

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιανουαρίου 1992
Αρ. Φύλλου 1356/1115

NAYTIKA XPONIKA



Ανδρόκοπτης

With
English
Supplement

APIO. 1356/1115
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1992
ΔΡΧ. 600



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

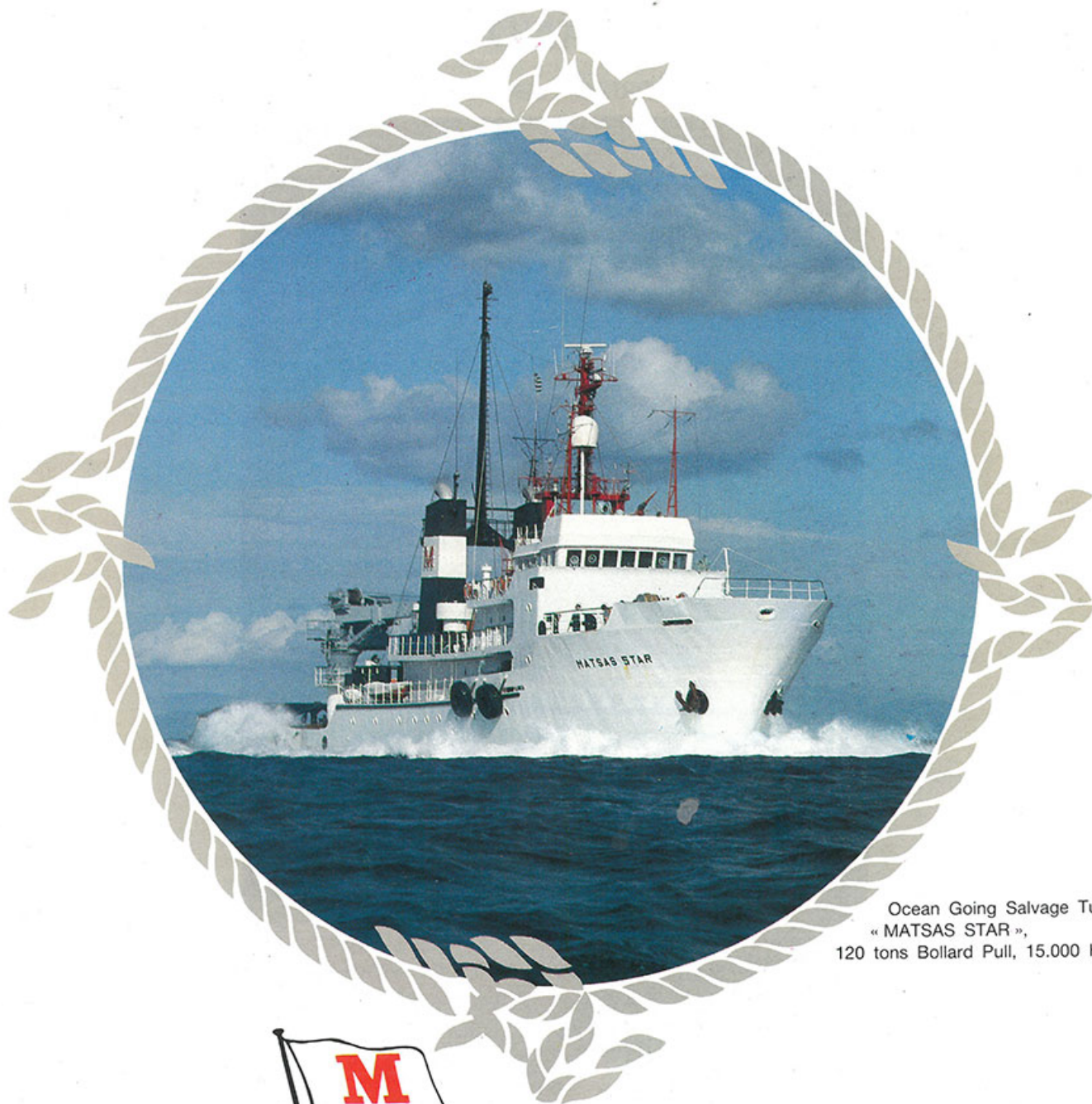
EMPROS LINES

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

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

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



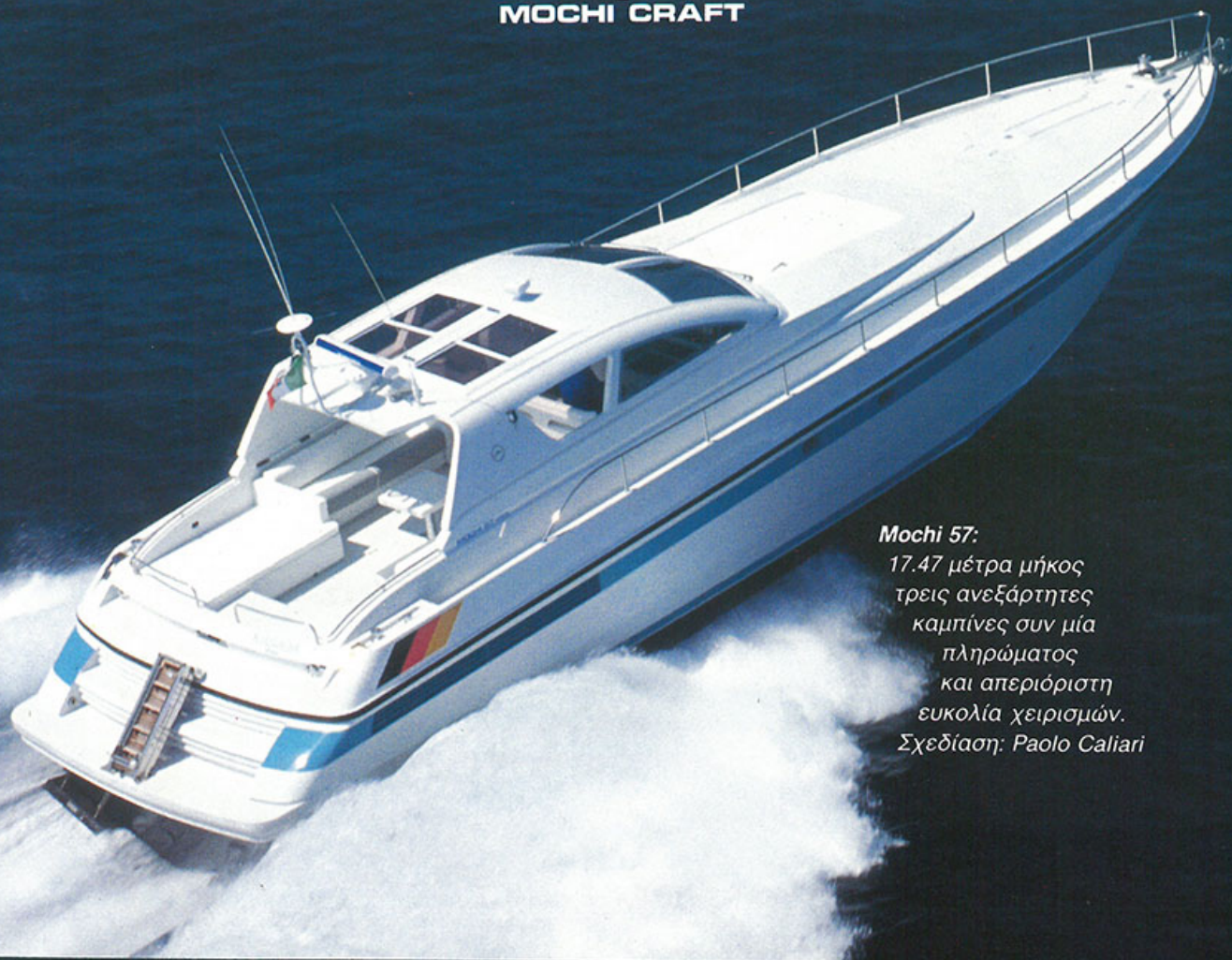
CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 412-0932/3

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

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

Open by Mochi Craft

Τριάντα χρόνια παράδοσης έχουν καθιερώσει το ναυπηγείο μας στην κορυφή της ευρωπαϊκής ναυπηγικής πυραμίδας. Γι' αυτό όσοι αποκτούν ένα Mochi, απολαμβάνουν την αξιοπιστία της κατασκευής και τη λειτουργικότητα της σχεδίασης αφήνοντας στους άλλους μόνο το πλεονέκτημα να τους θαυμάζουν.



Mochi 57:
17.47 μέτρα μήκος
τρεις ανεξάρτητες
καμπίνες συν μία
πληρώματος
και απεριόριστη
ευκολία χειρισμών.
Σχεδίαση: Paolo Calari



MOCHI 33



MOCHI 45



MOCHI 47



MOCHI 57



The Shipping Agency
at Your Service at all Italian Ports

NOBODY MATCHES "MEDOV" SERVICES



45 YEARS OF EXPERIENCE



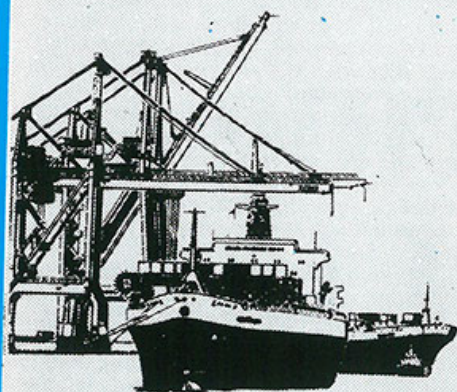
NATIONAL NETWORK OF AGENCIES

SPECIALIZED MULTILINGUAL STAFF

**PASSENGER HANDLING
AND SHORE EXCURSIONS**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 61ο**

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1992

ΞΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1356/1115

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 412 60 95
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

Υπεύθυνοι διαφήμισης:

Interconsult, τηλ.: 4134574 - 4115141
Φάξ: 4137155

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 9.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 8.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

61st Year

Issue No. 1356/1115 January, 1992

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (01) 417 66 58 - 412 60 95

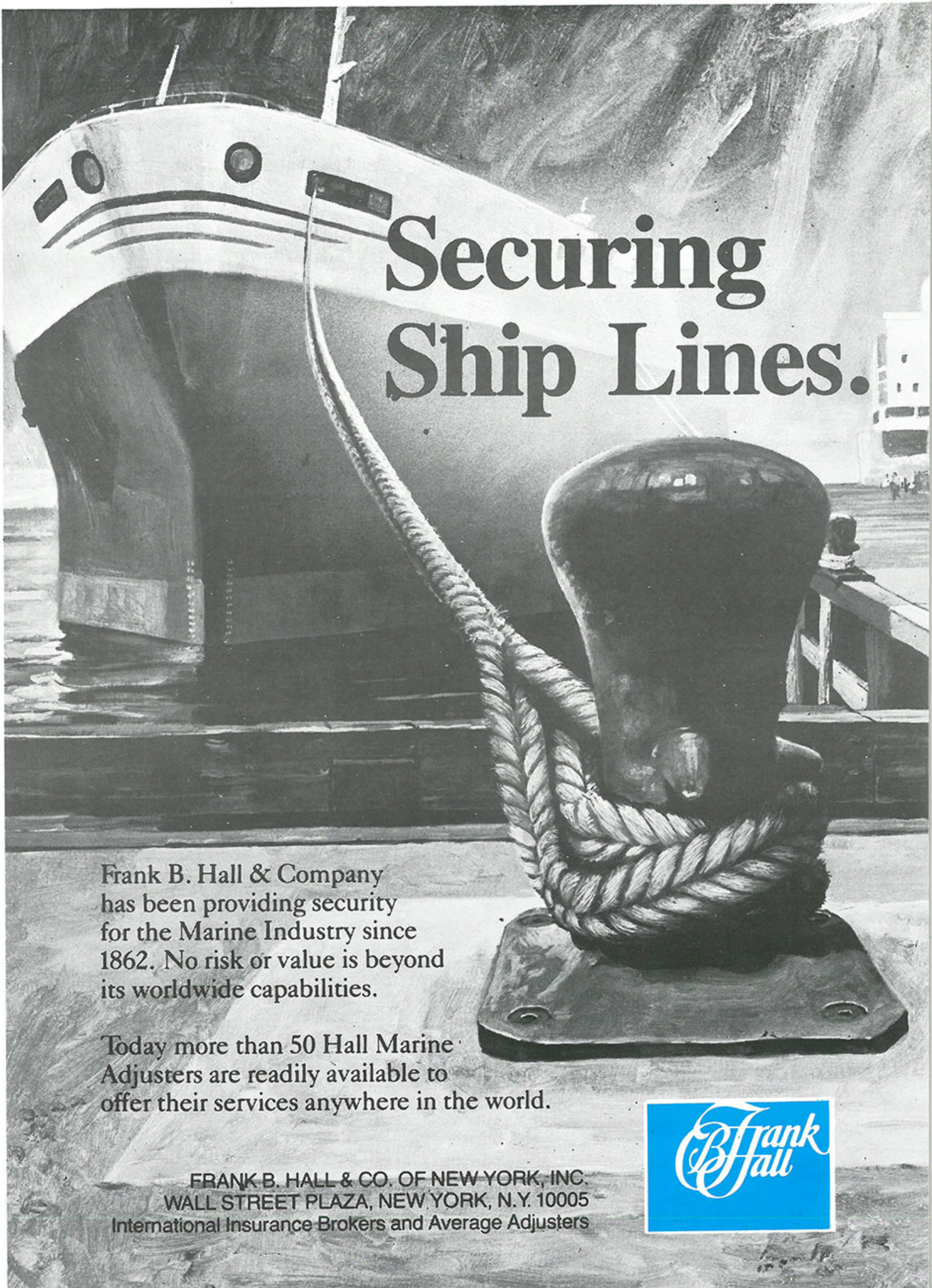
Cables: CHRONIKA - Piraeus

Telex: 21 2845

Fax: (01) 417 2268

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Το κυρίαρχο πρόβλημα.....	Σελίς	7
• ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ: Με την ευκαιρία του Νέου Έτους.....	»	10
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΑΝΑΡΑ: Η Ναυτιλία και η Εθνική Οικονομία.....	»	11
• ΓΙΑΝ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: Αισιοδοξία αλλά και Ανησυχίες.....	»	13
• ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ: Άρθρο μόνο Έλληνες Ναυτικοί.....	»	14
• ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ: Η απελευθέρωση του Cabotage και τα προβλήματα που προκαλεί.....	»	16
• ΚΩΣΤΑ ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ: Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες: Θέσεις και προβλήματα.....	»	22
• ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ: Το πρόβλημα της εξασφάλισης Ναυτεργατικού Δυναμικού.....	»	24
• ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ: Χωρίς Τίτλο.....	»	26
• ΜΙΧΑΛΗ ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ: Το δικό μας Όνειρο.....	»	28
• ΓΙΩΡΓΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Κατακτήσαμε τον Πόντο, μας λείπουν όμως οι Ναυτικοί.....	»	30
• ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ: Ευχές και προβληματισμοί.....	»	33
• ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ: Ικανά στελέχη για την επάνδρωση των πλοίων.....	»	34
• ΠΕΡΙΚΛ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ: Να προσελκύσουμε τους Νέους.....	»	36
• ΒΑΣ. Ν. ΜΕΤΑΞΑ: Η σχέση Ανωτάτης Παιδείας και Ναυτιλίας.....	»	39
• ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ: Ανατέλλοντας το 1992.....	»	32
• ΧΡΙΣΤΟΥ ΑΧΗ: Προς νέας εξελίξεις εις την θαλασφάλισιν.....	»	43
• ΓΙΩΡΓΟΥ Α. ΓΡΑΤΣΟΥ: Ουσιαστικά κίνητρα για του Ναυτικούς μας.....	»	46
• ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ: Liberty or Death.....	»	48
• ΝΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ: Κράτος, NAT και Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά.....	»	51
• ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ: Ο Πρέσβης της Νορβηγίας συνοδεύει Νορβηγό πλοίαρχο ενώπιον των Ανακριτικών Αρχών.....	»	54
• ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ: Χρειάζεται τόλμη για να διατηρηθεί η Εθνική Ναυτιλία.....	»	56
• ΓΙΑΝΝΗ ΧΑΛΑ: Έλλειψη Ναυτεργατικού Δυναμικού.....	»	58
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΠΑΝΟΥ: Σημεία και Πληρώματα.....	»	62
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ: Οι υποδοχές ξηράς εμπόδιο για ένα καλύτερο θαλάσσιο περιβάλλον.....	»	66
• ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗ: Τ' αμπέλια θεν αμπελουργούν και τα καράβια ναύτες.....	»	71
• ΔΗΜΗΤΡΗ ΤΣΑΠΡΑΛΗ: Λίγα από Όλα.....	»	73
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας.....	»	79
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοραπωλησιών πλοίων κατά το 1991.....	»	99
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Στατιστική των Ναυτικών Ατυχημάτων του 1991.....	»	113
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Η Παγκόσμια Ναυτιλία.....	»	119
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Φιλόδοξο Επενδυτικό Πρόγραμμα του ΟΛΠ.....	»	123
• ΓΙΑΝΝΗ ΛΙΟΥΡΔΗ: Ο λιμένας Πατρών κατά το 1991.....	»	124
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Σχολιασμός της επικαιρότητας.....	»	127
• ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: English Supplement.....	»	142



Securing Ship Lines.

Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



Το κυρίαρχο πρόβλημα

Έχει πλέον καταστεί κοινή συνείδηση ότι η έλλειψη Ελλήνων ναυτικών για την επάνδρωση των πλοίων και την στελέχωση των ναυτιλιακών γραφείων αποτελεί τον μεγαλύτερο κίνδυνο που αντιμετωπίζει σήμερα η Ελληνική Ναυτιλία, μάλιστα δεν είναι λίγοι εκείνοι που πιστεύουν ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν υπάρχει μέλλον για την Ελληνική Ναυτιλία, η τουλάχιστον δεν υπάρχει μέλλον με τη σημερινή μορφή της.

Ετσι, δεν υπάρχει πλέον ούτε ένας (αριθμός 1), τόσο στην Ακτή Μιαούλη, όσο και στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη που να μην ατενίζει με βαθύτατο σκεπτικισμό και σε καθημερινή βάση αυτό το κυρίαρχο πρόβλημα της Ναυτιλίας μας και να μην προβληματίζεται για τους τρόπους με τους οποίους θα εξασφαλίσουμε την αριθμητική και ποιοτική επάρκεια των στελεχών που χρειαζόμαστε.

Και αυτός ο προβληματισμός εκφράζεται στις σελίδες που ακολουθούν από τους ανθρώπους της Ναυτιλίας που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκλησή μας για συμμετοχή στην εφετηνή ειδική ετήσια έκδοση με την οποία εκφράζουμε και τους δικούς μας προβληματισμούς γι' αυτό το κυρίαρχο πρόβλημα.

Βεβαίως η έλλειψη επαρκούς αριθμού ναυτικών και κυρίως αξιωματικών για την επάνδρωση των πλοίων δεν είναι μόνον δικό μας πρόβλημα — σύμφωνα με στοιχεία του διευθυντού των διεθνών ναυτεργατικών υποθέσεων της Ενώσεως Άγγλων Εφοπλιστών, μόνον 12-15.000 νέοι αξιωματικοί εισέρχονται κάθε χρόνο στο ναυτικό επάγγελμα έναντι των 40.000 που απαιτούνται για τη συμπλήρωση των κενών θέσεων του παγκόσμιου στόλου κάθε χρόνο και αυτή τη στιγμή ελλείπουν από τον παγκόσμιο στόλο περισσότεροι από 50.000 αξιωματικοί. Το πρόβλημα όμως καθίσταται περισσότερο επιτακτικό για μας λόγω του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί ακόμη και σήμερα — και θα λειτουργεί τουλάχιστον όσο υπάρχει η σημερινή γενιά των Ελλήνων εφοπλιστών — η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση και που στηρίζεται στη στενή συνεργασία πλοιοκτήτη και ναυτικού.

Και για την αντιμετώπισή του — οριστική και όχι ευκαιριακή και εμβληματική — διατυπώνονται στις σελίδες που ακολουθούν διάφορες σκέψεις και προτάσεις. Δεν θα τις συνοψίσουμε γιατί πιστεύουμε ότι πρέπει να μελετηθούν επισταμένως ώστε να πάρουμε και να αξιοποιήσουμε εκεί-

να που προσφέρονται περισσότερο και είναι δυνατόν να υλοποιηθούν χωρίς καθυστερήσεις και ατέρμονες συζητήσεις που οδηγούν συνήθως στο αδιέξοδο. Θα πούμε μόνον; Πρώτον, ότι μπορούμε να αντλήσουμε το δυναμικό που χρειαζόμαστε για τη Ναυτιλία από την απέραντη δεξαμενή των δεκάδων χιλιάδων νέων που βρίσκονται στο σταυροδρόμι της επιλογής της σταδιοδρομίας τους αλλά βλέπουν κλειστές όλες τις πόρτες μπροστά τους. Δεύτερον, ότι η πρόσκλησή μας προς τους νέους αυτούς — ακολουθώντας τον αγαπητό Πρόεδρο του Κομμίτη Γιάννη Χατζηπατέρα θα την ονομάζαμε και εμείς σταυροφορία προς τους νέους — να στραφούν στη θάλασσα πρέπει να είναι απολύτως ειλικρινής. Και, τρίτον, ότι στη σταυροφορία αυτή πρέπει να συμμετάσχουν και να συμβάλουν οι πάντες, γι' αυτό και τα «Ναυτικά Χρονικά» που βλέπουν, όπως άλλωστε και πολλοί άλλοι, ότι δεν αποδίδει όσα θα έπρεπε η προσπάθεια για την προσέλκυση στο εθνικό νηολόγιο, επαναλαμβάνουν για πολλοστή φορά την πρότασή τους για την ασφάλιση στο NAT οκτώ Ελλήνων — των τριών αξιωματικών γέφυρας και των τριών της μηχανής καθώς και δύο δοκίμων αντιστοίχως — ώστε να εισφέρουν και στο NAT αλλά και στο ΚΝΕ όλα τα ελληνόκτητα πλοία.

Πριν από όλα αυτά όμως οφείλουμε:

- Να διασώσουμε και να διατηρήσουμε τους ναυτικούς που μας έχουν απομείνει.
- Να προσελκύσουμε πάλι στο ναυτικό επάγγελμα τους ναυτικούς μας που το εγκατέλειψαν τα τελευταία χρόνια — αν μάθουν ότι ένας πρακτικός μηχανικός Γ' που ναυτολογείται σε ανασφάλιστο πλοίο ως δεύτερος αξιώνει (και παίρνει) 3.500 δολάρια το μήνα πάρα πολλοί που ταλανίζονται πλέον από την οικονομική κρίση που μαστιάζει τη χώρα θα ξαναγυρίσουν, έστω ακόμη και για λίγο στα πλοία.
- Να δώσουμε τη δυνατότητα σε όλους τους συνταξιούχους που θέλουν να εργασθούν τη δυνατότητα να ναυτολογηθούν χωρίς τον παραμικρό περιορισμό και χωρίς να διακόπτεται η συνταξιοδότησή τους — αν μάλιστα δοθούν και διάφορα κίνητρα όπως είναι η περαιτέρω αύξηση των συντάξεων θα προσελκύσουμε και από αυτή την κατηγορία σημαντικό αριθμό πεπειραμένων ναυτικών.

Ταυτόχρονα όμως με την αντιμετώπιση αυτού του κυρίαρχου προβλήματος πρέπει να προσπα-

θήσουμε να θωρακίσουμε τη Ναυτιλία μας ώστε να μπορεί να αντιμετωπίζει όλες τις θύελλες που συναντά στην πορεία της. Όπως υπογραμμίζαμε και πέρυσι ακριβώς από αυτή την έπαλξη, πρέπει να ενισχύσουμε το τεράστιο αποθεματικό που συνιστούν η διαχειριστική ικανότητα και εμπειρία, η σωφροσύνη, η ευελιξία και η διεθνής αξιοπιστία του ελληνικού εφοπλισμού:

— Με την εξασφάλιση οριακού κόστους διαχείρισης.

— Με τη ποιοτική επάρκεια του προσωπικού για τη σωστή λειτουργία του πλοίου.

— Με την άρση κάθε εμποδίου — νομοθετικού ή γραφειοκρατικού.

— Με την προσαρμογή όλων ανεξαιρέτως στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί διεθνώς στον χώρο της Ναυτιλίας.

— Με την ενίσχυση και τη βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής.

— Με την δημιουργία όλων των προϋποθέσεων που απαιτούνται για την ουσιαστική σύνδεση του ελληνικού πλοίου με την εθνική του έδρα όπου θα μπορεί να βρίσκει ασφαλές καταφύγιο στους έωλους καιρούς.

Με την σθεναρή απόκρουση — σε συνεργασία και με τις άλλες κατ' εξοχήν ναυτιλιακές χώρες — των εκδηλουμένων ποικιλοτρόπως πρακτικών προστατευτισμού αλλά και των εθνικών μέτρων, όπως ο αμερικανικός νόμος για την προστασία α-

πό τη ρύπανση που προέρχεται όμως μόνον από τα πλοία και όχι και από τις χερσαίες πηγές.

— Με την επίσης σθεναρή διεκδίκηση του μεριδίου που δικαιούται η Ελληνική Ναυτιλία με το αλιβερίσι «σου δίνω, μου δίνεις» που γίνεται στα πλαίσια της ΕΟΚ.

Χρειάζεται, επαναλαμβάνουμε και εφέτος, ακόμη μια νέα εντελώς συλλογική σύμβαση, απλή, ρητή και ξεκάθαρη, χρειάζεται επίσης ένας νέος κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας προσαρμοσμένος στις σημερινές συνθήκες των πλοίων και της διεθνούς ναυτιλιακής πρακτικής, χρειάζεται να εγκαταλειφθούν πρακτικές και συνήθειες που προκαλούν τριβές μεταξύ των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας, των εφοπλιστών και των ναυτικών — δεν είναι νοητή σήμερα, λόγου χάρη, η διαφορετική αποζημίωση λόγω απολύσεως η οποία είχε θεσπισθεί παλαιότερα λόγω της βραδύτητας με την οποία γινόταν η παλιννόστηση των απολυομένων.

Χρειάζεται, επαναλαμβάνουμε και πάλι, να αντιληφθούμε όλοι ότι έχουν δημιουργηθεί νέες συνθήκες στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Και να κάνουμε — όλοι — τις αναγκαίες προσαρμογές — δεν μπορούμε σήμερα να χρησιμοποιούμε τις μεθόδους (και τα συνθήματα) της εποχής του μεσοπολέμου.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

*Τα «Ναυτικά Χρονικά»
εύχονται
σ' όλη την μεγάλη
Ελληνική Ναυτιλιακή Οικογένεια
Ευτυχισμένο & Δημιουργικό
το 1992*

number one in the Med

With the most modern and powerful ocean-going salvage tug in the Med — and an aggregate fleet horsepower in excess of 40,000 — Tsavliris offer a wide range of salvage and towage services to shipowners demanding skill and experience as well as sheer brute strength.



- Worldwide deep sea Salvage & Towage
- Ocean Rescue
- Fire Fighting
- Anti-Pollution
- Anchor Handling and Offshore Support
- Coastal and Harbour Towage

SALVAGE TUGS

TSAVLIRIS

T-TUG Operations (24 hours) Alexander G. Tsavliris and Sons Maritime Co.

10 Akti Poseidonos - 185 31 Piraeus Greece - Telefax: (01) 4173434
Telex: 212677 TSAV GR - Cables: SALVETOW
Telephone: (01) 4174385, 4174975, 4176574, 4118511
Aoh: (0295) 41579, (01) 3240077, (01) 8217481

BRANCH OFFICES at all major Greek Ports

London Agents, Tsavliris Shipping Limited

186-190 Bishopsgate London EC2M 4NX - United Kingdom
Telefax: (071) 2833615
Telex: 884291 TSAV UK
Telephone: (071) 2837734
Aoh: (0444) 457136

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΕΤΟΥΣ

Του κ. ΦΩΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ, Γεν. Γραμματέα ΥΕΝ

Η ναυτιλία των Ελλήνων κατά τον χρόνο που πέρασε μπόρεσε, να συνεχίσει την ανοδική πορεία της.

Το γεγονός αυτό σημαντικό «καθεαυτό» καθίσταται αξιοθαύμαστο, αν αναλογισθεί κανείς, τις αντίξοες συνθήκες μέσα στις οποίες συντελέσθηκε.

Είναι κοινός τόπος να επαναλάβουμε, ότι και πάλι εμπνευστές και δημιουργοί του επιτεύγματος υπήρξαν οι Έλληνες επιχειρηματίες της θαλάσσιας μεταφοράς και σημαντικοί συντελεστές του οι Έλληνες ναυτικοί.

Η αναφορά των τελευταίων αυτών φέρνει κατά συνειρμό ενώπιόν μας ένα από τα πλέον σημαντικά προβλήματα της Ναυτιλίας μας κατά τα τελευταία χρόνια, που είναι η επάνδρωση των πλοίων της με Έλληνες ναυτικούς.

Ενα πρόβλημα που δημιουργήθηκε πριν μερικά χρόνια όταν — για γνωστούς πλέον λόγους — άρχισε η ραγδαία μείωση του αριθμού των ναυτικών μας, που συνεχίζεται ακόμη.



Πέραν των σχετικών μέτρων τα οποία έλαβε και θα λάβει το ΥΕΝ φρονώ, ότι είναι ανάγκη για την λύση του προβλήματος αυτού μαζί με την πολιτεία, να καταθέσουν την νέα και θετική συνεισφορά τους όλοι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι παράγοντες.

Η κατάθεση της συνεισφοράς αυτής, για να μην είναι προσχηματική και να έχει το αξιούμενο από τις περιστάσεις αποτέλεσμα θα πρέπει, να

γίνει με την μεγαλύτερη δυνατή αντικειμενικότητα και χωρίς την δουλεία σε αναχρονιστικές προκαταλήψεις.

Θα πρέπει επίσης, να γίνει με δεδομένη και σαφή την αντίληψη των εμπλεκόμενων μερών για την σημασία του ανταγωνισμού και της ελευθερίας σαν δυνάμειν οι οποίες, καθώς αποτελούν οιοδήποτε αναγκαιότητα, επεκτείνουν παγκοσμίως την επιβολή τους σ' όλα τα πεδία και διέπουν καθοριστικά την διεθνή οικονομία, ευαίσθητο τμήμα της οποίας είναι, ως γνωστόν, και η οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων.

Θα τελειώσω το σύντομο επετιμολόγ μου σημείωμα επισημαίνοντας με έμφαση (και όχι μόνο για την λύση του προβλήματος στο οποίο αναφέρθηκα), ότι κανείς πλέον δεν μπορεί, χωρίς καταστροφικά αποτελέσματα, να αγνοήσει για οποιονδήποτε λόγο επί μακρόν το τελευταίο αυτό γεγονός και τις συνέπειές του.

Σημ. Συντάξεως: ο κ. Φώτης Χρηματοπούλος εκφράζει προσωπικές του απόψεις.

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

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



MASTERS SHIPPING CO.

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR
185 36 PIRAEUS

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

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΑΝΑΡΑ, Προέδρου του ΝΕΕ

Οι πολιτικές και πολιτειακές αλλαγές, που σημειώθηκαν κατά την διάρκεια του 1991, επηρέασαν βαθιά την παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία χωρίς να είναι δυνατόν να υπολογιστεί από τώρα με ακρίβεια το σύνολο των συνεπειών, αφού οι διαδικασίες, που έχουν δρομολογηθεί βρίσκονται ακόμα σε δυναμική εξέλιξη. Θα χρειαστεί αρκετός καιρός πριν γίνει δυνατή μια συγκεκριμένη εκτίμηση για την μορφή, που θα πάρει το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο μετά την κατάρρευση των κεντρικά σχεδιαζόμενων οικονομιών της ανατολικής ευρώπης και την φιλελευθεροποίηση των αγορών των χωρών αυτών. Εκείνο πάντως, που θα μπορούσε κανείς να σημειώσει είναι οι χαρακτηριστικές ενδείξεις εντάσεις του ανταγωνισμού.

Από την άλλη μεριά, η αποσταθεροποίηση, που προκλήθηκε στις παραπάνω χώρες, έχει προκαλέσει σημαντικές διαταραχές στο παγκόσμιο εμπόριο ενισχύοντας τις τάσεις ανατροπής μιας ευμετάβλητης ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Είναι αλήθεια, πως οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επέδειξαν τον τελευταίο χρόνο μια θαυμαστή επενδυτική αυτοσυγκράτηση αποφεύγοντας τις αλόγιστες παραγγελίες, πράγμα, που τους επιτρέπει να αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο μιας κρίσης από μία θέση σχετικής άνεσης. Η διατήρηση, όμως, ενός πρωταγωνιστικού ρόλου στο πλαίσιο του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών θα εξαρτηθεί κυρίως από την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Πρωταρχικό ρόλο στην προσπάθεια για την κατάκτηση των στόχων αυτών θα παίξει η έγκαιρη κατάρθρωση και εφαρμογή των κατάλληλων εκείνων σχεδίων, που θα εξασφαλίσουν άνετη χρηματοδότηση για μια λογική και σταδιακή ανανέωση του στόλου αλλά και επαρκή και κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό όχι μόνο για την επάνδρωση των πλοίων αλλά και την στελέχωση των γραφείων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πιστεύω ακράδαντα, ότι οι συνθή-



κες είναι ώριμες για την προώθηση λύσεων των παραπάνω προβλημάτων χρηματοδότησης και επάνδρωσης, που θα οδηγούν ταυτόχρονα σε μια πιο στενή σύνδεση της εμπορικής ναυτιλίας με την εθνική οικονομία.

Σε μια εποχή, που το διεθνές τραπεζικό σύστημα φαίνεται να χρειάζεται βαθιά αναδιάρθρωση και με γνώμονα τη πείρα που έχει αποκτηθεί, είναι καιρός να εγκαταλειφθούν οι δισταγμοί και τα ημίμετρα και να ιδρυθεί εδώ και τώρα ένα πραγματικά διεθνές χρηματιστήριο ναυτιλιακών αξιών στον Πειραιά. Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, είναι, ίσως ανεπαρκές για την κάλυψη των πιστοληπτικών αναγκών της ναυτιλίας μας, η χώρα, όμως, θα μπορούσε να αποτελέσει το παγκόσμιο κέντρο διαπραγματεύσεων τίτλων ναυτιλιακών αξιών και όχι μόνο.

Από την άλλη μεριά, θα συμπαραταχθώ με εκείνους, που πιστεύουν, ότι τίποτα δεν είναι πιο επικίνδυνο από τον αφελληνισμό και την ποιοτική υποβάθμιση των πληρωμάτων του εμπορικού μας στόλου. Θεωρώ, ότι κάθε προσπάθεια, που τείνει στην ανα-

τροπή της καταστροφικής πορείας μείωσης του ναυτεργατικού δυναμικού ή/και στην βελτίωση του μορφωτικού επιπέδου των ελλήνων ναυτικών, αξίζει την ενεργή συμπαράσταση όλων όσων ενδιαφέρονται για την ελληνική ναυτιλία.

Στο σημείο αυτό, ας μου επιτραπεί να παρατηρήσω, ότι κατά την διατύπωση των παραπάνω απόψεων ο ελληνόκτητος και ο ελληνικός στόλος θεωρούνται ενιαίο σύνολο. Και είναι βέβαια αλήθεια, ότι κατά καιρούς έχουν υπάρξει διάφορες απόψεις για τον χαρακτήρα του ελληνόκτητου στόλου και τις σχέσεις του με το σύστημα της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας, θεωρώ, όμως, ότι κατά την πιο σωστή άποψη αυτό το κομμάτι της ναυτιλιακής μας δραστηριότητας είναι και πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν ελληνική επένδυση κεφαλαίου και τεχνογνωσίας στο εξωτερικό.

Αυτή η αντιμετώπιση δεν σημαίνει με κανένα τρόπο υποβάθμιση της σημασίας που δίνει το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος για προσέλκυση του ελληνόκτητου στόλου στο ελληνικό νηολόγιο, προσπάθεια η οποία πρέπει να συνεχιστεί και να ενταθεί με όλες τις δυνάμεις μας. Δεν επιτρέπεται όμως, να, μεταβληθούμε σε απλούς καταγραφείς των εγγραφών και διαγραφών στο νηολόγιο. Το ζήτημα δεν είναι απλά αριθμητικό, όπως και κατά καιρούς προβάλλεται. Πρέπει να βρούμε τρόπους να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες του ελληνόκτητου στόλου στο πλαίσιο μιας ευέλικτης ενιαίας ρεαλιστικής και δυναμικής ναυτιλιακής πολιτικής, που θα παίρνει υπόψη τους όρους του διεθνούς ανταγωνισμού και θα συνυπολογίζει την ανάγκη για ολοένα και στενότερη σύνδεση της ναυτιλίας με την εθνική οικονομία με στόχο το κοινό όφελος.

Παρά τις δυσκολίες, που δημιουργεί η συγκυρία, θεωρώ, ότι η αντοχή, που έδειξαν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατά την διάρκεια της μακροχρόνιας κρίσης της δεκαετίας του '80 και σωφροσύνη, που χαρακτηρίζει την στάση τους σήμερα, αποτελούν στοιχεία, που εμπνέουν αισιοδοξία για το μέλλον.

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΜΕΤΡΗΣΗΣ - ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ - ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

THE E. G. LOUKEDES GROUP OF COMPANIES



E. G. LOUKEDES

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS

Telephones : 41.28.530 - 41.22.789
41.31.219 - 41.73.993
FAX : 41.21.506

97-99 FILONOS STR., 185 35 PIRAEUS
P.O. BOX 80081, PIRAEUS 185 10

Est. 1963
TELEXES: 212246 - 212197 EGRL GR
CABLES : EGRLESHIP OR HUGOTRUM



CROSSWORLD MARITIMA S.A.

(A Joint Company of NAVLOMAR, Bucharest and E. G. LOUKEDES, Piraeus)

PIRAEUS BRANCH
97-99, FILONOS STR.
GR - 185 35 PIRAEUS

SHIPBROKERS - SHIPMANAGERS

Telephones : 41.30.469 - 41.74.437
FAX : 41.21.506

P.O. BOX: 80471 - GR 185 10 PIRAEUS
TELEXES: 213948 - 212822 CRW GR

GELVERI S.A.

İSTANBUL ŞUBESİ
İSTANBUL BRANCH

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

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

AT ISTANBUL AND ALL TURKISH PORTS

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS - SHIPCHANDLERS ATTENDANCE STRAITS PASSAGES IN TRANSIT

Telephones : 15.91.161 - 15.91.162 - 16.06.577
FAX : 15.82.286

TELEX : 26078 GELV TR
CABLES : GELVESHIP ISTANBUL



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

AT CONSTANTZA AND ALL ROMANIAN PORTS

SHIPAGENTS - SHIPCHANDLERS - BUNKERING REPAIRS - GENERAL TRADE

Telephones : 14.742 - 14.200
TELEX : 14.456 EGRL R

Piatza Ovidiu No.10
8700 CONSTANTZA

ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ, Προέδρου του Κομμιττή

Το 1991 υπήρξε χρονιά προοδευτική, χρονιά δημιουργική. Με πολλές δουλειές και αύξηση του εμπορικού μας στόλου και ακόμη — και τούτο οφείλεται στον Υπουργό κ. Α. Παυλίδη και την ηγεσία του του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας — αύξηση του εθνικού μας νηολογίου. Στο 1991, η ελληνική σημαία υψώθηκε στο μεγαλύτερο αριθμό βαποριών που ήλθαν σε ελληνικά χέρια. Μας αφήνει λοιπόν γλυκειά γεύση ο χρόνος που έφυγε, όσο αφορά τη δημιουργία, αλλά από πλευράς προβλημάτων μας αφήνει με ένα «βουνό» παλιών και νέων δυσκολιών, που χωλαίνουν την ομαλή λειτουργία της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Έχει ο Θεός! Ας αισιοδοξούμε, αλλά και να ανησυχούμε.

Οι αγαπητοί φίλοι των «Ναυτικών Χρονικών», οι δύο Δημήτρηδες, Ρήγας - Κωττάκης και Τσαπραλής, στο γράμμα τους που προσκαλούν όλους εμάς που υπηρετούμε τη ναυτιλία, όσο και από όπου μας είναι δυνατό, (και που για τούτο έχουμε και ευθύνες που κάποτε τις ξεχνάμε), μας ζητούν να συνηγορήσουμε στο ζήτημα που γέμισε τις σελίδες του περιοδικού τη χρονιά που πέρασε, στο πως να στηρίξουμε το ΝΑΤ, δίνοντας την ευκαιρία και στα ελληνόκτητα πλοία μας να συμμετέχουν στις εισοδηματικές του ανάγκες, με τις εισφορές τους για την ασφάλιση ενός μίνιμουμ (όχι απαραίτητως) αριθμού ναυτικών.

Αλλά, γνωστό σε όλους είναι ότι σε αυτό που μας ζητούν να συνηγορήσουμε, πιστεύουμε και εμείς, και δυστυχώς, προς κακοφανισμό προσφιλών επιφανών και μεγάλων συναδέλφων μας, ίσως υπήρξαμε «οι πρώτοι διδάξαντες».

Η ανάγκη της εισροής μεγάλου αριθμού νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι επιτακτική και επείγουσα. Και είναι χρέος όλων μας να βιασθούμε. Οι Συνδικαλιστές μας, τα Ναυτεργατικά Σωματεία, ο εφοπλισμός, όλων των κατηγοριών και ιδιαίτερα της α-



κτοπλοΐας και κρουαζιεροπλοίων που απορροφούν τα τελευταία χρόνια τον μεγαλύτερο αριθμό των αξιωματικών μας, πρέπει όλοι να φροντίσουμε — τώρα. Και βέβαια το Κράτος, η Πολιτεία, η Κυβέρνηση, η πολιτική ηγεσία σύμπασα, πρέπει να συμπαρασταθεί στο θέμα της προσελκύσεως ναυτικών και να βρει τον τρόπο, ώστε να υπηρετούνται στη θάλασσα ελληνόπουλα να απαλλάσσονται της στρατιωτικής τους θητείας. Μεγάλο το αίτημα και ίσως φαίνεται δύσκολο να δοθεί, αλλά μεγάλη και η υπόθεση της ελληνικής ναυτιλίας. Η ελληνική ναυτιλία είναι εθνική. Αν την θέλουμε, και την θέλουμε όλοι, γιατί αυτή είναι η σημερινή Μεγάλη Ελλάδα, πρέπει να δώσουμε χέρι και να την κρατήσουμε Ελληνική.

Πιστεύουμε δηλαδή ότι δεν πρέπει να υπάρχει καμιά δυνατότητα «ναυπηγήσεων» Ελλήνων αξιωματικών που να μένει αχρησιμοποίητη. Οι αξιωματικοί των ελληνόκτητων πλοίων δεν πρέπει να στερούνται τα προαγωγικά τους δικαιώματα. Οι αξιωματικοί αυτοί, γέφυρας και μηχανής, είναι το αυριανό έμπυχο υλικό, που θα αυξήσει αριθμητικά το διαρκώς μειούμενο αριθμό των ναυτικών μας.

Σήμερα λοιπόν, σ' αυτές τις γραμμές, θα μου επιτραπεί να φωνάξω —

Σταυροφορία για νέους στη θάλασσα. Αυτό προέχει και από τη ρύθμιση των ελληνόκτητων και από την πληρωμή της εισφοράς τους στο ΝΑΤ. Αν δεν φέρουμε κόσμο στη θάλασσα, όχι για τα ελληνόκτητα δεν θα έχουμε ναυτικούς μας, αλλά ούτε και για τα ελληνικά. Η σκέψη, ότι πρώτα πρέπει να τελειοποιηθεί η ναυτική μας εκπαίδευση, είναι σεβαστή, αλλά το σημαντικότερο είναι πως να γεμίσουν οι Σχολές της εναλασσομένης εκπαίδευσής, πως θα έχουμε αξιωματικούς, ναυπηγούμενους και παράλληλα επίσης με την παλιά μορφή της θαλασσικής υπηρεσίας — φροντιστήριο — ταχεία εκπαίδευση στα ΚΕΣΕΝ και δίπλωμα. Αυτοί μεγάλωσαν τη ναυτιλία μας.

