαρμογή των διεθνών Κανονισμών και την εκπαίδευση των ναυτικών μας στα διεθνή πρότυπα.

Σημειώθηκε η ανοδική πορεία της επιχειρηματικής δραστηριότητας του Ελληνικού Εφοπλισμού, που εδραιώνει την ελληνική πλοιοκτησία στην πρώτη θέση παγκοσμίως και που επιβεβαιώνει την εμπιστοσύνη των διεθνών μεταφορέων και του τραπεζικού κεφαλαίου προς τον Έλληνα πλοιοκτήτη.

Για μια ακόμα φορά επιβεβαιώθηκε η εμπιστοσύνη του Ελληνικού Εφοπλισμού προς τον φιλότιμο και ικανό Έλληνα ναυτικό και αποφασίσθηκε η συνέχιση της προσπάθειας, ώστε ακόμη περισσότερα Ελληνόπουλα να στραφούν προς

το ναυτικό επάγγελμα και η παροχή κάθε δυνατότητας για την καλή τους εκπαίδευση.

Εγινε ευρεία ανασκόπηση του ζωτικού θέματος της Αμερικανικής νομοθεσίας (OPA 90) και των προβλημάτων που δημιουργεί στη διεθνή ναυτιλία και επισημάνθηκε η ελληνική συμβολή και πρωτοβουλία στην προσπάθεια της Αμερικανικής Κυβερνήσεως να αντιμετωπίσει το θέμα της ασφαλιστικής καλύψεως των πλοίων, για τις απαιτήσεις του OPA 90, κατά τρόπο ρεαλιστικό και σύμφωνο με την περιβαλλοντική ευαισθησία της Αμερικανικής κοινής γνώμης.

Τέλος έγινε ευρεία αναφορά στις διάφορες τάσεις που επικρατούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στους κινδύνους που δημιουργούνται με την προσπάθεια υιοθετήσεως περιφερειακών μέτρων, επί πλέον εκείνων που διαμορφώνονται στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και τα οποία τυγχάνουν διεθνούς αποδοχής και εφαρμογής.

Η δεύτερη για τον τρέχον έτος Κοινή Συνάντηση των Συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Κομμίτη θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά την Τρίτη 6 Σεπτεμβρίου.

Η Ετήσια Γενική Συνέλευση των μελών της HELMERA

Κατά τις αρχαιρεσίες της 12ης Ετήσιας Γενικής Συνέλευσης των Μελών της HELMERA στις 30 Μαρτίου 1994 αναδείχθηκε με διετή θητεία το νέο 15μελές Διοικητικό Συμβούλιο, που η σύνθεσή του είναι:

Γιάννης Ν. Χαλός πρόεδρος, Βασίλης Κωνσταντακόπουλος αντιπρόεδρος, Χρ. Φ. Κανελλάκης γεν. γραμματέας, Γιώρ. Δ. Πατέρας ειδ. γραμματέας, Γιαν. Α. Πολυχρονόπουλος αναπληρωτής ειδ. γραμματέας, Νίκ. Π. Τσάκος ταμίας, Γιώργ. Σ. Γιαννάτος αναπλ. ταμίας, και Γιώργος Α. Γράτσος, Παύλος Ι. Ιωαννίδης, Γιάν. Ι. Λύρας, Σπυρ. Π.

Μαυρίκης, Κωστ. Μ. Περαιτικός, Ανδρ. Α. Ποταμιάνος, Νικ. Α. Τσαβλέρης και Ηλίας Ν. Τσάκος μέλη.

Μετά τις θητείες των προέδρων Γιώργου Π. Λιβανού (1982-1991) και Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη (1991-1994), ο γενικός γραμματέας της ΠΙΝΟ - εκπρόσωπος όλων των Ελλήνων ναυτικών - αναλαμβάνει τώρα το ηνδάλιο της HELMEPA, την ελληνική αυτή πρωτοβουλία. Ο πλοίαρχος Γιάννης Χαλάς, και το νέο Διοικ. Συμβούλιο, συνεχίζουν τώρα το έργο που ξεκίνησαν ισότιμα το 1982 οι πλοιοκτήτες με την Ε.Ε.Ε. (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών) και οι ναυτι-

κοί με την ΠΙΝΟ (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία) με την εθελοντική τους δέσμευση για προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση των πλοίων.

Η Γενική Συνέλευση της HELMEPA απένειμε την τιμητική διάκριση του Επίτιμου Μέλους της στους απερχόμενους:

Πρόεδρο, Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη, για την προσήλωσή του στις αρχές και τους σκοπούς της HELMEPA, την οποία οδήγησε σε νέες επιτυχείς κατευθύνσεις και στον Γενικό Γραμματέα Μιλτιάδη Σ. Λαζαρίμο, γιατί επί 11 χρόνια, σαν μέλος, ταμίας και Γεν. Γραμ-

ματέας, συνέβαλε στην πρόοδο της Ενωσης.

Συνεργασία της HELMEPA με την Καναδική Ακτοφυλακή

Η HELMEPA συνεχίζοντας τη δραστηριότητά της για Καθαρές Θάλασσες, άρχισε από το 1992 μία στενότερη συνεργασία με την Καναδική ακτοφυλακή στην Οττάβα, προιόν της οποίας αποτελεί η έκδοση με τίτλο "Καναδικοί Κανονισμοί και Έλληνες Ναυτικοί", που διανέμεται δωρεάν στα μέλη της. Η έκδοση αυτή της HELMEPA είναι ιδιαίτερα χρήσιμη τους Έλληνες ναυτικούς στην προετοιμασία τους για ασφαλή ταξίδια στις θαλάσσιες περιοχές του Καναδά, με το ευαίσθητο περιβάλλον. Επί πλέον η HELMEPA προγραμματίζει τον μήνα αυτό να πραγματοποιηθεί κοινό Σεμινάριο με την συνεργασία και της Καναδικής Ακτοφυλακής στον Πειραιά, που θα συμβάλει περαιτέρω στην πληροφόρηση και ενημέρωση της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στις απαιτήσεις και διαδικασίες που αφορούν πλοία υπό ξένη σημαία που ταξιδεύουν σε Καναδικούς λιμένες.

Η ψήφος των ναυτικών στις Ευρωεκλογές

Με απόφαση του Υπουργείου Εσωτερικών, ο κάθε Έλληνας ναυτικός, ο οποίος την ημέρα των Ευρωεκλογών (11/6/04) θα βρίσκεται σε πόλεις - λιμάνια των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης, θα μπορεί να ψηφίσει στο πλησιέστερο εκλογικό τμήμα της περιφέρειάς της Ελληνικής πρεσβευτικής, ή προξενικής αρχής, αρκεί: α) να είναι γραμμένος σε εκλογικό κατάλογο δήμου ή κοινότητας της Ελλάδας, και β) να είναι εφοδιασμένος με εκλογικό βιβλιάριο και το ναυτικό φυλλάδιο.

Εκλογικά τμήματα για την ψηφοφορία Ελλήνων εκλογέων του εξωτερικού προβλέπεται να συ-

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
Txl: 21 1960 CORF GR.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση επισημαίνει προβλήματα στην εξυπηρέτηση της διαμετακόμισης κοντέινερς στο Ικόνιο

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση (Δ.Ν.Ε.) με αφορμή την τροποποίηση από τον ΟΛΠ της παραγρ. 5 του άρθρου 3 του ΚΕΤΦΜ/ΟΛΠ σχετικά με την προτεραιότητα για πλεύριση και εργασία πλοίων στις γερανογέφυρες του Container Terminal του Ικονίου, επισημαίνει ότι μόνιμη θέση της Δ.Ν.Ε. είναι ότι ο Ο.Λ.Π. θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει πραγματικά όλους τους χρήστες του Container Terminal και να μην καταφεύγει σε κανονιστικές ρυθμίσεις περί προτεραιότητας, οι οποίες κάποιους οφελούν και κάποιους βλάπτουν. Για να γίνει αυτό η Δ.Ν.Ε. επανειλημμένα έχει προτείνει ότι πρέπει να αλλάξουν ριζικά τόσο η νοοτροπία των ανθρώπων του Ο.Λ.Π. όσο και οι κανονισμοί εργασίας του λιμένος οι οποίοι παραμένουν οι ίδιοι από την εποχή που το λιμάνι εξυπηρετούσε μόνο συμβατικά πλοία και φορτία.