Περιορίζομαι σε τούτο μόνο το θέμα που νομίζω είναι το υπ' αριθμό 1 για το αύριο της ναυτιλίας μας. Έλληνες Αξιωματικοί — Έλληνες ναυτικοί. Αν δεν τους έχουμε, δεν έχουμε Ελληνική ναυτιλία.

Γι' αυτό ανησυχούμε.

Το 1992 από πλευράς εργασιών προβλέπεται ικανοποιητικό. Θα υπάρξει προσφορά και θα έχουν απασχόληση τα πλοία μας, αλλά να μην λησμονούμε (στις αγορές μας και στις παραγγελίες νεοτεύκτων) την τεράστια αύξηση των διαχειριστικών δαπανών, (ασφαλιστικό, μισθοδοτικό, επισκευαστικό κόστος και άλλα) και ας είμθαε προσεκτικοί. Ας συνεχίσουμε την σφύρα πορεία των τελευταίων χρόνων, που μας έχει φέρει μπροστά — πρώτους στο θαλασσινό στίβο.

Αυτά λοιπόν, αισιοδοξία αλλά και ανησυχίες στην έλλειψη αξιωματικών και σε άλλες γνωστές αντιξοότητες που περιτριγυρίζουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Καλή χρονιά σε όλους που υπηρετούμε και λατρεύουμε τη θάλασσα.

Άρθρο μόνο Έλληνες Ναυτικοί**Του κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΚΟΥ, Αντιπροέδρου Ε.Ε.Ε.**

Μπορεί ο τίτλος που διάλεξα για να συνοψίσει τις λίγες σκέψεις που θα αναπτύξω να ξενίζει. Ακούγεται κάπως σαν να έχουμε λύσει όλα μας τα προβλήματα και να μας απομένει μόνον αυτό. Οχι βέβαια. Προβλήματα υπάρχουν και θα υπάρχουν και μεις είμαστε εδώ για να τα αντιμετωπίζουμε. Επειτα αυτά τα άλλα, περισσότερο ή λιγότερο σοβαρά, προβλήματα είναι εκείνα που σκίασαν και δεν επέτρεψαν να γίνει ορατός ο κίνδυνος που απειλεί την ναυτιλία μας από την υποβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα σαν βασικού στοιχείου επιβίωσής της. Η απάλυνση της οξύτητας αυτών των προβλημάτων ανέδειξε αναμφισβήτητα σε κυρίαρχο στοιχείο της συνέχειας της ναυτικής μας ζωής την στελέχωση των πλοίων μας με υψηλής ποιότητας στάθμης, Έλληνες ναυτικούς. Κανένας σήμερα — στην Ακτή Μιαούλη τουλάχιστον — δεν αμφισβητεί αυτήν την αλήθεια.

Η επάνδρωση των πλοίων μας πέρασε μέχρι σήμερα από διάφορες φάσεις. Η πρώτη φάση ήταν η επάνδρωση των Ελληνικών πλοίων με αποκλειστικά Έλληνες ναυτικούς. Θα την χαρακτηρίσα σαν την Belle époque της ναυτιλίας μας όπου η θάλασσα έδινε στους ανθρώπους της διέξοδο και prestige αλλά και ανακούφιση στην φτώχεια της χώρας μας.

Καθώς το οικονομικό επίπεδο του λαού ανέβαινε και παράλληλα οι α-



νάγκες επάνδρωσης αυξανόταν λόγω της αλματώδους ανάπτυξης του εμπορικού μας στόλου άρχισε η δεύτερη φάση όπου τα κενά του πληρώματος του πλοίου συμπλήρωναν λίγοι αλλοδαποί τριτοκοσμικοί ναυτικοί.

Η συνεχιζόμενη συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού λόγω της παραπέρα βελτίωσης του οικονομικού μας επιπέδου τα τελευταία χρόνια, οδήγησε στην σημερινή φάση που χαρακτηρίζεται από την μαζική χρησιμοποίηση αλλοδαπών ναυτικών — βάζει διμερών συμβάσεων κατά το πλείστον — που καλύπτουν κατά το μεγα-

λύτερο μέρος τις θέσεις του κατωτέρου πληρώματος.

Αυτή η λίγο — πολύ ομαλή, όσον αφορά τις αριθμητικές και ποιοτικές ανάγκες επάνδρωσης, εξέλιξη, φαίνεται στις ημέρες μας να τερματίζεται. Οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις οδηγούν μοιραία σε επαναστατικές μεταβολές στην επάνδρωση των πλοίων.

Το υψηλό τεχνολογικό επίπεδο των πλοίων και οι προηγμένοι αυτοματισμοί οδηγούν μοιραία το μέν στην αριθμητική συρρίκνωση το δε στην ανάγκη υψηλής επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών. Θα προκύψει λοιπόν η ανάγκη Ελλήνων υψηλών προδιαγραφών ναυτικών που δεν παράγονται από την μιά μέρα στην άλλη.

Η νέα κατάσταση θα αποτελέσει λοιπόν για τους φορείς της ναυτιλίας (κράτος, πλοιοκτήτες, ναυτικούς) πρόκληση και για την ίδια την Ελληνική ναυτιλία, κίνδυνο.

Είναι λοιπόν ανάγκη, οι φορείς της ναυτιλίας να σχεδιάσουμε αμέσως, σήμερα την μέθοδο δημιουργίας στελεχών που να ανταποκρίνονται στις νέες απαιτήσεις αλλά και να ενημερώσουμε τους νέους μας για τις μεγάλες ευκαιρίες που δημιουργούνται για τους ικανούς με την απόλυτη εφαρμογή του νόμου της προσφοράς και ζήτησης, κυρίως μέσα στα πλαίσια της ενωμένης Ευρώπης.

**AEOLOS MANAGEMENT S.A.**

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

TELEPHONE: 4536451-5 — 4185918-9
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLOS PIRAEUS
TELEFAX: 418 5917

Οι ναυτικοί μας το ξέρουν αλλά πρέπει και οι νέοι που βρίσκονται στο σταυροδρόμι της επιλογής της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας να το μάθουν πως οι συλλογικές συμβάσεις διαμορφώνουν τις αποδοχές των ναυτικών μόνον για τις πολύ δύσκολες για την ναυτιλία χρονικές περιόδους, τις περιόδους των μεγάλων ναυτιλιακών κρίσεων. Οι πραγματικές αποδοχές των ναυτικών διαμορφώνονται στα πλαίσια της λειτουργίας του νόμου προσφοράς και ζήτησης.

Η εφαρμογή αυτού του οικονομικού νόμου περιορίζεται βασικά σήμερα για τους Έλληνες ναυτικούς στα όρια της χώρας μας, είναι όμως βέβαιο ότι με την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς εργασίας — που συνεπάγεται και την ρύθμιση άλλων παραμέτρων όπως του ασφαλιστικού — στην Ενωμένη Ευρώπη, η εφαρμογή του νόμου επεκτείνεται σε μια τεράστια γεωγραφική περιοχή, την Ευρώπη. Αυτή είναι η «πρόκληση» στην οποία αναφέρθηκε παραπάνω. Μίλησα όμως και για «κίνδυνο». Ο κίνδυνος στον οποίο αναφέρομαι είναι αυτός του αφελληνισμού της ναυτιλίας μας και είναι κίνδυνος σοβαρός και ορατός και «επί θύραις».

Οι σημερινοί Έλληνες πλοιοκτήτες

και αυτής της γενιάς είναι δεμένοι με τον τόπο τους. Είναι κατά κύριο λόγο Έλληνες και έπειτα Ευρωπαίοι ή κοσμοπολίτες. Γι' αυτό πιστεύω πως θα κρατηθούν σ' αυτόν εδώ τον τόπο με νύχια και με δόντια, με Έλληνες ναυτικούς έστω και λίγους.

Τι θα συμβεί όμως με τους διαδόχους τους. Αυτοί οι νέοι, σχεδόν στο σύνολό τους, σπουδάζουν στην Ευρώπη και στην Αμερική, ζούν για πολλά χρόνια μακριά από την Ελλάδα, αποκτούν διεθνιστική νοοτροπία. Ετσι και αλλιώς οι διεθνείς εξελίξεις και ιδιαίτερα όσον αφορά την Ευρώπη είναι τέτοιες ώστε οι εθνικές συνειδήσεις να ατονούν. Ποιές θα είναι οι επιλογές αυτών των νέων ανθρώπων; Μήπως εξετάζοντας ψυχρά τις διάφορες παραμέτρους εκτιμήσουν πως δεν συντρέχει ουσιαστικός λόγος παραμονής της επιχείρησής των στη χώρα μας αλλά ενδείκνυται η μεταφορά της σε άλλο προσφορότερο τόπο;

Χρέος μας λοιπόν είναι να μην βάλουμε τους νέους μας μπροστά σ' αυτό το δίλημμα. Χρέος μας είναι να τους προσφέρουμε τον σοβαρό και ουσιαστικό λόγο για την συνέχιση της επιχειρηματικής των δράσης στον τόπο τους.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι

σήμερα περισσότερο από ποτέ η ύπαρξη, αρκετών και υψηλής καταρτίσεως, Ελλήνων ναυτικών αποτελεί το ακρογωνιαίο λίθο της δομής της ναυτιλίας μας και η ευθύνη των φορέων να τους εξασφαλίσουν είναι επίσης βαρύτερη παρά ποτέ.

Παρ' ότι έχω απόψεις σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος δεν θα επιχειρήσω να τις διατυπώσω σ' αυτόν εδώ τον χώρο, ακριβώς γιατί θεωρώ το θέμα σοβαρό, το σοβαρότερο και εκτιμώ ότι η αποσπασματική διατύπωση απόψεων δεν προωθεί τις λύσεις. Θα ήθελα όμως να εκφράσω ξανά την αγωνία μου για την πρωτοφανή και απροσδόκητη απροθυμία των νέων μας να στραφούν στα θαλάσσια έργα. Εχω όμως την ελπίδα ότι ο εκλεκτός μας Υπουργός κ. Α. Παυλίδης και οι συνεργάτες του έχουν δεχθεί την πρόκληση και θα ηγηθούν σύντομα, μαζί με τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών μας, της σταυροφορίας για την αντιμετώπιση του ζωτικότερου για την ναυτιλία μας προβλήματος, που είναι η προσέλκυση νέων ναυτικών.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΤΣΑΚΟΣ

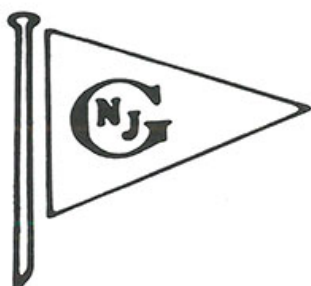
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

Η απελευθέρωση του Cabotage και τα προβλήματα που προκαλεί

Του κ. ΑΝΔΡΕΑ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ, Προέδρου Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Έχει πολυσυζητηθεί τα τελευταία χρόνια η επικείμενη από την ΕΟΚ έκδοση Κανονισμού για την απελευθέρωση του Cabotage. Για το θέμα αυτό ακούστηκαν πολλές απόψεις, άλλες υπέρ της απελευθέρωσης και άλλες εναντίον.

Οι υποστηρικτές της απελευθέρωσης την βλέπουν σαν μια αναπόφευκτη εξέλιξη για την πραγματοποίηση της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης ενώ οι αντιτιθέμενοι στηρίζουν τις αντιρρήσεις τους στις απειλούμενες εκ της απελευθέρωσης δυσμενείς για τα Ελληνικά Επιβατηγά πλοία συνέπειες, συνεπαγόμενες γενικότερα οικονομικά κοινωνικά και αμυντικά προβλήματα για την χώρα.

Και οι δύο πλευρές έχουν το δίκιο τους. Δεν χωρεί αμφιβολία ότι οι περιορισμοί στο cabotage είναι ασυμβίβαστοι με την δημιουργία ελεύθερης εσωτερικής αγοράς μέσα στον Κοινοτικό χώρο. Ισως όμως πολλοί αγνοούν ότι το cabotage με την γενικότερη του έννοια, δηλαδή σαν σύνολο των εσωτερικών μεταφορών εντός μιας χώρας μέλους είτε θαλασσίων, είτε οδικών, είτε εναερίων, είτε ποταμίων ήταν, κατά κανόνα, προνόμιο των εθνικών μεταφορέων. Οι υπηρεσίες των πλοίων του cabotage, ειδικότερα, παρέχονται υπό συνθήκες διαφέρουσες εκείνων των ποντοπόρων πλοίων διεθνών πλόων. Υπόκεινται σε κρατικούς ελέγχους ποικίλης μορφής και συνεπώς ταυτόχρονα την εκπλήρωση συγκεκριμένων υποχρεώσεων υπαγορευομένων από την ανάγκη εξυπηρέτησής του κοινωνικού συνόλου. Η όλη εκμετάλλευση των πλοίων του cabotage είναι ως εκ τούτου βασισμένη στις συνθήκες που έχει επιβάλλει το Κράτος. Κάθε μεταβολή των συνθηκών αυτών προκαλεί ανατροπή των οικονομικών προϋποθέσεων λειτουργίας του πλοίου καθώς και κοινωνική αναταραχή λόγω και των επερχομένων επιπτώσεων στα εργαζόμενα επί των πλοίων πληρώματα.

Αυτοί άλλωστε ήταν και οι λόγοι



για τους οποίους οι ιδρυτές της ΕΟΚ δεν κατάφεραν να διαμορφώσουν κατά την σύνταξη της Ιδρυτικής Συνθήκης της ΕΟΚ κοινή πολιτική επί των μεταφορών σύμφωνη προς τις γενικές αρχές της Συνθήκης και άφησαν την πολιτική αυτή να διαμορφωθεί προοδευτικά από το Συμβούλιο Υπουργών. Για να αποφύγουν όμως κοινωνικές διαταραχές εφρόντισαν να διασφαλίσουν ότι οι σχετικές αποφάσεις των Υπουργών θα λαμβάνονταν ομόφωνα αν επιδρούσαν στο βιοτικό επίπεδο των πληθυσμών στους εργαζόμενους και στον εξοπλισμό των μεταφορών που για την περίπτωση των ναυτιλιακών μεταφορών είναι τα πλοία.

Οσο προχωρεί η Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και εφόσον καταλήξει σε πολιτική οικονομική και αμυντική Ένωση τότε η ύπαρξη στο cabotage περιορισμών σχετικών με την εθνικότητα των μεταφορέων πρέπει ασφαλώς να εκλείψει. Παράλληλα όμως πρέπει μέχρι τότε να έχουν εκλείψει και όλες οι ανακλύπτουσες από την άρση των περιορισμών ανωμαλίες. Εδώ ακριβώς πιστεύω ότι η κοινότης δεν έχει μέχρι στιγμής ακολουθήσει την πρόταση πολιτική. Θέτοντας προ 4ετίας σαν στόχο ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς το τέλος του τρέχοντος έτους και εντάσσοντας στον στόχο αυτό τις υπηρεσίες του θαλάσσιου cabotage παρέλειψε μέ-

χρι τώρα να εξετάσει προβλήματα που ανακύπτουν εκ του μέτρου τούτου για κάθε χώρα μέλος πολύ δε περισσότερο να σχεδιάσει τα κατάλληλα μέτρα για την εξουδετέρωση των προβλημάτων αυτών. Τα προβλήματα για την Ελλάδα ειδικότερα είναι ιδιαίτερα σοβαρά λόγω του εκτεταμένου νησιωτικού της δικτύου, του ανεπτυγμένου θαλασσιού τουρισμού των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία εσωτερικών μεταφορών, των αμυντικών προβλημάτων, της ομαλής εξυπηρέτησης των νησιωτικών πληθυσμών κλπ.

Για τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία η απελευθέρωση του Ελληνικού cabotage δεν περικλείει τόσο στον φόβο ότι κάποια άλλα κοινοτικά Επιβατηγά πλοία θα έρθουν στην Ελλάδα για να συναγωνισθούν στις παραδοσιακές τους υπηρεσίες, όπως πολλοί κακώς πιστεύουν. Ο πραγματικός κίνδυνος διαφαίνεται στην διαπιστούμενη σήμερα πρόθεση πολλών κοινοτικών εταίρων να καταστήσουν τον ανταγωνισμό αυτόν άνισο και υπό δυσμενείς για τα ελληνικά Επιβατηγά πλοία όρους. Σαν τέτοιες δε ανισότητες εις βάρος μας συνοπτικά αναφέρονται:

α) Η αδυναμία των Ελληνικών Επιβατηγών πλοίων να χρησιμοποιούν χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα στην έκταση που τα χρησιμοποιούν οι άλλοι κοινοτικοί ανταγωνιστές τους.

β) Οι παρεχόμενες κρατικές ενισχύσεις και επιχορηγήσεις από άλλες κοινοτικές χώρες στα πλοία τους, χωρίς να δίδονται ανάλογες ενισχύσεις στα Ελληνικά Επιβατηγά.

γ) Η ύπαρξη σε άλλες χώρες μέλη κρατικών επιχειρήσεων επιβατηγών πλοίων που εκ του λόγου τούτου πλεονεκτούν σε προϋποθέσεις εκμετάλλευσής.

δ) Η νηολόγηση πλοίων στα γνωστά διπλά νηολόγια ορισμένων χωρών μελών που επιτρέπουν πλήρη φορολογική ασυνδοσία και εργασιακούς όρους κατά πολύ ελαστικότερους των επιβαλομένων στα ελληνι-

κά επιβατηγά από την ελληνική νομοθεσία.

ε) Η δυνατότητα εισόδου στα ευρωπαϊκά cabotage πλοίων επιφανειακά μόνο κοινοτικών εταιριών που ελέγχονται από εξωκοινοτικά συμφέροντα κλπ.

Πιστεύω λοιπόν ότι πριν αρχίσουμε να ομιλούμε για την απελευθέρωση του cabotage θα έπρεπε πρώτα να εξετάσει η Κοινότητα μέτρα άρσεως των ως άνω ανισοτήτων και αποκατάστασης της ισότητας των ανταγωνιστικών όρων. Ωφείλει δε να έχει κατανοήσει ότι οι περιορισμοί στο cabotage δεν είναι κατ' ανάγκη μέτρο προνομιακής μεταχείρισης των εθνικών πλοίων αλλά θα μπορούσε να αποτελέσει και το μέσο αμύνης των πλοίων τούτων από τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν κυβερνήσεις άλλων χωρών μελών στα εθνικά τους πλοία και που για διάφορους λόγους δεν μπορεί να παράσχει η Ελλάδα.

Είναι αληθές ότι αρχικά η Commission στο πακέτο των προτάσεων της για τα «Θετικά Μέτρα» υπέρ των κοινοτικών ναυτιλιών περιόρισε την απελευθέρωση του Cabotage μόνο υπέρ των πλοίων που θα ενηλογούντο στο υπό δημιουργία Ευρωνηολόγιο, το γνωστό Euros.

Η πρόταση αυτή της Commission μολονότι με την μορφή που υποβλήθηκε παρουσίασε πολλά κενά προσέφερε εν τούτοις ένα μη επαρκώς εκτιμηθέν πλεονέκτημα. Μέσω του Euros όλα τα πλοία που θα είχαν πρόσβαση στο Cabotage των χωρών μελών θα υπέκειντο εξ ίσου στις όσες υποχρεώσεις και δικαιώματα τους παρείχε η εγγραφή τους στο Euros. Η ιδέα επομένως του Euros εφόσον εμεθοδεύετο κατά τρόπον εξασφαλίζοντα σε βασικούς τομείς κόστους και ιδιαίτερα στο εργασιακό κόστος την ισότητα των ανταγωνιστικών όρων, θα ήταν η ορθότερη οδός σε ό,τι αφορά τουλάχιστον τη ναυτιλιακή επιχείρηση για να καταργηθούν οι περιορισμοί του Cabotage. Το Euros όμως συνάντησε έντονες αντιρρήσεις από πολλούς Ευρωπαίους πλοιοκτήτες και σήμερα φαίνεται αν μη εγκατελειπόμενο, τουλάχιστον επ' αόριστον παραμεριζόμενο. Ετσι το μόνο που μας έμεινε από τα «Θετικά Μέτρα» της Commission ήταν το θέμα Cabotage δηλαδή ένα θέμα άσχετο με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών ναυτι-

λιών που συμβαίνει να μην ενοχλεί τις περισσότερες χώρες μέλη του Βορρά, να επηρεάζει περιορισμένα και περιπτωσιακά ορισμένες χώρες μέλη του Νότου αλλά να προκαλεί τεράστια προβλήματα στην Ελλάδα.

Το τί ακριβώς επιδιώκει η πλειοψηφία των μελών της Κοινότητας με την απελευθέρωση του Cabotage, το αποκαλύπτουν κατά τον εναργέστερο τρόπο οι πρόσφατες προτάσεις της Ολλανδικής προεδρίας και φυσικά των χωρών μελών εκείνων που τις υπαγόρευαν. Στις προτάσεις αυτές προτεραιότητα για την απελευθέρωση δίνεται στα Κρουαζιέρπλοια. Ικανοποιούνται οι από μακρού χρονολογούμενες πιέσεις ορισμένων κοινοτικών εταιριών και άλλων καλυπτόμενων υπό κοινοτικό μανδύα άγνωστης προέλευσης συμφερόντων για άμεση πρόσβαση των πλοίων τους στον εσωτερικό θαλάσσιο τουρισμό της χώρας μας.

Το χειρότερο όμως είναι ότι η επιδίωξη αυτή συνδέεται με παράλληλη διατήρηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των πλοίων των εν λόγω συμφερόντων δηλαδή των φθηνών εξωκοινοτικών πληρωμάτων των κρατικών ενισχύσεων κλπ.

Στόχος δηλαδή των συμφερόντων αυτών δεν είναι μόνο η είσοδος των πλοίων τους στον θαλάσσιο τουρισμό μας αλλά συγχρόνως και ο εκτοπισμός από τον τουρισμό μας των υπό Ελληνική σημαία πλοίων. Άλλη επιδίωξη των Ολλανδών ήταν και η καταργηση των αδειών σκοπιμότη-

τας στα δρομολογημένα ακτοποϊκά πλοία ώστε να επιτρέπεται η ανεμπόδιστη πρόσβαση των άλλων κοινοτικών στις επικερδείς προφανώς ακτοποϊκές γραμμές και μάλιστα μόνο κατά τις γόνιμες θερινές περιόδους.

Παράλληλα οι Ολλανδοί για να μην δυσανεστήσουν άλλες χώρες μέλη φρόντισαν να διατηρήσουν τους περιορισμούς στο Cabotage για μεταφορές ορισμένων φορτίων όπως τα πετρελαιοειδή με το πρόσχημα του χαρακτηρισμού των ως στρατηγικών φορτίων.

Το συμπέρασμα της ιστορίας αυτής είναι ότι για ορισμένους κοινοτικούς εταίρους ή έννοια της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ, της ενίσχυσης των κοινοτικών στόλων και της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς στην ναυτιλία δεν εντοπίζονται πουθενά αλλού ειμή στην επιλεκτική απελευθέρωση του Cabotage ώστε δ' αυτής να πλήττονται κυρίως Ελληνικές μεταφορές και ιδιαίτερα μεταφορές επιβατών και τουριστών από γνωστές κοινοτικές ναυτιλιακές εταιρίες που ενασκούν πλείστες όσες πιέσεις για να πετύχουν τους σκοπούς τους.

Οι προβληματισμοί όμως των πλοιοκτητών από την απελευθέρωση του Cabotage είναι πολύ μικρότεροι σε σύγκριση με τους προβληματισμούς των ναυτικών και κυρίως του Κράτους.

Αν οι αποφάσεις της Κοινότητας για το Cabotage λόγω ανισοτήτων κάτω από τις οποίες σήμερα σχεδιά-

REGIS LOW

INSURANCE BROKERS

International Marine Insurance Specialists

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

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

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

ζονται καταστήσουν ανέφικτη την βιοσιμότητα των Ελληνικών επιβατηγών πλοίων μέσα στον ίδιο τον εθνικό τους χώρο ή για να αποφευχθεί τούτο χρειασθεί να εφαρμοσθούν και στην Ελλάδα όσα ισχύουν για την επάνδρωση των επιβατηγών πλοίων σε άλλες χώρες της Κοινότητας τότε οι θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών και ιδιαίτερα ορισμένων κατατηγοριών αυτών θα πρέπει κατ' ανάγκη να περιορισθούν προς όφελος εξωκοινοτικών πληρωμάτων. Αυτό όμως προκαλεί τις ανησυχίες των Ελλήνων αλλά και των Ευρωπαίων ναυτικών που βλέπουν πλέον καθαρά τον διαγραφόμενο εις βάρος τους κίνδυνο.

Τις ανησυχίες αυτές των ναυτικών εξέφρασε εύγλωττα ανακοίνωση των νοτίων οργανώσεων της ITF του παρελθόντος Δεκεμβρίου, που προσκαλεί τους Ευρωπαίους Υπουργούς να απελευθερώσουν το Cabotage μόνο υπό προϋποθέσεις εξασφαλίζουσες την εργασία των κοινοτικών υπηκόων. Οι οργανώσεις αυτές δήλωσαν επίσης ότι προγραμματίζουν πανευρωπαϊκή απεργία των ναυτικών και συλλαλητήρια στο Στρασβούργο. Οι ανησυχίες των ναυτικών δείχνουν το μέγεθος της κοινωνικής αναταραχής που επιβάλλει στην Κοινότητα αν πράγματι την ενδιαφέρουν οι κοινωνικοί της στόχοι, να επιδείξει μεγαλύτερη προσοχή και σύνεση στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Οι προβληματισμοί όμως του Κράτους πρέπει να είναι και οι σοβαρότεροι. Η κατάργηση των περιορισμών στο Cabotage μοιραίως θα συνεπάγεται ζημία της εθνικής οικονομίας αφού θα χαθεί πολύτιμο συνάλλαγμα από ενδεχόμενη συρρίκνωση της δραστηριότητας των υπό Ελληνική σημαία κρουαζιεροπλοίων και επί

πλέον θα ανατρέψει την υπάρχουσα σήμερα νομοθεσία στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, στόχος της οποίας είναι η εξυπηρέτηση της επιβατικής και εμπορευματικής κινήσεως των νησιών.

Μεγαλύτερων όμως διαστάσεων επιπτώσεις θα επέλθουν στον αμυντικό τομέα της χώρας. Διαγράφεται εξ αυτών σοβαρός εθνικός κίνδυνος, ιδιαίτερα μάλιστα σήμερα που διανύουμε περίοδο πολιτικής αστάθειας και αναταραχής στη περιοχή των Βαλκανίων και ενώ αποκάλυπτα πλέον εκδηλώνονται οι επιβουλευσεις των γειτόνων μας κατά των Ελληνικών νησιών και της ακεραιότητας της χώρας. Η ύπαρξη Ελληνικών πλοίων και ιδιαίτερα Επιβατηγών στις εσωτερικές μας μεταφορές είναι απαραίτητη για την διασφάλιση των στρατηγικών μεταφορών και του εφοδιασμού των νησιών ιδιαίτερα κατά τις πολεμικές περιόδους ενώ η ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών στα πλοία αυτά είναι η μόνη ασφαλής πηγή αντλήσεως των άμεσων αναγκών του Π.Ν. σε έμψυχο υλικό κατά τις περιόδους αυτές. Εκτενής ανάλυση των επιπτώσεων σε βάρος της άμυνας της χώρας από την απελευθέρωση του Cabotage έγινε σε πρόσφατη μελέτη του Ελληνικού Ινστιτούτου Διεθνών και Στρατηγικών Μελετών. Η μελέτη αυτή επισημαίνει με λεπτομέρειες την σημασία των περιορισμών του Cabotage για την εθνική μας άμυνα και νομίζω ότι θα έπρεπε να προσεχθεί ιδιαίτερα από τους αρμόδιους κρατικούς παράγοντες, τους επιφορτισμένους με την άμυνα της χώρας. Ίσως κάποιος ισχυρισθεί ότι το αμυντικό πρόβλημα αμβλύνεται με την αποδοχή της εντάξεως της Ελλάδος στην Δ.Ε.Ε. Θα είχε όμως λάθος. Παραμερίζοντας προς στιγμήν το γεγονός ότι είναι ακόμη άγνωστοι οι όροι εντάξεώς μας στην Δ.Ε.Ε. είναι ασαφές και τα αμυν-

τικά πλεονεκτήματα που αποκτούμε, δοθέντος ότι η Δ.Ε.Ε. δεν έχει έτοιμες στρατιωτικές δυνάμεις για κοινή δράση. Για τον λόγο ακριβώς αυτό η άμυνα της Ελλάδος οφείλει να βασίζεται πρωταρχικά στις δικές της δυνάμεις και δεν θα πρέπει να εξασθενεί με μέτρα τύπου Cabotage τα οποία θα μπορούσαν να αποβούν μοιραία.

Ίσως όμως ορισμένοι διερωτηθούν ότι ναι μεν υπάρχουν για την Ελλάδα εξαιρετικές δυσκολίες στο θέμα του Cabotage, αλλά τι πρόκειται να γίνει με την Ευρωπαϊκή ενοποίηση;

Δεν πρέπει χάριν αυτής να αρθούν οι περιορισμοί στο Cabotage μέχρι το τέλος του έτους; Και τι θα κάνει η Ελλάς αν οι άλλες κοινοτικές χώρες συμφωνήσουν σε ένα κανονισμό επί του θέματος αυτού χωρίς να λάβουν υπόψη τους τις ελληνικές δυσκολίες;

Πρόκειται για εύλογα ερωτήματα, η επί των οποίων απάντηση όμως θα πρέπει να περιέχει και ορισμένες διευκρινίσεις. Κατ' αρχήν η 1.1.1993 δεν αποτελεί μαγική ημερομηνία για την πραγματοποίηση της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης αλλά είναι επιτρεπτές από την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη παρατάσεις της ημερομηνίας αυτής. Ήδη η κοινότητα συμφώνησε να παρατείνει την κατάργηση των αφορολογήτων ειδών (αεροδρόμια κλπ.) μέχρι τέλος 1999 ενώ, ανάλογες χρονικές παρατάσεις συζητούνται για άλλα οικονομικά θέματα ακόμη δε και οι ίδιοι οι Ολλανδοί πρότειναν το 1999 σαν όριο για την κατάργηση των περιορισμών του Cabotage σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων (π.χ. ferry boats) για τις οποίες οι βόρειες χώρες τις ΕΟΚ έχουν ιδιαίτερο λόγο να μην επισπεύσουν την απελευθέρωση. Δεν γίνεται εξ άλλου αντιληπτό γιατί το θαλάσσιο Cabotage είναι απαραίτητο συστατι-

John Samonas

Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

κό για την επίτευξη της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης και δεν συμβαίνει το ίδιο στο αεροπορικό ή το σιδηροδρομικό Cabotage που για την έκδοση του σχετικού κανονισμού παρατηρείται μεγάλη δυστοκία. Είναι τέλος γεγονός ότι οι 12 συμφώνησαν στην απελευθέρωση του ποτάμιου Cabotage με όρους που περιέργως δεν δείχνει διάθεση η πλειοψηφία αυτών να αποδεχθεί για το θαλάσσιο Cabotage.

Αν λοιπόν πρόκειται να καθιερωθεί η ελευθερία στο Cabotage των χωρών μελών και αν πρέπει να εκδοθεί προς τούτο εντός του έτους ο σχετικός κανονισμός της ΕΟΚ, χάριν υλοποίησής των στόχων της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης θα πρέπει αυτό να γίνει κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Θα πρέπει πριν απ' όλα να συμφωνηθεί ένα επαρκές χρονικό διάστημα μέχρις επελεύσεως της απελευθερώσεως για τα επιβατηγά, τουλάχιστον, πλοία ανεξαρτήτως κατηγορίας ουχί οπωσδήποτε ενωρίτερον από τα τέλη της χιλιετηρίδας, αφού βεβαίως προηγουμένως εκτός των άλλων όρων και προϋποθέσεων που μνημονεύονται στο παρόν πάρει συγκεκριμένη μορφή και υλοποιηθεί και το θέμα της Κοινής Ευρωπαϊκής Άμυνας με την ύπαρξη Ενιαίου Ευρωπαϊκού Αμυντικού Συστήματος. Το χρονικό αυτό διάστημα

είναι αναγκαίο τόσο για την προοδευτική προσαρμογή των πλοίων στην νέα κατάσταση όσο και την βαθμιαία απορρόφηση της ανεργίας των ναυτικών χωρίς πρόκληση κοινωνικών αναταραχών. Θα είναι ταυτόχρονα απαραίτητο για την εκτίμηση των συνεπειών στην άμυνα υπό το φώς των επικείμενων στην περιοχή μας και στην κοινότητα εξελίξεων για θέματα αμύνης. Το επόμενο και πλέον σοβαρό στοιχείο ρυθμίσεως από τον Κανονισμό είναι οι όροι της απελευθέρωσης οι οποίοι κατ' ουδένα τρόπο επιτρέπεται να δημιουργήσουν καταστάσεις αντίθετες προς τις βασικές Αρχές της Συνθήκης της ΕΟΚ. Θεμελιώδης δε αρχή της Συνθήκης, ως γνωστόν, είναι η αποφυγή στρεβλώσεως των ανταγωνιστικών όρων.

Η εξίσωση επομένως των προϋποθέσεων επανδρώσεως των πλοίων, η κατάργηση των κρατικών βοηθειών και των πλεονεκτημάτων των κρατικής ιδιοκτησίας πλοίων, η κατάργηση των διπλών νηολογίων για τα πλοία του Cabotage και ο σωστός έλεγχος ότι τα Κοινοτικά πλοία του Cabotage ελέγχονται από κοινοτικούς υπηκόους πρέπει να είναι βασικά συστατικά του συζητούμενου κανονισμού.

Αν η Πορτογαλική προεδρία κινη-

θεί προς τις ως άνω κατευθύνσεις και θελήσει το Συμβούλιο Υπουργών να τις αποδεχθεί τότε ασφαλώς βρισκόμαστε κοντά στην απελευθέρωση του Cabotage και το περίφημο αυτό θέμα θα κλείσει αισίως. Αν όμως η πλειοψηφία των χωρών μελών, ενεργούσα υπό την πίεση των ενδιαφερομένων συμφερόντων, επιδιώξει λύσεις παραβλέποντας θεμελιώδεις αρχές της Συνθήκης, τότε η κυρίως θιγόμενη χώρα μέλος, δηλαδή η Ελλάδα, έχει κάθε δικαίωμα αλλά και υποχρέωση να αντιδράσει για την προστασία θεμιτών και πλήρως δικαιολογημένων συμφερόντων της. Της παρέχει δε πλήρες δικαίωμα αρνήσεως αποδοχής του κανονισμού το άρθρο 75 της Συνθήκης που απαιτεί ομοφωνία οσάκις ο Κανονισμός προκαλεί κοινωνικές, οικονομικές κλπ. επιπτώσεις, δημιουργούμενες εκ της εφαρμογής του, όσο και το γεγονός ότι η Κοινότης δεν δικαιούται να εκδίδει κανονισμούς αντίθετους προς τις γενικές Αρχές της Συνθήκης. Αν η Ελλάδα αδρανήσει στο θέμα αυτό τότε οι εις βάρος μας συνέπειες θα είναι ανυπολόγιστες και δεν θα πρέπει να κατηγορούμε γι' αυτό την Κοινότητα αλλά τους εαυτούς μας.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723/22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV - GR
FAX: (0723) 22898

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

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

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

24ΩΡΟ

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

Lloyd's Register

WE ENSURE
QUALITY AND RELIABILITY

AFLOAT & ASHORE

THROUGH
SHIP CLASSIFICATION
AND
INDUSTRIAL INSPECTION
SERVICES

Piraeus 87 Akti Miaouli, 185 38 Piraeus

Phone: (01) 4523 529/30/31 & (01) 4523 878/79/80 Telex: 212244 LRS GR
Cable: Register Piraeus Fax: (01) 452 3943

Thessaloniki 13 Kountouriotou Street, Thessaloniki
Phone: (31) 12987 Telex: 418622 LRTH GR

London (registered address) 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS, UK

Croydon Lloyd's Register House, 29 Wellesley Road, Croydon CRO 2AJ, UK



**Lloyd's
Register**

EXPERIENCE COUNTS...



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

ASRY has built up an impressive record of experience in the Arabian Gulf since docking its first vessel in 1977.

ASRY's experience now includes work on jobs valued up to \$5 million, on major overhauls, Special Surveys, COW & IGS retro-fits, internal tank coatings, steel renewals, and initial applications of self polishing copolymers.

ASRY's satisfied customer list is a long one and the range of vessels repaired runs from

ULCC/VLCCs and medium sized tankers through bulk carriers, passenger liners, container vessels, LPG carriers, offshore rigs, general cargo vessels and dredgers.

ASRY can now claim to offer unrivalled expertise and experience in the Arabian Gulf – an increasingly important repair centre. For quotations or further information please contact your ASRY agent or ASRY/ASRYMAR at the address below:

ASRY

Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 671111 Cable: ASRY Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR

Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Telephone 071-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G

Australia:—Inula Pty.Ltd. Brazil:—Sonave S.A.— Comercio e Industria. China:—Wallem (Shanghai). Cyprus:—NMS Ltd. France:—CJP Naval.
Germany:—Wilhelm Schmidt, Ingenieur-Dock-Wettbüro Greece:—Bogdanos Marine Bureau. Hong Kong:—Wallem Shipping (H.K.) Ltd. India:— Interlinks Marine PVT Ltd.
Italy/Monte Carlo/Switzerland:—Banchero - Costa & Co.sp.a. Japan:— Aall & Col. Ltd. Norway:—Ebbe C. Astrup A.S. Pakistan:—Marine Services Ltd.
Portugal:— MF, Torres. Singapore:— Salen Agencies Singapore Pte. Ltd. Spain:—International Brokers S.A.(Interbrok.). Sweden/Finland/Denmark:—A.B. August Leffler & Son.
Turkey:—Cerrahgil A.S. UK/Benelux:—ASRYMAR. USA:—Marindustry Worldwide Inc. USA(Offshore Market):—James L. Taylor Ltd. USSR:—Norlar Services Ltd.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ:

Θέσεις και προβλήματα

Του κ. ΚΩΣΤΑ ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ, Προέδρου της ΕΕΠΑΕΠ

Το 1991 ήταν ομολογουμένως μια δύσκολη χρονιά για την ακτοπλοία Ε-πιβατηγό Ναυτιλία.

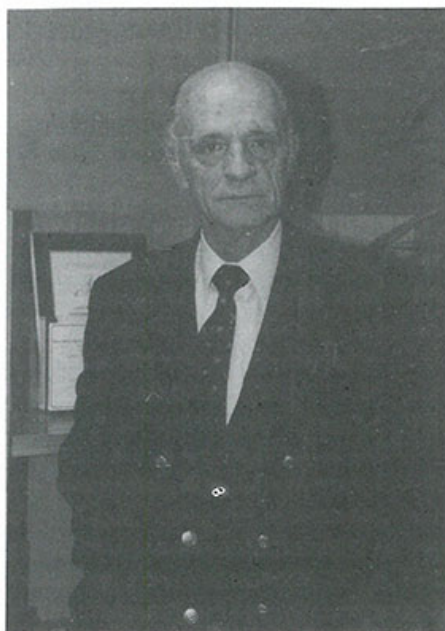
Η κρίση στο Κόλπο από τη μια μεριά και η έκρυθμη κατάσταση στη Γιουγκοσλαβία από την άλλη υπήρξαν γεγονότα που επέδρασαν αρνητικά στην εκμετάλλευση των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων όχι μόνο λόγω της σημαντικής μείωσης της επιβατικής και τουριστικής γενικά κίνησης αλλά και λόγω της μεγάλης αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης (της μεγάλης κυρίως ανατίμησης των καυσίμων).

Οι οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπισαν οι ακτοπλοίοι κατά το 1991 χειροτέρεψαν και από το γεγονός ότι η Πολιτεία δεν έδειξε τη πρόθυμη κατανόηση στο αίτημά μας για μια λογική αύξηση του ναυτολογίου, πιεζόμενη προφανώς από την ανάγκη της ειδικής οικονομικής πολιτικής που έπρεπε να ακολουθηθεί.

Ετσι ο κλάδος έμεινε κυριολεκτικά τελείως απροστάτευτος και επωμίστηκε εξολοκλήρου τα οικονομικά βάρος που απειλούν να καταστήσουν και τις θαλάσσιες συγκοινωνίες προβληματικές όπως συμβαίνει με τις αεροπορικές και χερσαίες συγκοινωνίες, των οποίων όμως τα ελλείμματα καλύπτει με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο η πολιτεία γενναιόδωρα.

Η ιδιωτική πρωτοβουλία που έχει επενδύσει στη θάλασσα τεράστια ποσά αφέθηκε μόνη της να αντιμετωπίσει την οικονομική γενικά κρίση και να υποστεί ζημιές που δεν είναι επικαταφρόνητες.

Τα πιο πάνω προβλήματα δεν είναι



βέβαια τα μοναδικά.

Επισημαίνονται απλά σαν έκτακτα που κοντά στα άλλα τα χρόνια που υπάρχουν επιδείνωσαν τη κατάσταση.

Οι εκκρεμότητες που έχουν συσσωρευθεί και η έλλειψη υποδομής σε βασικές λειτουργίες αποτελούν στο σύνολό τους εμπόδια που απειλούν άμεσα τη κανονική συνέχιση και ροή των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών.

Η παράθεση των εκκρεμοτήτων που ακολουθούν δεν εξαντλούν το θέμα. Είναι ενδεικτική και στοχεύει απλά στην ενημέρωση κάθε αρμοδίου και ενδιαφερομένου ώστε να τον προβληματίσει και να ιδεί από τη σκοπιά του τι μπορεί να προσφέρει για την επίλυσή τους.

Καταρχήν, για να επισημάνουμε πρώτα τα καλά, το θεσμικό πλαίσιο του Π.Δ. 684/76 με το οποίο καθιερώθηκαν οι άδειες σκοπιμότητας, παρά τις ατέλειες ωρισμένων ρυθμίσεων, συνέβαλε σημαντικά στη διατήρηση κάποιας ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, αποτρέποντας έτσι τους κινδύνους που δημιουργούν για τους ίδιους τους επενδυτές — πλοιοκτήτες οι τάσεις για επενδύσεις με εξωπραγματικά και αντισυμβατικά κριτήρια.

Το καθεστώς αυτό αφού βελτιωθεί με τις προτάσεις της ομάδας εργασίας που ασχολείται με το θέμα, πρέπει να διατηρηθεί διότι αποτελεί ισχυρό όπλο και κατά των ξένων εισβολέων που μέσω της ΕΟΚ επιδιώκουν την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας.

Το ναυτολόγιο που εφαρμόζεται στην Ελληνική Ακτοπλοία με τον ίδιο τρόπο από τότε που καθιερώθηκε (πριν από 50 χρόνια), αποτελεί άκρως κρατικό παρεμβατισμό, που δεν αντέχει στην σημερινή δυναμική εξέλιξη των πραγμάτων και ιδιαίτερα στο καθεστώς της πλήρους απελευθέρωσης της αγοράς που βρίσκεται προ των θυρών μας.

Είναι επομένως ανάγκη να υιοθετηθεί η πρόταση της Ένωσής μας για την απελευθέρωση των τιμών των θέσεων στα πλοία πλην της Τρίτης θέσεως για την οποία το κράτος μπορεί για λόγους κοινωνικής πολιτικής, να διατηρήσει τον έλεγχο. Με την απελευθέρωση που προτείνουμε, θα αναπτυχθεί μεταξύ των πλοιοκτητών θεμιτός ανταγωνισμός που



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFFISSIAS 215
151 24 MAROUSI

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

μπορεί να οδηγήσει στην ποιοτική αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών στους επιβάτες και το τουρισμό.

Συναφής με την ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών και την οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων είναι επίσης η ένταξη των εστιατορίων των πλοίων σε ανάλογες κατηγορίες των εστιατορίων ξηράς που αποτελεί βασικό αίτημα του κλάδου μας. Η τιμολογιακή υποβάθμιση στην οποία σήμερα βρίσκονται τα εστιατόρια των επιβατηγών πλοίων δεν αφήνει περιθώρια για την ικανοποίηση του επιβατικού κοινού με αποτέλεσμα τη δυσφήμισή μας στους επιβάτες και τουρίστες αξιώσεων.

Ενα άλλο βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ακτοπλοΐα είναι η έλλειψη συστήματος ελέγχου του βάρους των φορτηγών αυτοκινήτων, που δημιουργεί αναμφισβήτητα και θέμα ασφαλείας των πλοίων.

Είναι άμεση και επιτακτική η ανάγκη αναθεώρησης της τακτικής που ακολουθείται σήμερα και καθιέρωσης συστήματος ελέγχου του βάρους σύμφωνα με τις προτάσεις που έχουμε κάμει.

Το 39% της αξία των εισιτηρίων των πλοίων αντιπροσωπεύει κρατήσεις υπέρ τρίτων για την εισπραξη και απόδοση των οποίων υπεύθυνοι είναι οι πλοιοκτήτες, που βαρύνονται με όλες τις σοβαρές δαπάνες που συνεπάγεται η σχετική διαδικασία.

Πρόκειται, όπως γίνεται αντιληπτό, για μια σοβαρή επιβάρυνση που πρέπει να απασχολήσει το κράτος, διότι ενώ με το σημερινό καθεστώς του ναυτολογίου και την σφιχτή οικονομική πολιτική, η οποιαδήποτε αύξηση των εισιτηρίων περνά από τη διαδικασία της Επιτροπής Τιμών και Εισοδημάτων, οι επιβαρύνσεις υπέρ τρίτων αποφασίζονται ευχερέστερα από τα Δημοτικά Συμβούλια και τις διάφορες συντεχνίες των εργαζομένων χωρίς κανένα κρατικό έλεγχο.

Ιδιαίτερα επαχθής είναι η επιβάρυνση των εισιτηρίων και τιμολογίων για εισφορές που θεσπίστηκαν πρόσφατα για την εξυγίανση του NAT. Γνωρίζουμε βέβαια ότι το ασφαλιστικό ταμείο των ναυτικών είναι προβληματικό και χρειάζεται να συμβάλουμε στην ενίσχυσή του, πλην όμως η Διοίκησή του δεν θα έπρεπε να ρίξει το βάρος της αποκα-

τάστασης στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία επειδή δεν μπορούν να αντιδράσουν με την αποβολή της ελληνικής σημαίας.

Στην εξυγίανση του NAT μπορούν να συμβάλλουν και οι άλλοι κλάδοι της Ελληνικής Ναυτιλίας αρκεί να θεσπισθούν ειδικά κίνητρα που έχουν άμεση σχέση με την αύξηση του ναυτεργατικού δυναμικού.

Προς τη κατεύθυνση αυτή η Ένωσή μας επικροτεί απόλυτα τη πάγια θέση των «Ναυτικών Χρονικών» για τη προσέλκυση των Ελληνόκτητων Εμπορικών Πλοίων στην ελληνική σημαία, που θα λύσουν σε μεγάλο βαθμό το οικονομικό πρόβλημα του NAT.

Η διαφοροποίηση που εξακολουθεί να υπάρχει σήμερα στις εισφορές των υπό ελληνική σημαία πλοίων και των ασφαλιζομένων στο NAT ελληνόκτητων πλοίων, δεν εξυπηρετεί το πιο πάνω στόχο, διότι αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα, προσέλκυσής τους στην ελληνική σημαία.

Είναι λυπηρό να βλέπει κανείς ότι από τα πολυάριθμα ελληνόκτητα πλοία να είναι ασφαλισμένα στο NAT μόνο 159 χωρίς να υπάρχει ειδικός λόγος.

Η εξομοίωση των εισφορών αποτελεί αναμφισβήτητα και τον έμμεσο τρόπο επαναπατρισμού των ελληνόκτητων πλοίων στην ελληνική σημαία ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει και στην προσέλκυση των Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα που με τα σημερινά δεδομένα δεν ενθαρρύνεται. Χωρίς ικανά και επαρκή πληρώματα ο αφελληνισμός της Ναυτιλίας μας πρέπει να θεωρείται βέβαιος οπότε δεν θα μπορούμε να συζητούμε και για τους εθνικούς και οικονομικούς στόχους που επιδιώκουμε μέσω του ζωντανού αυτού παραγωγικού κλάδου.

Ενα από τα σοβαρότερα επίσης προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία είναι η έλλειψη επαρκών λιμενικών ευκολιών, τόσο στο Πειραιά όσο και στα επαρχιακά λιμάνια.

Η δημιουργία των απαραίτητων έργων υποδομής και οργάνωσης των λιμένων πρέπει να αποτελέσει άμεση κρατική προτεραιότητα.

Εξάλλου η απειλή από την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage) είναι πολύ σοβαρή. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες με την βεβαιότητα του προνομίου αυτού επεδόθη-

σαν σε μεγάλες επενδύσεις. Χαιρόμαστε που η πολιτική του κράτους και ιδιαίτερα οι χειρισμοί του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στο άκρως ευαίσθητο αυτό θέμα είναι οι ενδεδειγμένοι.

Εκείνο που ενδιαφέρει τους πλοιοκτήτες της ακτοπλοΐας είναι η εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού και η αποθάρρυνση κάθε εισβολέα από τον χώρο της ΕΟΚ, από τον οποίο και προέρχονται οι πιέσεις για την άρση του προνομίου.

Ιδιαίτερη προσπάθεια πρέπει από την Ελλάδα να καταβληθεί για το περιορισμό των τάσεων που επικρατούν στην ΕΟΚ για διεύρυνση της έννοιας του πλοιοκτήτη, διότι εγκυμονούνται κίνδυνοι να ευρεθούν στο χώρο της ακτοπλοΐας μας εταιρίες που αντιπροσωπεύουν εντελώς ξένα προς την ΕΟΚ συμφέροντα. Εξάλλου η διατήρηση του ελέγχου της ακτοπλοΐας με το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας καθώς και οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και γενικά τις ρυθμίσεις στη διακίνηση των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων αποτελούν σοβαρούς φραγμούς στις τάσεις των ΕΟΚικών μας εταιριών και πρέπει να διατηρηθούν.

Τα προβλήματα που παρατέθηκαν δεν είναι τα μοναδικά. Υπάρχουν στο χώρο της ακτοπλοΐας πολλά άλλα και ποικίλα που η έλλειψη χώρου δεν μας επιτρέπει να τα περιλάβουμε.

Η Ένωσή μας ήταν και είναι πάντοτε πρόθυμη να συζητήσει με κάθε αρμόδιο φορέα όλες τις πτυχές των προβλημάτων που απασχολούν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και να συμβάλει με προθυμία στην επίλυσή τους κατά το καλύτερο δυνατό τρόπο.

Στα «Ναυτικά Χρονικά» που επί 60 και πλέον χρόνια ασχολούνται με αγάπη και ενδιαφέρον για την επίλυση των θεμάτων της Ακτοπλοΐας και της Ναυτιλίας γενικότερα, εκφράζουμε τις πιο ειλικρινείς και εγκάρδιες ευχές των μελών της Ένωσής μας για το 1992 μέσα στο οποίο ελπίζουμε να ικανοποιηθούν και οι προσδοκίες όλων μας για πρόοδο και ευημερία.

ΚΩΣΤΑΣ ΧΑΤΖΗΑΝΤΩΝΙΟΥ

Το πρόβλημα της εξασφάλισης του Ναυτεργατικού Δυναμικού

Του κ. ΣΠΥΡΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΥ, Προέδρου της Ενώσεως Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Σε πολύ λίγα πράγματα δυστυχώς η Ελλάδα είναι πρωταθλήτης σε ένα όμως από αυτά είναι η Ναυτιλία της. Η μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία.

Είτε τους είναι αρεστό είτε όχι την θαυμάζουν σε όλο τον κόσμο και ίσως απορούν. Μία χώρα φτωχή, μία χώρα χωρίς εθνικά φορτία, μία χώρα χωρίς εθνικά πιστωτικά ιδρύματα πρόθυμα να επενδύσουν χρήματα σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις παίρνει την πρωτία... Πως; Η λύση της απορίας τους είναι μία και μοναδική. Η άριστη συνεργασία πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας.

Στην χώρα μας αυτά τα στοιχεία έχουν μίαν άλλη φιλοσοφία και σχέση που πηγάζει από την παράδοση διότι πολλοί από τους σημερινούς Έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν από το ίδιο το πλοίο σαν πλήρωμά του.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης συνεχίζει να επενδύει στον Έλληνα ναυτεργάτη που τον θεωρεί τον σημαντικότερο συνεργάτη του και έναν από τους καλύτερους ναυτικούς στον κόσμο, αναγνωρίζοντας σ' αυτόν υψηλό αίσθημα επαγγελματικής συνειδήσεως και υψηλό δείκτη ναυτοσύνης που τον κάνει να την αναζητά για να επανδρώσει το πλοίο του κατ' αρχάς και εν συνεχεία να στελεχωσει το ναυτιλιακό του γραφείο.

Οι ναυτιλιακές κρίσεις απέδειξαν ότι ο «Έλληνας πλοιοκτήτης» θα συνεχίσει να υπάρχει αφού μπόρεσε να αντέξει την πρόσφατη βαθειά κρίση της περασμένης δεκαετίας χωρίς να αποκαρδιωθεί, ούτε να απογοητευθεί αλλά με επιμονή, εμμονή και μεθοδικότητα κατόρθωσε να την ξεπεράσει. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία επεβίωσε και άρχισε πάλι την ανοδική της πορεία με τάση συνεχούς αναπτύξεως και εκσυγχρο-



σμού, όταν από 85 εκατομ. τον d.w., το 1988, σήμερα έχει φθάσει σχεδόν τα 90 εκατομ. τον d.w.

Η μεγάλη ανησυχία όμως, δικαιολογημένη από αδιάψευστα στατιστικά στοιχεία είναι για την συνεχή συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού που είναι το άλλο σημαντικό στοιχείο υπάρξεως του πλοίου σαν Ελληνικού. Χρόνο με τον χρόνο το ναυτεργατικό δυναμικό ελαττώνεται, περίπου 1.500 αξιωματικοί εξέρχονται στην σύνταξη ετησίως χωρίς δυστυχώς να υπάρχει αντίστοιχη αναπλήρωσή τους, όταν παράλληλα τα πλοία αυξάνονται.

«Αύξηση πλοίων — μείωση ναυτικών».

Με βάση τους αριθμούς φαίνεται πλέον καθαρά ότι στην προσεχή πενταετία το ναυτεργατικό δυναμικό σε αξιωματικούς θα αυξηθεί περίπου 15% και θα μειωθεί 35% οπότε θα υπάρξει μία διαφορά 20%. Αυτό το 20% επί συνόλου 21.000 αξιωματικών σήμερα αντιστοιχεί σε περίπου 4.500 νέα διπλώματα που πρέπει να εκδοθούν προστιθέμενα σ' αυτά που θα υπάρξουν με τον ρυθμό αύξησεως του 15%.

Με αντικειμενικότητα, προσπα-

θώντας να εκτιμήσει κάποιος τα αίτια της καθοδικής αυτής πορείας θα παρατηρήσει ότι σημαντικό ρόλο έπαιξε η παγκόσμια κρίση στην ναυτιλία η οποία δημιούργησε ένα κλίμα ανασφάλειας για το ναυτικό επάγγελμα. Δυστυχώς αυτό το κλίμα εξακολουθεί να υπάρχει και να επηρεάζει αρνητικά την προσέλευση των νέων και τούτο διότι η κακή φήμη που δημιουργήθηκε, δημιουργήθηκε στο περιβάλλον του ναυτικού από το οποίο κατά κανόνα προέρχεται το μεγαλύτερο μέρος των νέων ναυτικών.

Ενα άλλο στοιχείο εξίσου υπολογισιμο είναι η φιλοσοφία που επικρατεί σήμερα για ένα εύκολο προσδοκώρο και χωρίς δυσκολίες επάγγελμα. Ο νέος σήμερα δεν είναι διατεθειμένος να δοκιμάσει και δοκιμασθεί στο ναυτικό επάγγελμα, με κάποια κρυφή ίσως σκέψη και ελπίδα ότι θα γίνει και αυτός μία μέρα πλοιοκτήτης, όπως υπάρχουν πάρα πολλοί πρώην ναυτικοί και σήμερα εφοπλιστές. Οι συνθήκες άλλαξαν και οι ευκαιρίες μειώθηκαν, όμως δεν εξέλειπαν.

Δεν πρέπει ακόμη να αγνοήσουμε το κλίμα που τα τελευταία χρόνια έχει καλλιεργηθεί για την απόκτηση κάποιου τίτλου σπουδών και την εξασφάλιση μιας δημόσιας θέσεως που είναι κατά κανόνα επιδίωξη κάθε οικογενείας για τα παιδιά της.

Είναι λοιπόν ανάγκη να ξεκινήσει όσο γίνεται γρηγορότερα μία προσπάθεια μεταστροφής αυτής της φιλοσοφίας και ο κάθε νέος να έρχεται στην ναυτιλία με στόχο να γίνει στέλεχος της ναυτιλίας και να την υπηρετήσει προσαρμοζόμενος στις ιδιαιτερότητες του χώρου και στις ναυτικές παραδόσεις της φυλής.

Τα κίνητρα πρέπει να είναι ισχυρά και να περιλαμβάνουν στοιχεία Θε-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

σικά, Οικονομικά, Επαγγελματικά και Κοινωνικά.

Πρέπει να ξεκινήσει σε πανελλήνια κλίμακα μία φιλότιμη προσπάθεια συνεπικουρούμενη από την Πλοιοκτησία προβολής των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών που η Ναυτιλία παρέχει στους νέους.

Είναι σημαντικό να επισημανθεί και γνωστοποιηθεί στους νέους ότι σε πολύ νεαρή ηλικία ο ναυτιλλόμενος έχει ένα σίγουρο και προσοδοφόρο επάγγελμα, όταν συνομήλικοί του ακόμη και πτυχιούχοι των ΑΕΙ συνωστίζονται στις στρατιές των ανέργων για να εξασφαλίσουν μία θέση εργασίας.

Πρέπει και είναι απαραίτητο όμως όλα αυτά να φτάσουν με σαφήνεια και πειστικότητα σε κάθε νέο. Ας παραδειγματισθούμε από τους εταίρους μας στην ΕΟΚ οι οποίοι ξεκίνησαν μια εκστρατεία για να τραβήξουν την προσοχή των νέων στις σταδιοδρομίες που προσφέρει η Εμπορική Ναυτιλία. Η εκστρατεία περιλαμβάνει κινητές εκθέσεις, σεμινάρια, διασκέψεις, συγκεντρώνει δε αρκετό κόσμο και περιλαμβάνει ποικίλες εκδηλώσεις.

Όλα αυτά όμως απαιτούν εκτός των άλλων και πόρους, οι οποίοι με σωστή πολιτική είναι δυνατόν να εξευρεθούν. Η Πλοιοκτησία ήδη καταβάλλει σημαντικά ποσά στο ΚΝΕ, η Κοινότητα (ΕΟΚ) επίσης διαθέτει ανάλογα κονδύλια, αρκεί η Ελληνική Πολιτεία να τα εξασφαλίσει έγκαιρα και ακόμη η Ελληνόκτητος ναυτιλία

ξένων σημαίων πρέπει να έρθει αρωγός.

Θα σταθώ ιδιαίτερα στο σημείο αυτό, ότι από κοινού Πολιτεία και Εφοπλισμός συνεφώνησαν δια την αλλαγή της ναυτικής εκπαίδευσης στα γνωστά μας sandwich courses. Οι πλοιοκτήτες με Ελληνική σημαία και με πλοία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ έχουν αναλάβει αλόγιστα την απορρόφηση των σπουδαστών και την αποζημίωση τους κατά την διάρκεια της θαλάσσιας εκπαίδευσης χωρίς καμία υποχρέωση των σπουδαστών για συνέχιση της καριέρας τους στην κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση που τους εκπαίδευσε.

Πρέπει η Ελληνόκτητος ναυτιλία, με πλοία ξένων σημαίων μη συμβεβλημένα με ΝΑΤ να έλθει αρωγός στην όλη αυτή προσπάθεια.

Πρέπει η Πολιτεία και το ΝΑΤ να βρουν τους λόγους που τα πλοία αυτά δεν συμβάλλονται με το ΝΑΤ.

Είναι ανάγκη αυτή η ελληνόκτητος πλοιοκτησία να συμβάλλει επί ίσοις όροις και να προσελκυσθεί στο Ελληνικό νηολόγιο για να έχει ίσα δικαιώματα στην χρησιμοποίηση του ναυτεργατικού δυναμικού.

Η ανάκαμψη των οικονομικών του ΝΑΤ που θα έχει και αύξηση πόρων για το ΚΝΕ και το νοικοκυρέμα του είναι από τα πρώτα στοιχεία που θα έχουν θετική επίδραση στην αύξηση προσελεύσεως στην θάλασσα.

Πάντως είμαι αισιόδοξος ότι η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία θα συνεχίσει να προοδεύει και θα βρεί τον

δρόμο της και οι νέοι θα την αγκαλιάσουν. Η Πολιτεία έχει το λόγο να τους βεβαιώσει με πράξεις.

— ότι ακολουθούν ένα υψηλού επιπέδου επάγγελμα,

— ότι δεν κινδυνεύουν να μείνουν άνεργοι,

— ότι θα έχουν εξασφαλισμένη την συνταξιοδότησή τους από ένα δυναμικό και εύρωστο Ταμείο,

— ότι θα απολαμβάνουν υψηλού επιπέδου κοινωνικής πρόνοιας.

— ότι θα αναγνωρίζεται με ανάλογες παροχές η βοήθειά τους στην Ελληνική οικονομία με το συνάλλαγμα που εισάγεται από την Ναυτιλία,

— ότι θα αποτελέσει η θαλάσσια υπηρεσία τους στοιχείο για να τύχουν μειώσεως στρατιωτικής θητείας,

— ότι η σχολική μονάδα στην οποία φοιτούν είναι ένα σύγχρονο και υψηλών προδιαγραφών σχολείο, με υποδομή, οργάνωση, στελέχωση διοικητικού και διδακτικού προσωπικού,

— ότι η εξέλιξή τους είναι ταχύτατη και δεν είναι υποχρεωμένοι να γεράσουν μέσα στο πλοίο. Καθημερινώς δημιουργούνται ανάλογες αξιόλογες θέσεις εργασίας στελεχώσεως διοικήσεως ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Με την ευκαιρία θα ήθελα να ευχηθώ σε όλους που ασχολούνται με την θάλασσα, Χρόνια πολλά, Χρόνια καλά, υγεία, επιτυχία, ειρηνικό και τυχερό το 1992.

ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

Η άλλη διάσταση στο χώρο του ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

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

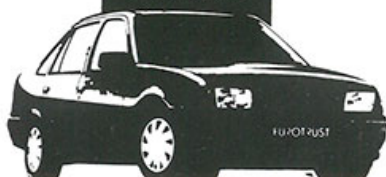
- Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών.
- Γρήγορη Παράδοση με ιδιόκτητες νταλίκες.
- Πληρωμή αφού δείτε και ελέγξετε το αυτοκίνητό σας.
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο.

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

Σκουζέ & Φύλωνος 76 (Δικαστικό Μέγαρο) 185 35 Πειραιάς.
Τηλ. 4516.363, 4520.088, 4535.608, 4280.076, 4280.077
Fax: 4522.574, Telex: 222700 FIMI GR



Ζητείστε πληροφορίες
για τη Χρυσή Εγγύηση
EUROTRUST



EUROTRUST

Η Δυναμική εταιρεία και στο χώρο του ΑΠΟΣΥΡΟΜΕΝΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ετοιμοπαράδοτα Αυτοκίνητα Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών

- Δώρεαν Απόσυρση
- Συμφερούσες Ανταλλαγές
- Μεγάλες ευκολίες πληρωμής με τραπεζικό τόκο

ΔΙΑΡΚΕΣ ΣΤΟΚ ΣΕ: MERCEDES, BMW, FORD, OPEL

EUROTRUST^{SA}
σχέση φιλίας

34ου Συντάγματος 8 & Πύλης 185 32 Πειραιάς.
Τηλ. 4138.194, 4171.815, 4171.998, Fax: 4176.249

ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΦΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ!

Τώρα! με νέες Εγκαταστάσεις και στο κέντρο της ΕΥΡΩΠΗΣ

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

ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟ

Του κ. ΒΑΣ. ΚΟΥΤΣΗ, Προέδρου του ΟΛΠ

Όλα κινούνται πλέον σ' ένα νέο ρυθμό και οι αλλαγές των δεδομένων, σε θέματα εξωτερικής πολιτικής και της διεθνούς οικονομίας, εγγίζουν ιλιγγιώδεις ταχύτητες, που έχουν φοβήσει και τους πλέον ψυχραιμούς παρατηρητές.

Ο πόλεμος στον Αραβικό κόλπο διήρκεσε λίγες εβδομάδες και οι μάχες μόνον 100 ώρες. Οι πολιτικές εξελίξεις στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης μεταβάλλουν καθημερινά το περιβάλλον και έχουν δημιουργήσει μια αβεβαιότητα, η οποία δημιουργεί τεράστιους κινδύνους για την ασφάλεια της ανθρωπότητας δεδομένου ότι νέες χώρες με άπειρες κυβερνήσεις έχουν στα χέρια τους ισχυρά ατομικά οπλικά συστήματα.

Η Ευρώπη έκανε ακόμη ένα βήμα προς την ένωση, αποφασίζοντας την πολιτική και αμυντική συνεργασία σε μία νέα βάση συνεργασίας. Στους περισσότερους διεθνείς οργανισμούς, οι χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως πλέον θα ονομάζεται η μέχρι σήμερα γνωστή ΕΟΚ, έχουν μία φωνή και 12 ψήφους.

Μέσα σ' ένα τόσο δυναμικό, εκρηκτικό θα έλεγα περιβάλλον η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία πρέπει να συνεχίσει την πορεία της προ το μέλλον με βήματα και μέτρα τα οποία θα της εξασφαλίσουν την πρωτοπορεία διεθνώς, αλλά και μέσα σ' ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο ναυτιλιακής ανάπτυξης.

Η χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής είναι βέβαιον ότι θα γίνεται σε συνεργασία με τις άλλες χώρες της Ευρώπης και θα αναπτύσσεται σε συνδυασμό με την Λιμενική και την Ναυπηγική πολιτική. Οι επενδύσεις στα λιμάνια της Ευρώπης και σ' όλο τον κόσμο αποτελούν πλέον ένα καλά σχεδιασμένο πρόγραμμα ανάπτυξης του εξωτερικού εμπορίου της συγκεκριμένης χώ-



ρας, αλλά και της περιφέρειας στην οποία ανήκει την οποία εξυπηρετεί αλλά συγχρόνως επιρρεάζει. Για να τελειοποιηθεί ο σχεδιασμός αυτός των επενδύσεων, στις περισσότερες περιπτώσεις λαμβάνονται υπ' όψιν και θέματα ναυτιλιακής ανάπτυξης έτσι ώστε να συνδυάζονται πολλά έργα με την εξυπηρέτηση των στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής.

Είναι πλέον φανερό, ότι το ναυτεργατικό δυναμικό των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνεχώς λιγοστεύει και δεν θα μπορούσα να δώσω καμία αισιόδοξη πρόβλεψη για την αναστροφή του δείκτη προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελμα Ευρωπαίων πολιτών. Εάν λοιπόν η εθνικότητα του πληρώματος κάθε πλοίου αποτελεί κριτήριο για τον γνήσιο δεσμό με την σημαία αυτού, τότε θα πρέπει να δεχθούμε ότι το πρόβλημα είναι ανάγκη να βρή μια ικανοποιητική λύση, εάν θέλουμε να προχωρήσουμε σε μια θετική πορεία στην ναυτιλιακή ανάπτυξη της Ευρώπης.

Η ανανέωση του εμπορικού στόλου είναι επίσης ένα από τα προβλήματα που απαιτούν άμεση λύση, διότι οι α-

ξίες των νέων κατασκευών έχουν πλέον ξεπεράσει την επενδυτική δυνατότητα των περισσότερων εφοπλιστών, οι οποίοι είναι πλέον αναγκασμένοι να αναζητήσουν νέες μορφές χρηματοδότησης ή και νέους τρόπους συνεργασίας με εταιρίες που διαθέτουν φορτία για να μπορέσουν να προχωρήσουν στην ανανέωση του στόλου.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία, τόσο στον τομέα των φορτηγών πλοίων όσο και στον τομέα των επιβατηγών, πρέπει να βρη τρόπο να επιλύσει όλα αυτά τα προβλήματα, εάν θέλει να αισιοδοχή για το μέλλον. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η ικανότητα των Ελλήνων Πλοιοκτητών είναι πολύ μεγάλη, και η πιστωληπτική τους ικανότητα επίσης σε υψηλά επίπεδα, φοβούμαι όμως ότι τα πράγματα πλέον θα πάρουν μία νέα τροπή, σ' ότι αφορά την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών και θα πρέπει έγκαιρα να δημιουργηθεί μία ελληνική στρατηγική από την οποία θα προκύψει και η πολιτική για τον τρόπο με τον οποίο θα εξελιχθούν αυτά τα θέματα έτσι ώστε έγκαιρα να επιρρεασθούν και οι αποφάσεις που θα λαμβάνονται συνεχώς στις Βρυξέλλες.

Η λιμενική πολιτική θα μπορούσε να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης ορισμένων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και μάλιστα εκείνων οι οποίες έχουν εκτός από την οικονομική και στρατηγική σημασία για την πατρίδα μας. Είναι γνωστό ότι όλες οι χώρες του κόσμου επιδιώκουν μια όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σύνδεση της εθνικής τους οικονομίας με την ναυτιλία τους. Αυτή η σύνδεση μπορεί να επιτευχθεί κυρίως με δύο τρόπους, μέσω του ναυτεργατικού δυναμικού ή μέσα των υπηρεσιών οι οποίες προσφέρονται στα πλοία. Μία από

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.

τις κυριώτερες υπηρεσίες που προσφέρονται στα πλοία είναι οι υπηρεσίες μέσω των λιμενικών εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων.

Γεωγραφικά έχουμε την δυνατότητα να παίξουμε τεράστιον ρόλο στον τομέα των λιμενικών εξυπηρετήσεων φθάνει να εκσυγχρονίσουμε το λιμενικό σύστημα και να μπορέσουμε να αναπτύξουμε όσο το δυνατόν περισσότερα ελληνικά λιμάνια. Ο στόχος αυτός προϋποθέτει ότι τα λιμάνια θα εκσυγχρονισθούν αμέσως με ένα διοικητικό σύστημα το οποίο θα τους επιτρέψει να λειτουργήσουν με ευελιξία σε μια αναπτυξιακή πορεία, η οποία θα στοχεύει την εξυπηρέτηση του εσωτερικού και του εξωτερικού εμπορίου αλλά συγχρόνως θα λειτουργή και σαν κόμβος μεταφορών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το εμπόριο της οποίας είναι μεγάλης σημασίας για την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Εκτός από την Διοίκηση των Λιμανιών πρέπει να εκσυγχρονισθή άμεσα και το όργανο της Κεντρικής

Διοίκησης των Λιμένων της Ελλάδος, ώστε να ανταποκριθῇ στην αναπτυξιακή προσπάθεια που θα επιχειρούν τα διάφορα λιμάνια της Ελλάδας. Με το σημερινό σύστημα δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια και αυτό είναι αυταπόδεικτο. Είναι πολύ σπουδαίο να υπογραμμισθῇ ὅτι ἡ κεντρικὴ Διοίκηση των λιμένων θα πρέπει να περιορισθῇ στον γενικότερο επιτελικό σχεδιασμό και τὴν κατανομή πόρων, αφήνοντας ἓνα πολὺ μεγάλο πεδίο δραστηριοτήτων στις διοικήσεις των λιμανιών. Με τον τρόπο αὐτό θα πρέπει να βρεθῇ καὶ ἓνας τρόπος συνεργασίας των διοικήσεων των λιμένων με τὴν τοπικὴ αυτοδιοίκηση, ἔτσι ὥστε να ελαχιστοποιηθοῦν οἱ προστριβές που παρατηροῦνται σήμερα καὶ να ελαχιστοποιηθοῦν ἐπίσης καὶ οἱ αρνητικὲς επιπτώσεις στις πόλεις ἀπὸ τὴν λειτουργία των λιμένων.

Η δεκαετία που διανύουμε τώρα είναι περίοδος περιβαλλοντικής ευαισθησίας και γι' αυτό θα πρέπει η νέα λιμενική πολιτική να περιλάβει όλα εκείνα τα περιβαλλοντικά προβλήμα-

τα, τα οποία είναι βέβαιον ότι σήμερα δημιουργούνται από την λειτουργία των λιμένων και την εξυπηρέτηση των πλοίων.

Οι παραπάνω προτάσεις δεν απο-
τελούν σήμερα θεωρητική τοποθέτη-
ση αλλά μια πραγματική ανάγκη εκ-
συγχρονισμού ο οποίος θα μας επι-
τρέψει να ετοιμαστούμε έγκαιρα για
να αντλήσουμε πόρους από το τα-
μείο συνοχής και τα άλλα περιφε-
ρειακά ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένω-
σης τα οποία θα λειτουργήσουν από
το 1993. Η πρόκληση είναι πλέον ο-
ρατή και συγκεκριμένη, σ' εμάς ενα-
πόκειται να ανταποκριθούμε για να
μην χαθί μια μοναδική ευκαιρία για
την ανάπτυξη της οικονομίας στην
ελληνική περιφέρεια, να αναπτυχθή
η υποδομή του θαλασσιού τουρι-
σμού, να διαδραματίσουμε πρωτεύ-
οντα ρόλο στις μεταφορές της Ευρώ-
πης και να καταστήσουμε την λιμενι-
κή πολιτική αφετηρία οικονομικής και
στρατηγικής σχεδιασμών με ευρω-
παϊκή διάσταση.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ

ΕΥΕΛΙΞΙΑ ΑΕΙΟΠΙΣΤΙΑ ΑΠΟΔΟΣΗ



Αρ. Ευκρ. ΟΤΕ 511.4/517579

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
Γ ΓΡΙΒΑΣ α.ε.

Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ 46, ΑΘΗΝΑ 114.73
ΤΗΛ: 8838214-6. FAX: 8235083

ΘΕΣ/ΝΙΚΗ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΡΕΘΥΜΝΟ, ΧΑΝΙΑ, ΡΟΔΟΣ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΛΑΜΙΑ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ

EINAI TO MHNYMA THE HYUNDAI

Τηλεφωνικά κέντρα
HKP-308 & HKP-816

Φέρνουν όλα τα πλεονεκτήματα της τεχνολογίας HYUNDAI
στην επιχείρησή σας

- Εξυπηρετούν 3 έως 8 γραμμές ΟΤΕ και 8 έως 16 εσωτερικές
- Λειτουργούν με μπαταρίες σε περίπτωση διακοπής ρεύματος
- Συνδέονται με θυροτηλέφωνο, fax, computer, printer
- Ανοιχτή συνομιλία, μνήμες, conference, ενδοεπικοινωνία, φραγές υπεραστικών
- Ενσωματωμένη κονσόλα εσωτερικών σε κάθε συσκευή

**Με την αγορά του τηλεφωνικού κέντρου, απαιτείστε
την 5ετή γραπτή εγγύηση της αντιπροσωπείας
ΓΡΙΒΑΣ Α.Ε.**

Για περισσότερες πληροφορίες επικοινωνήστε
σήμερα κιόλας μαζί μας στο τηλ/νο 8837.512



HYUNDAI
ΑΝΟΙΧΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

8 ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΤΕ - 16 ΕΙΣΙΤΗΡΙΚΕΣ
ΠΙΝΑΚΕΣ & 1 ΣΥΣΤΗΜΗ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΜΕ ΟΘΟΝΗ

178.000
ή 4 δόσεις των 50.000 δρχ.
* πλέον Φ.Π.Α.

* πλέον Φ.Π.Α.

3 ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΤΕ - 8 ΕΞΟΤΕΡΙΚΕΣ
ΠΙΝΑΚΕΣ & 1 ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΜΕ ΟΘΟΝΗ

132.000

ή 4 δόσεις των 39.000 δρχ.

* πλέον Φ.Π.Α.

* Στην τιμή περιλαμβάνεται ενσωματωμένη πλακέτα φόρτωσης μπαταριών & δωρεάν ένα ΣΕΤ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ για την λειτουργία του κέντρου σε περίπτωση διακοπής ρεύματος.

[illegible]

== == == == ΤΟ ΔΙΚΟ ΜΑΣ ΟΝΕΙΡΟ == == == ==

Του κ. ΜΙΧ. Κ. ΠΕΡΑΤΙΚΟΥ

Την ημέρα που ο Mozart πέθανε, εδώ και 200 χρόνια, αφήνοντας μας κληρονομιά αθανασίας την υπέροχη μουσική του, γιόρτασε η Ένωσή μας τα 75 της χρόνια, πρώτα υπό τους ήχους της αθάνατης αυτής μουσικής και δεύτερο με την εξ ίσου εντυπωσιακή ομιλία του επιτίμου Προέδρου κ. Γεωργίου Δανιόλου, που μας ταξίδεψε ευχάριστα και άνετα τα 75 αυτά χρόνια μιας δράσης ιστορικής και άκρας ενδιαφέρουσας. Αυτό χωρίς γραπτό, αλλά μόνο με το αποτύπωμα της απέραντης μνήμης του, αλλά και την έμπνευση που μόνο η ναυτιλία σαν λειτουργήμα μπορεί να προσφέρει. Τα ονόματα οι ημερομηνίες και τα συμβάντα, οι νόμοι και οι συνθήκες, όλα ζωντάνεψαν μπροστά μας και νοιώσαμε την περηφάνεια των κληρονόμων, καθώς όμως και τον θαυμασμό των μαθητών. Η συνέχιση τέτοιου έργου είναι δύσκολη και η συγκέντρωσή μας στα βασικά προβλήματα που πρέπει να λυθούν δραστικά, είναι απαραίτητη αν θέλουμε την συνεχή ανάπτυξη της Ναυτιλίας μας και ιδίως υπό την Ελληνική σημαία. Πρώτο μας μέλημα, του Κράτους αλλά και δικό μας, είναι ο Ναυτικός μας να έχει το κεφάλι του ήσυχο, ότι όταν αποσυρθεί από το βαπόρι, θα έχει σίγουρη την σύνταξή του. Το Κράτος, υπεύθυνο για την καταπάτηση και καταστροφή του ΝΑΤ, πρέπει ν' αποφασίσει πραγματικά και θετικά την ίδρυση νέου ταμείου του ναυτικού μας, σε συ-



νεργασία με τους ναυτικούς μας και εμάς.

Εξ ίσου σοβαρό είναι το πρόβλημα της ναυτεκπαιδεύσεως. Μετά απ' το θαρραλέο βήμα του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Αρ. Παυλίδη προς τα Sandwich Courses, τώρα μπερδέψαμε τους Δήμους και τα χωριά, μην τύχει και χαθούν οι ψήφοι αν κλείσει η Ναυτική Σχολή Κεφαλλονιάς ή Κύμης ή άλλων μικροπεριοχών. Ούτε και είναι δικαιολογία ότι αυξήθηκε ο αριθμός των μαθητών. Ολοι ξέρουμε πως το επίπεδό τους είναι χαμηλό. Ας μείνουν και μερικοί απ' έξω να βελτιωθεί η ποιότητάς. Γιατί δεν μιλούμε μόνο για αριθμούς, αγαπητοί μου, μιλούμε για την ποιότητα του αξιωματικού που χρειαζόμαστε τώρα στην μεγαλύτερη ναυτιλία του κόσμου. Μιλούμε για άξιους καθηγητές που πρέπει να διδάσκουν σε λίγες σχολές μεγάλες, όπου θα συγκεντρωθούν και τα όργανα ή

και μηχανήματα που χρειάζονται για την αναβαθμισμένη εκπαίδευση.

Οι Έλληνες πάντα έχουμε να αντιμετωπίσουμε τον δικό μας χαρακτήρα. Τα χαρακτηριστικά μας που μας βοηθούν να προοδεύουμε στην ναυτιλία πολλές φορές γίνονται ελαττώματα αν δεν συνοδεύονται από κάποιο βάθος και κάποια περίνοια. Η επιφανειακή και τελείως πρόχειρη αντιμετώπιση των προβλημάτων μας, δεν προοιωνίζει επιτυχία στο μέλλον.

Το Κράτος πάντα μας απογοητεύει σ' αυτόν τον τομέα με μυωπική και πρόχειρη μικροπρεπή πολιτική έναντι της ναυτιλίας, έστω κι όταν, όπως τώρα, υπάρχει καλός και πρόθυμος Υπουργός, με πλήρη την υποστήριξη του Λιμ. Σώματος. Η ναυτιλία είναι θέμα επάνω απ' τα κόμματα, το πολιτικό κόστος, την μικροπολιτική. Είναι γι' αυτό θέμα υπερυπουργείου που δυστυχώς ποτέ δεν έγινε παρ' όλες τις υποσχέσεις. Άλλως είναι θέμα σοβαρό ολόκληρης της Κυβερνήσεως.

Στην προσπάθειά μας να κρατήσουμε ψηλά την Ελληνική Ναυτιλία με ρυθμό προόδου συνεχή, με ποιότητα πάντα (βελτιούμενη) ζητούμε την κατανόηση του Κράτους και την συνεργασία του, ώστε μαζί με τους νοικοκυραίους ναυτικούς μας, τους άξιους συνεργάτες μας, να συνεχίζουμε μία παράδοση χιλιάδων ετών, με την Ελληνική Σημαία στην πρύμνη των σκαφών μας.



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

AVLIS SHIPYARD S.A. GREECE

Your Yard in the Mediterranean



- EXCELLENT DELIVERY TIME
- COMPETITIVE PRICES
- HIGH QUALITY WORK

WE OFFER YOU:

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

CAPACITIES:

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

**AVLIS
SHIPYARD S.A.**

EXTENSIVE SKILL AND EFFICIENCY

P.O. BOX 18-AVLIS-GREECE

TEL.: (0221) 31502-31512 TELEX: 272143-272180 NAXA GR.

PIRAEUS OFFICE: 51, AKTI MIAOULI STR. TEL.: (01) 411.1011

Κατακτήσαμε τον Πόντο, μας λείπουν όμως οι Ναυτικοί

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ο χρόνος που πέρασε μας άφησε μία δυσάρεστη διαπίστωση.

«Μας λείπουν ναυτικοί». Και αυτό ανησυχεί σοβαρά όλους εκείνους που αγωνίζονται για το μέλλον και την επιβίωση της λαμπρής ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, της ναυτιλίας που κατέχει την πρώτη θέση της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων.

Το πιο ανησυχητικό είναι ότι δεν έχουμε αξιωματικούς, ακόμα και Πλοιάρχους, σε ικανό τουλάχιστον αριθμό ώστε να δίνεται η ευχέρεια της αναγκαίας επιλογής. Ετσι τα κενά συμπληρώνονται με αλλοδαπούς αξιωματικούς. Όταν όμως η σωστή επάνδρωση χωλαίνει τότε το ελληνικό εμπορικό πλοίο δεν είναι δυνατόν να παρέχει καλή εξυπηρέτηση στους πελάτες του ναυλωτές, με αποτέλεσμα να χάνει την ανταγωνιστικότητά του.

Όμως η έλλειψη αξιωματικών φαίνεται ότι δεν είναι μόνο ελληνικό αλλά παγκόσμιο πρόβλημα. Από μελέτη που έγινε στον Απρίλιο του 1991 από την I.S.F. και την BIMCO, προκύπτει ότι ελλείπουν 50.000 αξιωματικοί από τον απαιτούμενο αριθμό των 500.000 περίπου που χρειάζονται για την επάνδρωση των εμπορικών στόλων παγκοσμίως.

Ο David Dearsley, γραμματέας της I.S.F. και διευθυντής των διεθνών ναυτεργατικών υποθέσεων της Ενώσεως Άγγλων Εφοπλιστών, επισημαίνει σε άρθρο του που δημοσιεύθηκε στο «Lloyd's List» της 4/4/91 τα εξής ενδιαφέροντα επί του προβλήματος της ελλείψεως αξιωματικών.



«... Υπολογίζεται ότι 12-15.000 νέοι αξιωματικοί εισέρχονται κάθε χρόνο στο επάγγελμα αντί των 40.000 που απαιτούνται για την συμπλήρωση των κενών θέσεων. Η έλλειψη αυτή αναπόφευκτα υποβαθμίζει το επίπεδο ικανότητας του αξιωματικού. Οι διαχειριστές ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπογραμμίζουν την έλλειψη υποψηφίων αξιωματικών και αντιλαμβάνονται ότι είναι ανάγκη τώρα να επενδύσουν στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης. Ήδη έχουν αρχίσει επενδύσεις για την ανάπτυξη, σε μεγάλη κλίμακα, προγραμμάτων εκπαίδευσης στις Ασιατικές χώρες, όπου έχουν δραστηριοποιηθεί Νορβηγοί, Άγγλοι και Ιάπωνες με την δημιουργία κέντρων εκπαίδευσης που έχουν σαν σκοπό και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα».

Από την δική μας πλευρά, θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι κατά την μα-

κράινη δράση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτικοί ήταν ιδιαίτερα στενά δεμένοι με το πλοίο του και την θάλασσα. Η σχέση αυτή δεν βασιζόταν μόνο σε οικονομικούς υπολογισμούς αλλά και σε συναισθηματικούς λόγους εξ αιτίας του από των προϊστορικών χρόνων ιδιαίτερου συνδέσμου των Ελλήνων με το υγρό στοιχείο, που ήταν τμήμα της καθημερινής ζωής τους. Ετσι το πλοίο, ο ναυτικός και η θάλασσα αποτελέσαν κρίκους της ίδιας αλυσίδας που έπαιξε αποφασιστικό ρόλο στην επιβίωση της ελληνικής φυλής.

Αν κάτι στο οποίο ο Έλληνας διακρίνεται παγκοσμίως, είναι η θαλασσινή του επίδοση. Γι αυτό και στη μακροχρόνια στενή συνεργασία των δύο απαραίττων παραγόντων, του καραβοκύρη και του ναυτικού, η ναυτιλία αντιμετώπισε με θάρρος και αποφασιστικότητα τις δύσκολες στιγμές και μεγαλούργησε.

Ενα ακόμη στοιχείο που πρέπει να τονισθεί, είναι το γεγονός ότι από τους απλούς ναυτικούς προήλθαν κυρίως οι παλιοί καραβοκύρηδες, πολλοί δε από τους σύγχρονους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, εξακολουθούν να επιλέγουν ως στενούς συνεργάτες των επιχειρήσεών τους, έμπειρους και ικανούς Πλοιάρχους και Μηχανικούς.