Κατά την Δ.Ν.Ε. η πλειοψηφία των χρηστών του τέρμιναλ εμπορευματοκιβωτίων έχει αποφανθεί ότι είναι αντίθετη σε κάθε σκέψη περί κορηγίσεως προτεραιότητας σε κάποια ή κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες παρά τις διαβεβαιώσεις του ΟΛΠ ότι όλοι θα εξυπηρετηθούν.

Η θέση αυτή των χρηστών δικαιολογείται από την μέχρι σήμερα εμπειρία τους που σχετίζεται με τον μέχρι σήμερα τρόπο εργασίας του Terminal και θεωρούν περισσότερο από βέβαιο ότι η πρόθεση του ΟΛΠ να κορηγίσει προτεραιότητες πηγάζει από την αναγνώριση του πραγματικού γεγονότος ότι ο ΟΛΠ αδυνατεί να ε-

ξυπηρετήσει ικανοποιητικά όλους τους πελάτες του παραδοσιακούς ευκαιριακούς ή και νέους.

Η Δ.Ν.Ε., στην πάγια θέση της να αντιμετωπίζει με υψηλό αίσθημα ευθύνης τα προβλήματα λειτουργίας του λιμένος, που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα τόσο με την ύπαρξη και το μέλλον του λιμένος όσο και των χρηστών μελών της, αντιμετωπίζει το συγκεκριμένο θέμα ψύχραιμα και προσαθεί, αφού δεν μπορεί καταλυτικά να επέμβει στην εξάλειψη κανονιστικών διατάξεων περί προτεραιότητας, τουλάχιστον να βοηθήσει τον ΟΛΠ στην θέσπιση κανονιστικής διάταξης τέτοιας ώστε να διασφαλίζονται οι απαιτούμενες ουσιαστικές προϋποθέσεις σε κάποιους χρήστες προκειμένου να τύχουν προτεραιότητας.

Η Δ.Ν.Ε. επισημαίνει ακόμη ότι η υπ' αριθ. 55/31.1.94 πράξη του Δ.Σ. του ΟΛΠ, προφανώς εκ λάθους ανακοινώθηκε ότι είναι ομόφωνη, καθώς ο εκπρόσωπος της Δ.Ν.Ε. στο Δ.Σ. του ΟΛΠ εξέφρασε τις βασικές αντιρρήσεις της ΔΝΕ, εγκυμονεί κινδύνους περαιτέρω δυσλειτουργίας του λιμένος τους οποίους η ΔΝΕ έχει υποχρέωση να εντοπίσει και να αναφέρει προς κάθε κατεύθυνση.

Η μέχρι σήμερα ισχύουσα κανονιστική διάταξη περί προτεραιότητας εκανείτο προς την κατεύθυνση της προσέλκυσης μονίμων χρηστών του λιμένος με βασικό έργο την διεθνή διαμετακόμιση. Αυτή η προσπάθεια, στον βαθμό που δεν βλάπτει τους υπολοίπους χρήστες του Container

Terminal, θα μπορούσε να είναι αποδεκτή εφ' όσον και η μέχρι σήμερα εφαρμογή της δεν δημιούργησε άλυτα προβλήματα στην γενικότερη λειτουργία του σταθμού και στην ανεκτή εξυπηρέτηση των πλοίων.

Η διαφοροποίηση όμως που επιχειρείται με την εν λόγω πράξη του Δ.Σ./Ο.Λ.Π., εξαλείφει ουσιαστικά τις μέχρι σήμερα προϋποθέσεις προσέλκυσης μονίμων χρηστών με διαμετακομιστικό βασικό έργο.

Αντίθετα επιτρέπει σε όποιο πλοίο (mother ship) έχει τουλάχιστον 400 κοντέινερς έμφορτα ή κενά προς φορτοεκφόρτωση να κάνει χρήση προτεραιότητας στην πλεύριση και εργασία εις βάρος άλλων χρηστών, χωρίς καν να προσδιορίζει ένα minimum αριθμό εμφορτών εμπορευματοκιβωτίων προς διαμετακόμιση.

Η νέα απόφαση προχωρεί ακόμη περισσότερο κορηγώντας προτεραιότητα και στα πλοία τροφοδότες (Feeder Ships) χωρίς κανένα περιορισμό στον συνολικό αριθμό των προς φορτοεκφόρτωση κοντέινερς και χωρίς καμμία αναφορά στον ελάχιστο απαιτητό αριθμό των προς διαμετακόμιση κοντέινερς ανά άφιξη, προκειμένου να κορηγηθεί η προτεραιότητα.

Και η Δ.Ν.Ε. καταλήγει ότι οι εν λόγω αποφασισθείσες τροποποιήσεις όχι μόνο δεν προσελκύουν διαμετακομιστικό έργο στον Πειραιά αλλά υπεισέρχονται και σε θέματα ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών που προσεγγίζουν στο λιμάνι μας, γεγονός διεθνώς απαράδεκτο.

σταθούν μεταξύ των άλλων σε Αμβέρσα, Μασσαλία, Κοπεγχάγη, Αμβούργο, Βρέμη, Βενετία, Γένοβα, Νέεπολη, Μπάρι, Παλέρμο, Λονδί-

νο, Ρόττερταμ και Λισσαβόνα. Στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης θα πρέπει να επικοινωνήσουν με την πλησιέστερη πρεσβευτική

ή προξενική αρχή για να πληροφορηθούν σχετικά με το εκλογικό τμήμα στο οποίο μπορούν να ψηφίσουν.

Οι αρχαιρεσίες για το Κομμίτη της Νέας Υόρκης

Σύμφωνα με απόφαση της εφορευτικής επιτροπής, οι αρχαιρεσίες για την εκλογή της πρώτης αιρετής διοικήσεως στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης θα διενεργηθούν στις 29 Απριλίου.

Η ψηφοφορία θα γίνει με επιστολές και ως εκ τούτου τα αποτελέσματα θα γνωσθούν μετά το Πάσχα.

Υπενθυμίζεται ότι οι υποψήφιοι είναι (κατά αλφαβητική σειρά) οι κύριοι Μιχ. Διονυσίου, Βασίλειος Γρηγοριάδης, Μανώλης Κουλουκουντής, Ηλίας Κουλουκουντής, Γεώργιος Κωλέτις, Νικόλας Μέλλης, Σπύρος Μυλωνάς, Πίτ Πάππας, Νικόλαος Σκαρβέλης, Παναγιώτης Τσεβδός και Τζών Χατζηπατέρας.

Εκπρόσωποι του Ελληνο-Αυστραλιανού Εμπορικού Επιμελητηρίου επισκέφθηκαν την Tsakos Shipping

Το απόγευμα της Δευτέρας 11 Απριλίου 1994, επισκέφθηκε τα γραφεία της Tsakos Shipping and

Trading S.A. η ευρισκόμενη στην Ελλάδα, ως προσκεκλημένη της Ελληνικής Κυβέρνησης, ομάδα επιχειρηματιών μελών του Ελληνο-Αυστραλιανού Εμπορικού Επιμελητηρίου της Μεμβούρνης Αυστραλίας.

Κατά την επίσκεψη ενημερώθηκαν για τις δραστηριότητες της εταιρίας και συζήτησαν με τον Καπ. Παναγιώτη Τσάκο προοπτικές συνεργασίας στην χώρα τους.

Εν συνεχεία ο Καπ. Ι. Ν. Τσάκος παρέθεσε δείπνο στο Ναυτικό Ομλο, όπου πέραν των επιχειρηματιών ετίμησε με την παρουσία του ο ένθερμος υποστηρικτής των ελληνικών θέσεων στα εθνικά μας προβλήματα, πρωθυπουργός της πολιτείας της Βικτώριας κ. Feff Kennett.

Κατά το δείπνο επικράτησε θερμή ατμόσφαιρα και αντιπλάγησαν προπόσεις.

Προτάσεις της ΠΙΝΟ για το NAT και το Euros

Στις 11 Απριλίου η ΠΙΝΟ κοινοποίησε τις προτάσεις της για την εξυγίανση του NAT. Η ΠΙΝΟ επισημαίνει ότι στα μέλη του Δ.Σ. του NAT δόθηκε από τον Πρόεδρο του

Ταμείου κ. Γ. Τιμαγένη έκθεση της τριμελούς Επιτροπής που συγκροτήθηκε με την από 9/10/1991 απόφαση του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που περιλαμβάνει προτάσεις για την εξυγίανση του NAT, προκειμένου η Διοίκηση του NAT να ενημερωθεί επί των προτάσεων της Επιτροπής και να διατυπώσει τις δικές της προτάσεις προς τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας.

Η ΠΙΝΟ σημειώνει ότι αφού έλαβε υπ' όψιν ότι, για την οικονομική και ασφαλιστική εξυγίανση του NAT έχει ήδη κατά καιρούς και συγκεκριμένα το 1985, και το 1990 διατυπώσει προτάσεις επί του θέματος αυτού, απεφάσισε την συγκρότηση Επιτροπής η οποία θέλει προβεί στη μελέτη της άνω έκθεσης και στη διατύπωση των επ' αυτής παρατηρήσεών της, παράλληλα δε συνέστησε στους εκπροσώπους της στο Δ.Σ. /N.A.T. όπως αναμένουν τα συμπεράσματα των στα οποία θα καταλήξει η Επιτροπή, προκειμένου να υπρξει και από πλευράς ασφαλισμένων ναυτικών πρόταση και θέση για την εξασφάλιση των ασφαλιστικών δικαιωμάτων που προστατεύονται από τις διατάξεις της Νομοθεσίας του NAT και τις νομοθετικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις όπου αυτές επιβάλλονται για την παραπέρα βελτίωση του ασφαλιστικού συστήματος του αρχαιότερου Ασφαλιστικού Οργανισμού της χώρας και την οφειλόμενη από την Πολιτεία ασφαλιστική προστασία του χειμαζόμενου κλάδου των Ελλήνων ναυτικών.

Εξ άλλου η Διοίκηση της Π.Ν.Ο. αναφερόμενη στα δημοσιεύματα για το φορολογικό νομοσχέδιο διατυπώνει την έντονη διαμαρτυρία της για την προτεινόμενη αύξηση της φορολογίας των αποδοχών των Ελλήνων αξιωματικών του Ε.Ν. και επιφυλάσσεται εντός των ημερών να επανέλθει επί του όλου θέματος και να διατυπώσει τις προτάσεις τις οποίες επί σειρά ετών υποστήριξε και τελικά η σημερινή

Η Tsakos Shipping στην Σχολή Σωστικών του Λ.Σ.

Η εταιρία TSAKOS SHIPPING AND TRADING S.A. στα πλαίσια της προσπάθειας βελτιώσεως του επιπέδου εκπαίδευσής των ναυτικών της, αλλά και ενημερώσεως του προσωπικού των γραφείων της στα θέματα διασώσεως και ασφάλειας των πλοίων οργάνωσε δύο επισκέψεις στις 5 και 7 Απριλίου στην Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών μέσων του Λιμενικού Σώματος στον Ασπρόπυργο.

Η εταιρία αισθάνεται την ανάγκη να ευχαριστήσει και δημόσια τον Διοικητή και το Εκπαιδευτικό προσωπικό για την παρασχεθείσα εκπαίδευση και να τους συγχαρεί για το παρεχόμενο από τη Σχολή έργο.

στηρίων και 12 παράγοντες της Ελληνικής και ξένης επιβατηγού ναυτιλίας παρουσίασαν τις απόψεις του σε οικονομικά και τεχνικά θέματα, ενώ το Υπουργείο Ναυτιλίας παρέστη με αντιπροσωπεία του Λιμενικού Σώματος με επικεφαλής τον Αρχηγό Λιμενικού Σώματος Μανώλη Πελοποννήσιο.

Τα βασικά πορίσματα του Συνεδρίου θα παρουσιασθούν στο προσεχές τεύχος των "Ναυτικών Χρονικών", ενώ η εισήγηση του κ. Γεράσιμου Στρίντζη πάνω στο καίριο θέμα του προνομίου της Ακτοπλοίας, δημοσιεύονται αυτούσια στις σελίδες 15 και 16 του παρόντος τεύχους.

Αρχαιρεσίες της Πανελληνίας Ενωσης Μηχανικών Ε.Ν.

Μετά το πέρας των αρχαιρεσιών της Πανελληνίας Ενωσης Μηχανικών Ε.Ν. συνήλθε σε σώμα

στις 16 Μαρτίου 1994, το νέο Διοικητικό Συμβούλιο και εξέλεξε το προεδρείο του, ως εξής:

Πρόεδρος Σταματόπουλος Αθανάσιος, Γεν. Γραμ. Α' Τοιμπόγλου Σάββας, Γεν. Γραμ. Β' Αιλαμάκης Γεώργιος και Ταμίας Κατσώρης Κωνσταντίνος.

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΙΕΝΕΝ είναι: Γεώργ. Βρανάς, Γεώργ. Τούσσας, Νικ. Πέτρου, Ηλίας Βαμβακούσης, Ισιδ. Μάκρας, Πέτρος Κτιστάκης, Ματ. Ποτήρης, Χαρ. Βορρέας, Δημοσθ. Βουλγαράκης, Παναγ. Ράπτης, Χριστοδ. Σιδέρης, Κων. Βάλβης-Κατσίπης, Βασ. Γεωργούλης, Ελευθ. Απολλωνάτος, Χαρ. Διονυσίου, Μαρ.-Ανδρ. Μαριδάκης, Φωτ. Χολέζας, Αθαν. Παούρης, Δημ. Ξυνορόδος, Νικ. Συμεωνίδης, Νικ. Αντωνίου, Ευαγ. Παντελιδάκης, Νικ. Κοντός, Νικ. Θωμόπουλος, Αγγ. Μπλίσης, Μιχ. Κατάκαλος, Δημ.

Λαπάτας, Ιωάν. Γερακάρης και Εμμ. Καρασάββας.

Προαγωγές και τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Με Προεδρικά Διατάγματα που δημοσιεύθηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προάχθηκαν:

- Στο βαθμό του πλοίαρχου ο αντιπλοίαρχος Τριαντάφυλλος Χαλκάς.

- Στο βαθμό του πλωτάρχη ο υποπλοίαρχος Βασ. Τετράδης.

- Στο βαθμό του ανθυποπλοίαρχου οι σημαιοφόροι Ιωάν. Κοντόπουλος, Γεώργ. Πατέλης, Κων. Πούλης, Γεώργ. Μανωλούδης, Νικ. Αρμπουνιώτης, Γεώργ. Ρουμάνας, Γεώργ. Σταυρόπουλος, Παναγ. Γκούφας, Γεώργ. Κασσανδρινός, Ευάγγελος Τσαννακόπουλος, Νικ. Μεταξάς, Αλέξιος Καρακούλας, Μιχ. Μανωλεδάκης, Γεώργ. Καλλιάνος, Κων. Μυλωνάκος και Κων. Δεμερτζής.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

Οι πλοίαρχοι Κων. Κοκκορέτσας στη Γενική Επιθεώρηση ΛΣ, Ανδρ. Σινιώρης στη Γενική Επιθεώρηση ΛΣ, Στέργιος Παπαστεργίου στο ΠΛ Αμμοχώστου και Σπυρ. Ιωαννάς στο ΚΛ Κερκύρας.

- Οι αντιπλοίαρχοι Σ. Καρακίτσος στην ΑΔΣΕΝ/Μακεδονίας, Απόστ. Λιβάνιος στη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ, Στυλ. Κανέλης στο ΥΕΝ, Διαμαντής Μανός στη Διεύθυνση Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων του ΥΕΝ και Γεώργιος Πιπλίσσης στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων του ΥΕΝ.