Αξίζει να τονίσουμε ότι ο τρόπος με τον οποίο λειτουργεί ακόμη και σήμερα η ναυτιλία μας, με βάση την οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση, πλαισιωμένη με έλληνες ναυτικούς, αποδείχτηκε ότι έχει απόλυτα επιτύ-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

χει. Είναι λοιπόν λογικό ότι πρέπει να διατηρήσουμε αυτή την μορφή της ναυτιλιακής μας επιχείρησης γιατί εμείς δεν έχουμε να ζηλέψουμε τίποτε από τα πρότυπα των ξένων στον τομέα αυτό. Εκείνοι μάλλον προσπαθούν να μας μιμηθούν.

Αν τελικά εκλείψουν από το ελληνικό πλοίο οι Έλληνες Πλοίαρχοι και αξιωματικοί, τότε θα παύσει να υπάρχει ο γνήσιος δεσμός με την πατρίδα και θα διατρέξει τον κίνδυνο η ελληνική ναυτιλία να χάσει προοδευτικά τον χαρακτήρα και την ταυτότητά της. Το συμπέρασμα επομένως είναι ότι οι Έλληνες ναυτικοί και ιδιαίτερα οι πλοίαρχοι και αξιωματικοί, μας είναι απαραίτητοι.

Για να κατανοηθεί καλύτερα το πρόβλημα, χρήσιμο είναι να αναφέρουμε ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υ.Ε.Ν., κατά την απογραφή του 1980, υπηρετούσαν επί των πλοίων (υπό ελληνική σημαία και συμβεβλημένων με ΝΑΤ) 59.534 Έλληνες ναυτικοί, από τους οποίους 27.062 ήταν αξιωματικοί.

Αντιστοίχως το 1988 υπηρετούσαν 28.735 Έλληνες ναυτικοί, από τους οποίους 11.415 αξιωματικοί. Κατά την τελευταία απογραφή του 1990 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί), ακούγεται ότι οι αξιωματικοί έχουν φθάσει κάτω από 10.000.

Το σπουδαίο αυτό πρόβλημα μπορεί να αντιμετωπιστεί με την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Το έργο είναι δύσκολο αλλά αξίζει να αναληφθεί η προσπάθεια αυτή με αποφασιστικότητα, πνοή και θυσίες. Αυτό το κομμάτι των Ελλήνων ναυτικών που μας απέμεινε, είναι ανάγκη να το διασώσουμε και να το επαυξήσουμε.

Το πρώτο βήμα για την μεθοδική αντιμετώπιση του προβλήματος έγινε με την σύσταση Επιτροπής της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ηδη η Επιτροπή αυτή επεξεργάζεται σχέδιο δράσης και διαφώτισης όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων και άρχισε συζήτηση με τους εκπροσώπους του Υ.Ε.Ν. και της Π.Ν.Ο., οι οποίοι υποσχέθηκαν συνεργασία για την αντιμετώπιση του θέματος.

Για να επιτύχει το έργο της προσέλευσης, ο νέος πρέπει να αισθανθεί ότι υπάρχει ενδιαφέρον και νοιαζόμαστε για τον ίδιο και το μέλλον του. Πρέπει προπαντός να σταματήσει η δυσφήμιση του ναυτικού επαγγέλματος για την οποία όλοι, λίγο - πολύ, είναι σ υ ν υ π ε ρ θ υ ν ο ι. Οι Έλληνες εφοπλιστές προσωπικά και οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. πρέπει να δράσουν, δείχνοντας αμέριστο ενδιαφέρον για το σπουδαίο αυτό θέμα. Συμπαραστάτης πρέπει να είναι και η Π.Ν.Ο. Αξίζει τον κόπο να δαπανηθούν σημαντικά ποσά για τον σκοπό αυτό. Αν η εκστρατεία αποτύχει και εξακολουθήσει η μείωση των Ελλήνων αξιωματικών με τον

γοργό ρυθμό των τελευταίων χρόνων, τότε δεν θα μπορούμε πια να μιλάμε για ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Ειδικότερα για τους υποψήφιους αξιωματικούς, οι οποίοι αποτελούν και το επίκεντρο του προβλήματος, πρέπει να τους δώσουμε να καταλάβουν ότι ακολουθώντας το ναυτικό επάγγελμα, εκτός από τα οικονομικά οφέλη και άλλα κίνητρα, θα αποκτήσουν και γενικότερη μόρφωση που θα τους επιτρέπει να εξελιχθούν αργότερα σε περιζήτητους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς. Ετσι θα αντιμετωπίσουν το μέλλον τους με μεγαλύτερη αισιοδοξία και σιγουριά, ιδιαίτερα σήμερα που οι απαιτήσεις είναι περισσότερες με την επερχόμενη ενοποίηση της Ευρώπης. Παράλληλα πρέπει πάντοτε ο νέος να έχει στο νου του ότι ο ρόλος της ναυτιλίας θα εξακολουθήσει να κυριαρχεί στον τόπο μας γιατί η ναυτιλία είναι μία διεθνής επιχείρηση με ευρύ πεδίο δράσης, όπου ο Έλληνας επέτυχε τις καλύτερες επιδόσεις του.

Το 1992 επιβάλλεται να είναι χρόνος δράσης με την παρότρυνση των νέων να κατέλθουν στην θάλασσα. Πρέπει όλοι μας να καταβάλουμε προσπάθειες για να συνειδητοποιήσει ο νέος ότι με τα προνόμια και τα πλεονεκτήματα που θα αποκτήσει ακολουθώντας το ναυτικό επάγγελμα, θα μπορέσει να σταδιοδρομήσει επιτυχώς, εξασφαλίζοντας το μέλλον του.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

In Argentina and Uruguay

FAROS SERVICIOS MARITIMOS S.A.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS TSATIRIS
Phones: 413 4304 — 413 8198
Telex: 21 2884 GENY GR.
Fax: 413 1314
A.O.H. 6524166



T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

THE LEADING NAME IN REPRESENTATION OF SHIPYARDS AND OF SHIPAGENTS, WORLDWIDE

SHIPYARDS

*To repair your vessels
it is our business*

KEPPEL SHIPYARD
VEROLME BOTLEK B.V.
SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO., LTD.
FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA
ARSENALE TRIESTINO - SAN MARCO SHIPYARD
ELGIN BROWN & HAMER (PTY) LTD.
ASTILLEROS CANARIOS S.A.
RENAVE EMPRESA BRASILEIRA DE REPAROS NAVAIS SA
KEPPEL PHILIPPINES SHIPYARD INC.
CEBU SHIPYARD & ENGINEERING WORKS INC.
WESTERN EAGLE (PRIVATE) LTD.
CHOKHANI INTERNATIONAL LTD.
ASTILLEROS UNIDOS DE VERACRUZ S.A. DE C.V. (AUVER)

Singapore
Rotterdam, Holland
Sasebo - Japan
Palermo, Italy
Trieste, Italy
Durban, South Africa
Las Palmas, Canary Islands
Rio de Janeiro, Brasil
Manila, Philippines
Cebu, Philippines
Singapore
Madras, India
Veracruz, Mexico

SHIPAGENTS

*Your home
in the far east*

JARDINE SHIPPING AGENCIES in

Indonesia, China, Hawaii,
S. Korea, Singapore,
Taiwan, Thailand,
Hong Kong, Malaysia,
Philippines, Vietnam
Malta
Rotterdam, Holland
Palermo, Italy

RONASONS INTERNATIONAL GROUP OF COMPANIES
TRANS-MARITIME FREIGHT AGENCIES B.V.
I.V. MELI

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus
TELEPHONES: 4516195, 4519266, 4180593, 4537360
TELEXES: 241150 GMS GR, 213025 SSK GR, 213207 GMS GR
TELEFAX: 4182432
A.O.H.: 8010542, 8084328

Ευχές και προβληματισμοί

του κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ, επιτίμου προέδρου ΕΕΕ

Η χρονιά που πέρασε θα μείνει αξέχαστη σ' όλους μας από τα τρομερά γεγονότα που παρακολουθήσαμε γύρω μας. Εξελίξεις εντός και εκτός, ιστορικές, πολιτικές, ιστορικά και πολιτικά γεγονότα που κανείς δεν μπορούσε ποτέ να φαντασθεί και που επίδρασαν ή επιδρούν στην επαγγελματική και ιδιωτική μας ζωή. Η ευχή είναι μία «υγεία και ειρήνη».

Προσοχή και σύνεση ήταν οι σκέψεις μου ένα χρόνο πριν για τον κλάδο μας που ασφαλώς επηρεάζεται από όλες τις συνθήκες ζωής γύρω μας.

Και να που ο πόλεμος άρχισε, τελείωσε και η επανάσταση στην Ρωσία έγινε, που απελευθερώθηκαν οι γείτονές μας και αχόρταγα ένας πεινασμένος λαός έχει απαιτήσεις.

Εύχομαι σαν άνθρωπος να πρυτανεύσει σ' όλους η σύνεση και να φωτίσει όλους ο Θεός ώστε μετρά τόσα χρόνια αναταραχών, να υπάρξει σταθερή ειρήνη και να συμβιώσουν όλοι με αρμονία και κάποτε με ευτυχία.

Αρκετά τα γεγονότα των τελευταίων ετών, αρκετοί οι προβληματισμοί. Και μέσα από όλους τους προβληματισμούς αναδύεται και η δύνη τόσων προβλημάτων που αφορούν το επάγγελμα.

Από που ν' αρχίσει κανείς; Από τα ζητήματα που δημιουργούν οι αποφάσεις των Η.Π.Α.; Από την έλλειψη πληρωμάτων; Από το αβέβαιο μέλλον της αγοράς; Από το ημερήσιο κόστος των πλοίων και τόσα άλλα.

Θα πρέπει όλα αυτά να αντιμετωπισθούν κατά σειρά προτεραιότητας. Και το θέμα της ασφαλίσεως είναι από εκείνα που έχουν σημαντική προτεραιότητα.

Είμαστε ή δεν είμαστε ασφαλισμένοι; Μπορούμε; Αντέχουμε σ' αυτή την καινούργια επιβάρυνση; Στο μονοπώλιο της ασφαλιστικής αγοράς;

Το ασφαλιστικό είναι ένα από τα μεγαλύτερα θέματα και από τα μεγαλύτερα προβλήματα.

Είναι γνωστό ότι ένας από τους πλέον σημαντικούς παράγοντες που στηρίζουν την Ναυτιλιακή Επιχείρηση αλλά και επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου δίνει υπεροχή της ασφαλιστικής κάλυψης αυτού σαν περιουσιακού στοιχείου και εργαλείου παραγωγής αλλά και προστασίας αυτού και της επιχείρησης από απαιτήσεις τρίτων.

Οι παραλλαγές και το εύρος των προσφερομένων προγραμμάτων για την κάλυψη των ασφαλιστικών αναγκών είναι μεγάλο και δεν θα αποτελέσει αντικείμενο αυτού του μικρού υπομνήματος.

Είχαμε και στο παρελθόν συζητήσει και είχαμε και στο παρελθόν αποφασίσει να αντιμετωπίσουμε το ζήτημα ίσως επειδή

δεν ήταν από τα πιο επείγοντα θέματα, ίσως επειδή οι αγορές μας το επέτρεπαν, ίσως διότι δεν βρίσκαμε τόσο μεγαλύτερη δυσκολία δεν κινηθήκαμε αποτελεσματικά.

Το ασφαλιστικό κόστος ανήλθε απότομα σε δυσβάστακτο επίπεδο για λόγους που έχουν εξηγηθεί τουλάχιστον μερικώς. Με την απόλυτη εξάρτηση της Ναυτιλίας μας από τις ξένες αγορές οι δυνατότητες του εφοπλισμού να αντιδράσει είναι ουσιαστικά ανύπαρκτες.

Αντιλαμβάνομαι ότι υπήρξαν στόλοι των οποίων το κόστος της ανανέωσης των ασφαλιστρών εφέτος πέρασε το 100% και λυπούμαι που είμαι υποχρεωμένος να αναφέρω ότι σε Σκανδιναβική εταιρία υπήρξαν αυξήσεις του ύψους 500%. Πως είναι δυνατόν να προγραμματίσουμε, πως θα τα αντιμετωπίσουμε την κατάσταση. Πως θα βγάλουμε πέρα και πιο θα είναι το μέλλον μας.

Φτάσαμε στο σημείο να έχουμε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία ανασφάλιστα λόγω του υπερβολικού κόστους ασφαλιστρών. Που πάμε;

Δεν είναι το πρόβλημα του '92, είναι η αβεβαιότητα του '93, '94, '95.

Υπάρχει μία λύση και μόνο: Να δημιουργηθεί η Ελληνική Ασφαλιστική Αγορά, με μοναδικό κλάδο τον κλάδο πλοίων. Να έχουμε μόνον την δική μας ευθύνη, να δημιουργήσουμε το δικό μας ασφαλιστικό ταμείο αρωγής, τη δική μας προστασία, το δικό μας μέλλον.

Γιατί να είμαστε με μικρό ποσοστό μέτοχοι συνεισφέροντας με μεγάλο ποσοστό στις ζημιές των άλλων και όχι με μεγάλο ποσοστό μέτοχοι στον δικό μας Οργανισμό και με καμμία συμμετοχή δαπανών τρίτων;

Οι επιδόσεις του Ελληνικού εφοπλισμού είχαν σαν αποτέλεσμα να φέρουν την ναυτιλία μας στα πιο υψηλά επίπεδα.

Διερωτάται κανείς γιατί δεν έγινε χρήση της δύναμης αυτής για τη δημιουργία και στήριξη παράλληλης δραστηριότητας σε συναφείς τομείς και ειδικότερα, στο χώρο της ασφάλισης.

Ενώ υπάρχουν αρκετά σε αριθμό και αξιόλογα σε ποιότητα δείγματα λειτουργίας Ναυτασφαλιστικών Επιχειρήσεων σε πόλεις και νησιά.

Τον περασμένο αιώνα, παρατηρήθηκε αδυναμία προσαρμογής στην εξέλιξη.

Οι αξίες των πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά. Οι διαχειρήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων υπέπεσαν σε συνεχώς αυξανόμενη εξάρτηση από τις ξένες αγορές και δανειοδοτικούς οργανισμούς και οι ασφαλιστικές ανάγκες πολλαπλασιάθηκαν.

Οι επιπτώσεις αυτών των συνθηκών

προκάλεσαν σταδιακό περιορισμό μέχρι τη σχεδόν ολοσχερή εξαφάνιση της ναυτασφαλιστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Εξαίρεση ίσως αποτελεί μια αναλαμπή που παρατηρήθηκε με τα μεγάλα άλματα που πήρε η Ναυτιλία μας τις δεκαετίες 1960- 1970.

Ενας αριθμός ασφαλιστικών επιχειρήσεων ανελάμβανε μικρές σχετικά συμμετοχές στις ασφαλίσεις των πλοίων ανάλογα με τις δυνατότητες των αντίστοιχων αντασφαλιστικών συμβάσεων.

Δυστυχώς η προσπάθεια αυτή δεν έφθασε ποτέ στην εδραίωση μιας έστω μικρής αλλά σταθερής αγοράς και η δραστηριότητα στο χώρο αυτό είναι σήμερα μηδενική.

Αναφερθήκαμε πιο πάνω στα αίτια που επέφεραν στην εξαφάνιση της αγοράς.

Θα ήταν ουσιαστική παράλληλη εάν δεν ανενγυριζότο και τα εξής:

— Η έλλειψη σωστής στήριξης από την πλευρά του εφοπλιστικού κόσμου και

— Η χρήση αυτής της αδυναμίας από ορισμένους ασφαλειομεσίτες ξένων αγορών που επεβάρυνε τα αποτελέσματα των ελληνικών ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

Θεωρείται ότι τα ανωτέρω είναι πλήρως αντιληπτά και δεν χρήζουν περαιτέρω αναλύσεων.

Υπάρχει η υποδομή που σε μικρό χρονικό διάστημα μια τέτοια εταιρία θα μπορεί να ανδρωθεί και να είναι όχι ισάξια αλλά πολύ καλύτερη από οποιαδήποτε άλλη που σήμερα γνωρίζουμε.

Μια ασφαλιστική, ευρείας μετοχικής βάσεως εταιρία με Έλληνες μετόχους για την ασφάλιση των ελληνικής σημαίας και ελληνόκτητων πλοίων θα είναι η λύση αρχίζοντας, έστω, από ένα 3/5% στο σημερινό ασφαλιζόμενο ποσόν.

Πιστεύω ότι οι συνάδελφοι μας εκμεταλλευόμενοι την ναυλαγορά των τελευταίων ετών είναι σε πολύ πιο υγιεινή θέση από κάθε άλλη φορά.

Τώρα είναι η καταλληλότερη στιγμή να προχωρήσουμε σ' αυτό το βήμα το οποίο δεν θα είναι πρωτοποριακό αλλά θα θεμελιώσει το μέλλον.

Ο εφοπλισμός έχει κάθε δυνατότητα να δημιουργήσει, να οργανώσει και να στηρίξει ένα πυρήνα ναυτασφαλιστικό. Να του δώσει την ευκαιρία να εδραιωθεί.

Ετσι ο εφοπλισμός θα μπορέσει να ανακουφιστεί από την απόλυτη εξάρτηση των ξένων αγορών.

Εχουμε μπροστά μας μία πρόκληση αλλά σε αυτό δεν διέπρεψαν οι Έλληνες εφοπλιστές; «Η ένωσή μας, η ισχύς μας». Δεν έχουμε παρά να το αποδείξουμε για άλλη μια φορά.

Εύχομαι υγεία σε όλους.

Ικανά στελέχη για την επάνδρωση των πλοίων

Του κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ, Αντιπροέδρου του ΝΕΕ

Το να με καλεί ένα τόσο έγκριτο περιοδικό γνωστό επίσης για τη πολυετή συμβολή του στο χώρο της ναυτιλίας, να εκφράσω τις απόψεις μου σε θέματα ζωτικής σημασίας που αντιμετωπίζουμε, είναι μια πρόκληση που πάντα με ευχαρίστηση αποδέχομαι.

Κατ' αρχάς, τα διεθνή γεγονότα μετά την οικονομική κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και των δορυφόρων της σε συνάρτηση με τα προβλήματα των χωρών του Τρίτου κόσμου και την κρίση της Αμερικανικής οικονομίας, επηρεάζουν αρνητικά τις θαλάσσιες μεταφορές και επιβάλλουν κάποια επιφυλακτικότητα στις αποφάσεις μας εν αναμονή των εξελίξεων.

Μέσα σε αυτό το γενικότερο κλίμα αβεβαιότητας οι φορείς της Ναυτιλίας μας ίσως θα έπρεπε να δραστηριοποιηθούν περισσότερο και να προσπαθήσουν να δώσουν ή να δεχθούν λύσεις που θα συμβάλλουν καθοριστικά στην εύρυθμη λειτουργία του γιγαντιαίου ελληνόκτητου στόλου και θα τον θωρακίσουν για να αντέξει τον διαρκή και σκληρό ανταγωνισμό και στις απρόβλεπτες συνέπειες μιας μελλοντικής κρίσης.

Το παράδοξο είναι ότι στις κατ' ιδίαν συζητήσεις όλοι γνωρίζουμε και επισημαίνουμε τα προβλήματα και όλοι γενικώς συμφωνούμε για τις επιβεβλημένες λύσεις, όταν όμως έλθει η ώρα της εφαρμογής τους, όλοι διαστάζουμε «να βάλουμε τον δάκτυλο επί τον τύπον των ήλων».

Είναι σαφές ότι δεν υπάρχει ιεράρχηση των προβλημάτων και ταυτό-



χρονα παράλληλη διαδικασία προς επίλυσή τους. Τα ειδικά θέματα που μας απασχολούν κατά καιρούς όπως π.χ. η ασφάλιση των ναυτικών που υπηρετούν στα Ελληνόκτητα πλοία είναι σημαντικά, το κυρίαρχο όμως πρόβλημα είναι, η ΣΟΒΑΡΗ ΕΛΛΕΙΨΗ ΙΚΑΝΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Πρωτεύει λοιπόν πιεστικά η ανάγκη δημιουργίας καταλλήλων συνθηκών υποδομής για τη προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, με απαραίτητη προϋπόθεση την αναβάθμιση της εκπαίδευσης και την εξογύανση του ΝΑΤ, ώστε να εξασφαλιστεί πλήρη ιατροφαρμακευτική κάλυψη και ικανοποιητική συνταξιοδότηση, παράγοντες απαραίτητους για την επάνδρωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου και κατ' επέκταση την συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης.

Πιστεύω ότι μια μεγάλη καμπάνια για την προσέλκυση είναι αναγκαία με άμεση δραστηριοποίηση των κρατικών φορέων ώστε αφ' ενός να απεγκλωβίσουν ένα μέρος του πολύτι-

μου ανθρώπινου δυναμικού που υποαπασχολείται στον Δημόσια Τομέα και μπορεί να προσφέρει στα πλοία, αφ' ετέρου δε να δώσουν κίνητρα, διαφωτίζοντας ταυτόχρονα τους νέους για τα πλεονεκτήματα, τις μελλοντικές απολαυές και τις ευκαιρίες γενικότερα για μια καλή σταδιοδρομία και εξέλιξη στο χώρο της ναυτιλίας.

Δεν μπορεί να λειτουργεί μόνο με συνταξιούχους και ευκαιριακούς ναυτεργάτες το πλοίο. Επιβάλλεται να γίνουν σοβαρές προσπάθειες από όλες τις πλευρές να τονωθεί το ενδιαφέρον των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα, πράγμα που θα αποβεί άκρως ωφέλιμο και για το κράτος μας αφού θα απορροφήσει ένα σημαντικό αριθμό ατόμων που πλήττονται από την ανεργία, η οποία αναμένεται να αύξηθεί τα επόμενα χρόνια.

Μιλώντας για υποδομή είναι λυπηρό να επισημαίνει κανείς ότι μέχρι πρότινος οι ναυτικές σχολές ήταν υπό διάλυση χωρίς καν τις απαραίτητες επιλογές ενός εκσυγχρονισμένου προγράμματος εκπαίδευσης. Φυσικά είναι παρήγορο ότι σήμερα συντελούνται εποικοδομητικές αλλαγές στον τομέα αυτό, αλλά πρέπει να συνδυαστούν παράλληλα με την προσέλκυση. Ανασταλτικός παράγων σ' αυτή τη προσπάθεια είναι το πρόβλημα να σπουδάξει ένας νέος που δεν έχει χρήματα να συντηρεί τον εαυτό του και ίσως κάποιο μέλος της οικογενείας του, ενώ επιπλέον, η άνοδος του βιοτικού επιπέδου οδήγησε ώστε μόνο παιδιά από τις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις να στρέ-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

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

φονται προς τη θάλασσα.

Μια λύση είναι να χρηματοδοτηθούν οι νέοι που επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα από κάποιο ταμείο με την υποχρέωση να υπηρετήσουν σε πλοία ένα αριθμό ετών, ισοσκελίζοντας έτσι το κόστος των σπουδών τους, αφού προηγουμένως όμως από τις σχολές κριθούν κατάλληλοι για το επάγγελμα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι επενδύοντας στους νέους εξασφαλίζουμε το μέλλον της ναυτιλίας μας.

Η επιτυχία όμως των ανωτέρω στόχων επιβάλλει να καταστήσουμε πρώτα απ' όλα την Ελληνική σημαία ανταγωνιστική, έναντι των σημαιών ευκαιρίας, ισχυροποιώντας και καθορίζοντας τις δυνατότητες και τα πλαίσια που θα λειτουργήσουν μελλοντικά οι άμεσα συνδεδεμένοι με την ναυτιλία. Η εξάλειψη των εμποδίων για την παραμονή και επαναπατρισμό των πλοίων στη σημαία μας είναι μάλλον αργή, με εμφανή πλέον την απροθυμία ορισμένων παραγόντων να συμβάλλουν αποφασιστικά.

Η ανταγωνιστικότητα απαιτεί ευέλικτες συνθέσεις, αφού όχι μόνο δεν υπάρχουν κατώτερα πληρώματα, αλ-

λά ούτε πλέον αρκετοί αξιωματικοί, άμεσο εκσυγχρονισμό και αναμόρφωση των Συλλογικών συμβάσεων, σύναψη στη σύναψη των Συλλογικών συμβάσεων οι οποίες πρέπει να συνομολογούνται ώστε να είναι βιώσιμες στην κακή αγορά και αλλαγή του προσδιορισμού των εισφορών του NAT.

Θα είναι πολύ σημαντικό για την ανόρθωση του NAT να βρεθεί μία φόρμουλα ώστε το πλοίο να έχει μία μόνιμη σύνθεση ορισμένων ατόμων, ανάλογα με την χωρητικότητά του, ώστε ο πλοιοκτήτης να πληρώνει ένα καθορισμένο ποσό κάθε μήνα. Τα ασφάλιστρα αυτά θα κατανομούνται στη μερίδα του κάθε ναυτικού ανάλογα με τον βαθμό και το χρόνο υπηρεσίας του για τον τελικό υπολογισμό της σύνταξής του.

Επιβάλλεται να βαδίσουμε ταχύτατα στην επίλυση όλων των προβλημάτων που για μένα είναι θέμα περισσότερο απόφασης και λιγότερο κόστους ορισμένων παραγόντων γιατί και η Ναυτιλία θα βαδίσει ασφαλέστερα στο διεθνή ανταγωνισμό και τα ωφέλη θα είναι μεγάλα για την Ελλάδα λόγω των διαπραγματευτικών

πλεονεκτημάτων που της παρέχει διεθνώς ένας δυνατός εμπορικός στόλος.

Νομίζω όμως ότι θα ήταν σοβαρή παράλειψη να μην τονίσω ότι τα πλοία μας υπό την Ελληνική σημαία θα απολαμβάνουν όλο και περισσότερα προνόμια λόγω της πλήρους ένταξης της χώρα μας στην τεράστια πολιτική και οικονομική δύναμη της Ενωμένης Ευρώπης.

Τελειώνοντας θα ήθελα να επισημάνω ότι μία δυναμική σε όγκο και παρουσία Ελληνική Ναυτιλία θα βοηθήσει αποφασιστικά στην αντιμετώπιση και επίλυση των πολλών εξωτερικών κινδύνων και προβλημάτων που αιωρούνται απειλητικά για τη χώρα μας στο διεθνές προσκήνιο σήμερα πολύ περισσότερο από άλλοτε, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ανησυχώ ιδιαίτερα, αφού οι Έλληνες έχουμε αποδείξει ότι μπορούμε να επιβιώσουμε κάτω από τις πλέον αντίξοες συνθήκες, ιδίως όταν είμεθα ενωμένοι και ενεργούμε συλλογικά.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

== = Να προσελκύσουμε τους νέους == =

Του κ. ΠΕΡΙΚΛΗ Σ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Με την ευκαιρία του νέου έτους και μαζί με τις καθιερωμένες ευχές μου προς όλους τους περί την Ναυτιλία, θέλω να ευχαριστήσω τη διεύθυνση των «Ναυτικών Χρονικών» που μου δίνει για μια ακόμη φορά την ευκαιρία να εκφράσω τις σκέψεις μου για το μέλλον μας, δηλαδή το μέλλον όλων που ζουν από τη θάλασσα και κατοικούν στην Ελλάδα.

Για να συνεχίζουμε να υπάρχουμε στη χώρα μας αυτή θα πρέπει πρωτίστως να υπάρξει μία σωστή υποδομή από πλευράς κράτους. Αναφέρομαι ειδικότερα στον τομέα των τηλεπικοινωνιών που υστερεί τρομακτικά, στο νομικό πλαίσιο το οποίο διέπει τη Ναυτιλία και την ύπαρξη των γραφείων και ημών στην Ελλάδα, την καλή και άνετη αεροπορική επικοινωνία με όλο τον κόσμο μέσω τακτικών δρομολογίων από ένα σύγχρονο αεροδρόμιο προς όλες τις κατευθύνσεις που κινούνται στελέχη μας και πληρώματά μας, κυρίως όμως στην ύπαρξη ικανών στελεχών για τις επιχειρήσεις καί τα πλοία μας.

Θα επιμείνω στο τελευταίο διότι το θέμα των τηλεπικοινωνιών, του αεροδρομίου, και το νομικό πλαίσιο είναι στα χέρια του κράτους ενώ η δυνατότητα υπάρξεως και δημιουργίας ικανών στελεχών είναι κατά κάποιο



τρόπο στα χέρια μας και στα χέρια των εργατικών σωματείων. Βέβαια η εκπαίδευση τόσο των στελεχών γραφείων όσο και των ναυτικών και φυσικά των παρεμφερών δραστηριοτήτων, επισκευαστικές μονάδες, μηχανικοί, μηχανουργεία, προμηθευτές κλπ, είναι κάτι που έχει συζητηθεί και συζητείται πάντοτε. Εκείνο που προέχει είναι η προσέλκυση νέων στη ναυτιλία ώστε να υπάρξει συνέχεια ίσως και βελτίωση του παρόντος δυναμικού και αυτό βέβαια θα επιτευχθεί μόνον εάν οι νέοι που ενδιαφε-

θούν για το επάγγελμα, δούν ότι υπάρχει ένα σοβαρό και καλό μέλλον για τους.

Αυτή τη στιγμή στη χώρα μας υπάρχουν πολλοί νέοι που έχουν τελειώσει ένα λύκειο, έχουν μάθει αρκετά καλά Αγγλικά ή και άλλες γλώσσες, αλλά δεν έχουν καμία ειδίκευση και κανένα επάγγελμα. Δυσκολεύονται, φυσικά, να βρουν δουλειά. Μήπως θα ήταν φρόνιμο και αποδοτικό να εισηγηθούμε τη δημιουργία, για αυτά ειδικά τα παιδιά, ενός χαμηλού μισθού «εκπαιδευμένου σε ναυτικό γραφείο» για μία περίοδο έξι μηνών, που σαυτούς τους έξι μήνες θα έβλεπαν και οι προϊστάμενοι και οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι κατά πόσο το επάγγελμά τους ταιριάζει; Κάτι παρόμοιο ή ίσως και το αυτό μέτρο θα μπορούσε να γίνει και για τη θάλασσα για ένα διάστημα ίσως μικρότερο, δηλαδή τριών μηνών, όπου ορισμένα παιδιά θα μπορούσαν να μπαρκάρουν και να δουν αν το επάγγελμα τους ικανοποιεί. Αυτό δε θα πρέπει να ισχύει μόνον για νέους μέχρις αν πούμε 22 ετών που πιάνουν δουλειά για πρώτη φορά και έχουν βγάλει Γυμνάσιο ή Λύκειο.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία και σας εύχομαι ευτυχία και πρόοδο το Νέο Έτος.

IN SPAIN

MEDIMAR S.A.

ALSO OFFICES AT BARCELONA,
MADRID, BILBAO AND SHORTLY
AT ALGECIRAS AND TENERIFE.

SUBAGENTS AT ALL SPANISH PORTS
AND GIBRALTAR

ACTIVITIES: SHIPPING - FORWARDING
CUSTOMS AGENTS,
BUNKERS

c/o Soler, 22 - Pral. BYC
P.O. Box 995
43001 TARRAGONA - SPAIN

PHONES : 77/211716 - 211764 - 211798

FAX : 77/226307

TELEX : 53504 - 53505 LPG E

CABLE : MEDIMAR

Director: L. GARCIA

Vic. Director: Capt. L. MOULAS

Εργασία και χαρά...

Του Δρ. Ματθαίου Δ. Λώ

Πέρασε και το 1991, αφήνοντας πίσω του τις αναμνήσεις μιας καλής συγκομιδής σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Βέβαια ο «χαλασμός κόσμος» που έγινε στη Μέση Ανατολή στις αρχές του έτους δεν απέφερε την ευφορία της ανοικοδομήσεως της περιοχής που πολλοί προεξοφλούσαν. Ούτε το συνεχιζόμενο ξήλωμα του αιδηρού παραπετάσματος άνοιξε ακόμη τους μεγάλους δρόμους των μεταφορών με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Η ελεύθερη οικονομία στη «φάρμα των ζώων» του υπαρκτού σοσιαλισμού είναι ακόμη όνειρο μακρινό κι ας πήραν πόδι τ' αφεντικά οι χοίροι. Ας μη ξεχνάμε τέλος την αμερικανική οικονομία, την κινητήρια δύναμη των θαλασσιών μεταφορών, που ακόμη βρίσκεται κληνήρης. Η τωνωτική ένεση του Πολέμου του Περσικού δεν φαίνεται να την έπιασε. Να δούμε τώρα αν θα την πιάσει η επόμενη, η ενισχυμένη, η προεκλογική...

Δεν πραγματοποιήθηκαν λοιπόν τα υπερασπισιόδοξα σενάρια προβλέψεων που όλοι ασφαλώς θα καλωσορίζαμε, αλλά ούτε και τα καταστροφικά, που δυστυχώς όπως γνωρίζουν καλά οι παλαιοί, είναι κι αυτά στο πρόγραμμα: κύκλος γαρ η Ναυτιλία! Η όλη κατάσταση θυμίζει λίγο τη δεκαετία του εξήντα που ξεκίνησε και συνεχίστηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος της με σταθερούς ανοδικούς ρυθμούς, χωρίς απότομους κλυδωνισμούς και κοφτερά δοντάκια στις στατιστικές της ναυλαγοράς. Να μας περιμένει άραγε η



ίδια εξέλιξη και στην συνέχεια, ή μήπως βρισκόμαστε και πάλι στο χείλος του γκρεμού όπως έγινε στις αρχές μιας άλλης, πιο πρόσφατης δεκαετίας; Ίδωμεν.

Ρίχνοντας άλλη μια ματιά πίσω, στο χρόνο που πέρασε, βλέπουμε να ξεχωρίζει επίμονα και βασανιστικά ο προβληματισμός γύρω από τρία αλληλένδετα θέματα: ναυτεργατικό δυναμικό, ναυτική εκπαίδευση, NAT. Βλέπουμε να καταλογίζονται ευθύνες για την κατάντια του εκπαιδευτικού και ασφαλιστικού συστήματος των ναυτικών μας. Βλέπουμε να διαπιστώνεται ο τρομερός αντίκτυπος της κατάντιας αυτής στην άντληση νέων

ναυτικών, κυρίως αξιωματικών, για την πρώτη, σήμερα, Ναυτιλία του κόσμου. Βλέπουμε να αναγνωρίζεται και η προσπάθεια της Πολιτείας, που ανάμεσα σε συμπληγάδες οικονομικής ενδοίας, πολιτικού κόστους και δημοσιονομικής απάθειας ή και αρνητισμού, επιτέλους πασχίζει να κάνει τις σωστές επιλογές. Ήδη η δημόσια ναυτική εκπαίδευση προχωρεί στη νέα της μορφή παρ' όλα τα εμπόδια που συναντά καθ' οδόν από τους πολέμιους της.

Ο χρόνος όμως περνά, και, σύντομα θα έχουμε να αντιμετωπίσουμε και κάτι καινούργιο, άγνωστο αλλά σίγουρα επικίνδυνο: τους νέους οικονομικούς συσχετισμούς μέσα στην ενωμένη Ευρώπη. Και τα μαντάτα εδώ δεν είναι διόλου ευχάριστα για τη χώρα μας: ουραγός ανάμεσα στις ανεπτυγμένες αλλά και τις αναπτυσσόμενες ακόμη οικονομίες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, η Ελλάδα είναι πολύ πιθανό με την γνωστή νοοτροπία της οκνηρίας και του δημοσιονομικού που μας χαρακτηρίζει, να γνωρίσει μία νέα περίοδο «λατινοκρατίας», αφήνοντας την οικονομία της στο έλεος των συγχρόνων φρεουδαρχών της Ευρωπαϊκής Δύσης. Και βέβαια μέχρι σήμερα που δεν υπήρχε ο έξωθεν κίνδυνος, ο Έλληνας είχε τη δυνατότητα να επιβιώσει μέσα στον Ελληνικό χώρο, είτε βρίσκοντας ευκαιριακή απασχόληση δεξιά - αριστερά, είτε ανάγοντας την τεμπελιά σε επιστήμη, βολεμένος στη μαλακή ασφάλεια της δημοσιονομικής πολυθρόνας.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

**AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIRE**

**Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110463, 3119480
Telefax: 541/3136683, 3136554**

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE

Αυτός είναι και ο λόγος που απομακρύνθηκε σταδιακά και από τη θάλασσα.

Τώρα όμως αλλάζουν οι συσχετισμοί: μέσα στην ενωμένη Ευρώπη του έντονου ανταγωνισμού τα περιθώρια απασχολήσεως θα στενέψουν ασφυκτικά και είναι πολύ πιθανόν το Ελληνικό εργατικό δυναμικό να βρεθεί εκτός αγοράς. Και τότε, όπως και παλαιότερα τον καιρό της «Ψωροκώσταινας», μία λύση θα υπάρχει: η φυγή. Τι φυγή όμως, μεταναστευτική; Σε μια εποχή που έχουν κορεσθεί οι παραδοσιακοί «παράδεισοι» των μεταναστευτικών διεξόδων του παρελθόντος; Σαν δύσκολο φαίνεται! Θα μείνει όμως σίγουρα η θάλασσα - τι άλλο; - και θα είναι και πάλι αυτή η μόνη διέξοδος. Η θάλασσα και μόνη αυτή θα είναι ικανή να απορροφήσει τους νέους εκείνους που η νεόπρωτη πλέον ελληνική στεριά, δεν θα είναι ικανή να κρατήσει κοντά της. Ας ελπίσουμε ότι κάτι τέτοιο δεν θα συμβεί στο βαθμό που συνέβη στο παρελθόν και ότι δεν θα ξαναζήσουμε την εποχή που επικρεμόταν πάνω από τις κεφαλές των νέων μας όχι το φυσικό ερώτημα «πόσα παίρνεις στη στεριά, πόσα στη θάλασσα», αλλά το πιεστικό δίλημμα «ή άνεργος στη στεριά, ή απασχολημένος στη θάλασσα». Όμως μια τέτοια τροπή των

πραγμάτων όπως πάμε δεν φαίνεται να την αποφεύγουμε, κι ας λέμε και δόξα τω Θεώ που η ελληνική Οικονομία έχει αυτή την υγιή διέξοδο προς μία καλύτερη ελληνική δραστηριότητα: τα θαλάσσια έργα.

Γι' αυτό ας την σκεφτεί καλά αυτή την παράμετρο η Πολιτεία. Και ας αρχίσει από τώρα εκείνη μία καλά οργανωμένη εκστρατεία για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Για να μην τους έχει αργότερα «στο κεφάλι» της ως ανέργους, ως ταραχοποιούς και, με πρώτη ευκαιρία, σαν πολιτικούς δημίους της. Οι ναυτοίτοι δε στέρεψαν ακόμη, υπάρχει καιρός και προ παντός υπάρχουν ακόμα οι πατεράδες ναυτικοί για να καθοδηγήσουν τα παιδιά τους σ' αυτό που οι ίδιοι ήξεραν να κάνουν καλύτερα στη ζωή τους: τη ναυτική τέχνη. Απαραίτητη προϋπόθεση για να περάσει το μήνυμα της επιτακτικής εξόδου της νεολαίας προς τη θάλασσα είναι η στενή συνεργασία του Υπουργείου Ναυτιλίας με το Υπουργείο Παιδείας, μια συνεργασία που σήμερα είναι εντελώς ανύπαρκτη.

Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, που βρέθηκε κι αυτή μέσα στη δίνη του γενικότερου διωγμού της ιδιωτικής εκπαίδευσής της περασμένης σοσιαλιστικής

δεκαετίας μπορεί κι αυτή ν' αναγεννηθεί από τις στάχτες της και να συνεπικουρήσει, μαζί με τις αναβαθμισμένες ΑΔΣΕΝ στη δημιουργία προσθέτων στελεχών για τον εμπορικό μας στόλο, όπως γίνονταν κατά παράδοση στο παρελθόν. Αρκεί να της εξασφαλισθεί από το Κράτος γόνιμο περιβάλλον για να λειτουργήσει και να αποδώσει ξανά στη Ναυτιλία τους αξιωματικούς γεφύρας και μηχανής που τόσο χρειαζόμαστε.

Κινήσου λοιπόν Κρατικέ γίγαντα. Σίγουρος συμπαραστάτης και σύμβουλός σου ο ελληνικός Εφοπλισμός που και εκτιμά και χρειάζεται πάνω από οποιονδήποτε άλλον τον Έλληνα ναυτικό καριέρας και που πάντα προσδοκά την υψηλότερη δυνατή ποιοτική στάθμη εκπαιδευτικής κατάρτισης για τους αξιωματικούς του αυριανού στόλου του.

• • •

Στα τριάντα χρόνια από το θάνατό του, αφιερώνεται το παρόν άρθρο στη μνήμη του παππού μου Κωστή Λω, που ξεκίνησε την τίμια ναυτική καριέρα του ως εργάτης στη διάνοιξη της Διώρυγας του Παναμά και ως ναυτικός, για να εξελιχθεί στη συνέχεια σε εφοπλιστή.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ Δ. ΛΩΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

ΕΛΑΤΕ ΕΙΣ ΕΠΑΦΗΝ ΜΑΖΙ ΜΑΣ ΤΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ.

Α. ΣΧΙΖΑΣ

Α. ΛΑΤΣΗΣ

Σ. ΣΑΚΑΤΟΣ

NEW YORK FINANCIAL AND MARITIME AGENCY, INC.

347 FIFTH AVE. SUITE 1503, NEW YORK, N.Y. 10016

Phone: (212) 725-0043, (516) 676-0389, (914) 921-0097

Fax: (212) 696-5755, (516) 671-6267, (914) 967-7534

Telex: 6730715

Η σχέση Ανωτάτης Παιδείας και Ναυτιλίας

Του καθηγητή Β.Ν. ΜΕΤΑΞΑ, Αντιπρύτανη Πανεπιστημίου Πειραιώς

Τον χρόνο που πέρασε η αρθρογραφία και η συζήτηση για το παραπάνω θέμα ήταν περισσότερο πυκνή και εμπειριστωμένη από κάθε προηγούμενη χρονιά που μπορεί να θυμηθεί κανείς. Πιστεύουμε πως αυτή η ενδιαφέρουσα εξέλιξη δεν είναι τυχαία.

Στη διάρκεια του πρώτου ήμισυ του αιώνα μας η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, όπως άλλωστε και άλλες βιομηχανίες σε διεθνή κλίμακα, για ευνόητους λόγους, είχε παρουσιάσει μια συντηρητική συμπεριφορά στην υιοθέτηση νέων μεθόδων όσον αφορά την διαχείριση και την τεχνολογία των πλοίων. Το ίδιο ίσχυε και για το προσωπικό του γραφείου και το μορφωτικό του επίπεδο.

Πήρε σχετικά μακρύ χρονικό διάστημα για να γίνει φανερό ότι ήταν αποδοτικότερο ο πτυχιούχος αρχιμηχανικός ν' αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ή τμήμα του γραφείου. Η ίδια τάση καθυστέρησης παρουσιάστηκε και στην περίπτωση του ορκωτού ή εξελιγμένου λογιστού κ.ο.κ.

Ομως, για μια σειρά από φανερούς λόγους στις τελευταίες δεκαετίες του αιώνα μας η συμπεριφορά αυτή άρχισε να μεταβάλλεται ριζικά, όπως άλλωστε συμβαίνει και μ' άλλες βιομηχανίες σε διεθνή κλίμακα. Ετσι παρατηρεί κανείς μ' ευχαρίστηση ότι στην τρέχουσα περίοδο εκπρόσωποι της βιομηχανίας επιδεικνύουν έναν υψηλό βαθμό ευληψίας όσον αφορά τη χρησιμότητα της ανωτάτης παιδείας για την ίδια την επιχείρηση και γενικότερα για το μέλλον της ναυτιλίας μας.