- Οι πλωτάρχες Αθαν. Μπέκας στο ΠΛ Βανκούβερ, Σωτ. Δεμάγος στο ΠΛ Αμβέρσας, Αντ. Πιτσουλάκης στο ΚΛ Πειραιά, Ευάγ. Μανδελένης στη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ, Δημ. Ζαμπίκος στην Υπηρεσία Προμηθειών του ΥΕΝ Κων. Μπριλάκης στη Διεύθυνση

METALOCK BRASIL

FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20 26.
11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22 4686 Telex: 131034 LOCK
Fax: (132) 22 4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253 6043
Fax: (21) 263-2360



DIESEL
ENGINE
SERVICING
•
CRANKSHAFT
RECTIFICATION
•
WELDING/PLATEWORK
•
MACHINE SHOP
•
METALOCK
COLD REPAIR PROCESS
•
ELECTRICAL (ISES Members)
•
ELECTRONICS

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

κυβέρνηση υιοθέτησε τότε με το Νόμο 1828/1989, γεγονός που θεωρήθηκε τότε από τους Έλληνες αξιωματικούς του Ε.Ν. ως οριστική πλέον και μόνιμη ρύθμιση της φορολογικής των μεταχειρίσεως.

Τέλος η διοίκηση της ΠΙΝΟ δήλωσε ότι ασχολήθηκε δια μακρών επί του θέματος του Κοινοτικού νηολογίου "Euros" για το οποίο πραγματοποιήθηκε στο ΥΕΝ σύσκεψη των εφοπλιστικών οργανώσεων, του Ν.Ε.Ε. και της ΠΙΝΟ υπό την προεδρία του κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και κατά την διεξαχθείσα συζήτηση υπεστήριξε σαφώς τις θέσεις της ότι θα εδέχετο την προώθηση του Euros υπό την απαραίτητη προϋπόθεση ότι η επάνδρωση των πλοίων θα εξασφαλίζεται από κοινοτικά πληρώματα.

Thalassa '94

Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε μεταξύ 7-10 Απριλίου, το δεύτερο διεθνές συνέδριο και έκθεση με θέμα την επιβατηγό ναυτιλία, αυτή την φορά επί του κρουαζιεροπλοίου "Κράουν Μ." της Marlines.

25 ομιλητές, εκ των οποίων 12 καθηγητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς, του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου και ξένων Πανεπι-

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Υποπλοίαρχος νέος, δραστήριος με καλή Αγγλικά, να αναλάβει επιθεωρήσεις των πλοίων της εταιρίας κυρίως στον τομέα Safety και συντήρησης. Αριστες αποδοχές και συνθήκες εργασίας για τον κατάλληλο υποψήφιο.

Γράψατε Τ.Θ. 70316 ΓΛΥΦΑΔΑ ΕΣΩΚΛΕΙΟΝΤΕΣ CV.

Τιμητική διάκριση στην InterOrient



Σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στην Μανίλα η ελληνικής ιδιοκτησίας εταιρία InterOrient βραβεύθηκε με το Award of Distinction (ειδικό βραβείο εξαιρετικής Διάκρισης) για τις υποδειγματικές υπηρεσίες της κατά το έτος 1992.

Το Award of Distinction δίδεται σε πρακτορεία που έχουν ήδη βραβευτεί και εισαχθεί στο Hall of Fame, και συνεχίζουν την άμεμπτο προσφορά τους στον τομέα αυτό.

Όπως είναι γνωστό, από τις ανακοινώσεις στον διεθνή και τοπικό τύπο, στις 16/12/92 η InterOrient εισήχθη στο Hall of Fame μετά την διάκρισή της για τρία συνεχή χρόνια (1989-1990-1991) μέσα στις 10 πρώτες εταιρίες του κλάδου της στις Φιλιππίνες.

Εμπνουμε να επισημάνουμε ότι η InterOrient εξυπηρετεί ένα μεγάλο αριθμό πλοίων (Ελληνικών και ξένων συμφερόντων) και

είναι η μόνη ελληνικών συμφερόντων εταιρία μεταξύ δεκάδων που δρουν στον ίδιο χώρο, που τυχάνει τέτοιας υψηλής διάκρισης, συνεχώς από το 1989.

Η αρμόδια αρχή των Φιλιππίνων απονέμει τα βραβεία για την συμβολή στην εκπαίδευση των ναυτικών μέσω των Shipboard Training Programmes, για την συμπεριφορά και το ήθος απέναντι στους ναυτικούς, για την εισαγωγή συναλλάγματος, την συμμόρφωση με τους κανονισμούς και βεβαίως βάσει του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών και εξυπηρετούμενων πλοίων.

Η παραπάνω φωτογραφία είναι από την πρόσφατη επίσκεψη του Πρέσβη των Φιλιππίνων κ. Φερνάντεζ στα γραφεία της InterOrient στον Πειραιά, με τους διευθυντές της εταιρίας κ.κ. Γ. Αγαθοκλέους και Κ. Αρνόκουρο, τους οποίους συνεχάρη για την τιμητική διάκριση που απέσπασαν.

ση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του YEN, Ελευθ. Φερουσής στο ΚΛ Πειραιά και Βασ. Δημητρώπουλος στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του YEN.

- Οι υποπλοίαρχοι Δημ. Τσικόγιας στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του YEN, Π. Μπογιάς στη Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών, Β. Λυκούσης στο Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, Αλέξ. Καυκούλας στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του YEN, Βασ. Μπουρνιάς στο Λιμεναρχείο Ραφίνας και Γεράς. Βασιλάτος στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

- Οι ανθυποπλοίαρχοι Βασ. Τσιρόπουλος στη Διεύθυνση Ασφαλείας του YEN και Χρήστος Ζαφειρίου στο ΥΛ Κύμης.

Ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου της Ε.Ε.Ι.Θ.

Κατόπιν της Γενικής Συνελεύσεως της Ένωσης Εκπροσώπων Ιδιωτικών Θαλαμηγών, που συνήλθε την 18 Φεβρουαρίου 1994 στο ξενοδοχείο Χανδρής, το νεοεκλεγέν Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτήθηκε σε Σώματα στις 10 Μαρτίου ως ακολούθως:

Πρόεδρος Κων/νος Ξανάλατος, αντιπρόεδρος Ευστάθιος Βροντίσης, γεν. γραμματέας Δημήτριος Ψαρρός, ταμίας Γεώργιος Ζαίρης, αναπληρωτής ταμίας Αλέξ. Θεοδώρου, σύμβουλοι Παναγ. Πούρνος και Μάνθ. Γαλατιανός, αναπλ. μέλη Γεώργ. Γιαννόπουλος και Πυθ. Κόσιβας.

ΕΚΟ - 10 χρόνια συνεχούς ανάπτυξης

Στη συνεχή κερδοφόρα πορεία της εταιρίας από το 1984 έως σήμερα, αναφέρθηκε ο Πρόεδρος του Ομίλου κ. Αντ. Δονάς σε συνέντευξη τύπου, που έδωσε η Διοίκηση της ΕΚΟ, με την ευκαιρία συ-

μπλήρωσης δεκαετίας από την εξαγορά της ΕΣΣΟ ΠΑΠΠΑΣ.

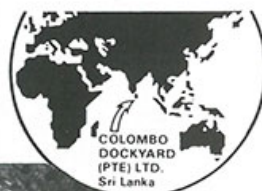
Ειδικότερα, ο Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου κ. Σπ. Δελγιάννης, επεσήμανε στον τομέα της εμπορίας πετρελαιοειδών, την επιτυχημένη στρατηγική επέκτασης που ακολούθησε η ΕΚΟ, η οποία συνεχίζεται και σήμερα, καθώς και την βαρύνουσα θέση που κατέχει η εταιρία στην αγορά πετρελαιοειδών στη χώρα.

Ενδεικτικά, ανέφερε ότι ο αριθμός των πρατηρίων σε όλη τη χώρα

κατά την τελευταία δεκαετία αυξήθηκε κατά 100%, (από 364 το 1983 σε 730 το 1993), ενώ ο όγκος των πωλήσεων αυξήθηκε κατά 290% (από 620 χιλ. τόννους σε 2.400 χιλ. τόννους περίπου).

Σήμερα η ΕΚΟ έχει το υψηλότερο μερίδιο στην συνολική αγορά πετρελαιοειδών (εσωτερική αγορά και διεθνείς πωλήσεις). Για την εμποτισμένη με την οποία την έχει περιβάλει το καταναλωτικό κοινό, η Διοίκηση εκφράζει τις ευχαριστίες της.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS : FOUR DRY DOCKS

	Capacity (tdwt)	Length (m)	Width (m)	Height (O.B) (m)	Cranage (t)
1.	30,000	213	26.0	9.7	Up to 25 t
2.	8,000	107	16.5	6.7	Up to 25 t
3.	8,000	122	16.0	5.5	Up to 10 t
4.	100,000	263	44.0	8.9	Up to 50 t

Equipped with dockside and workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlen Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

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

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

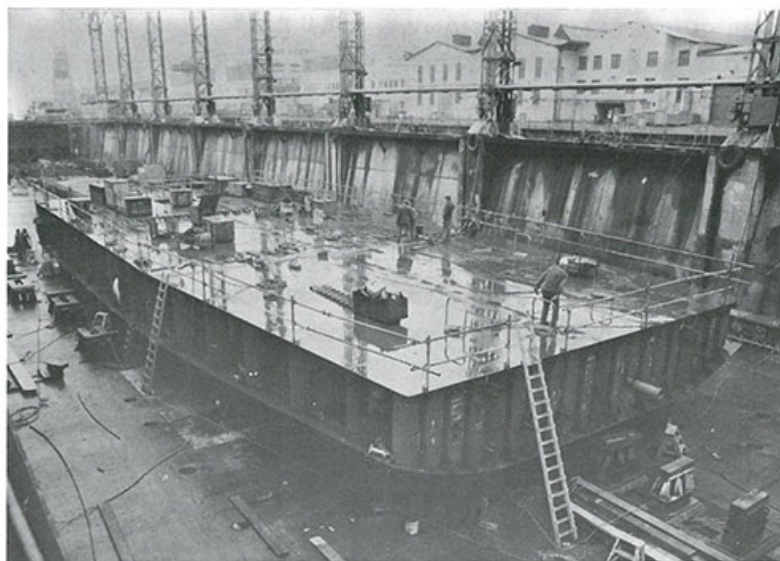
CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

Αρχισε η ναυπήγηση των Super Ferries των "Επιχειρήσεων Αττικής"



Με γοργό ρυθμό προχωρούν, εκ παραλλήλου σχεδόν, οι εργασίες ναυπήγησης των δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών σκαφών που έχει παραγγείλει η εισηγμένη στο Ελληνικό Χρηματιστήριο εταιρία Επιχειρήσεις Αττικής ΑΕ.

Η φωτογραφία δείχνει το πρώτο τμήμα του πρώτου πλοίου στο στάδιο κατασκευής στο οποίο βρίσκονταν στις 24 Μαρτίου 1994.

Η νέα γραμμή η οποία θα αρχίσει από τον Απρίλιο του 1995 μεταξύ Ελλάδας - Ιταλίας ονομάστηκε SuperFast Ferries και είναι το σήμα κατατεθέν της εταιρίας.

Η ονομασία αυτή υποδηλώνει τη μοναδικά μεγάλη ταχύτητα με την οποία τα πλοία αυτά θα εκτελούν τα δρομολόγια τους.

Ηδη προχωρεί εντατικά η υλοποίηση του οργανωτικού προγράμματος, όσον αφορά τη διαχείριση και τις πωλήσεις της καινούργιας γραμμής.

Η SuperFast Ferries, όπως και οι Επιχειρήσεις Αττικής, θα στεγάζονται στο κτίριο του Ομίλου Επιχειρήσεων Π. Παναγόπουλου στη Λεωφόρο Αλκυονίδων 157, στη Βούλα.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

Σε χαμηλές τιμές πίνακες ψηφιδωτοί από όστρακο θαλάσσης σε ξύλο, βραβευμένοι από τον ΕΟΜΕΧ κατάλληλοι για συλλέκτες, σαλόνια πλοίων, τζάκια κλπ.

Θέματα: αρχαικά, ιστορικά, αγωνιστές 1821 κλπ

Πληροφορίες: Τηλ.: 6815950 5-10 μ.μ.

Σχετικά με τον εφοδιασμό των αεροδρομίων με αεροπορικά καύσιμα, σημείωσε ότι η ΕΚΟ, ενώ το 1984 εξυπηρετούσε τρία αεροδρόμια, σήμερα εφοδιάζει 21 συνολικά και αυτό είχε ευνοϊκές επιπτώσεις στην περιφερειακή και τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Ειδική μνεία έγινε και για τις αξιόλογες εξαγωγικές δραστηριότητες της εταιρίας προς τις Βαλκανικές χώρες, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ΕΚΟ, λόγω της γεωγραφικής θέσης του Διυλιστηρίου.

Τονίστηκε ιδιαίτερα ότι η ΕΚΟ σε όλη την περίοδο 1984-94 λειτούργησε με καθαρά οικονομικά κριτήρια.

Ο κ. Σπ. Δελιγιάννης αναφέρθηκε και στη στρατηγική σημασία του **Βιομηχανικού Συγκροτήματος της ΕΚΟ στη Βόρεια Ελλάδα**, όπου το Διυλιστήριο και οι Πετροχημικές μονάδες της εταιρίας έχουν αποτελέσει έναν σοβαρό μοχλό βιομηχανικής και οικονομικής ανάπτυξης για ολόκληρη την περιοχή από τη δεκαετία του 1960, όταν άρχισαν να λειτουργούν επί ΕΕΣΟ ΠΑΠΠΑΣ.

Το επενδυτικό πρόγραμμα του Βιομηχανικού Συγκροτήματος της ΕΚΟ, έχει δύο κύριους άξονες:

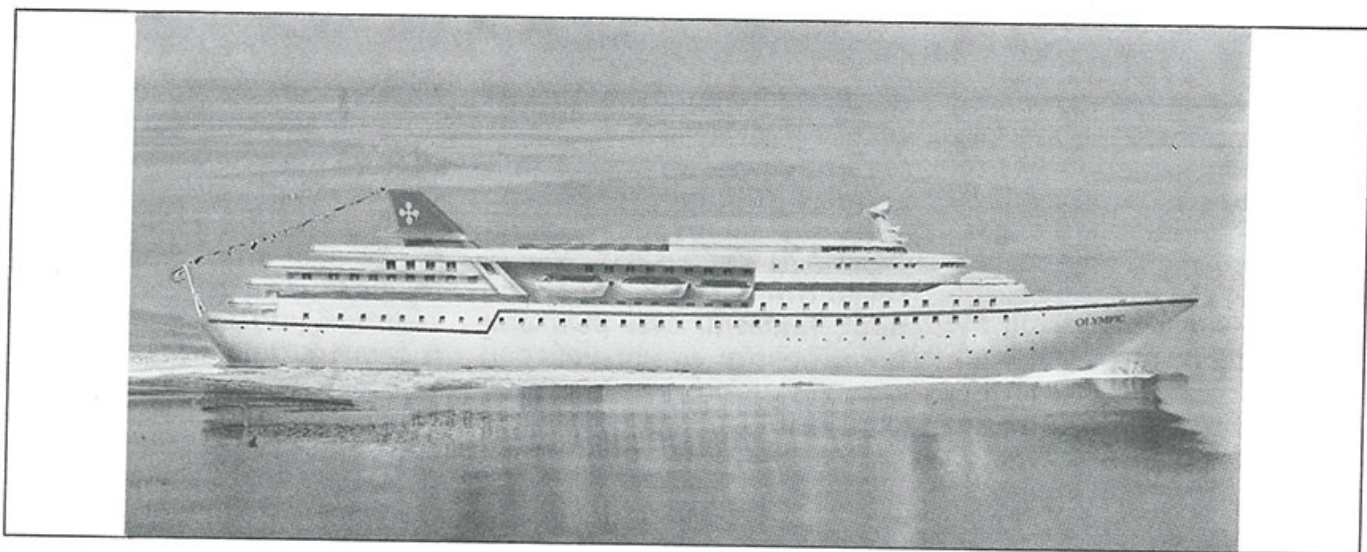
Πρώτον: Τον συνεχή εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των μονάδων για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της εταιρίας.