Ερέθισμα για την αρθρογραφία και συζήτηση από τις στήλες των «Ν.Χ.» για το θέμα αυτό αποτέλεσαν τα άρθρα του κ. Μαρκογιάννη σχετικά με το «Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο». Όμως, ο σκοπός του άρθρου αυτού είναι να συμβάλει στη συζήτηση με αναφορά κυρίως στην «ανατομία του προβλήματος» όπως αυτή παρουσιάζεται στο εμπειριστωμένο άρθρο του αντιναυάρχου Λ.Σ. κ. Ξενοφώντα Αντωνιάδου πρώην διευθυντού ναυτικής εκπαίδευσης Υ.Ε.Ν. Με τα περισσότερα από τα κύρια σημεία του άρθρου αυτού δεν μπορεί κανείς παρά να συμφωνήσει. Και πρώτα απ' όλα με τη διαπίστωση ότι το πρότυπο του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του ΟΗΕ στο Μάλμο δεν μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα για μίμηση στην ελληνική περίπτωση. Το Πανεπιστήμιο αυτό έχει κυρίως ένα στόχο και συγκεκριμένα την εκπαίδευση στελεχών για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ιδιωτικές ή κρατικές των αναπτυσσόμενων χωρών. Ολοι μας έχουμε βοηθήσει με τον ένα ή τον άλλο τρόπο το Πανεπιστήμιο για την επίτευξη του στόχου του. Από κάθε άποψη έτσι πρέπει να είναι τα πράγματα.

Ομως, ακόμη και στο σημερινό στάδιο της ταχύτητας, στο ιστορικό διάστημα, διεθνοποίησης της παγκόσμιας ναυτιλίας ή κάθε εθνικής προέλευσης ναυτιλία έχει και διατηρεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τις ιδιομορφίες της και τις ανάγκες της όσον αφορά την παιδεία και την ανωτάτη παιδεία. Δεν είμαστε μια χώρα με αναπτυσσόμενη οικονομία και έλλειψη ναυτιλιακής παράδοσης. Είμεθα μια μικρή χώρα με μια διεθνοποιημένη και μεγάλη εμπορική ναυτιλία και ευ-

τυχώς μ' ολοένα διευρυνόμενη ναυτιλιακή υποδομή μέσα στον τόπο μας. Σήμερα, λοιπόν που και ο βαθμός ευληψίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθώς και των επιχειρήσεων της ναυτιλιακής υποδομής είναι σημαντικά ηυξημένος, μπορεί καθαρότερα να δούμε στο σημερινό στάδιο και όσον αφορά την ελληνικής προέλευσης ναυτιλία τη σχέση που ίσως πρέπει να υπάρχει ανάμεσα σ' αυτή και την Ανωτάτη Παιδεία.

Από συζητήσεις με εκπροσώπους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς επίσης και με εκπροσώπους της κρατικής ναυτιλιακής υποδομής καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι υπάρχει ανάγκη για την ισχυροποίηση της σχέσης ανάμεσα στην ναυτιλία και την ανωτάτη παιδεία σε δύο τομείς.

α) Ο πρώτος τομέας αφορά την αναβάθμιση του μορφωτικού επιπέδου των ανωτέρων στελεχών που ήδη εργάζονται ή προσλαμβάνονται για εργασία στο «Γραφείο» της ναυτιλιακής επιχείρησης ή της επιχείρησης της ναυτιλιακής υποδομής (π.χ. ναυπηγεία, ναυλομεσιτικά γραφεία, τμήματα ναυτιλιακής πίστης τραπεζών, ναυτασφάλειες κλπ.).

β) Ο δεύτερος τομέας αφορά την αναβάθμιση του μορφωτικού επιπέδου και του τεχνικού εξοπλισμού των αξιωματικών ή στελεχών του ίδιου του πλοίου οι οποίοι μέλλει να περάσουν ένα σημαντικό μέρος της επαγγελματικής τους ζωής στη γέφυρα ή στη μηχανή.

Ανάλογοι πρέπει να είναι και οι στόχοι των δύο διαφορετικών κύκλων σπουδών για τους δύο προαναφερθέντες τομείς.

Συγκεκριμένα ο στόχος του πρώτου κύκλου σπουδών πρέπει να είναι η εκμάθηση των σύγχρονων μεθόδων της ναυτιλιακής διαχείρισης. Στο παράρτημα αυτού του άρθρου παραθέτουμε ένα σκιαγράφημα του περιεχομένου τέτοιου είδους σπουδών τετραετούς φοίτησης.

Ενα ομοιότυπο πρόγραμμα υπάρχει εν ισχύ στο Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Βρισκόμαστε στο δεύτερο χρόνο και είναι ιδιαίτερα ευχάριστο ότι πολλοί από τους φοιτητές έχουν ήδη προσληφθεί ή πρόκειται να προσληφθούν σε ναυτιλιακά γραφεία. Μ' άλλα λόγια η κατάσταση στο τομέα αυτό όσον αφορά τη σχέση ανωτάτης παιδείας και ναυτιλίας αρχίζει να μοιάζει μ' αυτή της Αγγλίας, της Νορβηγίας κλπ.

Στο ίδιο Πανεπιστήμιο έχει σημειωθεί πρόοδος και για ένα μεταπτυχιακό δίπλωμα παρομοίου περιεχομένου, το οποίο πρόκειται να λειτουργήσει υπό μορφή σάντουιτς κατάλληλο και για τους διπλωματούχους που εργάζονται στο γραφείο όσο και για τους διπλωματούχους που εργάζονται στη γέφυρα και τη μηχανή (από υποπλοίαρχο και β' μηχανικό και πάνω).

Όπως προαναφέρθηκε ο στόχος του δεύτερου κύκλου σπουδών πρέπει να είναι η αναβάθμιση του μορφωτικού επιπέδου και του τεχνικού εξοπλισμού των Ελλήνων αξιωματικών της γέφυρας και της μηχανής.

Ας σημειωθεί σαν παρένθεση ότι ο μέσος όρος υπηρεσίας του Έλληνα αξιωματικού στη θάλασσα στη τρέχουσα περίοδο φαίνεται να είναι γύρω στα έξι χρόνια μοναχά και ας ση-

μειωθεί επίσης το περίεργο φαινόμενο ότι σημαντικό ποσοστό από τους φοιτούντες στις σχολές τελικά δεν μπαρκάρουν αλλά φοιτούν για άλλους λόγους! Από μερικές προσωπικές παρατηρήσεις θα έλεγα συνοπτικά ότι το επίπεδο των ναυτικών σχολών της πατρίδας μας είναι συγκριτικά σημαντικά χαμηλότερο απ' ότι είναι αυτό παρομοίων σχολών άλλων μεγάλων ναυτιλλομένων πατρίδων. Μπορεί να φανταστεί κανείς σήμερα ότι υπάρχει σχολή ναυτικών σπουδών χωρίς βιβλιοθήκη; Και όμως στην πατρίδα μας φαίνεται να υπάρχει.

Για να μπορεί να αναβαθμιστεί η μόρφωση των Ελλήνων αξιωματικών σε ανώτατο επίπεδο χρειάζεται, όπως σημειώνει και ο ναύαρχος Αντωνιάδης στο σχετικό άρθρο του η γνώση περισσότερο μαθηματικών, φυσικής καθώς και στοιχεία computing.

Δεν λέει κανείς ότι πρέπει να στοχεύουμε στο μετασχηματισμό του σημερινού Έλληνα αξιωματικού της γέφυρας ή της μηχανής σε εξειδικευμένο επιστήμονα. Πρέπει όμως να έχει τις βάσεις που αργότερα, όταν φθάσει στο στάδιο του υποπλοιάρχου ή του β' μηχανικού θα μπορεί να παρακολουθήσει εάν έτσι επιθυμεί ένα μεταπτυχιακό δίπλωμα τεχνικής ναυτιλιακής φύσης — είτε αυτό διδάσκεται σ' ένα τμήμα που λέγεται «Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο» είτε λέγεται «Τεχνικό Ναυτιλιακό Τμήμα» ενός ήδη υπάρχοντος Πανεπιστημίου.

Η πατρίδα μας έχει την πανεπιστημιακή υποδομή για κάτι τέτοιο και αυτή βρίσκεται τόσο στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς όσο και στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο.

Θα ενόμιζα ότι το θέμα είναι αρκετά σοβαρό και αφορά σημαντικά το ναυτιλιακό μέλλον του τόπου μας. Θα ήταν πιθανόν σωστό το αρμόδιο Υπουργείο να έπαιρνε την πρωτοβουλία για μια ουσιαστική συζήτηση του θέματος στην οποία θα έπρεπε να συμμετέχει πιθανόν ο κρατικός φορέας, εκπρόσωποι των επαγγελματικών ναυτιλιακών οργανώσεων, των συνδικαλιστικών οργανώσεων καθώς και πανεπιστημιακοί διδάσκαλοι με εμπειρία θεωρητική και πρακτική μακράς διάρκειας σχετική με την Ανωτάτη Παιδεία και τη Ναυτιλία.

Ενα τέτοιο «Συμβούλιο», συμβουλευτικής φύσης θα είχε να επιτελέσει ένα σοβαρό έργο.

Καθηγητής Β.Ν. ΜΕΤΑΞΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΕΝΑ ΥΠΟΘΕΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Εξάμηνο I

1. Εισαγωγή στην Οικονομική I
2. Μαθηματικά I
3. Λογιστική I
4. Στατιστική I
5. Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές I
6. Αγγλικά

Εξάμηνο II

1. Εισαγωγή στην Οικονομική II
2. Μαθηματικά II
3. Λογιστική II
4. Στατιστική II
5. Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές II
6. Αγγλικά

Εξάμηνο III

1. Οικονομική Ανάλυση
2. Ιστορία της Παγκόσμιας Ναυτιλίας
3. Αρχές Προγραμματισμού I
4. Στοιχεία Ναυτιλιακής Τεχνολογίας
5. Αγγλικά
6. Μαθηματικά

Εξάμηνο IV

1. Θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου
2. Ιστορία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας
3. Αρχές Προγραμματισμού II
4. Αγγλικά
5. Ναυτιλιακή Λογιστική

Εξάμηνο V

1. Οικονομική των Μεταφορών
2. Ναυτιλιακή Τεχνολογία II
3. Θαλάσσια Περιβαλλοντολογία
4. Διεθνείς σχέσεις και θεσμοί
5. Λιμενική Οικονομία

Εξάμηνο VI

1. Οικονομική των Μεταφορών II
2. Ναυτιλιακή Οικονομική I
3. Ναυτιλιακή Διοίκηση I
4. Θαλάσσια Περιβαλλοντολογία II
5. Στοιχεία Ωκεανογραφίας

Εξάμηνο VII

1. Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική II
2. Ναυτιλιακή Διοίκηση II
3. Εμπειρα συστήματα και γνώσεις
3. Ναυλώσεις
5. Ναυτασφάλειες
6. Ναυτικό Δίκαιο

Εξάμηνο VIII

1. Ναυτιλιακή Οικονομική III
2. Ναυτιλιακή Διοίκηση III
3. Ναυτικό Δίκαιο
4. Ναυτιλιακή Οικονομική IV
5. Τελική προετοιμασία διπλωματικής εργασίας.

Σημείωση: Το παραπάνω πρόγραμμα δεν συμπεριλαμβάνει κατ' επιλογή μαθήματα που μπορεί να διαλέξει ο φοιτητής για τη γενική του μόρφωση.

ALPHA - VERNICOS SALVAGE AND TOWAGE

For Safety at Sea



**ALPHA - VERNICOS
SALVAGE AND TOWAGE**

24 Hour Service

35/39 Akti Miaouli Street, 185 35 Piraeus, GREECE Tel.: 4537812-17 (6 lines)
Tlx.: 212450 VERN GR Fax: 4514131

== == ΑΤΕΝΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ 1992 == == ==

Του κ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Πριν 20 ολόκληρα χρόνια, όταν αγόραζα από τις σκανδιναβικές χώρες κατά δεκάδες τα τριάρια και τεσσάρια της εποχής εκείνης, όλα ναυπηγήσεως από 1941 μέχρι 1952, στα οποία ύψωνα την Ελληνική σημαία και σ' όλα είχα Ελληνικά πληρώματα, από τον πλοίαρχο μέχρι ναυτόπαιδα, ένας Σουηδός εφοπλιστής ο οποίος μετά τον πόλεμο είχε 80 πλοία, όλα με σκανδιναβική σημαία, σ' όλες τις γραμμές, από Βόρειο Θάλασσα για Μεσόγειο, Ερυθρά, Ινδία, Απω Ανατολή, Αμερική και Καναδά, μου είχε πει σ' ένα γεύμα που μου έκανε μια ιστορική φράση... Κοίταξε, νεαρέ μου — εκείνος τότε ήτο 75 ετών — **ΕΜΕΙΣ χάσαμε και χάνουμε τον στόλο μας καθημερινώς διότι δεν μπορέσαμε να κρατήσουμε τους ναυτικούς μας στην θάλασσα.** Χωρίς ναυτικούς τα πλοία υπό Εθνική σημαία δεν πρόκειται να κρατηθούν. Η Ναυτιλία θα περάσει κι' από εσάς, κοιτάχτε να **ΜΗΝ** κάνετε το ίδιο λάθος, διότι ούτε κι εσείς θα μπορέσετε έτσι να κρατήσετε τα πλοία σας. Η Ναυτιλία θα κρατηθεί μόνο έχοντας στα πλοία εθνικά πληρώματα. Κοίταξε τι θα πάρεις από το πέρασμά της.

Έχουν γραφτεί κατά την τελευταία εικοσαετία χιλιάδες άρθρα και διατυπώθηκαν χιλιάδες γνώμες. Παρακολούθησα και παρακολουθώ την αγωνία των «Ναυτικών Χρονικών» γι' αυτό τον σκοπό. Καμμία ουσιαστική ενέργεια δεν έγινε από καμμία Κυβέρνηση για να κρατήσουμε τους αξιωματικούς και τα πληρώματά μας, τα λάθη αυτά πληρώνουμε σήμερα. Πρόσκαιρες ανακατατάξεις στο Νηολόγιο και αυξομειώσεις δεν με συγκινούν χωρίς ουσιαστικά μέτρα.



ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ, το έχουμε ήδη πεί, ας μην το επαναλαμβάνουμε. Ας κοιτάξουμε τουλάχιστον να κρατήσουμε κάτω από Ελληνικά χέρια και Ελληνική σημαία και αμιγώς ελληνικά πληρώματα τουλάχιστον το κομμάτι της Ναυτιλίας που λέγεται επιβατηγό πλοίο, διότι πολύ φοβούμαι ότι κι αυτό θα χαθεί. Και όπως είπα πριν μερικές ημέρες σε μία συνεδρίαση του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου, με τα μυαλά που βαράμε η Πολιτεία θα προεδρεύει για να χορηγεί δρομολόγια μόνον στις άγονες γραμμές, δηλαδή τα ξερονήσια, εκεί που δεν θα πηγαίνουν ξένοι.

Ο γράφων έχει την πικρία, μετά από επενδύσεις δισεκατομμυρίων που έκανε τελευταία στον χώρο της Ακτοπλοίας, να του αρνείται η Πολιτεία, δρομολόγηση νέου πλοίου, που και σ' αυτό πάλι θα επενδύσει δισεκατομμύρια δραχμές και θα δώσει 100 νέες θέσεις εργασίας σε Έλληνες ναυτικούς, με την φθηνή δικαιολογία ότι η γραμμή που εξητήθη ήτο κορεσμένη, την στιγμή κατά την οποία στην ζητούμενη γραμμή κανένα άλλο πλοίο πηγαίνει. Αντί να βγει ευθαρσώς και να πει δεν σου δίνω την Άδεια Σκοπιμότητας διότι θα χάσω

1000/2000 ψήφους από τους κεφαλαιομετόχους της Εταιρίας Λαϊκής Βάσεως, φυσικά βέβαια καταδικάζοντας σε φανισμό τα μικρά νησιά της ίδιας περιοχής που δεν έχουν συγκοινωνία. Είδαμε την Πρωτοχρονιά τα ελικόπτερα να προσγειώνονται στο ακριτικό νησί του Καστελλορίζου διότι δεν υπάρχει πλοίο στην γραμμή. Σημειώνω ότι στην αιτηθείσα Άδεια Σκοπιμότητας για το νέο μας πλοίο συμπεριλαμβανέτο και η γραμμή για το Καστελλόριζο.

Πολύ φοβούμαι ότι με την τακτική αυτή και με τις μικροκομματικές απόψεις σε λίγα χρόνια αφού αποθαρρύνουν τους Έλληνες επενδυτές στο λιμάνι του Πειραιά θα βλέπουμε επιβατηγά πλοία μ' όλες τις σημαίες της Υδρογείου και πληρώματα με όλες τις φυλές του Ισραήλ.

Ας αφήσουμε, λοιπόν, τα παχιά λόγια και τις βαρύγδουπες δηλώσεις κι ας κοιτάξουμε το Ελληνικό πλοίο και τον Έλληνα ναυτικό με το μάτι που του αξίζει, διότι να μην κρυβόμαστε, εμείς οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα βρούμε τον δρόμο μας και σ' άλλες θάλασσες όπου μας παρακαλούνε, αλλά θα έχει ήδη χαθεί ό,τι πολυτιμότερο υπάρχει, ο «Έλληνας Ναυτικός». Τότε όλοι εμείς που ασχολούμεθα με την θάλασσα δεν θα βρίσκουμε τους αρμοδίους μιας κάποιας εποχής που κατέστρεψαν το ελληνικό πλοίο και τους ανθρώπους του να τους ζητήσουμε εξηγήσεις για τα έργα τους, διότι όλοι αυτοί θα έχουν χαθεί στην ανωνυμία τους πλήθους και του μέλλοντος.

Εύχομαι στους παλιούς συναδέλφους μου τους Ναυτικούς και σ' όλους όσους ασχολούνται με την θάλασσα **Κ Α Λ Η Χ Ρ Ο Ν Ι Α.**

Ρ Ε Θ Υ Μ Ν Η Σ & Κ Ο Υ Λ Ο Υ Κ Ο Υ Ν Τ Η Σ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 071-5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

Προς νέας εξελίξεις εις την θαλασσοασφάλισιν

Του κ. ΧΡΙΣΤΟΥ Γ. ΑΧΗ

Όπως ανεμένετο, τα γεγονότα επεβεβαίωσαν τας προβλέψεις που είχαν γίνει από έτους, δι' όσα επρόκειτο να συμβούν εν σχέσει με την διαμόρφωσιν των ασφαλιστρων και όρων ασφαλίσεως σκαφών και προστασίας (P & I) ως και προς την συμπεριφοράν των παραδοσιακών θαλασσοασφαλιστικών αγορών αι οποίαι καλύπτουν κατά κύριον λόγον τους συναφείς κινδύνους.

Τα καταστροφικά αποτελέσματα της τελευταίας πενταετίας (δολάρια 1 δίσ δια το 1988 μόνον) τα οποία εμφανίζονται τώρα, σταδιακώς ετεροχρονισμένα, είχαν σαν αναπόφευκτη συνέπεια να θέσουν εταιρίας, συνδικάτα και 3.500 ατομικούς underwriters, εκτός αγοράς ή εις κατάστασιν πτωχεύσεως και να αφήσουν γνωστά και μεγάλα ονόματα κυριολεκτικά εις τους δρόμους. Σαν χαρακτηριστικό παράδειγμα θα ηθέλαμεν να αναφέρωμεν ότι ο εγγονός του στρατάρχου Alexander, και διάδοχος του τίτλου λόρδος Alexander of Tyne, αναγκάσθηκε να πουλήσει το σπίτι του για να ξεπληρώσει μέρος μόνον των χρεών τα οποία του εκληροδότησε το συνδικάτο των Lloyd's του οποίου ήταν μέλος.

Η απελπιστική αυτή κατάσταση ειχε σαν αποτέλεσμα, εκτός των επί μέρους τεχνικών διορθωτικών μέτρων που κατέστησαν αναγκαία, ως προς τα ασφάλιστρα και τους όρους ασφαλίσεως, να τροχοδρομήσει θεσμικά αλλαγάς και σοβαρόν κατά την γνώμην μας κίνδυνον μετατοπίσεως αγορών, πράγμα όχι ευχάριστον ιδιαιτέρως δια την ελληνόκτητον ναυτιλίαν η οποία παραδοσιακώς εξυπηρετείτο, κατά το μάλλον ή ήττον ικανοποιητικά, από την αγοράν του Λονδίνου, η οποία αν μη τι άλλο, προσέφερε μίαν συνέχειαν όχι συνήθη εις άλλας τοπικάς αγοράς οι οποίες υπό το πρόσχημα του «κακού κινδύνου» έμπαιναν και έβγαιναν εις την διεθνή αγοράν, ανάλογα με τας παρουσιαζόμενας εκάστοτε διακυμάνσεις των αποτελεσμάτων του κλάδου.

Η διαφορά εις την συμπεριφοράν μεταξύ της αγοράς Λονδίνου και των

άλλων αγορών (αμερικανικής, ευρωπαϊκής κ.α.) οφείλετο εις διαφορετικήν ασφαλιστικήν φιλοσοφίαν, της αγοράς του Λονδίνου εχούσης ως αρχήν ότι «there is no such a thing as a bad risk, there is only a bad premium» και με βάσιν αυτήν την αρχήν, το Λονδίον προσέφερε κατά κανόνα συνεχή και απρόσκοπτον προστασίαν με προσαρμογήν βεβαίως ασφαλίστρου, όταν άλλαι αγοραί απέιχον της αναλήψεως ελληνικών κινδύνων περιμένοντας την βελτίωσιν των αποτελεσμάτων δια να εμφανισθούν και πάλιν όταν αι συνθήκαι καθίσταντο ευνοϊκάι.

Ανάλογα με τα σημερινά προβλήματα είχαν παρουσιασθή και κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1960, όταν μεγάλος αριθμός Underwriters είχε τεθή εκτός αγοράς. Τότε όμως τον περιορισμόν των αγορών ανεπλήρωσε εν μέρει η Ιαπωνική αγορά η οποία, λόγω πολιτικής cashflow, συναλλαγματικών στόχων συγκεκριμένης μορφής, και αναζητήσεως πείρας περί την ασφάλισιν ειδικής κατηγορίας στόλων, είχε συμπληρώσει κατά σημαντικόν μέρος το κενόν.

Πρόσθετοι λόγοι τεχνικής μορφής έχουν σοβαρά κατά τα τελευταία χρόνια επιδεινώσει την κατάστασιν και χαρακτηριστικά θα ηθέλαμεν να αναφέρωμεν μερικούς μόνον από αυτούς, τους εξής:

— Ελλείψις καλής συντηρήσεως των σκαφών.

— Ελλείψις ειδικεύσεως και, πέραν πάσης λογικής, βαρία αμέλεια των πληρωμάτων.

— Δυσκολία γλωσσικής επικοινωνίας μεταξύ αξιωματικών και αλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων.

— Δυσανάλογοι ζημίαι εις μπάγκ κάρριερς και τάνκερς.

— Προβλήματα από την κίνησιν αυτοματοποιημένων και υψηλής τεχνολογίας πλοίων.

— Συχνάι αλλαγαι πλοιοκτησίας.

— Σημαντική αύξησις κόστους επσκευών.

— Δραστικός περιορισμός ναυαγιστικών πλοίων και μέσων, διεθνώς.

— Κίνδυνοι ρυπάνσεως και συνέ-

πειαι.

— Ελλειπή Survey.

Σήμερα όμως πέραν των τεχνικών λόγων που αναφέρομεν παραπάνω, ένας νέος αποφασιστικός παράγων εμφανίζεται που υπερκαλύπτει κάθε άλλην προϋπόθεσιν, και αυτός είναι η ενιαία πράξις της Ευρωπαϊκής Κοινότητος που έχει θεαματικά αλλάξει ολόκληρο το σκηνικό, και η εν συνεχεία υπό ίδρυσιν δημιουργία κοινής οικονομικής κοινότητος Η.Π.Α. — Καναδά — Μεξικού.

Η απελευθέρωσις των αγορών, η κατάργησις τιμολογίων και συμφωνιών, η ελευθέρα διακίνησις κεφαλαίων και τέλος η ελευθέρα παροχή υπηρεσιών έχουν προκαλέσει εντός της Ευρώπης θανάσιμον ανταγωνισμόν αγορών και εταιριών, με την πρόβλεψιν αυτού τούτου του «Economist» ότι εντός πενταετίας η ασφαλιστική αγορά της Ευρωπαϊκής Κοινότητος θα ελέγχεται από πέντε μεγάλα ασφαλιστικά συγκροτήματα που θα έχουν προέλθω από τας συγχωνεύσεις και εξαγοράς που έχουν γίνει. Ειδικότερα ως προς τα Lloyd's προβλέπεται ότι θα χάσουν την προέχουσαν θέσιν που είχαν μέχρι τώρα και θα συρρικνωθούν μέχρι ουσιαστικής ανυπαρξίας, λόγω ελλείψεως απορροφητικότητος (capacity) και σαν αποτέλεσμα των ασυμβιβάστων και απαράδεκτων ενεργειών που εσημειώθησαν εντός των κόλπων του Lloyd's μεταξύ συνδικάτων — brokers και offshore companies, κατά την τελευταίαν δεκαετίαν.

Η εξέλιξις όμως αυτή και η μετατόπισις της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου εις ευρωπαϊκά κέντρα ελεγχόμενα από τα μεγάλα κυρίως γερμανικά και γαλλικά ασφαλιστικά συγκροτήματα δεν θα είναι καθόλου προς το συμφέρον των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων τα οποία ήσαν συνηθισμένα εκ παραδόσεως να κινούνται με σχετικήν άνεσιν εις ένα αγγλοσαξωνικό περιβάλλον που προσέφερε τη δυνατότητα του give and take εν αντιθέσει με μίαν ηπειρωτικήν (Continental) νοοτροπίαν του take it or leave it, η οποία ως εκ της φύσεώς της, κινδυνεύει να μεταβληθή, λόγω ελ-

λείψεως ευελιξίας, εις οικονομικών strait - jacket (ζουρλομανδύαν) τον οποίον πολύ φοβούμεθα ότι τελικά αποβλέπει να μας φορέσει η ομοιόμορφη ενιαία, και εις το έπακρον πειθαρχημένη (όπως προβλέπεται από τον καταστατικό της χάρτην) οικονομία της ενιαίας Ευρώπης).

Λαμβανομένου υπ' όψιν του υψηλού συντελεστού συμμετοχής του ασφαλιστρού εις το βασικόν κόστος της διαχείρισεως του ελληνοκτήτου πλοίου μία τοιαύτη προοπτική, είναι σφόδρα πιθανόν ότι ημπορεί να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα εις την περίπτωση κατά την οποίαν η ευέλικτος αγγλική θαλασσοασφαλιστική αγορά θα έπαυε να λειτουργεί ως ασφαλιστική δικλείς, έναντι υπερβολών προς τας οποίας θα έτεινον τα υπό εκκώλαψιν τερατογενή ευρωπαϊκά ασφαλιστικά μεγαθήρια.

Είναι λοιπόν προς το συμφέρον μας να βοηθήσωμεν την αγοράν του Λονδίνου να βγή από την δεινήν δοκιμασίαν στην οποία έχει εμπλακεί, και είναι σχετικά ευτυχής συγκυρία δια την ελληνικήν ναυτιλίαν ότι η αναπροσαρμογή των ασφαλιστρων γίνεται τώρα που η κατάσταση της ναυλαγοράς είναι σχετικά ικανοποιη-

τική, άλλως, οι συνέπειες θα ήταν για όλους πολύ οδυνηρές.

Η επιχείρησις της ασφαλίσεως, ως εκ του χαρακτήρος της εμπορεύεται το «απρόοπτον» και εξελίσσεται σε μίαν μακροπρόθεσμον διαδικασίαν, ενώ η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρησις κινείται κατά κανόνα βραχυπρόθεσμως προσπαθούσα να εκμεταλλευθή περιστασιακά ευκαιρίας. Δι' αυτόν ακριβώς τον λόγον και δι' όσα παραπάνω είπομεν, εφήμεροι αποφάσεις, υπό το κράτος εντυπώσεων της στιγμής, δυνατόν, υπό τα σημερινάς ειδικάς συνθήκας τας οποίας αναφέραμε παραπάνω να οδηγήσουν ως προς τα υφιστάμενα σήμερον ασφαλιστικά δεδομένα, σε θεσμικές αλλαγάς αι οποίαι θα είναι τελικά προς το συμφέρον της ελληνοκτήτου ναυτιλίας.

Εις το άρθρον μας της περυσινής πρωτοχρονιάς είχαμε περιγράψει τα «παθήματα και τα μαθήματα» της κατά την δεκαετίαν του 1970 λειτουργούσης ελληνικής αγοράς ασφαλίσεως σκαφών και είχαμε υποδείξει τρόπους ενδεχομένης αναστάσεως της υπό τον έλεγχον ελληνικών εφοπλιστικών συμφερόντων.

Οσοδήποτε και αν αυτό ακουσθή

παράδοξον πιστεύουμε ότι σήμερα μετά την ισορροπίαν των ασφαλιστρων, θα ήτο μια καλή ευκαιρία δια να γίνη και πάλιν μία σχετική προσπάθεια με μίαν πολιτικήν «σωστών» ασφαλιστρων και λελογισμένω αναλήψεων.

Μία συγκεκριμένη ελληνική ασφαλιστική εταιρία η οποία ελειτούργησε τότε υπό τας παραπάνω προϋποθέσεις και κέρδη είχε και αποθέματα εδμιούργησε.

Διατί το εγχείρημα να μην επαναληφθή και πάλι με ένα σωστό underwriting, και όχι του «σκοτωμού» όπως εγίνετο τότε από ορισμένες εταιρίες οι οποίες ή επτώχευσαν ή είχαν ανοίγματα εκατομμυρίων δολλαρίων;

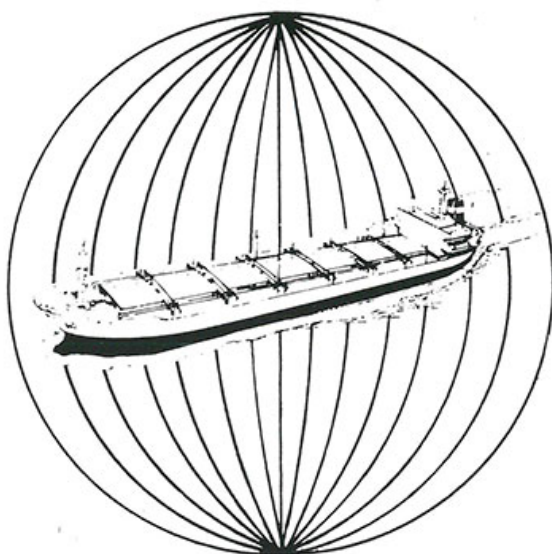
Ο ελληνικός εφοπλισμός θα είχε κάθε λόγον να βοηθήσει μίαν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τοιαύτην, προσπάθειαν, η οποία συν τοις άλλοις θα εξασφάλιζε τα εκάστοτε στατιστικά στοιχεία επί τη βάσει των οποίων θα ήτο δυνατόν να ελέγχεται να ακρίβεια του τεχνικού ασφαλιστρού με το οποίον επιβαρύνεται το ελληόκτητον πλοίο.

ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonou Str. GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone: 4119041-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Fax: 4114705 Cables: Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED
16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB
Phone: (71) 4917014 Cables: Tatuk LONDON
Telex: 893356 266311 - Fax: (71) 6296914

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp
90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Seafarmer Codes: New Bee Code - Fax: (212) 3634843
Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS - CONTRACTORS - CHARTERERS

S & P - MANAGEMENT - AGENTS - DEMOLITION

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

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

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΡΑΤΣΟΥ

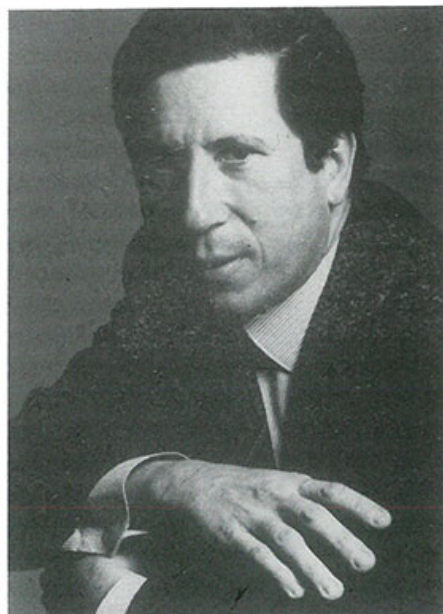
Το 1991 ήταν μία καλή χρονιά για την Ελληνική Ναυτιλία κατά την οποία άρχισαν να φαίνονται τα αποτελέσματα της Κυβερνητικής πολιτικής για τον επαναπατρισμό της Ελληνικής ναυτιλίας. Αρχισαν όμως να διαφαίνονται πιο ζωντανά μερικά από τα διαρθρωτικά προβλήματα που την απασχολούν τα οποία πρέπει να αντιμετωπισθούν άμεσα για να συνεχίσει να ανδρούται η Ελληνική ναυτιλία και να αυξάνονται τω ωφέλη που προσφέρει στην Εθνική οικονομία.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι για να υπάρχει Ελληνική ναυτιλία πρέπει να υπάρχουν Έλληνες αξιωματικοί.

Η εξεύρεσις αρκετών και καταλλήλων αξιωματικών για την επάνδρωση του Ελληνικού και εν μέρει του Ελληνόκτητου στόλου είναι προβληματική. Ο στόλος αυτός χωρίς Ελληνικά πληρώματα είναι δύσκολο να υπάρξει στην μορφή που τον ξέρουμε δημιουργώντας προβληματισμούς και για την επιβίωση του Πειραιά σαν εκκολαπτόμενο ναυτιλιακό κέντρο.

Όσον αφορά τον αριθμό των ναυτικών ένα μέρος της ευθύνης για την μείωση τους ωφείλεται στην κρίση που σάρωσε την ναυτιλία από το 1982 έως το 1987 αλλά την μεγαλύτερη ευθύνη έχουν οι κατά καιρούς αποφάσεις των υπευθύνων που εξανάγκασαν τον υπό Ελληνική σημαία στόλο να εύρει άλλα νηολόγια για να είναι ανταγωνιστικός.

Αυτή την στιγμή υπολογίζεται ότι υπάρχουν περίπου 10.000 αξιωματικοί καταστρώματος και 10.000 αξιωματικοί μηχανής για να εξυπηρετήσουν περίπου 2.050 πλοία Ελληνικής σημαίας και 1.000 πλοία Ελληνόκτητης ναυτιλίας οι οποίοι δεν επαρκούν. Περίπου 900 πλοίαρχοι και 500 μηχανικοί συνταξιοδοτούνται ετησίως. Με αυτά τα δεδομένα για να διατηρήσουμε τον παρόντα αριθμό αξιωματικών θα πρέπει να μπαίνουν στο επάγγελμα τουλάχιστον 1.400 τον χρόνο. Με άλλα λόγια θα πρέπει να προσέρχονται στις σχολές πάνω από 2.200 τον χρόνο.



Φέτος μπήκαν στις σχολές μόνον 437 υποψήφιοι πλοίαρχοι και 237 υποψήφιοι μηχανικοί. Αλλά φθίνει και η ποιότητα. Είναι κοινή συνείδησις ότι η ασφάλεια επιτυγχάνεται μόνον με καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς και προσπάθεια για συνεχή αναβάθμιση της εκπαίδευσής και εξασκήσεως είναι απαραίτητη. Η ναυτιλία εξελίσσεται συνεχώς. Η ύλη και τα συστήματα πρέπει να εκσυγχρονίζονται ώστε να συμβαδίζουν με τις εξελίξεις και να γίνεται τακτική μετεκπαίδευσις των διπλωματούχων σε σεμινάρια. Η εθελοντική επιμόρφωσις σαν αυτή που προσφέρεται από την HELMEPA θα έπρεπε να είναι υποχρεωτική. Δεν νοείται με καμμία σκοπιμότητα να εκπαιδεύονται ναυτικοί σε μικρές ανεπαρκώς εξοπλισμένες σχολές. Οι δάσκαλοι πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι. Η ποιότης επιτυγχάνεται μόνο σε καλά οργανωμένες και επανδρωμένες σχολές.

Η απερίσκεπτη πολιτική της διοικήσεως του δημοσίου τομέα εξασφάλισε μισθό σε ουσιαστικά μη εργαζόμενους, ανακόπτοντας την προσέλευση καταλλήλου εμψύχου υλικού στα παραγωγικά επαγγέλματα και στην ναυτιλία.

Πως όμως θα προσελκύσουμε τα παιδιά στο επάγγελμα όταν διάφορες άτοπες αποφάσεις της πολιτείας κατέστρεψαν το ΝΑΤ και όταν τα κίνητρα είναι τουλάχιστον ανεπαρκή, πρόχειρα και αναθεωρούμενα προς τα χέρω.

1. Είναι απαράδεκτη η κατάσταση της συνταξιοδοτήσεως των ναυτικών. Γιατί να προσέλθουν νέοι στο ναυτικό επάγγελμα όταν το ΝΑΤ δεν μπορεί να πληρώσει εφ' άπαξ και συντάξεις;

Πως να προσελκύσουμε ανθρώπους

1. Είναι απαράδεκτη η κατάσταση της συνταξιοδοτήσεως των ναυτικών. Γιατί να προσέλθουν νέοι στο ναυτικό επάγγελμα όταν το ΝΑΤ δεν μπορεί να πληρώσει εφ' άπαξ και συντάξεις;

Πως να προσελκύσουμε ανθρώπους

Πως να προσελκύσουμε ανθρώπους

International

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service · Radio: VHF channel 16

σ' αυτό το μοναχικό επάγγελμα όταν οι ναυτικοί έχουν μικρότερες συντάξεις από αντίστοιχες στεριανών εργαζομένων στον δημόσιο τομέα οι οποίοι τον μόνο κίνδυνο που αντιμετωπίζουν στην επαγγελματική τους ζωή ήταν... να γλυστρίσουν από την καρέκλα τους.

Με τα νυν κρατούντα οι καλύτεροι μας πλοίαρχοι και μηχανικοί, στην ηλικία που αποκτούν πείρα και είναι παραγωγικοί, συνταξιοδοτούνται και συνεχίζουν να εργάζονται σε πλοία υπό ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ επειδή δεν τους συμφέρει να εργασθούν σε Ελληνικά πλοία με τους ίδιους όρους. Με άλλα λόγια η Ελληνική ναυτιλία πληρώνει για την εκπαίδευση και επιμόρφωση στελεχών τα οποία στο παραγωγικότερο σημείο της σταδιοδρομίας τους προωθούνται για την επάνδρωση πλοίων ξένων συμφερόντων διαχειριζόμενα από μεγάλα γραφεία του εξωτερικού.

2. Ο εμπορικός στόλος για την Ελλάδα ήταν πάντα ένα ναυτικό όπλο. Οι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού υπηρετούν κατά κανόνα την θητεία τους στο Πολεμικό Ναυτικό και ως κυβερνήτες σε βοηθητικά πλοία

του στόλου. Το προ της καταργήσεως του 1988 καθεστώς της θητείας των ναυτικών που μπορεί να επανέλθει δεν πιστεύω να επαρκεί. Θα ήταν λογικότερο εάν κατά την διάρκεια της φοιτήσεώς τους στις ΑΔΣΕΝ μαζί με τα απαραίτητα μαθήματα να εξοικειώνονται με τα όπλα και να μαθαίνουν τα λίγα άλλα επιπλέον για να ονομάζονται και έφεδροι αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού αντί για να υπηρετήσουν την κανονική τους θητεία διακόπτοντας την σταδιοδρομία τους. Την πείρα, γνώση και εξάσκηση την έχουν καθημερινά απάνω στα πολυπλοκότερα βαπόρια του Ε.Ν. που είναι και τα ακριτικά σύνορα της Ελληνικής επικράτειας.

Για να έχουν το κίνητρο να παραμείνουν ναυτικοί και να χρησιμοποιήσουν το προνόμιο αυτό σαν βολική διέξοδο καλό θα ήταν σε συνδυασμό με τα ανωτέρω να υποχρεούνται να εκτίσουν την θητεία τους εάν εγκαταλείψουν το επάγγελμα του ναυτικού.

3. Δεν καταλαβαίνω πως είναι δυνατόν η επιτροπή αναμορφώσεως της φορολογίας να σκέφτεται να φορολογήσει τους Έλληνες ναυτικούς έστω και μερικώς όταν το Ευρωκοινο-

βούλιο στα θετικά μέτρα περί Ευρωπαϊκής ναυτιλίας ψήφισε την απαλλαγή των κοινοτικών ναυτικών από την φορολογία.

Η Ελλάδα με την δεσπόζουσα θέση της στην διεθνή ναυτιλία πρέπει να προβλέπει και να προηγείται. Το πρόβλημα εξευρέσεως καταλλήλων ναυτικών είναι πραγματικό και χρειάζεται λύση.

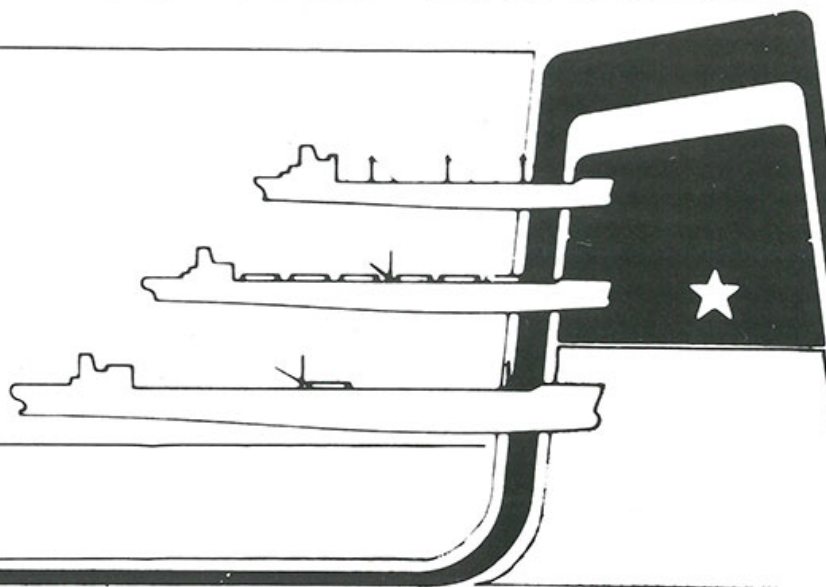
Καιρός είναι η Πολιτεία να εφαρμόσει ουσιαστικά κίνητρα για τους ναυτικούς αν θέλει να υπάρξει Ελληνική ναυτιλία διότι αν δεν υπάρχουν πια κατάλληλοι Έλληνες αξιωματικοί ο Ελληνικός εφοπλισμός ακολουθώντας το παράδειγμα των άλλων θα αναγκασθεί να δημιουργήσει γραφεία σε ξένες χώρες όπου υπάρχουν πληρώματα για να μπορέσει να είναι κοντά στους ανθρώπους που εργάζονται σ' αυτόν και θα σβύσει η Ελλάδα σαν ναυτιλιακό κέντρο.

Εύχομαι οι παραπάνω σκέψεις σ' αυτό το καίριο πρόβλημα να γίνουν ένα ναύσμα για θετικότερη αντιμετώπιση από τους αρμοδίους.

Το κυβερνάν εστί προνοείν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRO GR

LIBERTY OR DEATH

By Mr. Phillip Embiricos

Chairman Safety and Technical Committee INTERTANKO

With this battle cry our ancestors mustered their courage to repel the occupying forces and regave life to our nation. The world fleet and the Greek one in particular faces threats to its livelihood through a series of pernicious legislative moves that restrict the freedom of choice so crucial to the development of this industry. These waves of rule making are likely to engender an over regulated industry where the essence of perfect competition i.e. freedom of the seas is threatened.

Many of these proposed changes may stall by themselves because they are ill founded just like the UNCTAD flag preference scheme could never take off because of capital and skilled labour shortages. We are all aware of the dramatic circumstances of the EXXON VALDEZ accident but we have yet to be fully impacted by the series of restrictive nets that are being progressively laid down both in the US and abroad.