Δεύτερον: Την προστασία του περιβάλλοντος από τις βιομηχανικές δραστηριότητες με την εγκατάσταση και τη χρήση σύγχρονων τεχνολογικών μεθόδων, με στόχο την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

Το ύψος των επενδύσεων στο Βιομηχανικό Συγκρότημα την περίοδο 1984-93 ανήλθε σε 13,5 δισ. δραχμές, περίπου, ενώ σήμερα η αξία των έργων των οποίων η κατασκευή βρίσκεται σε εξέλιξη ανέρχεται σε 14,0 δισ. δραχμές.

Μεταξύ των κυριοτέρων έργων που έχουν ήδη αρχίσει είναι το

Αρχίζει κρουαζιέρες υπό τα χρώματα της ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ το νέο κρουαζιερόπλοιο Olympic



Σε μια όμορφη και σεμνή τελετή εγκαινιάσθηκε στις 14 Απριλίου, το ελληνικό κρουαζιερόπλοιο "Ocean Majesty" 12.000 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 621 επιβατών, το οποίο ναυλώθηκε από την Ηπειρωτική Ατμοπλοία για περίοδο 204 ημερών, από 15 Απριλίου.

Το πλοίο θα εκτελεί κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο υπό το όνομα "Olympic" και πράγματι αποτελεί ένα ακόμη απόκτημα της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας.

Το σκάφος μετασκευάσθηκε εξ ολοκλήρου στο Πέραμα, και όπως τόνισε κατά τον αγιασμό του, ο εκ των συνδιευθυντών της διαχειριστικής εταιρίας Chios Breeze

Marine Co. κ. Μιχάλης Λάμπρος, αποτελεί επάξιο δείγμα των μεγάλων μετασκευαστικών δυνατοτήτων που προσφέρει το ελληνικό ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο του Περάματος, το οποίο πρέπει να στηριχθεί και να αναπτυχθεί περισσότερο με την συνδρομή της Πολιτείας.

νέο αγκυροβόλιο για δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου (3.6 δισ. δραχμές) και ο εκσυγχρονισμός του σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων αυτοκινήτων (2.9 δισ. δραχμές).

Ειδική αναφορά έγινε και στα θέματα πρόληψης ατυχημάτων και βιομηχανικής ασφάλειας, στα οποία η ΕΚΟ διατηρεί πρωτοποριακή θέση όχι μόνον στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς, με πολλές διακρίσεις.

Χαρακτηριστικά σημειώθηκε ότι το 1986, τα χημικά εργοστάσια της εταιρίας έκλεισαν επτά χρόνια λειτουργίας χωρίς ατύχημα, ενώ το Διυλιστήριο επέτυχε την ίδια επίδοση το 1991.

Επισημάνθηκε η άριστη οργανωτική δομή καθώς και η εξειδίκευση και οι συνεχείς προσπάθειες του προσωπικού της εταιρίας, που επιτρέπουν στην ΕΚΟ να ανταπεξέρχεται στις σκληρές ανταγωνιστι-

κές συνθήκες της αγοράς και να ατενίζει με αισιοδοξία το μέλλον.

Κλείνοντας ο κ. Δελιγιάννης διαβεβαίωσε ότι η ΕΚΟ όχι μόνον θα παραμείνει ενταγμένη στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα, αλλά με βάση την επιτυχή πορεία της προηγούμενης δεκαετίας, θα προχωρήσει σε μια νέα δυναμική αναπτυξιακή πολιτική και περαιτέρω επέκταση των δραστηριοτήτων της.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταδιακή μικρή βελτίωση των όρων απασχόλησης των μπάλκ κάρριερς παρατηρείται από τις αρχές Απριλίου, ενώ σαν γενική διαπίστωση αναφέρεται ότι η περισσότεροι παρατηρητές της αγοράς ευελπιστούν στην αναζωπύρωση της ζήτησης προς τα τέλη του μήνα.

Στον Ατλαντικό, προς το παρόν η δραστηριότητα στηρίζεται στις εξαγωγές δημητριακών από τα λιμάνια της Νότιας Αμερικής και του Σαϊντ Λόρενς, ενώ από τις ΗΠΑ τα φορ-

τία με προορισμό την Απω Ανατολή είναι λιγοστά.

Εν πάση περιπτώσει οι ναύλοι των Πάναμαξ μπάλκερς δείχνουν να σταθεροποιούνται πάνω από τα δολ. 20 ανά τόννο στη κλασσική διαδρομή προς Ιαπωνία, ενώ βελτίωση παρατηρείται στους ναύλους των χάντσαιζ μπάλκερς με φορτία από τον Ατλαντικό και το Κόντινεντ προς την Ανατολ. Μεσόγειο.

Αντίθετα στον Ειρηνικό ο τόνος της αγοράς είναι ηπιότερος και αρκετά πλοία προτι-

μούν τη ναύλωσή τους με επαναπαράδοση στις πιο δραστήριες περιοχές της Νότιας Αφρικής και της Ευρώπης.

Τις τελευταίες εβδομάδες υπήρξε ακόμη μία αξιοσημείωτη βελτίωση της ζήτησης κήηπσάιζ μπάλκ κάρριερς όγω της αυξημένης κινητικότητας φορτίων γαιανθράκων τόσο στην Απω Ανατολή όσο και στον Ατλαντικό με έκδηλη βελτίωση των ναύλων που πληρώθηκαν.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις στα βασικά φορτία που κλείσθηκαν στις αρχές Απριλίου.

Σιτηρά:

- 63.000 τόν. Βαλέντσια για Τζέντα, δολ. 14,00, 7.000/3000 τόν. άμεση.

- 54.000 τόν. Ρίβερ Πλέιτ για Ταιβάν, δολ. 23,75, 10.000/4.000, Μαΐου 2-15.

- 54.000 τόν. Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ για Γιβραλτάρ/Αμβούργο, δολ. 14,00, 10.000 / 7.000 τόν. Απριλίου 8-10.

- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,75, 11 ημέρες, Μαΐου 1-15.

- 43.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 19,25, 5 ημέρες/1.500 τόν., τέλος Απριλίου.

- 24.800 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιρλανδία, δολ. 12,80, 7 ημέρες, Απρίλιος.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τόν. Τουμπαράο για Ιαπωνία, δολ. 8,25, φόρτωση κλίμακας/30.000 τόν. εκφόρτωση, Μαΐου 10-20.

- 130.000 τόν. Νουαντχίμπου για Δυτ. Δουκέρκη, δολ. 3,75, 6 ημέρες, Απριλίου 15-30.

- 120.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρόττερταμ, δολ.

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

6,25, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, μέσα Μαΐου.

- 100.000 τον. Γκόα για Ιαπωνία, δολ. 6,50, 25.000/ 12.000 τον. άμεση.

Γαϊάνθρακες:

- 120.000 τον. Γκλάνστοουν για Καοσιούγκ, δολ. 5,50, 40.000/38.000 τον. Μαΐου 2-12.

- 110.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ρόττερταμ, δολ. 6,25, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. Απριλίου 10-20.

- 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Τάραντο, δολ. 6,00, 3 ημέρες αντίστοιχα, Απριλίου 5-15

- 60.000 τον. Νιουκάστλ για Τάραντο, δολ. 11, 5 ημέρες, Μαΐου 1-5.

- 60.000 τον. Μαρακάμπο για Υμουίντεν, δολ. 8,20, 20.000 τον. /2 ημέρες, Απριλίου 20-28.

Προϊόντα σιδήρου:

- 25.000 τον. Νοβοροσίσκ για Ταιβάν, δολ. 38,00, 2.000/cgd, μέσα Απριλίου.