On the one hand we have the US OIL POLLUTION ACT of 1990 with its many ugly heads: Unlimited Liability, rigid design imposition and unpracticable contingency requirements all inflicted on shipowner rather than shore interests.

The full implications of this Act have yet to be felt because the law has not been comprehensively formulated through the rule making process. It is this delay period between the legislation and the rule making that gives us the opportunity to challenge the least constructive parts before they become imbedded in unbendable regulations.

On the liability front the implications of direct action regardless of responsibility or policy defenses has forced the P & I clubs into a strict position where they have to refuse to issue Certificates of Financial Responsibility under the contemplated rules. It is obvious that, for the whole insurance in-

dustry it is a matter of life and death. The Clubs must therefore be strongly supported in their stand as it appears to be our only opportunity to force Congress to revisit OPA '90. The politicians must be forced to see the wisdom for the US to ratify the 84 Protocols or to fall back on the concept of mandatory high level insurance covers for ships calling at US port thus enabling the establishment of a special insurance scheme restricted to ships trading to the US. Only such action can ensure the survivability of our fleet. Otherwise the stark choice is sudden death in case of an oil pollution in the US or slow death if one refuses to trade to the US.

The Contingency Planning requirements contemplate that an owner trading to the US should have comprehensive contingency plans for the worst case accident. As Owners lack both the resources and the ability to fulfill the letter of the law they are automatically in breach of the law and any chance of limiting liability in case of accident will be eliminated. Even in the US no other industry in the transportation business whether it be road transportation, railroad or airlines is saddled with contingency requirements in case of accidents. In Europe special oil pollution response organisations have been set up. It goes without saying that the industry must take a firm stand with the USCG to ensure that any mandated requirements can be realistically met.

The Double Hull standard mandated by the US is a unilateral step to impose a design of debatable cost benefit value when viewed in terms of pollution liability avoidance. Nobody can deny that in case of low energy accidents pollution will be almost eliminated with this design but this is certainly not the case for high energy accidents. The low energy accidents occur relatively often and the publicity re-

cently attached to these minor spills will disappear as a result of the adoption of Double Hulls. However in case of high energy accidents it does not give sufficient additional protection so that the pollution engendered will be massive enough to impact seriously the environment. Further the damages flowing from the pollution will largely exceed the threshold of insurance cover presently available on the markets. There is therefore a profound inconsistency in OPA '90 in restricting the choice of an owner to a single design known to fail in certain cases and at the same time imposing an unlimited liability regime. It is vital that all owners are given the freedom of choice as to which design suits best their operational and pollution avoidance requirements.

An owner engaged in the products trades with relatively small ships equipped with a large number of tanks is more concerned with operational flexibility than the consequences of a contact accident leading to pollution. In such an event the damages will be relatively small since the quantity of non persistent oil escaping from a breached tank will be small and likely to evaporate fairly quickly thus avoiding disproportionate clean up costs and claims. His obvious choice must be Double Hulls. But this may not be the case for the owner considering the building of a VLCC. It is therefore paramount that alternative solutions are allowed to develop.

Fortunately the industry has recognised this and was able to convince IMO to undertake a comparative study between the Double Hull and the Mid Deck designs as it was suggested in the National Academy of Sciences report. It is expected that following the results of this study and the adoption of equivalence by IMO between the two designs in rule 13F of MARPOL, that the US Coast Guard will

be in a position to recommend the inclusion of this alternative solution under the stipulated amendment provision of equivalence contained in OPA '90. However there is no guarantee that Congress will agree to amend the Act.

The Double Hull/Mid Deck design debate may be raging but there are signs that other technologies applicable to new designs have the potential if developed properly to reduce the expected pollution as compared to Double hulls. However to assess whether a design or a particular solution is equivalent or better than another some proper rules for comparisons are needed. Adequate guidelines covering a basket of possible accidents have to be formulated. This basket should not be restricted only to contact accidents but to take into account the possible pollution engendered by Fire/Explosions and structural damage. This class of accidents is responsible for at least half of the amount of oil accidentally spilled. Whereas it is difficult to trace whether an explosion preceded a structural damage or occurred afterwards let alone give precise reason what was the initial cause, it is clear that these rare accidents occur in non inerted spaces such as ballast tanks, pump rooms etc. Because this class of accidents engender massive pollution when they occur they cannot be ignored. It may be that certain designs are excellent at preventing certain class of accidents but tend to facilitate other type of accidents. A debate is presently raging on as to the Fire/Explosion risk propensity of double hulls. It is said by some that the large non inerted envelope created by the ballast spaces provides an ideal terrain for fire/explosions as cracks develop in the inner hull as the ship ages. Nonsense will say the advocates of the Double Hulls. There are no records of explosions in Double hull tankers. What is not said is that the sample of existing double hull ships is small and that the fleet is composed of small ships with fairly rigid structure less likely to develop cracks than the large size Double Hulls to be con-

structed in the future.

Probabilistic models simulating various contact accidents are starting to emerge but they do not take into account this class of accidents. They may be sufficient to establish equivalence between the Double Hull and Mid Deck designs. We run however the risk that by neglecting the explosion/structural elements we are going to increase the number of accidents in this category. Further we are closing the door for other designs that do not conform to Marpol rule 13F such as the Coulumbi Egg design of A. Bjorkmann and the Polmis design of G. Paraskevopoulos. Because its findings must be ready before next MEPC meeting, the IMO comparative study is close to its conclusions but the momentum should not stop here. Further accident analysis must be carried out case by case attempting to find the nature, the cause of accidents and establishing the physical pattern of damage on ship and the extent of oil spill. Greece could take a lead in proposing a further study within IMO.

However the problems are not limited to the choice of newbuildings but to the death threat to existing tonnage. The proposal by Nordic countries, UK, Netherlands and Japan to limit the life of ships has taken a new turn. Since it has been demonstrated that their earlier proposals would create a dramatic shortage of ships as a large portion of the ships would have to be sent to nonexistent scrap yards in the short period of three years, they have now suggested that the ships life should be restricted to 24 years. Owners would be able, however, to obtain an extension by retrofitting various technologies whose practical effectiveness has yet to be determined: the vacuum method (2 years), applying hydrostatic balance (3 years), Segregated Ballast tanks + Hydrostatic balance (5 years) etc.

This regulative approach makes a mockery of the natural attrition process of the fleet which must be related to the condition of the ship itself. It ignores that the life of a ship is dictated by its structural con-

dition. It also creates a serious threat of shortage of capacity around the year 2000 i.e. when all the preMARPOL ships constructed in the seventies will approach the death sentence age and the ships built in the eighties will approach the 15+ age. Although it is dangerous to be a prophet it would appear according to studies carried on by major classification societies that the newer ships life is more physically restricted than the older preMARPOL ships. Because of their deeper depth and the fact that they have extensive high tensile steel content, they have much thinner deck and bottom plating than the earlier squatier preMarpol ships built with mild steel. The corrosion margins in those areas are of the order of 1.5-2mm as opposed to their predecessors 3.5-4mm. Although both ships are equally sound at the beginning of their life the corrosion rate of 0.1mm/year will eat into the plate regardless whether it is high tensile or mild steel. It therefore seems that the Nordic Countries route (in association with Holland and Japan) is an effort to bow to environmental pressures without putting all the consequences in perspective.

Another group under the chairmanship of Mr. Zdougos of Greece suggested that if there was a concern with the age of the vessels more stringent and frequent surveys should be required as the ships became older. It is difficult to find any fault in this argument except to say as the Nordic countries countered, "it should happen in any case". Well it may not have happened as much as it should in the recent years because of a combination of factors.

The freights were very low giving no incentive to preventive repairs. The fleet is now composed of very large ships and survey methods may have to be amended to take into account the huge areas to be surveyed. The classification societies themselves deprived from earnings in approving newbuildings during the eighties may not have had sufficient funds to have a wide enough network of exclusive surveyors. Lastly the emergence of fi-

nancial operators as opposed to traditional shipowners may have contributed to unreasonable fund allocations for certain fleets. Nevertheless it is better to let ships be scrapped because of technical reasons than arbitrary rules. What is needed is a methodology to reinforce this natural mechanism. If a ship is found to be in need of extensive repairs, the owner will be forced either to carry out to their full extent such repairs or scrap his ship under the influence of prevailing and expected freight rates.

Lastly it should be mentioned that statistics derived by a major P & I Club covering nearly 25% of the world fleet show very clearly that pollution claims are not directly related to the age of ships. In fact the most dangerous age bracket appears to be 10-14 years and with three time more claims than in the 20+ years age bracket. The following interpretation can be disputed but it makes a lot of sense. As the fleet gets older the initial owners faced with increased operational problems sell their ships to other owners who are specialised in operating older tonnage. The bad tonnage gets scrapped whereas the better tonnage survives under careful management without an abnormal accident rate.

It has been said that the existing fleet is environmentally dangerous because of its age profile and because of the design characteristics of the existing ships. The phasing out of unsound ships can be achieved as described above through an orderly initial process. What needs to be established is to what extent and what modification would lower the expected pollution from such ships in case of accidents. Here again guidelines for comparisons of alternative retrofits are needed. ICS at the Intersessional IMO meeting in Rapallo proposed the AOS system (Accidental Oil Spill Number). It tries to evaluate the propensity to oil spills in case of collision, groundings and raking damage for each ship as a percentage of its carrying capacity taking into account the size and numbers of tanks, the draft and the protection offered by double bar-

riers if existing for each individual ship.

The AOS number can be calculated for Double Hull tankers and for existing ships. A target number can be established for existing ships. Various technologies such as hydrostatic balance, vacuum system, segregated ballast tanks can be retrofitted to lower the AOS number to the desired target. From sample ships where the calculations have been performed it is apparent that large ships of the preMarpol configuration need very little retrofit to achieve the desired target. This is very much in line with probabilistic calculations carried out by Intertanko and det Norske Veritas.

The reference ship of double hull configuration has a pollution index of 100; other options are compared. It is interesting to note that the results seem to indicate that the performance of the pre-MARPOL ships, without any modification, is very similar to that of the double hull vessel, while the probabilistic oil outflow of the MARPOL ship is some 70 percent higher than that of the double hull. Retrofitting the vacuum method to pre-MARPOL ships would, in fact, impose a more stringent standard than that of the double hull. Although the effects of applying the hydrostatic balance method have not been computed in the model, it is anticipated (on the basis of calculations done within INTERTANKO) that the performance of the pre-MARPOL ship would be even more impressive. It is now up to the rule-makers to evaluate the relative risks and merits of each option.

One area linked to contingency planning, the emergency transfer

of cargo from damaged tanks into intact part of the ships has yet to be even discussed within IMO. In groundings and collisions, oil outflows occur in two phases an initial quasi instantaneous hydrostatic outflow which is uncontrollable and a secondary outflow occurring at a much slower rate. In groundings secondary outflows will occur through currents and tidal effects when the ship is stranded. In collisions it will occur through exchange losses.

These outflows could be greatly minimised by installing on board fixed equipment that can transfer cargo from damaged tanks into intact empty cargo or ballast spaces. Work in this direction has been carried by Intertanko with their Rescue Tank experiments on Mid Deck model, by Energy Transport on conventional Marpol ships and by G. Paraskevopoulos with POL-MIS on preMarpol ships fitted with special Rescue Tanks. There is no reason why similar technology could not be developed for double hulls. This is the one area where actual equipment on board vessel could help. The technologies however must be refined before they can be recommended.

The environmentalists are often blamed for much of the regulations thrown upon the industry. They nevertheless represent an increasing weight in the perception of the public. If they are honestly interested in the improvement of the environment they need to be exposed to the true facts and work with the industry in achieving better standards. Such cooperation already exists within IMO and is to be welcome. However others brandish blindly accusations against IMO and the very constructive work being carried out by the working groups in trying to keep open the door for technology with alternative to Double Hulls and possible modifications for existing ships. Their arguments are often misplaced and should be publicly challenged. Failure to do so will expose the industry to technological freeze for at least a decade until disaster strikes again with a ship designed by legislation.

PHILIP EMBIRICOS

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΜΕΤΡΗΣΗΣ-ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ-ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ
ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

ΚΡΑΤΟΣ, ΝΑΤ

και Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά

Του κ. ΝΙΚΟΥ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ, Προέδρου Ενώσεως Ρ/Κ - Ν/Γ

Ο κλάδος των ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών που σήμερα έχω την τιμή να εκπροσωπώ, παρουσιάζει μέσα στα πλαίσια της ναυτικής μας οικογένειας μια βασική ιδιομορφία. Ενώ οι υπηρεσίες της ναυτιλίας μας είτε ποντοπόρου, είτε ακτοπλοϊκής ή επιβατηγού, έχουν αποκλειστικό αντικείμενο τις μεταφορές φορτίων και επιβατών σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο, οι υπηρεσίες των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών αποβλέπουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση αναγκών πλοίων και έτσι αποτελούν το απαραίτητο συμπλήρωμα για την επιτέλεση του έργου της ναυτιλίας και συμμετέχουν στην αποδοτική προσφορά των υπηρεσιών της. Ως εκ της διακρίσεως τους αυτής αντιμετωπίζουν προβλήματα ευρύτερου ίσως φάσματος εκείνου των λοιπών κατηγοριών πλοίων, διότι παράλληλα προς την αντιμετώπιση γενικωτέρων προβλημάτων που απασχολούν και τους λοιπούς κλάδους της ναυτιλίας όπως π.χ. η επάνδρωση των πλοίων, οι επιβαρύνσεις τους από το ΝΑΤ, διάφορες κρατικές παρεμβάσεις ή επιβαρύνσεις κλπ., ενδιαφέρονται ταυτόχρονα και για την διατήρηση αρμονικών σχέσεων με τους πελάτες τους πλοιοκτήτες προς τους οποίους οφείλουν αλλά και επιθυμούν να προσφέρουν σοβαρή, αποτελεσματική και υπεύθυνη υπηρεσία.

Οι ρυμουλκικές και ναυαγοσωστι-



κές επιχειρήσεις όπως και κάθε άλλη ναυτιλιακή επιχείρηση για να εκπληρώσουν την αποστολή τους πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμες. Πιστεύω δε ότι μπορεί τούτο να επιτευχθεί δια της εφαρμογής των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού, αρκεί ο ανταγωνισμός αυτός να εδράζεται επι υγιών βάσεων και να μην νοθεύεται από αθέμιτες μεθοδεύσεις ή από ευνοιοκρατικές παρεμβάσεις του κράτους ή ακόμη και από παρανομίες. Η ανοχή τέτοιων παρανομιών από το κράτος ή και η υπόθαλψη τους ακόμη από ιδιωτικά ναυτιλιακά συμφέροντα οδηγούν στην οικονομι-

κή εξόντωση των υγιών επιχειρήσεων και στην ποιοτική υποβάθμιση των παρεχομένων από αυτές υπηρεσιών. Για να είμαι περισσότερο συγκεκριμένος, παραθέτω σαν παράδειγμα την παράλειψη του κράτους να εφαρμόζει επί τριετία ισχύοντα κανονισμό για τα ρυμουλκά Πειραιά — Ελευσίνας, με το ανεπαρκές επιχείρημα ότι ετοιμάζει κάποιον κανονισμό νέον, το ρυθμιστικό αντικείμενο του οποίου συνεχώς μεταβάλλεται ανάλογα με τις πιέσεις που δέχεται χωρίς τελικά να γνωρίζει κανείς τι ακριβώς πρόκειται να ρυθμισθεί. Προκαλείται έτσι τεράστια ανωμαλία στην παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών με συνεπακόλουθο τις αντινομίες και τις παρανομίες. Δεν είναι επίσης δυνατόν να επιβάλουν οι Νόμοι του κράτους υποχρεώσεις στα ρυμουλκά για την επάνδρωσή τους, και πολλοί από τους πλοιοκτήτες τους και κυρίως εκείνοι που πρόσφατα εμφανίσθηκαν στον ρυμουλκικό χώρο, να τις αγνοούν χωρίς να υπόκεινται στις προβλεπόμενες από τον Νόμο κυρώσεις.

Οι πελάτες των ρυμουλκών από την άλλη πλευρά πρέπει να αντιληφθούν ότι ελκυσμένοι από τις μεγάλες εκπτώσεις τις προσφερόμενες από τους ως άνω παρανομούντες πλοιοκτήτες, και από την ασυδοσία που επικρατεί στις ρυμουλκίσεις λόγω των παραλείψεων του κράτους, συντηρούν την υποβάθμιση της

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4293846-52 — ΦΑΞ: 4526831 — ΤΛΞ: 241783

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ποιότητας των ρυμουλκικών υπηρεσιών τις οποίες αυτοί πρώτοι έχουν ανάγκη. Αναμφιβόλως αυτοί θα έπρεπε να ενδιαφέρονται και να μην υποσκάπτουν την βιωσιμότητα των σοβαρών παραδοσιακών ρυμουλκικών οίκων που επί σειρά ετών τους εξυπηρετούσαν.

Στα γενικότερα θέματα που ταυτόχρονα απασχολούν και τις άλλες κατηγορίες των Ελληνικών πλοίων, πρωταρχική για τον κλάδο μας σημασία έχει η οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των ρυμουλκών και των ναυαγοσωστικών. Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος της επιβαρύνσεως, αρκεί να παρατηρηθεί ότι σε ρυμουλκά που στην Ευρώπη λειτουργούν με τριμελές ή τετραμελές πλήρωμα, η Ελληνική νομοθεσία απαιτεί επταμελές (για 8ωρη εργασία) που καταλήγει να είναι σε 24ωρη βάση. Στην πράξη επιβάλλεται σε ένα μικρό ρυμουλκό να προσλαμβάνει πλήρωμα περισσότερο, σε αριθμό, εκείνου που επιβάλλεται από ένα μεγάλο ποντοπόρο πλοίο. Τα Ναυαγοσωστικά εξ άλλου που στην Ευρώπη εργάζονται με 7-8 ναυτικούς, υποχρεώνονται στην Ελλάδα να χρησιμοποιούν 13-15. Κάτω από τις επιβαρυντικές αυτές συνθήκες αναρωτιέται κανείς πως θα μπορέσει να σταθεί ο κλάδος στο επικείμενο άνοιγμα της αγοράς στα πλαίσια της ΕΟΚ, ενώ τα ναυαγοσωστικά μας θα αρχίσουν πλέον να προσανατολίζονται σταθερά προς τις ξένες σημαίες και στα ξένα πληρώματα, αφού η εργασία τους με Ελληνική σημαία δεν τους επιτρέπει την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού των Ευρωπαίων. Αμφότερα ιδιαίτερα το σημείο τούτο

διότι γνωρίζω ότι απaráβατος στόχος των «Ναυτικών Χρονικών» είναι η προσέλκυση των Ελληνόκτητων πλοίων στο Εθνικό μας νηολόγιο. Συμερίζομαι απόλυτα τον στόχο αυτό αλλά πρέπει να υπογραμμίσω ότι προϋπόθεση επιτεύξεως του είναι, αν μη τι άλλο, ως προς τα ναυαγοσωστικά τουλάχιστον, η εξίσωση των ανταγωνιστικών όρων έναντι των ξένων, και ιδιαίτερα των ευρωπαϊκών ναυαγοσωστικών. Θα πρέπει ως εκ τούτου το κράτος να προσαρμόσει τις συνθήσεις τόσο των ρυμουλκών όσο και των ναυαγοσωστικών πάνω σε ρεαλιστικές βάσεις σύμφωνες με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα.

Πρότινος αναπροσάρμοσε τις συνθήσεις για τα λοιπά ποντοπόρα πλοία και ειλικρινά δεν αντιλαμβάνομαι γιατί δεν πράττει το ίδιο για τα πλοία της κατηγορίας μας, πολύ περισσότερο όταν στην περίπτωση μας δεν ανακύπτει καν θέμα κοινωνικών προβλημάτων, αφού ο στόλος ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών είναι συγκριτικά ελάχιστος. Και αν υπάρξουν ελάχιστοι πλεονάζοντες — σήμερα δεν υπάρχουν — εύκολα απορροφούνται από την ποντοπόρο ναυτιλία που σήμερα αναζητεί πληρώματα. Αναμφιβόλως μειώσεις στην σύνθεση των πληρωμάτων επιδρούν άμεσα στα έσοδα του NAT αλλά φυσικά τούτο αφορά βασικά τους άλλους κλάδους της ναυτιλίας οι οποίοι αποτελούν για το NAT την κύρια πηγή εσόδων.

Θα ήθελα δε με την ευκαιρία αυτή να προσθέσω ότι με ευρίσκει σύμφωνο η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για την ασφάλιση στο NAT ναυτικών που υπηρετούν σε Ελληνό-

κτητα πλοία. Πιστεύω ότι πρέπει με κάθε τρόπο να ενισχυθεί το NAT ώστε ν' αποκτήσει κάποτε αυτοδυναμία στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών του. Ταυτόχρονα όμως πρέπει ν' απαλλαγεί από κρατικές παρεμβάσεις, επιβαρύνσεις και περιττούς ελέγχους. Δεν νομίζω ότι οι πλοιοκτήτες, και ειδικότερα οι εξ αυτών διαθέτοντες κάποιου επίπεδου οικονομική επιφάνεια, έχουν αντίρρηση στην συνεισφορά τους προς το NAT. Η εισφορά όμως αυτή πρέπει να προορίζεται αποκλειστικά για τους ναυτικούς, να μη αναλίσκεται σε εξυπηρητήσεις πολιτικών στόχων και οπωσδήποτε να καλύπτει εύλογες κοινωνικές ανάγκες των ναυτικών στα πλαίσια όμως και της εκάστοτε αντοχής της Ελληνικής ή της Ελληνόκτητης ναυτιλίας. Δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι το NAT πέραν του κοινωνικού ρόλου του, συνδέεται παράλληλα και με την κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική.

Η παρεχόμενη ασφάλιση στους ναυτικούς, αποτελεί κίνητρο προσελκύσεως νέων ναυτικών που τόσο ανάγκη έχει η ναυτιλία, ενώ ένα υψηλό ποσοστό συνεισφορών συνδιαζόμενο με αστυνομικές πολλές φορές μεθοδεύσεις για την είσπραξή του, αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα υπώσεως της Ελληνικής σημαίας σε περιόδους μάλιστα ναυτιλιακών κρίσεων. Αποτελεί ως εκ τούτου ευθύνη όλων των παραγόντων της ναυτιλίας, κράτους πλοιοκτητών και ναυτικών η αποκατάσταση του NAT σε έναν οικονομικά βιώσιμο οργανισμό.

ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

FOR SALE

2.940 BHP 1000RPM SULZER/MAN 12ASV 25/30 + GEAR
1.200 BHP 1000 RPM BLACKSTONE EZSL-8 + GEAR
980 BHP 800 RPM B + W 823 MTBF + GEAR
880 BHP 413 RPM B + W ALPHA 407-26VO KOMPL
310 BHP 375 RPM B + W ALPHA 404-VO KOMPL

2 DECK CRANES NMF 10/12 TON 15/18 MET
1 DECK CRANE ASEA 5 TON 16MET

FOR 2ND - HAND MARITIME EQUIPMENT CONTACT:

PAPAKIRIKOU N.
TEL: 0046-31-215165
FAX: 0046-31-192834
TLX: 21536 NPIS S

N.P. IMPORT - EXPORT
VIRGINSATAN 11B
416 54 GOTHENBURG
SWEDEN



TROODOS SHIPPING CO LTD

INVITES APPLICATIONS FROM
DECK AND ENGINE OFFICERS

TO JOIN THE COMPANY'S NEWLY ANNOUNCED

OFFICE
FAMILIARISATION SCHEME
FOR SEAGOING STAFF

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

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

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

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

FOR MORE INFORMATION
CALL IN FOR AN INTERVIEW WITH

CAPT. YIANNIS PSINGAS
DEPUTY CHIEF MARINE SUPERINTENDENT
(FOR DECK OFFICERS)

OR
EVANGELOS NOMICOS
TECHNICAL MANAGER
(FOR ENGINEERS)

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

...Ο Πρέσβης της Νορβηγίας συνοδεύει Νορβηγό Πλοίαρχο κατά την προσαγωγή του ενώπιον των Ανακριτικών Αρχών

Του επιτίμου αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη

Ο τίτλος του άρθρου αυτού ενδεχόμενα να ηχεί παράξενα. Όμως κατά την δική μας οπτική απεικονίζει και ενσαρκώνει το νόημα μιας αντίληψης που διέπει τα ναυτιλιακά πράγματα ενός ναυτικού λαού και ενός κράτους ναυτιλιακά σκεπτόμενου.

Αφορμή για να γραφούν οι σκέψεις που ακολουθούν αποτέλεσε το γεγονός ότι, σύμφωνα με την ειδησεογραφία, ο Νορβηγός πλοίαρχος του δεξαμενοπλοίου "Happy Leader" ο οποίος κλήθηκε να απολογηθεί στον ανακριτή συνοδευόταν από τον Νορβηγό πρέσβη στην Ελλάδα. Σημειώνεται ότι ο πλοίαρχος κατηγορείται για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης κατά την διέλευση του πλοίου του από την περιοχή του Κάβο Μαλέα.

Αληθινά προξενεί εντύπωση. Ο πρέσβης της χώρας να συνοδεύει τον πλοίαρχο ενώπιον των τοπικών Αρχών! Και μάλιστα όχι για την επίλυση κάποιου προβλήματος. Συνοδεύει τον κατηγορούμενο για συγκεκριμένη παράβαση πλοίαρχο ο οποίος καλείτο να απολογηθεί.

Φαντάζομαι ότι η παρουσία αυτή του Νορβηγού πρέσβη να σχολιάστηκε χωρίς άλλο από πολλούς και μάλιστα από ανθρώπους της ναυτιλίας, και θα λέγαμε ότι πολλοί θα ήσαν αυτοί που διερωτήθηκαν: Μα πώς είναι δυνατόν ο προϊστάμενος της διπλωματικής Υπηρεσίας να συνοδεύει ένα κατηγορούμενο και μάλιστα για αδίκημα — την πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης — που είχε προκαλέσει γενικότερη ανησυχία και τεράστιο οικολογικό πρόβλημα στην περιοχή.

Οι έτσι σκεπτόμενοι ασφαλώς θα συμπεράναν ότι σκοπός της παρουσίας του θα ήταν η ελάφρυνση της θέσης που βρισκόταν ο απολογούμενος πλοίαρχος. Το θεώρησαν δηλαδή σαν έμμεση προσπάθεια επηρεασμού των Ελληνικών Αρχών και για το λόγο αυτό προσπάθεια μεμπτή που εξέθεσε και τον ίδιο τον πρέσβη και την χώρα του.

Όμως θα υπήρξαν φαντάζομαι και άλλοι — όχι λίγοι που θα είδαν το θέμα με διαφορετική οπτική. Αυτοί εδώ, περισσότερο άνθρωποι ζυμωμένοι με το πλοίο και τα προβλήματά του, είχαν διαφορετική άποψη. Αυτοί σύμφωνησαν με την ενέργεια του πρέσβη και θα λέγαμε την επαίνεσαν, την χειροκρότησαν. Την σχολίασαν ευρύτερα και φθάσανε ακόμη να συγκρίνουν την ενέργεια αυτή και με τα συμβαίνοντα

σε άλλες χώρες συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας.

Με άλλα λόγια την παρουσία του πρέσβη δεν την θεώρησαν προσπάθεια επηρεασμού για την μη εφαρμογή της κειμένης νομοθεσίας. Την ερμήνευσαν με διαφορετικά κριτήρια λειτουργούντα προς τρεις κυρίως κατευθύνσεις:

Η πρώτη κατεύθυνση λειτούργησε προς την πλευρά του πλοίαρχου. Ήταν η ηθική πλευρά της συμπεριφοράς του νορβηγικού κράτους προς τον Νορβηγό πολίτη που σε μια ξένη χώρα αντιμετωπίζει ένα πρόβλημα έστω και ως κατηγορούμενος για παράβαση του κανονισμού και της τάξης της χώρας.

Το κράτος είναι εκεί παρόν. Δεν είναι ο κατά νόμο συνήγορος του, είναι όμως το περιβάλλον του, είναι η δική του πλευρά που του δίνει ηθική δύναμη για να μην νοιώσει μόνος και εγκαταλειμμένος αλλά βέβαιος ότι εξηγούνται τα περιστατικά, και οι ειδικές συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβησαν τα γεγονότα. Μπορεί να γίνει κατανοητός και βέβαιος ότι θα βρεί το δικό του κατά την δική του γνώμη.

Και εδώ μπορεί να παρατηρηθεί: είναι δυνατόν ο Νορβηγός πρέσβης να παρευρίσκεται σε κάθε περίπτωση που ο κάθε Νορβηγός και για κάθε αδίκημα προσάγεται ενώπιον των Ελληνικών Αρχών. Ασφαλώς όχι. Και εδώ είναι η ειδοποιός διαφορά. Επρόκειτο για Νορβηγό πλοίαρχο που κυβερνούσε ένα μεγάλο νορβηγικό πλοίο για το οποίο μια συγκεκριμένη ενέργειά του πήρε δημοσιότητα. Δημοσιότητα που ασφαλώς έθιγε το κύρος και την αξιοπιστία της νορβηγικής ναυτιλίας και των Νορβηγών ναυτικών. Κατά συνέπεια με την ενέργειά του ο πρέσβης κατέδειξε την δική του ευαισθησία αλλά και του κράτους που εκπροσωπεί. Και είναι προς τιμή του πρέσβη ο οποίος δεν θεώρησε ότι η αποστολή του περιχαράκωνεται μόνο στην σφαίρα των πολιτικών σχέσεων αλλά σήμερα επεκτείνεται και στις οικονομικές και άλλες δραστηριότητες που διέπουν τις διακρατικές σχέσεις και οι οποίες μπορούν το ίδιο σοβαρά να πλήξουν τις σχέσεις των διαφόρων χωρών μέσα από την καθημερινή πρακτική με περιστατικά που μπορούν να πάρουν δημοσιότητα και κοινωνικές διαστά-

σεις.

Η Δεύτερη κατεύθυνση λειτουργεί προς την πλευρά της νορβηγικής ναυτονομίας κοινότητας. Εδώ με την ενέργειά του ο πρέσβης επιβεβαιώνει το έμπρακτο ενδιαφέρον του κράτους για τη νορβηγική ναυτιλία. Για το πλοίο με νορβηγική σημαία για τον Νορβηγό ναυτικό. Με άλλα λόγια έρχεται να στείλει το μήνυμα προς τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς ότι η νορβηγική είναι σημαία αξιοπιστη που παρέχει προστασία και ακόμη ότι εξακολουθεί να υπάρχει ο γνήσιος δεσμός μεταξύ σημαίας και πλοίου, δεσμός που χαρακτηρίζει μια χώρα ναυτιλιακή. Και ασφαλώς η ενέργεια του πρέσβη εντάσσεται σε ένα κλίμα μιας γενικότερης ναυτιλιακής πολιτικής ενός κράτους που γνωρίζει πολύ καλά τη σημασία της ναυτιλίας. Και όχι μόνο αλλά γνωρίζει ακόμη ότι η πολιτική αυτή είναι πειστικότερη και μπορεί να αποφέρει θετικά αποτελέσματα όταν επιβεβαιώνεται στην πράξη από ενέργειες όπως του Νορβηγού πρέσβη που χωρίς αμφιβολία θα είχαν πολύ ευμενές αντίκτυπο στην νορβηγική ναυτιλιακή κοινότητα. Γιατί λοιπόν να μην επαίνεθεί και από μας η ενέργεια αυτή του Νορβηγού πρέσβη που δεν θεώρησε καθόλου υποτιμητικό για το αξίωμά του να συνοδεύσει τον κατηγορούμενο Νορβηγό πλοίαρχο στον ανακριτή;

Η τρίτη κατεύθυνση λειτουργεί προς την ελληνική πλευρά, δηλαδή των ελληνικών αρχών και της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Εδώ η παρουσία του σκοπό έχει να κάνει γνωστό στις ελληνικές αρχές ότι την υπόθεση την παρακολουθεί από πολύ κοντά το νορβηγικό κράτος γιατί αφορά τη νορβηγική ναυτιλία, ολόκληρη, την ποιότητα των πλοίων της αλλά και των ναυτικών της, την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών της αλλά και την συμμόρφωσή της προς την διεθνή έννομη τάξη και ιδιαιτέρως την συμμόρφωσή της σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Με την παρουσία του θέλει να καταδείξει ότι έχει εμπιστοσύνη στις ελληνικές Αρχές από τις οποίες και αναμένει ανεπηρέαστα από την εθνικότητα του πλοίου και του πλοίαρχου να αξιολογήσουν τα πραγματικά περιστατικά και να αποφασίσουν. Να αποφασίσουν ανεπηρέαστα επίσης και από την εν-

δεχόμενη δημοσιότητα που πιθανόν να έλαβε το περιστατικό. Όμως χωρίς αμφιβολία η παρουσία του έστειλε το μήνυμά της και προς την δική μας -την ελληνική - ναυτιλιακή κοινότητα. Με άλλα λόγια να υπενθυμίσει και σε μας τους Έλληνες ότι και εμείς είμαστε μια μεγάλη ναυτιλία με πλοία που κατά κανόνα περιπλανούνται σε όλη την υδρόγειο. Να μας υπενθυμίσει ειδικότερα ότι αν αφαιρέσουμε την περίπτωση της πρόθεσης η οποία δεν συζητείται - περιστατικά ρύπανσης όσα μέτρα και να λάβουμε, όσο και να τα ξορκίζουμε, εν τούτοις θα εξακολουθούν να συμβαίνουν - έστω και σε μικρότερη κλίμακα. Είναι τόσοι πολλοί οι λόγοι από τους οποίους μπορεί να προκληθεί ένα τέτοιο περιστατικό ώστε θα ήταν τελείως εξωπραγματικό να απορριφθούν οι λόγοι αυτοί.

Από αυτή λοιπόν την άποψη το μήνυμα στόχευε στην επίδειξη κατανόησης από πλευράς ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αλλά και της κοινής γνώμης. Και έχουμε την γνώμη ότι η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα κατανόησε αυτό που έπρεπε να κατανοή-

σει.

Όμως τα παραπάνω αφορούσαν τους Νορβηγούς. Εμείς εδώ με μια ναυτιλία πολύ μεγάλη που περιπλανάται κατά κανόνα μακριά από την Ελλάδα, σε γνωστά και άγνωστα ξένα λιμάνια, και αφιλόξενες περιοχές και με προβλήματα θα λέγαμε ανάλογα της νορβηγικής ναυτιλίας έχουμε να επιδείξουμε συμπεριφορά ανάλογη του Νορβηγού πρέσβη;

Δηλαδή είναι ανάλογη η δική μας συμπαράσταση έξω από τη χώρα μας σε ξένα λιμάνια εκεί που θα εμφανιστεί το ναυτιλιακό πρόβλημα;

Είναι γεγονός ότι από πλευράς ελληνικού κράτους και στο μέτρο που εξαρτάται από τις κεντρικές υπηρεσίες υπάρχει και ευαισθητοποίηση και κινητοποίηση. Όμως στην περιφέρεια έξω από την Ελλάδα οι διπλωματικές μας αρχές έχουν να επιδείξουν πρωτοβουλίες όπως του Νορβηγού πρέσβη;

Ας είμαστε ειλικρινείς, οι διπλωματικοί μας αντιπρόσωποι στο εξωτερικό σε μια γενική θεώρηση της στάσης τους δεν αντιληφθεί την σημασία της

ελληνικής ναυτιλίας και δεν διακρίνονται για την επιβαλλόμενη εκ των πραγμάτων προσέγγιση των προβλημάτων του πλοίου και των ανθρώπων του. Τουλάχιστον τόσο άμεσα και πειστικά όσο ο Νορβηγός πρέσβης το έπραξε.

Χωρίς αμφιβολία τα τελευταία χρόνια διαμορφώνεται μια διαφορετική πρακτική γιατί συνειδητοποιείται περισσότερο σε όλα τα επίπεδα ο ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας για την χώρα μας.

Ας ελπίσουμε ότι με την πάροδο του χρόνου εκλείπει σταδιακά η όποια ελιτική αντίληψη περιέβαλε και ακολουθούσε για πολλά χρόνια την ιδιότητα και την αποστολή των διπλωματικών μας αντιπροσώπων στο εξωτερικό η οποία δεν συνέβαλε πειστικά στο να γνωρίσουν τα δρώμενα επί των ελληνικών πλοίων που βρίσκονται στην περιοχή τους και να κατανοούν τα προβλήματά τους. και θεωρούμε ότι το παράδειγμα του Νορβηγού πρέσβη πρέπει να αποτελεί φωτεινό παράδειγμα που η Ελληνική Ναυτιλία εύχεται να μην παρέλθει απαρατήρητο και από ελληνικής πλευράς.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D I D LINES)
Telexes: 21-6595 SM T

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P O BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Χρειάζεται τόλμη για να διατηρηθεί η Εθνική Ναυτιλία

Του κ. ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΙΝΑΚΗ

Όπως κάθε χρόνο και φέτος προσκληθήκαμε να εκφράσουμε τις σκέψεις μας στις φιλόξενες στήλες της ειδικής εκδόσεως των «Ναυτικών Χρονικών».

Αν και το θέμα είναι της επιλογής του συνεργάτου, φέτος θα πρέπει να δεχθώ την ευγενή πρόκληση, να αναφερθώ στο φλέγον θέμα της προσέλευσης ΟΛΩΝ των Ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και την εξασφάλιση του απαραίτητου ναυτεργατικού δυναμικού που θα επανδρώσει την μεγάλη ναυτιλία.

Η επιστροφή στο εθνικό νηολόγιο είναι μια απόφαση που κάθε πλοιοκτήτης θα πάρει όταν συνεκτιμήσει με επιχειρησιακά κριτήρια ότι θα κατορθώσει να επιζήσει του ανταγωνισμού όχι μόνο σε εποχές καλής ναυλαγοράς αλλά και σε περιόδους ισχνών αγελάδων.

Η απόφαση πρέπει να ομολογήσουμε δεν είναι εύκολη. Τα κουκιά είναι μετρημένα και στις δύσκολες χρονιές δεν βγαίνουν! Ας μην βιαστούν οι αναγνώστες να χαρακτηρίσουν τους πλοιοκτήτες των ελληνόκτητων πλοίων σαν ανθρώπους που δεν τους ενδιαφέρει τίποτε άλλο πα-



ρά το χρήμα. Ένα πλοίο δεν είναι μια προβληματική εταιρεία που για να επιζήσει θα την πάρει το κράτος στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής του ή θα το αποφασίσει μια κυβέρνηση φοβούμενη το περίφημο πολιτικό κόστος.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης σε περίπτωση κρίσεως θα βρεθεί, όπως πάντοτε, μόνος για να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Η εμπειρία όλων όσων ασχολούνται με την θάλασσα είναι μεγάλη στο σημείο αυτό. Ναυτιλιακές κρίσεις εξαφάνισαν ονόματα με παράδοση στο χώρο του εφοπλισμού.

Μια κρίση δεν πλήττει μόνο τον εφοπλιστή αλλά και τον συνεργάτη

του. Τον ναυτικό. Και οι συνέπειες μιας κρίσης δεν σταματούν στον παροπλισμό του πλοίου και στην ανεργία του ναυτικού. Έχουν προεκτάσεις σ' αυτή την ίδια την ύπαρξη του πλοιοκτήτη, στον συνταξιούχο ναυτικό και στο κράτος στον βαθμό που το πλοίο συνεισφέρει στην εθνική οικονομία. Και ας μην βιαστούν οι μη γνωρίζοντες να πουν «μα τα πλοία δεν πληρώνουν φόρους ή πληρώνουν ελάχιστους». Το ποσόν του φόρου ίσως να είναι μικρό, το κέρδος όμως της Εθνικής Οικονομίας από μια μεγάλη ναυτιλία είναι αλλού. Δεν φαίνεται στον απλό πολίτη. Γράφεται με μικρά γράμματα στις στατιστικές της Τράπεζας της Ελλάδος, που συνήθως δεν διαβάζονται.

Η ανάγκη της επιβιώσεως έστειλε τον Έλληνα πλοιοκτήτη στην ξένη σημαία. Είναι και αυτός το ίδιο πατριώτης και Έλληνας όσο όλοι οι άλλοι. Με υπερηφάνεια θα έβλεπε την Ελληνική σημαία να κυματίζει στην πρύμνη των πλοίων του. Αλλά θα πρέπει να επιβιώσει. Θα πρέπει να αντέξει την κρίση. Την κρίση που στα χρόνια μας είναι πιό συχνή και διαρκεί περισσότερο.

Αλλά ενώ η απομάκρυνση των πλοίων από το Ελληνικό νηολόγιο προσφέρει σωτηρία στους πλοιοκτήτες δημιουργεί τεράστια προβλήματα στον χώρο του εργατικού δυναμικού της θάλασσας. Ταυτόχρονα με την ανεργία ελαττώνονται οι εισπράξεις του Ν.Α.Τ. με τις γνωστες συνέπειες που τόσο έντονα ζούμε στις μέρες μας. Παράλληλα όμως παύει και το ενδιαφέρον του νέου να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα, φοβούμενος δικαίως, από την μια την έλλειψη εργασίας και από την άλλη το αβέβαιο μέλλον, όταν με το πέρασμα του χρόνου θα αποφασίσει να αποσυρθεί, το αγκυροβόλιο Ν.Α.Τ. δεν θα του παρέχει την ασφάλεια που ο καθένας μας ζητά στον τελευταίο κύκλο της ζωής του.

Η απομάκρυνση των νέων από την θάλασσα είναι γεγονός. Η προσφορά εργασίας στην ξηρά και η προσδοκία της χωρίς σύνορα ενωμένης Ευρώπης συγκινεί περισσότερο

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

τους νέους από την χαρά της περιπέτειας στην αναζήτηση καινούργιων τόπων.

Ισως το ενδιαφέρον των νέων κεντρίσκει για στροφή στην θάλασσα μόνο από μία μεγάλη ναυτιλία που ταυτόχρονα με την άνετη εξασφάλιση εργασίας θα υπάρχει, για τους αξιωματικούς τουλάχιστον, και η πιθανότητα εξεύρεσης μιας εργασίας γραφείου σε ένα μετέπειτα στάδιο της ναυτικής τους σταδιοδρομίας.

Το πρόβλημα είναι γνωστό αλλά και σύνθετο. Το πλοίο πρέπει να παραμείνει ή να ξαναγίνει Ελληνικό. Πρέπει να είναι ανταγωνιστικό. Ο εμπορικός μας στόλος γερνάει σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία και πρέπει να ανανεωθεί.

Το ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας διαρκώς ελαττώνεται. Με τον ρυθμό αυτό, σε λίγα χρόνια ο Έλληνας ναυτικός θα είναι δακτυλοδεικτούμενος.

Η ανάγκη χρησιμοποίησης ξένων

στα πλοία θα είναι αναπόφευκτη. Οι συνέπειες τρομερές και για τους εναπομείναντες ναυτικούς και για το κράτος και το συνάλλαγμα από την εργασία των ναυτικών δεν θα κατευθύνεται στην Ελλάδα αλλά σε άλλες χώρες της Άπω Ανατολής.

Το φαινόμενο που αντιμετωπίζουμε τα τελευταία χρόνια δεν είναι ΕΛΛΗΝΙΚΟ. Εμφανίσθηκε προ πολλών ετών σε άλλες χώρες περισσότερο προηγμένες από εμάς χωρίς να βρεθεί λύση. Εμείς όμως δεν διδαχθήκαμε τίποτα, ενώ ήτο μαθηματικώς βέβαιο ότι γρήγορα θα έφθανε και στην δική μας πόρτα.

Πρέπει να δεχθούμε ότι τα τελευταία δύο χρόνια υπάρχει μια αύξηση της δυνάμεως του Ελληνικού εμπορικού στόλου, αλλά το μέγεθος της στροφής προς το εθνικό νηολόγιο δεν είναι ικανοποιητικό. Ούτε η συνέχιση με αυτόν τον ρυθμό θα λύσει τα προβλήματα. Είναι γεγονός ότι η πολιτεία πήρε ορισμένα μέτρα και εί-

ναι προς τιμήν του σημερινού Υπουργού Ναυτιλίας ότι ετόλμησε σ' ένα χώρο πολύ ευαίσθητο. Αλλά χρειάζεται περισσότερη τόλμη και όχι μόνο από την πολιτεία αλλά και από τους εφοπλιστές και τους ναυτικούς.

Χωρίς ΕΘΝΙΚΗ ναυτιλία δεν θα υπάρχει αντικείμενο συζητήσεως για κανένα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν μία πρόταση η οποία θα πρέπει να συζητηθεί μεταξύ των ενδιαφερομένων πλοιοκτητών, ναυτεργατών και κράτους. Ισως να υπάρχουν και άλλες ιδέες αντιμετώπισης του προβλήματος. Αυτό που επείγει είναι να βρεθεί μία λύσις καλή και οριστική που θα ικανοποιεί όλους εάν θέλουμε να υπερφανευόμαστε για την ελληνική εμπορική ναυτιλία και να καρπωθούμε τα οφέλη που σίγουρα θα προκύψουν.

ΣΠΥΡΟΣ ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

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, 82485
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

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

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

ΕΛΛΕΙΨΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Του κ. Γιάννη Χαλά, Προέδρου ΠΕΠΕΝ

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση μιας πολιτικής προσέλκυσης νέων - με τα σημερινά δεδομένα και παραμονής των παλαιών - στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί οπωσδήποτε υπαρκτή ανάγκη, για την ελληνική ναυτιλία και βέβαια η ιστορία των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ δεν μπορούσε παρά να επιβάλλει σαν κεντρικό θέμα της ειδικής έκδοσης αυτό το πρόβλημα, που έφτασε ήδη στα όρια της έκκρηξης.

Δυστυχώς, όμως, για την ελληνική ναυτιλία την ίδια αυτή συνέπεια και προσήλωση στις μεθόδους και τακτικές τους επιδεικνύουν και στο συγκεκριμένο αυτό θέμα και τα αρμόδια όργανα και φορείς της Πολιτείας μας. Και με βάση αυτή τη συνέπειά τους ανασύρουν, επιμυθείς όπως πάντοτε, από το χρονοντούλαπο της ιστορίας τις γνωστές συνταγές, που βάφτισαν «κίνητρα προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα» και που είχαν σαν αποτέλεσμα την μέσα σε λίγα χρόνια επιτάχυνση της συρρίκνωσης του ναυτεργατικού μας δυναμικού στον θλιβερό αριθμό των 40.000.

Και βέβαια δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποιος που να αμφιβάλλει για το αποτέλεσμα των αραχνιασμένων αυτών συνταγών και σήμερα.

Από τον Αύγουστο του 1990, σε συνέντευξη τύπου, είχα επισημάνει ότι η μακρά νηυτική παράδοση της χώρας μας, η αγάπη του λαού μας προς την θάλασσα και τις δραστηριότητές της και η επίσης μακρόχρονη εμπειρία μας - ναυτεργατικού και εφοπλιστικού δυναμικού - στον διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί την σίγουρη υποδομή πάνω στην οποία μπορεί να στηριχθεί μια ναυτιλιακή πολιτική αναστροφής της πορείας του ναυτεργατικού μας δυναμικού από την συρρίκνωση και τον οριστικό αφανισμό προς την ανάπτυξη.

Σε καμία, όμως, περίπτωση δεν αποτελούν πολιτική, και μάλιστα αναπτυξιακή, τα αποσπασματικά και ευκαιριακά μέτρα, όπως συμβαίνει με τα «κίνητρα προσέλκυσης».

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση μιας



πολιτικής αναστροφής της πορείας του ναυτεργατικού μας δυναμικού είναι αναγκαίο να εντάσσεται και να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας πολιτικής ολόπλευρης ανάπτυξης της ναυτιλίας μας.

Και στο σχεδιασμό αυτής της πολιτικής πρέπει καθοριστικά να επισημανθεί και να ληφθεί υπ' όψη ότι η ναυτιλία στην προσπάθειά της για την πρόσκτηση του αναγκαίου ναυτεργατικού δυναμικού δεν βρίσκεται αντιμέτωπη μόνο με τον ανταγωνισμό των άλλων κλάδων παραγωγής, οι οποίοι προσφέρουν απασχόληση στους εισερχομένους στην παραγωγή νέους, αλλά βρίσκεται πρώτα και κύρια αντιμέτωπη με την **ζωή**, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί σήμερα.

Αναλυτικότερα και συγκεκριμένα:

α. Στις σημερινές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες έχουν και στην χώρα μας, και ειδικά στις ονομαζόμενες ναυτικές περιοχές αναπτυχθεί κλάδοι της παραγωγής (κυρίως ο τουρισμός στις ναυτικές περιοχές) οι οποίοι προσφέρουν απασχόληση στους νεοεισερχόμενους στην παραγωγή. Προ πολλού έχει πάψει να αποτελεί μονόδρομο η εισδοχή στο ναυτικό επά-

γγελμα.

Με αυτό το δεδομένο, η ναυτιλία για να προσελκύσει νέους στο επάγγελμα είναι υποχρεωμένη να προσφέρει όρους απασχόλησης **ανταγωνιστικούς**.

Και βέβαια αυτοί οι όροι δεν αφορούν μόνο τις αποδοχές, οι οποίες υπολογίζονται τώρα σε συνολική ετήσια βάση. Αφορούν και ένα πλήθος άλλα θέματα, όπως η σταθερότητα και η συνέχεια της απασχόλησης, οι όροι διαβίωσης, η φορολόγηση, η κοινωνική ασφάλιση, η δυνατότητα εξόδου από το επάγγελμα και εισόδου σε άλλο κ.λ.π.

Νομίζω, ότι μία σωστά σχεδιασμένη πολιτική, απαλλαγμένη από τις αγκυλώσεις του παρελθόντος, αλλά και του παρόντος, μπορεί να προσδώσει στην ναυτιλία μας το **πλεονέκτημα της ανταγωνιστικότητας** έναντι των άλλων κλάδων της παραγωγής.

β. Ανάφερα παραπάνω ότι η ναυτιλία στην προσπάθειά της για την πρόσκτηση του αναγκαίου ναυτεργατικού δυναμικού βρίσκεται αντιμέτωπη με τον ανταγωνισμό της ίδιας της ζωής.

Είναι κοινή διαπίστωση ότι το ναυτικό επάγγελμα και λόγω των συνθηκών κάτω και μέσα στις οποίες ασκείται επιβάλλει έναν ειδικό και ιδιόμορφο τρόπο ζωής. Και είναι επίσης κοινή διαπίστωση ότι ειδικό και ιδιόμορφο τρόπο ζωής επιβάλλει όχι μόνο στον ναυτικό αλλά κύρια και στην οικογένειά του.

Αυτός ο ειδικός και ιδιόμορφος τρόπος ζωής δημιουργήσε, στις ναυτικές κύρια περιοχές, κοινωνικές δομές και συνθήκες προσαρμοσμένες στο ναυτικό επάγγελμα.

Σήμερα και για λόγους που δεν χρειάζεται να αναφερθούμε οι κοινωνικές αυτές δομές και συνθήκες έχουν πλήρως ανατραπεί.

Βέβαια, σε μεγάλο βαθμό έχουν μεταβληθεί και οι συνθήκες άσκησης

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

του ναυτικού επαγγέλματος.

Σε καμία, όμως, περίπτωση δεν έχουν μεταβληθεί σε τέτοιο βαθμό και έκταση, που να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις αρμονικής συνύπαρξης με την ζωή που επιβάλλουν οι νέες κοινωνικές δομές του ναυτικού επαγγέλματος.

☆☆☆

Με την επιβαλλόμενη συντομία και ο-
πωσδήποτε επικίνδυνη απλουστευτικό-
τητα αναφέρθηκα στους κύριους μόνο
παράγοντες οι οποίοι προσδίδουν στην
ελληνική ναυτιλία το **μειονέκτημα αντα-
γωνιστικότητας** έναντι των άλλων κλά-
δων παραγωγής στην προσπάθεια άντλη-
σης ναυτεργατικού δυναμικού από τους
νεοεισερχόμενους στην παραγωγή νέ-
ους.

Το μειονέκτημα αυτό γίνεται απόλυτα
εμφανές από το γεγονός ότι ο ρυθμός
συρρίκνωσης του ναυτεργατικού μας
δυναμικού πήρε και συνεχίζει να διατη-
ρεί επικίνδυνες διαστάσεις σε χρόνια κα-
τά τα οποία η ανεργία των νέων στη χώρα
μας κινήθηκε και βρίσκεται σε υψηλότε-
ρους δείκτες (οι άνεργοι ανέρχονται σε
ποσοστό πάνω από το 8%). Δηλαδή το
μειονέκτημα ανταγωνιστικότητας έναντι
των άλλων κλάδων παραγωγής ενεργεί
απωθητικά και όταν ακόμη αποτελεί μέγα
κατόρθωμα η εξασφάλιση απασχόλησης
στους άλλους κλάδους παραγωγής.

Με αυτά τα δεδομένα χρειάζεται μελέ-
τη σε βάθος, απόρριψη των αποτυχημέ-

νων ευκαιριακών και αποσπασματικών
συνταγών, σχεδιασμός πολιτικής και πά-
νω απ' όλα πολύ θάρρος για να μετατρα-
πεί το μειονέκτημα σε πλεονέκτημα α-
νταγωνιστικότητας.

— Η στο μέτρο του δυνατού ελαχιστο-
ποίηση της διάστασης που υπάρχει α-
νάμεσα στις νέες δομές και συνθή-
κες ζωής από τη μια μεριά και στην
ζωή που επιβάλλει στον ναυτεργάτη
και την οικογένειά του το ναυτικό ε-
πάγγελμα από την άλλη, η τροποποίη-
ση των συνθηκών άσκησης του επαγ-
γέλματος, αποτελεί αντικείμενο άμε-
σης αντιμετώπισης με κύρια κατεύ-
θυνση την όσο το δυνατόν πυκνότε-
ρη και ευκολότερη επικοινωνία -
σύνδεση του ναυτεργάτη με το κοι-
νωνικό και ειδικά το οικογενειακό του
περιβάλλον. Παραπέρα η μέγιστη δυ-
νατή σύνδεση του ναυτεργάτη με συ-
γκεκριμένο εργοδότη - εφοπλιστή θα
αποτελέσει μέθοδο αποβολής από το
επάγγελμα του «πλάνητα χαρακτήρα
του», με όλες τις παρενέργειες αυ-
τού του χαρακτήρα (αβεβαιότητα, έλ-
λειψη κάθε συνέχειας και δυνατότη-
τας προγραμματισμού ζωής κ.λ.π.).

Νομίζω, όμως, ότι ειδικά στο θέμα αυ-
τό είναι αναγκαία η συνδρομή ειδικών, οι
οποίοι έχουν μελετήσει από κάθε πλευ-
ρά το πρόβλημα.

— Με οσεσδήποτε και οποιεσδήποτε
θεσμικές αλλαγές στις συνθήκες ά-
σκησης του ναυτικού επαγγέλματος

είναι **αδύνατη η πλήρης εξάλειψη
της διάστασης.**

Για το λόγο αυτό είναι αναγκαία η θε-
σμοθέτηση **αντισταθμιστικών οφελών.**

Και βέβαια, τουλάχιστον στην σημερι-
νή πραγματικότητα, το κύριο αντισταθμι-
στικό όφελος μπορεί να είναι **οικονομι-
κό.**

Ετσι, οι κύριες και παρεπόμενες αμοι-
βές στην ναυτική εργασία πρέπει να ε-
νεργούν όχι μόνο υπέρ της ανταγωνιστι-
κότητας έναντι της χερσαίας εργασίας,
αλλά και ως αντισταθμιστικό όφελος.

Παραπέρα η ίδια ανταγωνιστικότητα
και αντισταθμιστικό όφελος είναι ανα-
γκαίο να θεσμοθετηθούν μέσα στο συ-
νταξιοδοτικό καθεστώς, τόσο ως προς το
χρόνο εξόδου από το επάγγελμα, όσο
και ως προς το ύψος των συνταξιοδοτι-
κών παροχών.

Η ανάγκη της επιβαλλόμενης συντο-
μίας δεν μου επιτρέπει να αναφερθώ σε
περισσότερες θεσμικές αλλαγές.

Είναι, επαναλαμβάνω, αντικείμενο έ-
ρευνας και σχεδιασμού - υλοποίησης
πολιτικής η οποία θα έχει στόχο:

- Τη παροχή αντισταθμιστικών οφελών
σε όσους καλούνται στο ναυτικό ε-
πάγγελμα και
- Την προσφορά γενικών όρων, κύρια
οικονομικών, ανταγωνιστικών προς
τους άλλους κλάδους παραγωγής.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ

Πρόεδρος Π.Ε.Π.Ε.Ν.



Link Maritime Enterprises S.A.

● **chartering**

● **contracting**

● **sale & purchase**

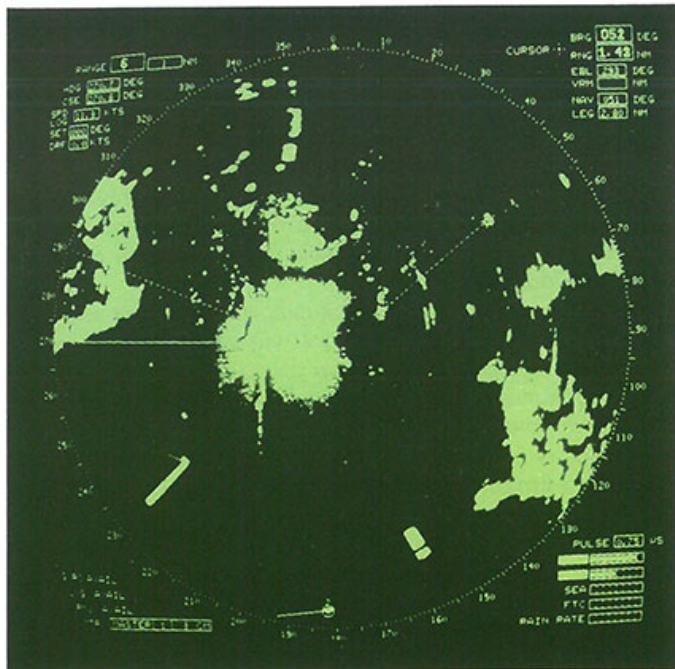
91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

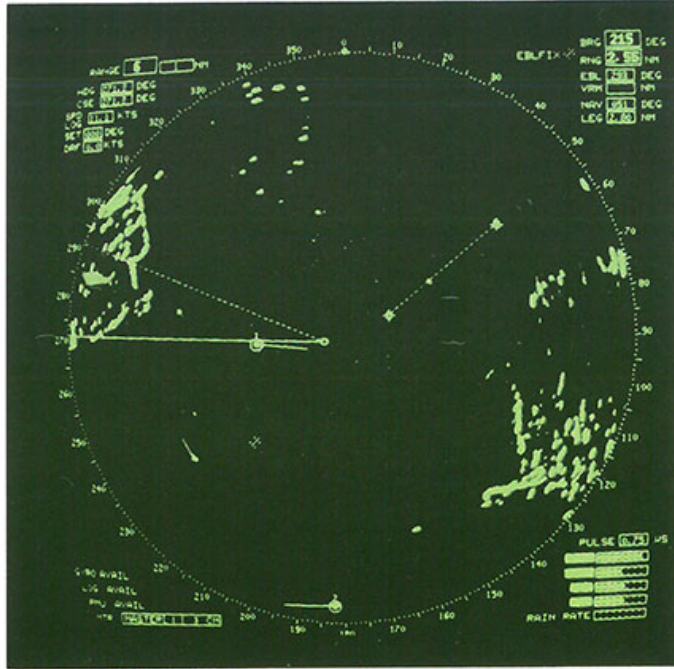
(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444

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

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR



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



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

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

ELECTRONICS S.A.



**For more information, contact:
Marel Electronics SA**

6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

True Motion with Electronic Plotting or ARPA.

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

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

ST for short.

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

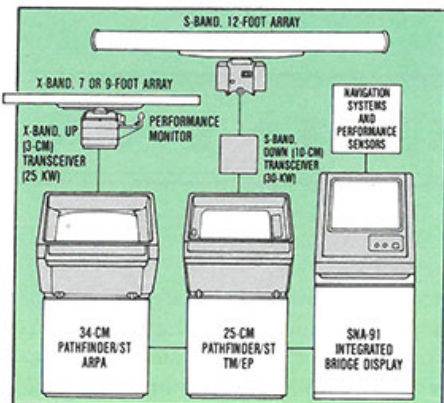
display with Electronic Plotting. These displays can easily retrofit the displays in older Raytheon Bright Display Radar Systems, and can be high-performance repeaters for radars of most other manufacturers.

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

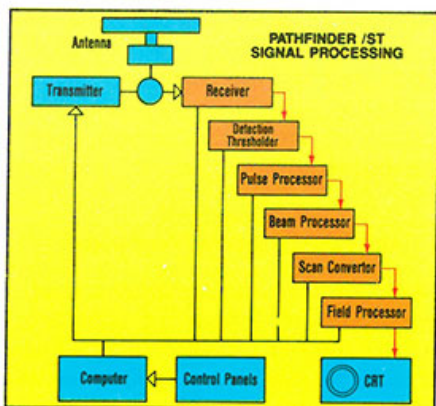
Near-Perfect Target Detection.

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

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



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



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



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

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

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

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

Optimum Resolution Displays are Clearly Superior.

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

Superior Technology Will Clearly Fit Your Needs.

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

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

Worldwide Approval and Support.

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

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

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

Raytheon

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

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

ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Του κ. Γ. Μπάνου

Με ιδιαίτερη προσοχή και συμπάθεια παρακολουθώ τον επίμονο αγώνα των «Ναυτικών Χρονικών» για την προσέλκυση των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και για την αύξηση του αριθμού των προσερχομένων νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Με κίνδυνο να επαναλάβω θέσεις ήδη διατυπωμένες, αλλά και με την ελπίδα ότι είναι δυνατό να εκτεθούν οι σχετικές σκέψεις με ακόμη μεγαλύτερη συνοχή και διαύγεια, αποτολμώ εδώ παράθεση των σχετικών απόψεών μου.

Οι «συνεκτικοί δεσμοί»

Τον αναγνώστη που ασχολείται συστηματικά με το θέμα θα παρέπεμπα στα σχετικά άρθρα μου με το γενικό τίτλο «Σύγχρονη Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία» που δημοσιεύτηκαν από αυτές εδώ τις στήλες στα 1981. Με ιδιαίτερη έμφαση είχα και τότε τονίσει, ότι μια μεγάλη και ευημερούσα Ελληνική Ναυτιλία δύναμει αποτελεί σημαντικό στήριγμα για τον τόπο, αποκτά όμως ουσιαστική σημασία στο βαθμό που οι «συνεκτικοί δεσμοί» της με τον ελλαδικό χώρο, το Ελληνικό Κράτος και τον Ελληνικό Λαό, υφίστανται και λειτουργούν ικανοποιητικά. Σα συνεκτικοί δεσμοί εν προκειμένω νοούνται οι παράγοντες εκείνοι ή οι λειτουργίες, μέσω των οποίων μέρος του ναυτιλιακού εισοδήματος μεταβιβάζονται στον ελλαδικό χώρο έναντι των υπό του τελευταίου προσφερομένων προς τη Ναυτιλία πάσης φύσεως υπηρεσιών.

Δε θα επαναλάβω εδώ ό,τι με λεπτομέρειες είχα και τότε εκθέσει και έχω κατά καιρούς επαναλάβει. Θα επικεντρώσω όμως την προσοχή σε δύο τέτοιους «δεσμούς» που έχουν σχέση με το θέμα που κυρίως απασχολεί το παρόν πανηγυρικό τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών».

Αναφέρομαι, δηλαδή, στην Ελληνική Σημαία και στα Ελληνικά Πληρώματα σε βασικούς παράγοντες άμεσης ευεργετικής επίδρασης της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας επί της χώρας. Και παραμερίζοντας την αυτονόητη κοινωνική και πολιτική διάσταση αυτής της επίδρασης, αναφέρομαι ειδικά στις οικονομικές επιπτώσεις που είναι και οι πιο χειροπιαστές - αν όχι και οι σπουδαιότερες.

Η Ελληνική Σημαία

Πάντοτε, λοιπόν, κάτω από το παραπάνω πρίσμα, η Ελληνική Σημαία επί του ελληνόκτητου πλοίου προσπορίζει στον ελλαδικό χώρο: 1) Τα πάσης μορφής τέλη και δικαιώματα, τα συναφή προς την



καταχώρηση και παραμονή του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο, 2) Έσοδα εκ της φορολογήσεως του πλοίου, 3) Εισφορές στα Ασφαλιστικά Ταμεία και 4) Έλεγχο της επάνδρωσης του πλοίου με ελληνικά πληρώματα, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό και σκόπιμο. Το τελευταίο βρίσκεται σε προφανή σχέση με το δεύτερο σκέλος του θέματος.

Πολλά έχουν γραφεί και λεχθεί περί των μεθόδων και των επί μέρους ενεργειών που απαιτούνται προκειμένου να έλθει κάτω από την Κυανόλευκη το σύνολο ή, έστω, το μέγιστο μέρος του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Βήματα έχουν ήδη γίνει πολλά. Κάποια «ευλυγισία» περί την επάνδρωση του πλοίου με γνώμονες την αριθμητική επάρκεια ή, μάλλον, την ανεπάρκεια ελληνικών πληρωμάτων και την ανάγκη της διατήρησης ανταγωνιστικού κόστους εκμετάλλευσής του πλοίου είναι ήδη γεγονός. Προσπάθειες για συγκρότηση μιας ολιγότερου αυταρχικής και πλέον αποτελεσματικής διοίκησης της Ναυτιλίας έχουν επίσης σημειωθεί. Αν και σαφώς θετικά, δε νομίζω ότι τα μέχρι τούδε αποτελέσματα μπορούν να χαρακτηρισθούν ικανοποιητικά. Πιστεύω ότι η βασική αιτία του κακού βρίσκεται στην έλλειψη τόλμης, σε μια παραλλαγή του διαβόητου πολιτικού κόστους, βάσει της οποίας το εμφανώς και για όλους επιθυμητό αποτέλεσμα γίνεται θυσία στο βωμό μιας πρόσκαιρης, εν πολλοίς λαϊκιστικής αντίληψης.

Δε θα επεκταθώ επί του συγκεκριμένου θέματος, θα υπομνήσω όμως ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν κατά καιρούς υποβάλει από των στήλών τους πλήθος υποδείξεων που ουσιαστικά αποτελούν

στο σύνολό τους μια ολοκληρωμένη πρόταση. Και μακριά από την επιπόλαιη σύσταση πλήρους υιοθετήσεως των θέσεων ενός ναυτιλιακού εντύπου, όσο παλαιό και έγκυρο κι αν αυτό τυγχάνει, απλώς θα συνιστούσα στην Εξουσία «πλέον ευήκοον ους» προς εκείνους που έχουν μάθει σωστά να συλλαμβάνουν και αυθεντικά να εκφράζουν τα κοινά. Και αυτό ειδικότερα ισχύει επί θεμάτων όπως τα ναυτιλιακά, που απαιτούν ιδιαίτερη αίσθηση, πείρα και προσέγγιση, όπως διαφορετική από κάθε αντίστοιχη στερεοτυπική δραστηριότητα.

Η συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού

Αν η δια του παρόντος άρθρου συνεισφορά μου στο ζήτημα της προσέλκυσης του ελληνόκτητου πλοίου στην Κυανόλευκη περιορίζεται στα παραπάνω, ασφαλώς έχω περισσότερα να γράψω περί του φαινομένου της συρρίκνωσης του Ελληνικού Ναυτεργατικού Δυναμικού. Είναι θέμα που «καίει», αφού το ελληνικό πλήρωμα αποτελεί το βασικό συνεκτικό δεσμό με την έννοια που ήδη ανέπτυξα παραπάνω.

Απορώ με τις θρηνωδίες που ακούγονται κάθε φορά που διαπιστώνεται η έλλειψη ενδιαφέροντος των σημερινών νέων προς το ναυτικό επάγγελμα. Μια ματιά στις ανεπτυγμένες χώρες της δύσης που έχουν ναυτική παράδοση, σε συνδυασμό με θεώρηση της σημερινής ελληνικής πραγματικότητας, θα έπρεπε να μας είχε ήδη πείσει ότι βρισκόμαστε ενώπιον ενός φυσιολογικού φαινομένου. Η οικονομική ανάπτυξη και η εξ αυτής άνοδος του βιοτικού επιπέδου σε μια χώρα σαφώς αποτρέπουν τους νέους από την προσέλευση στη θάλασσα. Τόσο το πλήθος των ευκαιριών που παρέχονται για μόνιμη στερεοτυπική απασχόληση όσο και το ύψος των προσδοκωμένων αποδοχών, σε συνδυασμό με την «υπόσχεση» για «κοινωνική» ζωή, αποτελούν αναστολή σε κάθε σκέψη στρέψης προς το ναυτικό επάγγελμα. Κατά τρόπο παράδοξο, τούτο εξακολουθεί να ισχύει ακόμη και σε περιόδους υψηλών ποσοστών ανεργίας στα στερεοτυπικά επαγγέλματα.

Κάθε προσπάθεια προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, επομένως, θα πρέπει σε κάποιο βαθμό να ικανοποιεί το αίτημα για κοινωνική ζωή και να εξασφαλίζει αποδοχές που προσεγγίζουν τα ανώτατα όρια αμοιβών που παρέχονται στην εσωτερική αγορά. Το τελευταίο

Η Επιβατηγός Ναυτιλία Μια ιδιαιτερότητα

Ιδιαίτερης μεταχείρισης θα πρέπει, νομίζω, να τύχει ο τομέας της Επιβατηγού Ναυτιλίας πιθανόν δε και του κρουαζιερόπλοιου, όπου οι επικρατούσες ειδικές συνθήκες και ανάγκες ασφαλείας επιτρέπουν και, αντίστοιχα, επιβάλλουν τη χρησιμοποίηση αμιγώς ελληνικών πληρωμάτων μέχρι και του κατώτατου βαθμού. Η εποχιακή ανεργία μπορεί εδώ να αντιμετωπισθεί με τη δημιουργία ειδικού ταμείου (Οχι, προς θεού, του NAT) με εισφορές εργοδοτών, εργαζομένων και, πιθανόν, κάποιες κοινωνικής φύσεως εισφορές, μεταξύ των οποίων μικρή προσαύξηση στα εισιτήρια και ναύλους.

Ανάγκη ενεργού αντιμετώπισης

Με προϋπόθεση τη λεπτομερή μελέτη τους, οι παραπάνω προτάσεις πιθανόν να αποδειχθούν εφαρμόσιμες, ανεφάρμοστες, ή χρήζουσες διορθώσεων και αλλαγών. Εκείνο που οπωσδήποτε δεν πρέπει να γίνει είναι να αφεθεί η παρούσα κατάσταση στη φθίνουσα πορεία της που θα φέρει την Ελλάδα του 2000 μόνο με συνταξιούχους ναυτικούς και την Ελληνική Ναυτιλία ακόμη πιο αποξενωμένη από τον ελλαδικό χώρο. Σε μια ακόμα πιο απαισιόδοξη αλλά όχι, δυστυχώς, απίθανη εκδοχή, ίσως αυτό να σημάνει και τη συρρίκνωση της ίδιας της Ναυτιλίας μας αφού, όπως ελέχθη, ικανό μέρος του Εφοπλιστικού Κόσμου προέρχεται από τη θάλασσα.

Με δεδομένο τον υφιστάμενο διαμοιρασμό των ρόλων στο παγκόσμιο σύστημα των διαθαλάσσιων μεταφορών, καθώς επίσης και για άλλους ισχυρούς λόγους που έχουν σχέση με την επιχειρηματική πολιτική των μεγάλων και παραδοσιακών Ελληνικών Εφοπλιστικών Οίκων και που διαφεύγουν των σκοπών του παρόντος άρθρου, αδυνατώ, πράγματι, να εννοήσω πως, χωρίς Ελληνικά Πληρώματα και ανανέωση του επιχειρηματικού δυναμικού της, θα μπορέσει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία να διατηρήσει τη θέση της, μια θέση που κατακτήθηκε με τη βοήθεια σειράς ιστορικών λόγων και με μακρούς αγώνες.

Γ. ΜΠΑΝΟΣ

προϋποθέτει, βεβαίως, τη διατήρηση των εξόδων εκμετάλλευσης του πλοίου σε ανταγωνιστικά επίπεδα, άνευ του οποίου ούτε η ύπαρξη πλοίου είναι νοητή ούτε, πολύ περισσότερο, η προσέλκυσή του στο εθνικό νηολόγιο. Τούτο εκ προοιμίου αποκλείει κάθε μέλλον στους κατώτερους βαθμούς της ιεραρχίας του πλοίου που θα πρέπει εκ των πραγμάτων να πληρωθούν με ναυτικούς προερχομένους από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Πράγματι, δε νοείται πλέον σήμερα σώφρων νέος που να προσβλέπει σε σταδιοδρομία ναύτη ή λιπαντή με τις διαγραφόμενες συνθήκες αμοιβής και χρόνου ενεργού υπηρεσίας.

Το ζήτημα είναι, όμως, πως θα προσελκύσουμε και αυτούς τους αξιωματικούς. Ανεξάρτητα από ιεραρχική θέση και αποδοχές, ο σημερινός νέος είναι όμως απρόθυμος να δεχθεί την εξάντληση της επαγγελματικής του σταδιοδρομίας στη θάλασσα, κατά κανόνα μακριά από την Πατρίδα και την Οικογένεια, μέσα στους κινδύνους και την αβεβαιότητα που περιβάλλει η θαλασσινή ζωή. Το πρόβλημα, λοιπόν, συνίσταται σε αναστροφή μιας τάσεως που είναι αποτέλεσμα οικονομικών και κοινωνικών εξελίξεων. Και, σαν τέτοιο, απαιτεί τολμηρές και, κατά κάποιο τρόπο, ανορθόδοξες λύσεις.

Πρόταση

Θα πρότεινα, λοιπόν, την ίδρυση σχολών πλοίαρχων και μηχανικών τετραετούς φοίτησης πράγματι πανεπιστημιακού επιπέδου, με αριθμό σπουδαστών που να ανταποκρίνεται στις προβλεπόμενες ανάγκες του συνόλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην παρακάτω εκτιθέμενη βάση, πράγμα όχι δύσκολο να προσδιορισθεί με ικανή ακρίβεια. Οι εν λόγω σχολές θα πρέπει να λειτουργήσουν και τα έξοδα να αντιμετωπισθούν από το Κράτος, ακριβώς όπως και τα λοιπά πανεπιστήμια. Το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, εισφορά του Εφοπλισμού, θα μεριμνά για τη στοιχειώδη μισθοδοσία των σπουδαστών κατά τη διάρκεια της φοίτησης.

Η ενεργός υπηρεσία επί των πλοίων αρχίζει μετά την αποφοίτηση από τη σχολή με το βαθμό του δοκίμου σε ηλικία 22 περίπου ετών και, μέσω σειράς

προαγωγών σε ανθυποπλοίαρχο, υποπλοίαρχο και πλοίαρχο (και αντίστοιχους βαθμούς για τους μηχανικούς), κατόπιν sandwich courses και εξετάσεων, λήγει σε ηλικία 36 περίπου ετών με τη συμπλήρωση 10 ετών πραγματικής υπηρεσίας σε όλους τους παραπάνω βαθμούς. Οι ρυθμίσεις αυτές προϋποθέτουν πλήρη απασχολή από τη στρατιωτική θητεία, αν όμως τούτο ήθελε κριθεί αντικείμενο προς συνταγματικές διατάξεις ή και προς τις τρέχουσες ανάγκες των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας, δωδεκάμηνη θητεία στο Πολεμικό Ναυτικό με το βαθμό του σημαιοφόρου πιθανόν να αποτελεί κοινώς αποδεκτή λύση. Οι πρόσφατες σχετικές ενέργειες πείθουν ότι πολιτική βούληση υπάρχει. Απομένει ακόμα πιο θαρραλέα αντιμετώπιση.

Η παραπέρα σταδιοδρομία

Η λυδία λίθος της παραπάνω πρότασης βρίσκεται στην πέραν της δεκαετίας απασχόληση του ναυτικού, για την οποία, πέραν της αυτοनότητος προτίμησής τους από τα ναυτιλιακά γραφεία για θέσεις αρχιπλοίαρχων και αρχιμηχανικών, θα πρότεινα υποχρεωτική κάλυψη και μέχρις εξάντλησής της προσφοράς των σε προσωπικό αναγκών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Λιμενικού Σώματος και του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Υπενθυμίζω σχετικά τις πανεπιστημιακού επιπέδου αρχικές σπουδές που δυνατόν να συμπληρωθούν με κατάλληλα σεμινάρια προς κάλυψη ειδικών υπηρεσιακών αναγκών. Η ασφαλιστική κάλυψη όλων των ανωτέρω κατηγοριών καθώς και εκείνων που ήθελαν προσληφθεί σε ναυτιλιακά γραφεία μπορεί και πρέπει να συνεχισθεί από το NAT, διατηρουμένου έτσι του όγκου των εισφορών και, συγχρόνως, παρατεινομένης κατά τι της ηλικίας συνταξιοδοτήσεως ώστε να πάψει επιτέλους η σημερινή πίεση επί των οικονομικών του Ιδρύματος εκ του υπερβολικά μεγάλου αριθμού συνταξιούχων.

Σε αδρές γραμμές, νομίζω, αντιμετωπίζεται έτσι και το κοινωνικό πρόβλημα του ναυτικού, αφού σε ηλικία απόκτησης οικογένειας, ή λίγο μετά από αυτήν, εξασφαλίζεται η παραμονή του ναυτικού στη στεριά, σε κόσμια παραγωγικά επαγγέλματα και με ικανοποιητική αμοιβή.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

ΟΡΙΖΩΝ



HORIZON

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

26A AMALIAS AVE.
105 57 ATHENS - GREECE

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

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

Ή Ασφαλιστική Έταιρία μέ παράδοση στή Ναυτιλία.

Ή Ασφαλίζει τώρα:

Μέ σύγχρονα συνδυασμένα τιμαριθμικά ασφαλιστικά προγράμματα:

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

Μέ «σωστά» άνταγωνιστικά ασφάλιστρα καί σωστή έξυπηρέτηση.

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

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

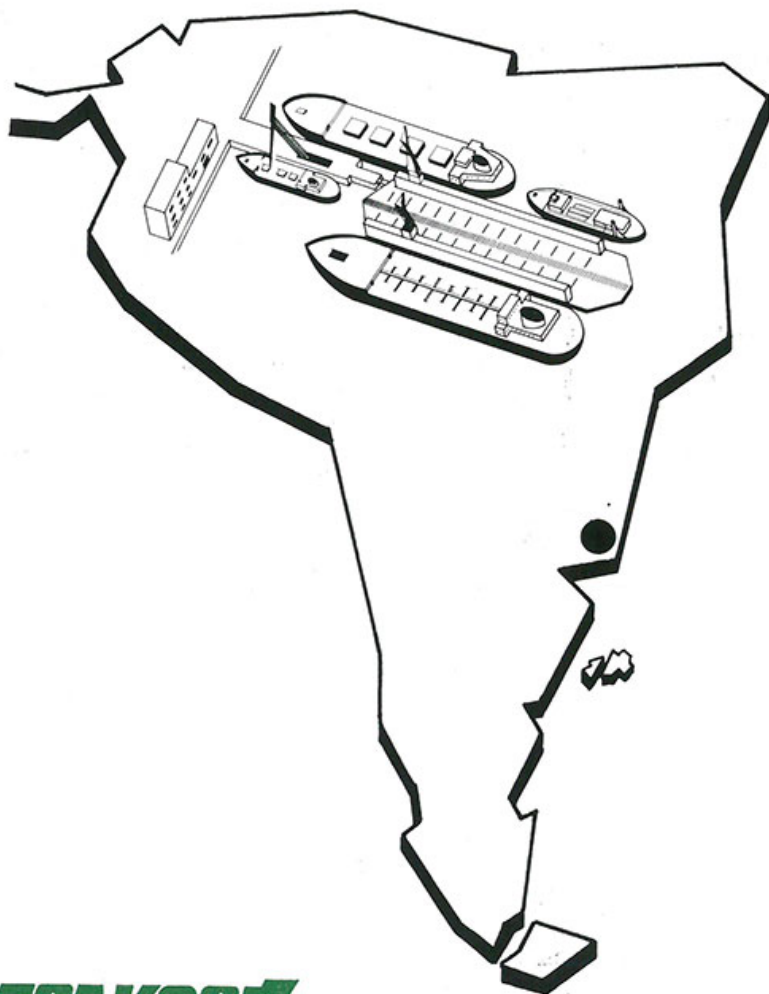
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

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

NEW

FACILITIES

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



TSAKOS

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8

TLX.: 22251 STAR UY

FAX: 02-207043

PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.

Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR
Fax.: 4183116

LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,

Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G
Fax.: 01-9307807

PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,

Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR
Fax.: 4134269

NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,

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

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

Οι ευκολίες υποδοχής ξηράς εμπόδιο για ένα καλύτερο θαλάσσιο περιβάλλον

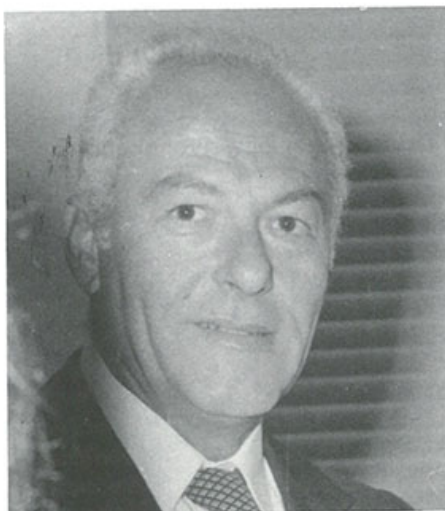
Του κ. ΔΗΜ. ΜΗΤΣΑΤΣΟΥ, Διευθυντή της HELMEPA

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν αμέσως εν συνεχεία την παρουσίαση του γεν. διευθυντή της HELMEPA κ. Δ. Μητσάτσου κατά Συνάντηση των Εθνικών Εμπειρογνομόνων στο θέμα των ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στη Μεσόγειο, η οποία οργανώθηκε στο Κάιρο τον περασμένο Δεκέμβριο, από το UNEP / IMO Regional Marine Pollution Emergency Response Center που εδρεύει στη Μάλτα.

Οι θέσεις που διατύπωσε η HELMEPA, σύμφωνα με την παρακάτω παρουσίαση, έτυχαν θερμής υποδοχής από την Ευρ. Επιτροπή, την ICS, την INTERTANKO, και μερικές από τις Εθνικές Αντιπροσωπείες, μεταξύ των οποίων και της Ελλάδος. Κοινή διαπίστωση πάντως ήταν ότι, ακόμη και σημαντικά κεφάλαια αν διατεθούν, δεν μπορεί να προκύψει αξιόλογο αποτέλεσμα αν όλοι, δηλαδή Κυβερνήσεις και λαοί, δεν αντιληφθούν ότι το πρόβλημα είναι του καθενός χωριστά και όλων μαζί. Ο ανθρώπινος παράγοντας, πάνω στον οποίο η HELMEPA εστίασε το ενδιαφέρον της από την πρώτη στιγμή της ίδρυσής της, καταλήγει σήμερα — μετά 10ετία σχεδόν — να αναγνωρίζεται από όλους σαν θεμελιώδες στοιχείο σε οποιαδήποτε προσπάθεια αναλαμβάνεται ή σχεδιάζεται να αναληφθεί με στόχο τον έλεγχο και την τελική εξάλειψη της ρύπανσης των ωκεανών. Και στον ανθρώπινο παράγοντα εδράζεται τελικά και η από όλους ζητούμενη συνεργασία πάνω σε βάσεις καλής πίστης, κατανόησης και εμπιστοσύνης.

«Κυρίες και Κύριοι,

Εξ ονόματος των Μελών μας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους διοργανωτές αυτής της Συνάντησης για την ευγενική τους πρόσκληση προς τη HELMEPA να συμμετάσχει, και περισσότερο γιατί μας δίνεται η ευκαιρία να εκφράσουμε τις απόψεις



μας. Γι' αυτόν το λόγο θερμά υποστηρίζουμε την πρωτοβουλία του REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Center), δεδομένου ότι η εγκατάσταση Ευκολιών Υποδοχής στην Ξηρά είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό και καυτό θέμα.

Για όσους από τους κ. Συνέδρους δεν είναι ενήμεροι για την ταυτότητα του Οργανισμού μας, επιτρέψτε μου να κάνω πρώτα μια σύντομη εισαγωγή.

Η HELMEPA, δηλαδή η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, είναι ένα μη κυβερνητικό, μη κερδοσκοπικό και κοινωφελές Σωματείο που ιδρύθηκε την 4η Ιουνίου 1982 από εκπροσώπους της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με την από μέρους τους κοινή υπογραφή της Διακήρυξης τους Εθελοντικής Δέσμευσης. Το έγγραφο αυτό τιτλοφορείται: «Να σώσουμε τις Θάλασσες» και προσυπογράφηκε επίσης από πέντε παγκόσμιους κύρους περιβαλλοντικές οργανώσεις.

Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει άλλη παρόμοια πρωτοβουλία από καμία ναυτιλιακή βιομηχανία πουθενά σ' ολόκληρο τον κόσμο. Το στοιχείο της μοναδικότητας στο πείραμα που λέγεται HELMEPA οφειλόταν στην αρχή, αλλά εξακολουθεί και σήμερα να οφείλεται, στην επιθυμία του ανθρω-

πίνου παράγοντα μέσα στην ελληνική ναυτιλία να ενώσει τις δυνάμεις του πάνω σε μια ισότιμη και απόλυτα μη επιχειρηματική βάση, με ένα και μοναδικό στόχο: Να ελέγξει και να εξαλείψει τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία.

Συμπεριφορά και τάσεις καθιερωμένες μέσα από μακρόχρονη πρακτική έπρεπε να αλλάξουν, ένα αληθινά άκρως περίπλοκο έργο, αν προσθέσει κανείς και την παράμετρο της απόδοσης του κόστους που οι επιχειρηματίες σ' όλη τη γη πρέπει να λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψη.

Η δήλωση ότι θα καταβληθεί προσπάθεια να ελεγχθεί και να εξαλειφθεί η ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία είναι φιλόδοξη και βαρύνουσα, ιδιαίτερα όταν διατυπώνεται από πιθανούς ρυπαίνοντες με μια μακριά ναυτιλιακή ιστορία πίσω τους.

Οι ιδρυτές της HELMEPA, συναισθανόμενοι το βάρος της εθύνης τους στη ρύπανση της θάλασσας, έκριναν ότι η νομοθεσία μόνη της δεν μπορεί να φέρει αποτελέσματα έως ότου οι ναυτιλλόμενοι αρχίσουν να εκτελούν τα καθήκοντα τους με ένα υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής συνείδησης. Εφεραν έτσι τον ίδιο τον άνθρωπο, από τον πλοιοκτήτη μέχρι τον τελευταίο ναύτη, στο επίκεντρο της προσπάθειας αυτής.

Η ενημέρωση και η εκπαίδευση μπορούν να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μια αποτελεσματική ευαισθητοποίηση μέσα στην ίδια τη βιομηχανία, ιδιαίτερα όταν η προσπάθεια αναλαμβάνεται πάνω σε εθελοντική βάση.