Λιπάσματα:

- 20.000 τον. Καζαμπλάνκα για Βάρνα, δολ. 9,50, ελ. φόρτωση/2.000 τον. άμεση.

Ζάχαρη:

- 20.000 τον. Κουήνσλαντ για Βανκούβερ, δολ. 17,00, 10.000/1.500 τον. αρχές Μαΐου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μία αργή αλλά σταθερή βελτίωση των επιπέδων των μισθωμάτων παρατηρείται στα Πάναμαξ μπάλκερς στον Ατλαντικό, ενώ αντίθετα τα επίπεδα για κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό βρίσκονται υπό πίεση και αρκετοί πλοιοκτήτες δείχνουν διατεθειμένοι να δεχθούν άμεση μίσθωση με μειωμένο ναύλο για επαναπα-

ράδοση του πλοίου τους στον Ατλαντικό.

Αρκετό ναυλωτικό ενδιαφέρον εκδηλώθηκε για τα χάντμαξ και τα μεγαλύτερα χάντμαξ τόσο από τη Νότιο Αμερική, όσο και στο Κόντινεντ, ενώ ένας αριθμός πλοίων κλείσθηκε για περίοδο μέχρι και 12 μηνών με μίσθωμα περί τα δολ. 8.000 την ημέρα.

Δυσμενείς παραμένουν προς το παρόν οι συνθήκες απασχόλησης των μικρών μπάλκερς και των συμβατικών φορτηγών, πολλά από τα οποία βρέθηκαν να ανταγωνίζονται περιορισμένο αριθμό εργασιών στο Κόντινεντ και την Ευρώπη.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την ουσιαστική αύξηση των ποσοτήτων αργού πετρελαίου που διακινήθηκαν με V/VLCC's από την Περσοαραβικό Κόλπο, οι ναύλοι των μεγάλων δεξαμενοπλοίων στην



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 -7

TELEX: 216225 UNIM GR
217469 ARKA GR

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

περιοχή αυτή παρέμειναν περί τα WS 32,5, -34 για τους γνωστούς προορισμούς προς Δύση, Ανατολή και Ερυθρά Θάλασσα.

Μία προοπτική αυξημένης δραστηριότητας για τα VLCC διαφαίνεται στον ορίζοντα, μετά την απόφαση του ΟΠΕΚ να αναπροσαρμόσει τα επίπεδα της παραγωγής των κρατών - μελών του για το τέταρτο τρίμηνο του έτους.

Στις λοιπές βασικές περιοχές φορτώσεων, η αγορά της Δυτικής Αφρικής εμφάνισε σημεία αναζωπύρωσης της ζήτησης με τους 120.000 τόννους με εκφόρτωση στην Ιταλία στα υψηλότερα επίπεδα των WS 87,5.

Βελτίωση εμφάνισε και η αγορά της Καραϊβικής, όπου οι ναύλοι των Αφραμαξ τάνκερς κινήθηκαν ανοδικά από το WS 90 προς το WS 130.

Σταθερή σε γενικές γραμμές η διακίνηση φορτίων πετρελαίου από τη Βορ. Θάλασσα με τους 80.000 τόννους στα επίπεδα των WS 95 για τις συνήθεις βορειοευρωπαϊκούς προορισμούς.

Τέλος, η αγορά της Μεσογείου συνέχισε να κινείται με αργούς ρυθμούς και τα συνήθη φορτία με πλοία Αφραμαξ πληρώνονταν περί τα WS 90-92,5, με τους ναύλους των Σουέζμαξ από την ίδια περιοχή στα WS 70-72,5.

Στα καθαρά φορτία, η πλάστιγγα εξακολουθεί να γέρνει υπέρ των πλοιοκτητών, με ιδιαίτερη προτίμηση των ναυλωτών στα πρόντακτ κάρριερς που μπορούν να δεχθούν φορτία νάφθας.

Μερικά χαρακτηριστικά κλεισίματα καθαρών φορτίων:

- 55000 τον. Περσασαραβικός Κόλπος για Ιαπωνία, WS 152,5.

- 30.000 Περσασαραβικός Κόλπος για Ινδία, WS 215.

- 30.000 τον. Μεσόγειο για Δυτική Αφρική, WS 225.

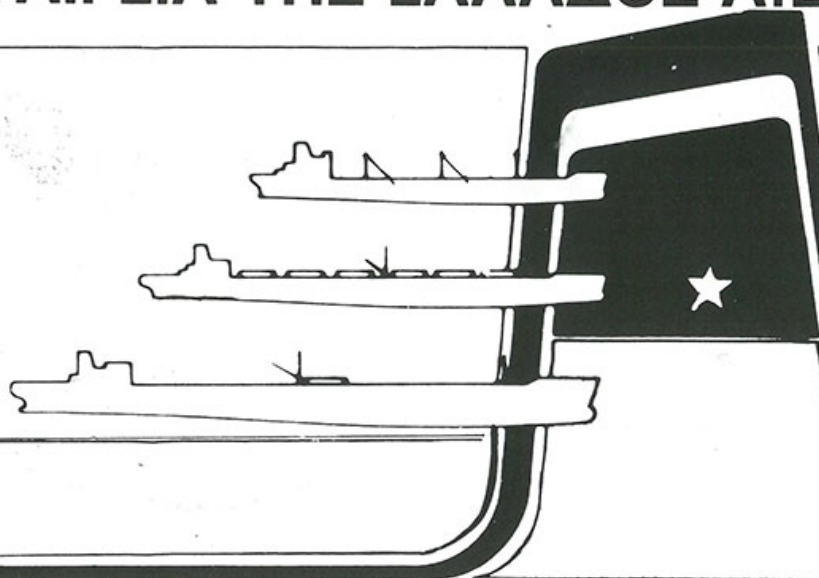
Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	68	73	130
Αμβούργο	79	84	136
Χάβρη	82	90	165
Φάλμουθ	88	94	169
Κιέλ Κανάλ	-	-	-
Αυγούστα/Γένοα	77	83	167
Πειραιάς	73	79	153
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	---	80	190
Τζέντα	---	89	238
Ράς Τανούρα	-	79	207
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	78	84	187
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	107	116	179
Λάς Πάλμας	76	82	152
Θέουτα	72	78	152
Ντώραμπαν	---	86	189
Α. ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	---	93	291
Χόγκ Κόγκ	92	94	160
Σιγκαπούρη	87	89	153
Τόκιο	96	101	231
Σίδνευ	-	98	201
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	81	85	179
Νέα Υόρκη	75	80	176
Χάμπτον Ρόουντς	82	86	178
Χιούστον	73	76	149
Ν. Ορλεάνη	73	76	149
Λός Αντζελες	82	85	210
Κρίστομπαλ	82	88	175
Ρίο Ιανέιρο	79	86	208
Μπ. Αιρες	99	99	178
Μοντεβιδέο	97	106	190

- 30.000 τον. Καραϊβική για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 220-225.

- 29.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ για Κόλπο ΗΠΑ, WS 220.

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

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





NAFTIKA CHRONIKA

UGS and the Greek Shipping Co-operation Committee meet in London

The first for the current year joint meeting of the Councils of the Union of Greek Shipowners and the Greek Shipping Co-operation Committee took place in London, on March 21st. Items on the agenda included a presentation by UGS President Yiannis Goumas and Committee Chairman, including the cooperation with the Greek State, the enhancement of Marine Education, the European Commission's programme for "Safe Seas", American Legislation, and the international regulations, always under the auspices of IMO.

LR's Statistical data was presented at the Meeting, prepared by Dr. N. Mikelis, which showed that for the fourth year running the Greek controlled merchant fleet has grown considerably and now stands at 3,019 vessels of over 120m dwt, an increase of 16,69m dwt on the previous years, making it the world's largest fleet.

Maritime Courts in Greece

The long discussed and awaited Maritime Sections in Greek Courts were officially created in March and could give Greece the foundation to become a growing centre for international marine law. As specialised sections of existing Courthouses, they are expected to deal with a wide range of penal, civil commercial and administrative cases arising from shipping activities. Initially, the system will be staffed by some 20 judges who have solid experience of the various aspects of shipping law and all pending maritime cases have already been transferred to these sections, which however have not yet adjourned due to the lengthy strike of Greek lawyers over the new tax law proposed by the government.

Asia Pacific MOU for stringent port state control

Seventeen Asia Pacific nations, including Australia, signed the Tokyo Memorandum of Understanding, which will achieve a more uniform and stringent stand-

ard of port state control inspections throughout the area, ensuring that surveys will be carried out to the same standard throughout the region, with the more advanced nations providing assistance to others in developing systems and training methods. The memorandum is a clear indication to the shipping industry that substandard shipping will no longer be tolerated in the Asia Pacific Region. Maritime Authorities will meet this month in Beijing to review progress and explore further means of increasing the efficiency of the system.

EU proposals for enhancing safety at sea

The Ministers of Transport and the Environment met on March 24th, to discuss a new Mandatory Reporting scheme of vessel's position and the establishment of compulsory routes agreed to approaching environmentally-sensitive areas. They agreed to the need for legislation to be drawn up by the Commission, for an amendment to the IMO Safety of Life at Sea convention to make it obligatory for a ship to report "all necessary information" when transiting a given area. It was also proposed to make it mandatory for ships to have a sole identification number. The Ministers further agreed to strengthen port state inspection of ships and to publish the results, and to make the International Maritime Dangerous Goods Code mandatory internationally. Also discussed was the revision of stowage and stability provisions for containers, a substantial increase in limits of limitation of liability of marine claims, conventions and new traffic separation schemes near coastal areas or amendments to existing ones.

Enhanced Survey Programme

Emphasising the importance of survey planning as a tool to improve quality of the surveys, production of a Survey Programme was made mandatory prior to Special Periodical Surveys (hull) as part of the IMO (Resolution A. 744/18) and IACS Enhanced Survey Programme. The survey programme is to contain a full list of items to be covered by class and repairs requiring survey. Items such as necessary staging, access and other preparations in order to fulfil the rule

requirements, are to be covered. Furthermore it is recommended that structural evaluation is carried out with respect to possible weak structural areas and risk of corrosion. Proper survey planning is expected to enable classification societies to concentrate the major survey efforts on critical structural areas. The survey planning is the owners responsibility and is to be carried out in cooperation with the classification society.

INTERTANKO to open London office

The relocation to London of the organisation's offices was discussed at a meeting of INTERTANKO's Executive Committee, held in Rotterdam. It was decided that the administration of INTERTANKO should remain in Oslo, but that the Association should be represented in London, by a senior executive.

IACS Quality move to promote consistently high standards in ship classification practice

The 11 Members of the International Association of Classification Societies have been awarded Certificates of Conformity with the IACS' Quality System Certification Scheme-QSCS.

The culmination of a three-year development and audit programme by IACS Members, compliance with the ISO 9001-based scheme now becomes mandatory for IACS membership. Further, QSCS compliance meets the core quality system requirements of the IMO's recently adopted Resolution A739 (18).

IACS' Scheme - one of the most far reaching yet seen in the industry - requires every Member Society to operate an internal quality system conforming with strict IACS requirements for both ship classification and delegated statutory work on behalf of national administrations.

The QSCS Conformity Certificates are valid for three years - subject to satisfactory intermediate audits. During the first round of audits - involving visits by a team of auditors to worldwide locations - non conformities to IACS' QSCS Requirements were found in all Member Societies.

All non-conformities were rectified by corrective actions to the satisfaction of the auditors, and roughly half the societies were revisited to verify implementation of corrective actions.

According to IACS' Quality Secretary David Smith, the audits have shown that, with the mandatory introduction of QSCS, all Members are benefiting from the discipline of implementing compliant quality management systems.

"The benefits are already flowing through in better control of information provided to survey staff; closer awareness of training needs and improved communications with Society senior management on quality matters", he says.

At IACS' invitation the first round of audits were monitored by an Observer from the IMO. In addition to its ongoing programme to expand and refine QSCS, the IACS Council is now also evaluating recommendations put forward by IMO for its further development.

Commenting on this IACS initiative, Chairman, Dr. Nicola Squassafichi, said: "We are pleased that the IMO regards QSCS as an important contribution to safety: their positive and constructive comments are valuable in helping to shape the further refinement of QSCS".

Commenting on the collective achievement of Certification by Member Societies, Dr. Squassafichi continued:

"This landmark in the IACS Quality Certification Scheme means the all our Members are now visibly able and committed to moving together in the quest for continuous improvement in quality.

"With the Scheme fully in place, we've added a mechanism and discipline to ensure continuous delivery of the highest common standards in implementing and then sustaining conformance with the rules in practice", he noted.

Dr. Squassafichi concluded by saying that, "QSCS is also an important foundation for the future. It creates a framework of opportunities and we are committed to its further development".

QSCS is one of the most important programmes to have been implemented by the Association's Permanent Secretariat since its formation in mid-1992.

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

DUBAI

VRETTOSHIP S.A.
SHARJAH U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594
Tlx: 68908 VSHIPM

HOLLAND

M.P.R.S.
Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

Since that time, IACS has been very active in the marine field, taking a series of important initiatives.

The QSCS announcement follows the introduction last July of the Enhanced Survey Programme (ESP) for oil tankers and bulk carriers, and the launch of IACS' Transfer of Class Database. Both initiatives are designed to toughen the enforcement of compliance with ever more demanding Classification Rules and Standards - and so reduce the ability of marginal or substandard tonnage to continue trading.

"Our recognition in the maritime community as a unique technical voice supporting the highest standards of ship safety carries the responsibility to live up to the highest standards ourselves", says IACS Permanent Secretary James Bell.

IACS' 11 Member Societies class over 40,000 merchant ships-more than half the world's fleet - and representing over 90% of total world tonnage.

Reception facilities for tankers letter to environmental groups

In 1973 the International Maritime Organisation adopted a Convention - the Marine Pollution Convention - which became known as MARPOL. A Protocol in 1978 approved certain amendments to MARPOL '73 so the whole document became known popularly as MARPOL 73/78.

Regulation 12 of Annex I MARPOL 73/78 provided (paragraph 1):

"...the government of each (Signatory state) undertakes to ensure the provision at oil loading

terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them..."

In the intervening period, 79 countries have ratified the MARPOL Convention. Despite this, an overwhelming number of MARPOL signatory states have oil ports which do not provide a pollution hazard.

INTERTANKO, the international association of independent tanker owners, representing 80% of the world's independent tanker shipping, has for many years urged governments which have signed MARPOL to live up to their responsibilities. We have continuously in IMO recorded with regret that governments have failed to live up to their commitments regardless of having ratified MARPOL.

Tanker operators have invested billions of dollars in upgrading tankers to comply with MARPOL requirements, only to learn that governments have failed to live up to their obligations.

Now INTERTANKO has published the result of its survey of the availability of reception facilities for oily residues in oil ports throughout the world. This book, "Reception Facilities for Tankers", shows that many countries, industrialised as well as developing, are in breach of MARPOL, by having oil ports which do not provide these essential facilities.

When these are provided, often the prohibitive costs act as a disincentive for ship operators to avail themselves of such facilities. Instead oily waste continues to be dumped at sea. This should stop.

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**

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



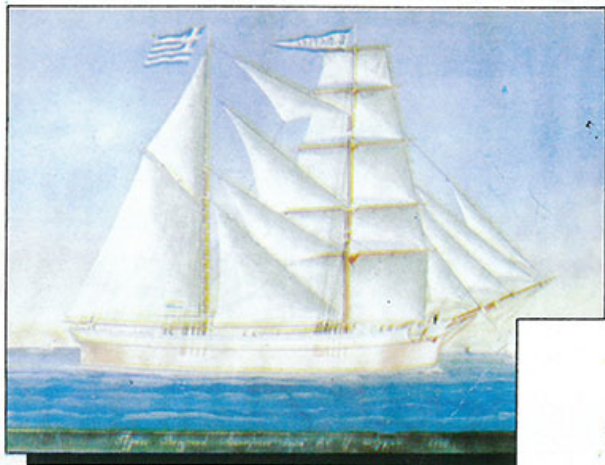
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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