Μεταξύ 1983 και 1991 συνολικά 1000 ελληνικά ποντοπόρα πλοία έχουν εγγραφεί στη HELMEPA. Τα Μέλη της Ένωσης αριθμούν σήμερα 460 πλοία, 7.000 Έλληνες ναυτιλλόμενους και 130 ελληνικές και ξένες εταιρίες ξηράς, άμεσα ή έμμεσα συνδεδεμένες με τη ναυτιλία.

Τα Ετήσια Εκπαιδευτικά Προγράμματα της Ένωσης, που ξεκίνησαν το 1983, έχουν παρακολουθήσει μέχρι σήμερα 6.000 Αξιωματικοί Ε.Ν. κα-

θώς και Αξιωματικοί Λ.Σ. και Π.Ν. και στελέχη διαχειριστριών εταιριών. Το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας μπορεί να αξιολογηθεί από τη στατιστική καμπύλη των επιθεωρήσεων στα λιμάνια της Ευρώπης και της Β. Αμερικής. Παρατηρείται μια σταδιακή πτώση σε παραβάσεις πλοίων Μελών της Ένωσης σε σχέση με περιβαλλοντικούς κανονισμούς, που έχει φθάσει το 24%, έναντι αντίστοιχων παραβάσεων πλοίων μη Μελών, που κυμαίνονται ακόμη γύρω στο 76%. Πέραν αυτού, είμαστε στην ευχάριστη θέση να δηλώνουμε ότι δεν έχει δημιουργηθεί κανένα περιστατικό η-θελημένης ρύπανσης από πλοίο Μέλους της HELMEPA.

Εν τούτοις, υπάρχει ένα κοινό παράπονο το οποίο ακούμε συχνά από Αξιωματικούς Ε.Ν. Μέλη μας. Αφορά την έλλειψη Ευκολιών Υποδοχής Ξηράς. Τα Μέλη μας προσπαθούν να διαχειρίζονται τα πλοία τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε να αποφεύγεται η ρύπανση. Ατυχώς, όταν καταφεύγουν στους κανονισμούς εκείνους που περιγράφουν την ευθύνη των Κρατών που έχουν κυρώσει τις Συμβάσεις από τις οποίες προβλέπεται η εγκατάσταση Ευκολιών Υποδοχής, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι σε πολλές περιπτώσεις ο νόμος εφαρμόζεται κατ'εξοχήν στα πλοία. Η Μεσόγειος είναι μια τέτοια περίπτωση, όπου ο ανεπαρκής αριθμός Ευκολιών Ξηράς γίνεται πρόξενος δυσχερειών πάνω στα πλοία.

Γνωρίζουμε περιοχές όπου η σπάνις Ευκολιών Υποδοχής Ξηράς έχει καταστήσει και τις ελάχιστες ακόμη που υπάρχουν απαγορευτικά δαπανηρές. Και ας μου επιτραπεί να προσθέσω ότι σε μερικές περιπτώσεις πλοία αντιμετωπίστηκαν με παράξενο τρόπο — από Τοπικές Αρχές τουλάχιστον — ανεξάρτητα από τις απαιτήσεις των Κανονισμών της MARPOL 73/78.

Η HELMEPA ασκεί έντονες πιέσεις σχετικά με το θέμα, ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου, όπου λίγοι είναι ίσως ενημερωμένοι για τις πραγματικές διαστάσεις του προβλήματος.

Τα πλοία, αδιακρίτως, κατηγορούνται ότι είναι σχεδόν οι μόνοι ρυπαίνοντες τις θάλασσες και κανείς δεν στρέφει τα φώτα της δημοσιότητας στις τεράστιες ποσότητες αποβλήτων που απορρίπτονται ανεπεξέρ-

γαστα από τόσες πόλεις σ' αυτήν την ίδια την περιοχή της Μεσογείου. Γι' αυτό, γινόμαστε όλοι μάρτυρες ενός φαύλου κύκλου που συνεχίζεται από τον Οκτώβριο του 1983 και τον Ιανουάριο του 1990 αντίστοιχα, όταν τα Παραρτήματα Ι και V της MARPOL 73/78 τέθηκαν σε ισχύ.

Επειδή η παρούσα Συνάντηση οργανώθηκε για εθνικούς εμπειρογνώμονες, είναι καθήκον της HELMEPA να επισύρει την προσοχή όλων των παρισταμένων στις απόψεις των Μελών μας.

Η Μεσόγειος δεν είναι ακόμη στην πραγματικότητα Ειδική Περιοχή στην οποία να έχουν εφαρμογή οι αντίστοιχοι Κανονισμοί. Η Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 σαφώς αναφέρει ότι, μέχρις ότου οι χώρες που την έχουν κυρώσει ενημερώσουν τον IMO σχετικά με την εγκατάσταση επαρκών Ευκολιών, η Λεκάνη αυτή θα παραμένει απλά «καθορισμένη» Ειδική Περιοχή (designated Special Area).

Τα Κράτη που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση πολύ ορθώς διώκουν τα πλοία που ρυπαίνουν, καθώς καθήκον των Αρχών είναι να εφαρμόζουν

τους Κανονισμούς της MARPOL. Τι συμβαίνει όμως όταν κάποια πλοία, στην προσπάθειά τους να κρατήσουν τις θάλασσες καθαρές, αναζητούν και δεν βρίσκουν Ευκολίες Υποδοχής τις οποίες άλλωστε απαιτεί και η MARPOL. Τα Κράτη κωλυσιεργούν γύρω από το θέμα επικαλούμενα οικονομικούς περιορισμούς.

Οι ναυτιλλόμενοι από την πλευρά τους, και με όλο τον προσήκοντα σεβασμό, διερωτώνται αν οι χώρες που επικύρωσαν τη Σύμβαση ήταν πράγματι εν γνώσει του κόστους αυτών των Ευκολιών όταν συμφώνησαν στο πλαίσιο των εργασιών του IMO τόσο πάνω στις δικές τους όσο και πάνω στις ευθύνες των πλοίων.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) έχει επανειλημμένα εκφράσει τις ανησυχίες της βιομηχανίας, ενώ την ίδια στιγμή η κοινή γνώμη διαμορφώνεται με τέτοιο τρόπο ώστε ο μέσος πολίτης πιστεύει πως η ρύπανση των θαλασσών στο σύνολό της οφείλεται σε αμέλεια από την πλευρά της ναυτιλίας.

Το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο της Ελλάδος (NEE) έχει επισύρει την προσοχή της Πολιτείας στο πρόβλη-

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

μα της ανεπαρκούς και περιορισμένης υποδομής Ευκολιών Υποδοχής για κατάλοιπα και απορρίμματα πλοίων, ιδιαίτερα στην ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του ευρύτερου Πειραιά. Παρακινεί παράλληλα τους αρμόδιους φορείς που εμπλέκονται να αναλάβουν τουλάχιστον τις πρωτοβουλίες εκείνες που θα οδηγήσουν στη σταδιακή λύση του προβλήματος.

Η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων πρόσφατα έθεσε στη διάθεση της Πολιτείας τα αποτελέσματα μιας εκτεταμένης έρευνας που πραγματοποίησε πάνω στο θέμα. Εμφαση δίδεται στην κακή οργάνωση των Ευκολιών που υπάρχουν, και στην ανεπαρκή υποδομή για την παραλαβή στερεών αποβλήτων και καταλοίπων καθώς και θαλασσοέματος από δεξαμενόπλοια. Το υψηλό κόστος, η μονοπωλιακή πολιτική και οι καθυστερήσεις καθίστανται αντικίνητρα για μια σωστή παράδοση των καταλοίπων πλοίων.

Η Ελληνική Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων συμμερίζεται πλήρως τις απόψεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος. Υπογραμμίζει επίσης το γεγονός ότι η ύπαρξη Ευκολιών Υποδοχής, μια ευθύνη που η Πολιτεία έχει επισήμως αναλάβει, είναι προϋπόθεση για την επιβολή δικαιολογημένων κυρώσεων στους παραβάτες των Διεθνών Συμβάσεων.

Και τώρα, με συντομία, θα σας παρουσιάσω μια χαρακτηριστική ιστορία πλοίου Μέλους της HELMEPA, ενός δεξαμενόπλοιου OBO, που ήθελε να παραδώσει σε ευκολία ξηράς 10.000 τόννους καθαρού και 32 τόννους βρώμικου έρματος. Η επιχείρηση της παράδοσης διήρκεσε — με διακοπές — έξη (6) ολόκληρες ημέ-

ρες, και το πλοίο τελικά απέπλευσε με υπόλοιπο 1.000 τόννους καθαρού έρματος, ενώ η ικανότητά του μεταφοράς φορτίου είχε μειωθεί κατά 700 τόννους. Το περιστατικό αυτό συνέβη μέσα στο 1991.

Αν όλοι συμφωνούμε ότι τα πλοία είναι ένα απαραίτητο εργαλείο για το παγκόσμιο εμπόριο προς όφελος της ανθρωπότητας, πρέπει να τους παρέχουμε ό,τι τους έχουμε υποσχεθεί. Έχουμε υιοθετήσει, και πολύ σωστά, μια αυστηρή ναυτιλιακή νομοθεσία που συνοδεύεται από διαδικασίες στενής παρακολούθησης της εφαρμογής της οι οποίες σήμερα καθίστανται πιο απαιτητικές στο πλαίσιο του IMO.

Το 1988 η HELMEPA, σε συνεργασία με τον IMO, είχε διοργανώσει στον Πειραιά Σεμινάριο, στο οποίο συμμετείχαν το ICS και η INTERTANKO, καθώς και άλλοι φορείς. Το θέμα ήταν και τότε οι Ευκολίες Υποδοχής Ξηράς.

Η HELMEPA είχε προτείνει τότε ότι, αν οι Κυβερνήσεις συναντήσουν εξαιρετικές δυσχέρειες στην ικανοποίηση αυτής της ανάγκης θα μπορούσαν να αναζητήσουν τη βοήθεια της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Όπως όλοι γνωρίζουμε, η ναυτιλία είναι μια δυναμική βιομηχανία, όπου οι αποφάσεις παίρνονται γρήγορα, και που έχει την ικανότητα να αναλαμβάνει υπολογισμένους κινδύνους. Η ευελιξία που τη διακρίνει θα μπορούσε να είναι καθοριστική στη διαδικασία αναζήτησης ρεαλιστικής λύσης στο πρόβλημα.

Το ίδιο προτείνουμε και σήμερα, προσθέτοντας ότι απαιτείται η συντονισμένη δράση μεταξύ οικονομικών φορέων, διακυβερνητικών οργάνων, της ναυτιλίας, και των παράκτιων Κρατών. Και, πάνω απ' όλα

οποιοδήποτε πλαίσιο για την επίλυση του ζητήματος των Ευκολιών Υποδοχής θα πρέπει να περιλαμβάνει, πέραν των θεσμικών και οικονομικών ρυθμίσεων, τα κατάλληλα κίνητρα για τους πιθανούς χρήστες αυτών των Ευκολιών.

Στην προσπάθειά μας να οικοδομήσουμε και να εξυψώσουμε την περιβαλλοντική συνείδηση των Μελών μας, καθώς και αυτήν των άλλων τομέων της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, παράγουμε ειδικό δίγλωσσο ενημερωτικό και εκπαιδευτικό υλικό για χρήση πάνω στα πλοία Μελών μας. Στα Μέλη μας διατίθεται επίσης ένα πακέτο προγράμματος H/Y που περιλαμβάνει τις Διεθνείς Συμβάσεις SOLA, MARPOL, STCW, διαδικασίες πετρέλευσης και χειρισμού φορτίου, όλα σε κωδικοποιημένη μορφή για άμεση αναφορά και συνέχιση της εκπαίδευσης επί του πλοίου.

Και, με σκοπό να ενημερώσουμε το ευρύτερο κοινό πάνω στις ακριβείς διαστάσεις του προβλήματος της ρύπανσης, τουλάχιστον στην πατρίδα μας, προτείνουμε και αναλάβαμε μια ειδική εκστρατεία ενημέρωσης κοινού, στο πλαίσιο του Προγράμματος MEDSPA (Mediterranean Strategy and Action Plan for the Environment) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος αυτού του Κοινοτικού Προγράμματος είναι όλες οι παράκτιες ζώνες της Μεσογειακής Λεκάνης να ενημερωθούν ομοιόμορφα για τον κοινό κίνδυνο για να αναλάβουν δράση για την αντιμετώπισή του.

Στον πλαίσιο του Προγράμματος HELMEPA- MEDSPA 1989-90 διεκπεραιώσαμε στην Ελλάδα μια έρευνα για τη ρύπανση από απορρίμματα σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές. Εντοπίσαμε τις πηγές ρύπανσης και καταγράψαμε τη διαχείριση των αποβλήτων. Οργανώθηκαν ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα και δραστηριότητες για 30.000 μαθητές, με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε πολλές περιοχές. Παράλληλα, συνεχίσαμε τις εκπαιδευτικές μας προσπάθειες με τους Έλληνες ναυτιλλόμενους. Τα αποτελέσματα αυτού του Προγράμματος, με τη μορφή της Τελικής Έκθεσης της HELMEPA προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, είναι στη διάθεση παντός ενδιαφερομένου.

Το νέο HELMEPA - MESPA Πρόγραμμα για την τριετία 1991-93



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

825 Beacon Street, Newton, MA 02159 (U. S. A.)

TEL. (617) 527-5880 Cable: Paralia FAX (617) 527-8249 Telex: 94 0656

Not Just Another Agent!

We are THE Ship Agents with the RIGHT Connections
In Boston - Portsmouth - Portland - Providence and
Around the World.



ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

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

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

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

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

**ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25
185 -35 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

**ΤΗΛ.: 4112511 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)
TLX.: 212567
FAX: 4173337**

στηρίζεται στο ομόφωνο Ψήφισμα της Μεσογειακής Συνάντησης που συνδιοργάνωσε η HELMEPA με την Ευρ. Επιτροπή τον Ιούνιο του 1989 στην Αθήνα. Βασιζόμενοι στα περιεχόμενα αυτού του Ψηφίσματος, προσπαθούμε να προσεγγίσουμε το ανθρώπινο στοιχείο σε όλη την παράκτια ζώνη της Μεσογείου. Αυτή η προσπάθεια είναι υπεράνω θρησκευτικών, πολιτικών, οικονομικών, ή άλλων διαφορών, που εμφανίζονται να χωρίζουν τους ανθρώπους.

Είχαμε την ευκαιρία να παρουσιάσουμε αυτό το Πρόγραμμα τόσο το 1988 όσο και το 1991 στις Εθνικές Αντιπροσωπείες των Μεσογειακών Κρατών στην Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του IMO (IMO/MEPC), καθώς και στις Εθνικές Αντιπροσωπείες των Συμβαλλομένων Κρατών της Συνθήκης της Βαρκελώνης τον Απρίλιο του 1991 στην Αθήνα και πάλι τον περασμένο Οκτώβριο στο Κάιρο.

Η HELMEPA είχε επίσης παρέμβει στην Ευρ. Επιτροπή υποστηρίζοντας την ιδέα των πλωτών ευκολιών υποδοχής. Η Επιτροπή στήριξε οικονομικά το σχέδιο σε μια προσπάθεια επί-

λυσης του προβλήματος, αλλά δυστυχώς η συμβληθείσα ιδιωτική εταιρία εκμεταλλεύθηκε την υποστήριξη αυτή και το σχέδιο απέτυχε.

Αν ευοδωθούν οι προσπάθειες της HELMEPA και δημιουργηθεί η MED-MERA (Mediterranean Marine Environment Protection Association), η επικοινωνία μεταξύ όλων μας στη Μεσόγειο και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα βελτιωθεί, ανεξάρτητα από το καθεστώς ενός Κράτους σαν Μέλους ή μη Μέλους των Ευρ. Κοινοτήτων.

Απευθύνουμε σήμερα έκκλησή μας προς όλους σας επιδιώκοντας την προσωπική σας συμμετοχή και υποστήριξη. Αν δημιουργηθούν περιβαλλοντικοί φορείς ή Ενώσεις παρόμοιες με τη HELMEPA σε όλες τις χώρες κατά μήκος των παραλίων της μικρής μας γειτονιάς, της Μεσογείου, όλοι μας θα έχουμε τουλάχιστον συνεργασθεί για να εγκαινιάσουμε μια ομοιομορφή εκστρατεία ενημέρωσης και εκπαίδευσης των λαών της.

Το Μεσογειακό θαλάσσιο περιβάλλον δεν απειλείται μόνον από τις δραστηριότητες των πλοίων. Εμείς οι ίδιοι οι κάτοικοι αυτής της γωνιάς

της γης είμαστε εκείνοι που με τα έργα και τις παραλείψεις μας συμβάλουμε καθημερινά στη διαρκή καταστροφή της ίδιας μας της ζωής. Η UNEP (United Nations Environment Program), καθώς και η Ακαδημία Επιστημών των ΗΠΑ έχουν δημοσιεύσει στοιχεία που αφορούν τη ρύπανση της Μεσογείου. Ο συναγερμός ηχεί δυνατά και καθαρά. Ας μη σπαταλούμε περισσότερο πολύτιμο χρόνο συζητώντας για μικρολεπτομέρειες, ενώ όλοι γνωρίζουμε τι συμβαίνει και, επιτρέψτε μου να προσθέσω, τι θάπρεπε πράγματι να γίνει. Χρειάζεται μόνον αμοιβαία κατανόηση, σύμπνοια και καλή θέληση.

Η HELMEPA, όπως πάντοτε, θέτει τις εμπειρίες και τις δυνάμεις της στη διάθεση όλων όσους θα ήθελαν να συνεργασθούν. Το έργο δεν είναι εύκολο. Παρά ταύτα, όλοι μας αντιμετωπίζουμε τον ίδιο κίνδυνο είτε αυτός προέρχεται από πλοίο, είτε από δραστηριότητα της ξηράς ή γενικά από τις δραστηριότητες του ίδιου του ανθρώπου. Είναι καιρός πια να αντιστρέψουμε την κατάσταση αποφασίζοντας να δράσουμε — ΤΩΡΑ».



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

“TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS”

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

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

Τ' ΑΜΠΕΛΙΑ ΘΕΝ ΑΜΠΕΛΟΥΡΙΟΥΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ ΝΑΥΤΕΣ

Του κ. Γιώργου Κατσιμπίρη, τ. Αντιπροέδρου ΠΕΠΕΝ

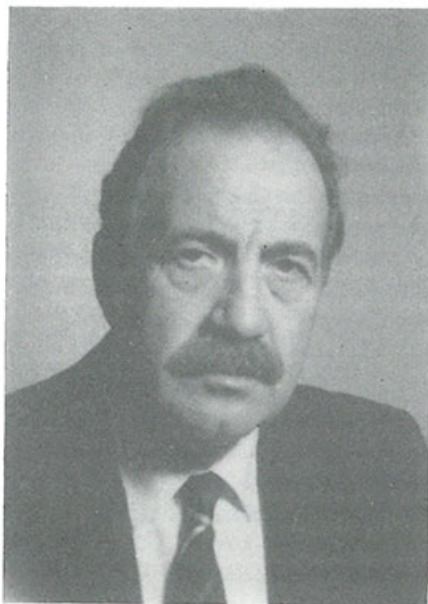
Έτσι ορθά κοφτά και χιώτικα εξέφραζαν την ανησυχία τους οι παλαιοί караβοκύρηδες αν κάτι δεν πήγαινε καλά στο βαπόρι τους σχετικά με τον κόσμο.

Έτσι και η νέα γενιά караβοκύρηδων παραδοσιακών και μη διαπιστώνουν μέρα με τη μέρα, ότι κάτι δεν πάει καλά αφού δεν υπάρχουν πια Αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής και κατώτερα πληρώματα.

Πράγματι, υπάρχουν ανησυχίες που όμως φαίνεται ότι δεν τις έχουν συνειδητοποιήσει οι αρμόδιοι, δηλαδή η πολιτεία, η εργοδοσία, τα ναυτεργατικά σωματεία, θάλαγα και το Λ.Σ. που πιστεύουμε ότι συμμετείχε και συμμετέχει εις την όργανωση, εποπτεία και εκπαίδευση του ναυτεργατικού μας δυναμικού.

Ο ναυτιλιακός τύπος και ιδιαίτερα τα «Ναυτικά Χρονικά» πράγματι διαμαρτύρονται τακτικά και συχνά βλέπουμε να κάνουν προτάσεις δια την εξυγίανση του NAT, για την εκπαίδευση, για την προσέλκυση πλοίων στην Ελληνική σημαία. Τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών πράγματι αγωνίζονται πως θα εξεύρουν καλούς Έλληνες ναυτικούς για να επανδρώσουν τα πλοία που εκπροσωπούν και επιδίδονται σε πραγματικό κυνηγητό για το πως θα πάρει η μια εταιρία από την άλλη τον καλό ναυτικό, χωρίς βέβαια αυτό να δίνει τη λύση στο πρόβλημα, αντίθετα το επιδεινώνει.

Γιατί δυστυχώς οι Έλληνες Ναυτικοί μας δεν επαρκούν να στελεχώσουν τα ολίγα ποντοπόρα πλοία με Ελληνική σημαία που μας απόμειναν και ακόμα περισσότερο δεν επαρκούν για την στοιχειώδη επάνδρωση των Ελληνόκτητων ποντοπόρων πλοίων μας που όπως όλοι ξέρουμε, είναι πολλά τα ασφαλισμένα και μη στο NAT.



Εδώ θέλω να σταθώ λίγο γιατί προσωπικά πιστεύω ότι και τα Ελληνόκτητα ποντοπόρα πλοία μας που το Υ.Ε.Ν. πιστεύει ότι είναι τα αποπαιδιά της Ναυτιλίας μας, έχουν και αυτά την προσφορά τους στον τόπο μας. Οι εταιρίες τους που εδρεύουν στην Ελλάδα απασχολώντας Έλληνες εργαζομένους, κάνουν επiskeυές στην πατρίδα μας με αποτέλεσμα να δίνουν δουλειά σε όλα τα συναφή επαγγέλματα με την θάλασσα, συνεργεία, τροφοδότες, πράκτορες κ.λπ., να πληρώνουν τους λογαριασμούς τους σε δραχμοποιημένο συνάλλαγμα όπου τέλεξ και τηλεφώνα υπερβαίνουν το μισό εκατομμύριο δολάρια το χρόνο. Παράλληλα δε εργάζονται 4-5 Έλληνες στο κάθε βαπόρι εισάγοντας το πολύτιμο συνάλλαγμα και οι περισσότεροι εξ αυτών εξαγοράζουν την υπηρεσία τους από το NAT

πληρώνοντας **αστρονομικά ποσά** όπου άδικα βέβαια η υπηρεσία εξαγοράς τους θεωρείται συντάξιμος **ΑΛΛΑ ΟΧΙ ΕΥΔΟΚΙΜΟΣ** δια προαγωγήν προς απόκτησιν διπλώματος.

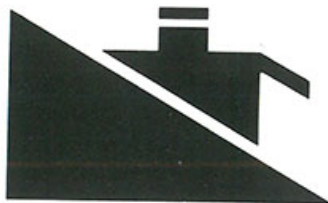
Δηλαδή, η Πολιτεία και το ΥΕΝ έρχονται και τιμωρούν αυτούς τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σ' αυτά, καταδικάζοντάς τους σε στασιμότητα, λες και δεν τους χρειάζεται, λες και περισσεύουν οι ναυτικοί μας.

Και όλα αυτά φυσικά, «εν ονόματι της μη παροχής κινήτρων δια την διατήρησιν της Ελληνικής σημαίας», όπως επικαλούνται οι αρμόδιοι, λέτε και αν υποβληθεί αύριο αίτησις εγγραφής στα Ελληνικά νηολόγια 100 πλοίων είναι δυνατή η εξεύρεση στελεχών δια την επάνδρωσή τους. Το ΥΕΝ μας έχει συνηθίσει, τουλάχιστον από το 1980 και μετά, ότι μελετά μέτρα βραχυπρόθεσμα, μακρυπρόθεσμα, εκδίδει εγκυκλίους δια την Ναυτιλία, το NAT, τον Ο.Ν., την εκπαίδευση κ.λπ. και γενικά τίποτα άλλο δεν γίνεται παρά μόνο μια στείρα πολιτική για να περνά ο καιρός μέχρι να αλλάξουν οι ηγεσίες, και πάλι από την αρχή.

Και το μόνο που έχουν καταφέρει είναι να συμπιέζουν συνεχώς τις οργανικές συνθέσεις - ζημιά για το NAT - και αύξηση του ποσοστού αλλοδαπών, χωρίς μέτρα σωστά και μόνο με ευχολόγια θέλουν τα βαπόρια να επαναπατριστούν στην Ελληνική σημαία χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψιν η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου κ.λπ., δηλαδή όπως λένε στο χωριό μου, «λόγια πολλά και τηγανίτες λίγες».

Τα ναυτεργατικά μας σωματεία παραμένουν τραβερσωμένα ή κατά άλλους τελούν - εν αντιμονή - λέγοντας όσο λιγότεροι είμεθα οι ναυτικοί τόσο το καλύτε-

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni St.
Piraeus 185 35
Greece
Tel: 4136996/4136721
Tlx: 212527/212332
Fax: 4130923

ρο για μας μια και οι εφοπλιστές θα μας έχουν ανάγκη και φυσικά θα ανέβει ο μισθός της πιάτσας. Δυστυχώς όμως δεν έχουν αντιληφθεί ότι θα γίνουν στο τέλος σωματεία σφραγίδα και γιατί όχι και ναύαρχοι χωρίς πλοία.

Η εργοδοσία με την σειρά της διαμαρτύρεται ότι πληρώνουν πολλά για την εκπαίδευση και δεν έχουν ναυτικούς και λένε «βρείτε μας ναυτικούς και βαπόρια σας φέρνουμε όσα θέλετε» (το ακούει αυτό το ΥΕΝ;) και ορισμένοι μάλιστα από τους μη παραδοσιακούς εφοπλιστές λένε... «δεν βαριέσαι... εγώ τώρα κάνω την δουλειά μου και ό,τι θέλει ας γίνει, ωχ, αδελφέ... δουλειές να υπάρχουν».

Δεν είναι, λοιπόν, σοβαρά πράγματα αυτά για μια Ναυτιλία θαύμα που όλοι μας είδαμε και ζήσαμε. Για το ναυτιλιακό και ναυτεργατικό συνάλλαγμα που εισέπραξε η Εθνική μας οικονομία. Γι' αυτό το πολυσυζητημένο - **Ελληνικό δαίμονιο**, που πράγματι υπάρχει αλλά χωρίς να είναι πια **ΕΛΛΗΝΙΚΟ**.

Πάντα όμως υπάρχουν περιθώρια, μέτρα προτάσεις για να μην σκοτώσουμε την κότα με το χρυσό αυγό, για το καλό της πατρίδας μας, της Εθνικής οικονομίας και γενικά όλων μας προτείνοντας ολίγα βραχυπρόθεσμα μέτρα στην αρχή και μακροπρόθεσμα πάλι, αν πραγματικά το θελήσουμε.

- α) Συνταξιούχοι Πλοίαρχοι και Α' Μηχανικοί και λοιπές ειδικότητες που επιθυμούν να ταξιδεύσουν να μπορούν να παίρνουν το ναυτικό φυλλάδιο αυθημερόν με μια αίτηση και μόνο χωρίς να τους κόβεται η σύνταξη, να πληρώνουν απομαχικά διακαλύτευση της σύνταξής τους, για ανακούφιση δική τους και του ΝΑΤ,

αλλά και προς όφελος του εργατικού δυναμικού.

- β) Οι ασυρματιστές φεύγουν από τα πλοία λόγω των γνωστών εξελίξεων της τεχνολογίας, θα μπορούσε λοιπόν σε όσους επιθυμούν να δοθεί δίπλωμα προαγωγικών Πλοίαρχου Γ' Τάξεως, περνώντας ένα μικρό σεμινάριο και εν συνεχεία την προσδευτική τους εξέλιξη σαν Β' και Α' Πλοίαρχο. Μερικοί δε εξ αυτών θα μπορούσαν να πάρουν λόγω της πείρας τους και θέση Β' Πλοίαρχου έστω και με Γ' δίπλωμα.
- γ) Απόφοιτοι Δ.Σ.Ε.Ν. καταστρώματος και μηχανής να μπορούν αμέσως να καταλαμβάνουν θέσεις Αξωματικών.
- δ) Ικανοί πρακτικοί μηχανικοί θα μπορούσαν μετά από σχετικές εξετάσεις να αποκτήσουν μέχρι και δίπλωμα Β' Μηχανικού και λιπαντές με πείρα, με περισσότερες διευκολύνσεις, να προάγονται μέχρι σε Γ' και Β' μηχανικό πρακτικό.
- ε) Θαρραλέα θα μπορούσαμε να ισχυρισθούμε ότι επιβάλλεται να γίνει «**ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**» μια και υπάρχουν μεγάλες δυσκολίες δια προσέλκυση και εξεύρεση κατωτέρων ελληνικών πληρωμάτων με την προϋπόθεση ότι δεν θα ναυτολογείται αλλοδαπός εφ' όσον θα υπάρχει έστω και ένας Έλληνας άνεργος ναυτικός.

Αυτό θα λύσει προβλήματα, και παρεξηγήσεις, διότι θα γνωρίζει ο κάθε αλλοδαπός είτε Ρώσος, είτε Βούλγαρος, είτε Φιλιππίνος, είτε Βιρμανός, τι θα παίρνει και πως θα εργάζεται και αν τον συμφέρει ναυτολογείται.

Η Σύμβασις θα πρέπει να μελετηθεί προσεκτικά ώστε να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών και Ελληνόκτητων πλοίων, δηλαδή να έχουμε **καλοπληρωμένους Έλληνες ναυτικούς** και αλλοδαπούς ανάλογα με το βιοτικό επίπεδο της πατρίδας τους και εξίσου καλοπληρωμένους.

Παράλληλα δε θα πρέπει και οι αλλοδαποί υποχρεωτικά να πληρώνουν κρατήσεις στο ΝΑΤ και αν ορισμένοι εξ αυτών κατορθώσουν να συμπληρώσουν προσόντα για συνταξιοδότηση -πράγμα λίγο απίθανο- τότε χαλάλι τους ας πάρουν και σύνταξη.

Δεν είναι υπερβολή η παρούσα πρόταση καθ' όσον Ευρωπαϊκά κράτη έχουν ήδη δημιουργήσει παρόμοιες καταστάσεις.

Δεν επιθυμούμε να πουλήσουμε πνεύμα ή να παραστήσουμε τους παντογνώστες και σοφούς, προσπαθούμε όμως όλοι εμείς που αγαπήσαμε την Ναυτιλία, που την πονέσαμε και την πονούμε, να επισημάνουμε στους αρμοδίους ότι δεν υπάρχει άλλος χρόνος για χάσιμο, δεν επιτρέπεται άλλη καθυστέρησης και οπισθοδρόμησης πιά.

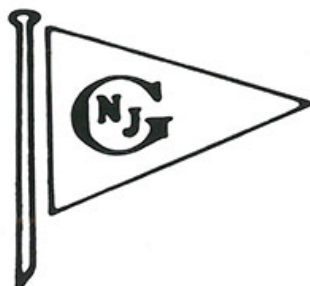
Το 1992 είναι στην πόρτα μας και εμείς πρέπει να την ανοίξουμε ώστε να λυθούν τα προβλήματα και να γίνει πραγματικότητα η εξυγίανσις τους ΝΑΤ και Ο.Ν. για να δοθεί και το πολυπόθητο 80% στους απόμαχους της θάλασσας.

Ευχαριστώ θερμώς τα «Ναυτικά Χρονικά» για την φιλοξενία τους και τους εύχομαι ΧΡΟΝΙΑ ΠΟΛΛΑ και πάντα επιτυχίες.

Γ. ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗΣ

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

Τού κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η ΣΤΗΛΗ περνάει σήμερα το κατώφλι του δεύτερου ημερολογιακού — κυριολεκτικά — έτους της και ο γράφων, αλλά και ο προσεκτικός αναγνώστης, κοιτώντας πίσω στο χρόνο που διέρρευσε, βλέπει τις συνηθισμένες — και αναπόφευκτες, είτε το θέλουμε, είτε όχι — αντιφάσεις στις οποίες περιέπεσε. Βλέπει όμως και τη συμβολή της στήλης σε πάρα πολλά:

Πρώτα πρώτα, με τη στήλη αυτή δόθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» η ευκαιρία, η δυνατότητα θα λέγαμε, να πλησιάζουν και άλλα θέματα που μέχρι τότε δεν μπορούσαν να προσεγγίσουν ή και να θίξουν. Θα σταθούμε όμως στις καίριες επισημάνσεις που έγιναν στη διάρκεια του χρόνου που πέρασε από τη στήλη και που αφορούσαν το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία, την έλλειψη, δηλαδή, των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων. Η στήλη πρόβαλε ακόμη συστηματικά, μπορεί να πει κανείς, και τα προβλήματα που δημιουργούν οι ξένοι τους οποίους είμαστε αναγκασμένοι να χρησιμοποιούμε επειδή δεν υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί αλλά και τη συμβολή των ναυτιλιακών της διασποράς στην εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου — ιδιαίτερη αναφορά έγινε για τον Καπτάν Γιάννη Γκόρο που ξεκίνησε από τη Σιγκαπούρη και ήδη καλύπτει με τις υπηρεσίες του προς το ελληνικό πλοίο όλο σχεδόν το Far East, τον Καπτάν Ηλία Κατσαρό που έλυσε τα προβλήματα των ελληνικών πλοίων στον Κόλπο, τον φίλτατο Πέτρο Τουντζή που με έδρα τη Μανίλα εξυπηρετεί συστηματικά με την εταιρία του «El Greco» το ελληνικό πλοίο και τον παλιό και πολύ καλό φίλο Δημήτρη Σύρρη και τον γιό του Πέτρο που συνεχίζει την πατρική επιχείρηση στο Ντάρμπαν με την εταιρία «Πανδώρα».

Η στήλη επεκτείνει ήδη τα θέματα που θα καλύπτει: Ετσι έμφαση θα δοθεί — και από το σημερινό τεύχος μάλιστα — στα περιβαντολογικά προβλήματα αλλά και στα νέα υλικά που εμφανίζονται συνεχώς και βελτιώνουν τη λειτουργία του πλοίου και

την ασφάλεια του σκάφους και του πληρώματος.

ΑΠΙΣΤΕΥΤΑ και όμως αληθινά: Στη ναυτιλιακή Ελλάδα του σωτηρίου έτους 1992, στις περιπτώσεις αγωγών ναυτικών με τις οποίες αξιούνται επί πλέον ποσα για υπερωριακή εργασία, τα ελληνικά δικαστήρια δεν λαμβάνουν καθόλου υπ' όψει το βιβλίο υπερωριών, έστω και αν είναι θεωρημένο από το λιμεναρχείο. Νομικοί, ειδικευμένοι στα ναυτιλιακά, στους οποίους θέσαμε το θέμα απάντησαν ότι αυτό πρέπει να συμβαίνει διότι προφανώς το βιβλίο υπερωριών δεν περιλαμβάνεται μεταξύ στοιχείων τα οποία, βάσει του σχετικού Κώδικα, συνεκτιμώνται για την έκδοση οποιασδήποτε αποφάσεως — συνεπώς, πρόσθεταν, δεν ευθύνονται οι δικαστές γι' αυτήν την παράλειψη και αν είναι να γίνει κάτι για τη ρύθμιση του θέματος, η σχετική πρωτοβουλία πρέπει να προέλθει από τη νομοθετική εξουσία, πράγμα που σημαίνει ότι ο Υπουργός Ναυτιλίας πρέπει, οφείλει, να ενημερώσει σχετικώς τον επί της Δικαιοσύνης συνάδελφό του ώστε να υπάρξει η απαιτούμενη νομοθετική ρύθμιση.

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ τη θέση της στήλης στην ανάμιξη εφοπλιστών στην εξαγορά της Τράπεζας Πειραιώς — μην μπλέκεστε σε υποθέσεις που τον πρώτο λόγο έχει το αναξιοπίστο ελληνικό κράτος — θα πούμε κάτι ακόμη, εντελώς όμως διαφορετικό, για το θέμα της εξαγοράς των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά, που όπως γράφηκε σε ευρύ φάσμα του τύπου και ακούσθηκε και από το σύνολο σχεδόν των μη κρατικών μέσων μαζικής ενημερώσεως, «ξεπουλιούνται αντί πινακίου φακής» σε δύο εφοπλιστές, τους κυρίους Σταύρο Νταϊφά και Αντώνη Λελάκη.

Χωρίς να μπαίνουμε στην ουσία του θέματος της εκποιήσεως των ναυπηγικών μονάδων που είχαν περιέλθει υπό τον έλεγχο του Δημοσίου, τονίζουμε ότι ο εφοπλισμός συνεισφέρει — και δεν ληστεύει — τον τόπο. Για να γίνει αυτό αντιληπτό από τη μεγαλύτερη, τουλάχιστον, με-

ρίδα του ελληνικού λαού κατεβλήθηκε επίμονη, και πολύχρονη προσπάθεια και η ορθή εντύπωση που έχει δημιουργηθεί πλέον για τον εφοπλισμό δεν μπορεί — δεν πρέπει σε καμία περίπτωση και για κανένα λόγο — να αμαυρωθεί.

Βεβαίως τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά αλλά και οι άλλες μεγάλες ναυπηγικές μονάδες (Ελευσίς, Νέωριο, ΝΑΥΣΙ) δημιουργήθηκαν από ανθρώπους της θάλασσας και σε ανθρώπους της θάλασσας θα έπρεπε, λογικά, να περιέλθουν μετά την αποτυχία του Δημοσίου να αξιοποιήσει ορθά τις μονάδες αυτές. Αλλά αν γινόταν αυτό σήμερα, αν δηλαδή παραχωρούνταν τα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά (καθώς και τα άλλα ναυπηγεία) σε ανθρώπους της θάλασσας σε εξευτελιστικές τιμές, κατά την κοινή γνώμη, ή με αδιαφανείς διαδικασίες και όρους και με δεδομένη την αρνηση του συνόλου της αντιπολιτεύσεως να συναινέσει σε μια τέτοια μορφής ρύθμιση, θα καταλήγαμε στην επανάληψη των συνθημάτων «εφοπλιστές — ληστές» κλπ., εξέλιξη που πρέπει να αποφευχθεί καθώς στην πλειονότητά του ο ελληνικός εφοπλισμός μόνον προσφέρει στον τόπο.

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι η Ελληνική Ακτοπλοΐα με τα 120 και πλέον σύγχρονα επί το πλείστον πλοία που διαθέτει αποτελεί μία μεγάλη παραγωγική και οικονομική μονάδα, ο Κώστας Χατζηαντωνίου, ο οποίος στη διάρκεια του χρόνου που πέρασε εξελέγη πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, έχει τάξει ορισμένους στόχους, στην υλοποίηση των οποίων προχωρεί με μετρημένα αλλά σωστά βήματα.

Από τα ικανότερα στελέχη της Ναυτιλίας και με ευρύτερη θεώρηση των ναυτιλιακών μας πραγμάτων από τη νευραλγική θέση του γενικού διευθυντού μιας εταιρίας σαν της CERES, ο Κώστας Χατζηαντωνίου προχωρεί με την άμεση και στενή συνεργασία και των άλλων μελών της διοικήσεως στην αναβάθμιση της Ενώσεως, που, ειρήσθω εν παρόδω, την τοποθετεί από πλευράς σημασίας

στη δεύτερη θέση μεταξύ όλων των πλοιοκτητικών Ενώσεων, μετά, δηλαδή, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ο γράφων θεωρεί ότι η ΕΕΠΑ-ΕΠ αναβαθμίστηκε ήδη με την ανάδειξη του κ. Χατζηαντωνίου στην προεδρία. Στα πλαίσια της επιδιώξεως για την αναβάθμιση της Ενώσεως τοποθετείται και η επιλογή του ναυάρχου Τριαντ. Παπαγεωργίου για τη θέση του γενικού διευθυντού — ήδη υπάρχουν απτά δείγματα της συμβολής του στην προσπάθεια που καταβάλλεται.

Δεύτερος στόχος είναι η απόκτηση ιδιόκτητης στέγης για τα γραφεία της Ενώσεως και παράλληλα η προβολή προς τα έξω των προβλημάτων αλλά και του ρόλου και της συμβολής του ακτοπλοϊκού επιβατηγού πλοίου στην εθνική οικονομία και αυτό γίνεται πολύ μετρημένα και με σωστές κινήσεις, χωρίς υπερβολές ή ψευτιές, που μπορούν να επιφέρουν αντίθετα από τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, από τον διευθυντή δημοσίων σχέσεων της Ενώσεως, τον φίλο και καλό και παλιό συνεργάτη Γιάννη Γαβαλά.

Πρέπει να προστεθεί ότι στο έργο της διοικήσεως συμβάλλουν αποφασιστικά οι επί μέρους επιτροπές που αποτελούνται από μέλη της Ενώσεως ενώ ανατέθηκε στο ΚΕΠΕ η εκπόνηση σφαιρικής μελέτης για την Ακτοπλοία που καλύπτει, για πρώτη φορά, και τις αποσβέσεις κεφαλαίου ώστε στο κόστος εκμεταλλεύσεως να συνυπολογίζονται και οι δαπάνες για την αντικατάσταση των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων.

ΑΙΦΝΙΔΙΑΣΕ ευχάριστα η πρωτοβουλία της Ενώσεως Θαλαμηπόλων να καλέσει τους ανέργους του Λαυρίου αλλά και τους μαθητές της πληττομένης από την ανεργία πόλεως να ναυτολογηθούν σαν θαλαμηπόλοι σε πλοία αμέσως οι πρώτοι και κατά τις σχολικές διακοπές οι δεύτεροι — είναι σημαντική από πολλές πλευρές αυτή η πρωτοβουλία των θαλαμηπόλων, δεδομένου ότι παράλληλα με την ανακούφιση του κοινωνικού προβλήματος που έχει δημιουργηθεί στο Λαύριο θα συμβάλει και στην προσέλκυση στο ναυτικό επάγγελμα και άλλων Ελλήνων που αν διαθέτουν και τα ανάλογα προσόντα μπορούν να μετεξελιχθούν σε στελέχη.

Η πρόταση — πρόσκληση διατυπώθηκε από τον Πρόεδρο της Ενώσεως Θαλαμηπόλων κ. Γερ. Μελέτη

στο Δημαρχείο του Λαυρίου όπου είχε μεταβεί για να παραδώσει στον Δήμαρχο της πόλεως επιταγή 1.000.000 δραχμών υπέρ των ανέργων. Μιλώντας σχετικά, παρουσία του Υπουργού κ. Αριστ. Παυλίδη που μετέβη για το σκοπό αυτό στο Λαύριο, ο κ. Μελέτης τόνισε ότι όσοι άνεργοι από την περιοχή Λαυρίου επιθυμούν να προωθηθούν ως θαλαμηπόλοι σε κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά πλοία να απευθυνθούν στην Ένωση Θαλαμηπόλων.

Έχοντας την πρόθεση να βοηθήσουμε στο θέμα της ανεργίας, που πλήττει τους κατοίκους της πόλης σας, είπε, προτείνουμε όσοι από τους ανέργους νέους του Λαυρίου θέλουν να ναυτολογηθούν σε ειδικότητα του κλάδου μας και σε πλοία κρουαζιερόπλοια, φέρυ κλπ., να έρχονται στο Σωματείο μας που θα συμβάλλει αποφασιστικά στη ναυτολόγησή τους. Ακόμη είμαστε πρόθυμοι να βοηθήσουμε και κατά τη θερινή περίοδο, μετά τη λήξη του σχολικού έτους, τους μαθητές που επιθυμούν να ναυτολογηθούν σε πλοία. Από μέρους όλων των συναδέλφων μας θαλαμηπόλων ευχόμαστε το νέο έτος 1992 να είναι για όλους τους Λαυριώτες πιά ανθρωπινό, πιά δημιουργικό και χωρίς το άγχος της καθημερινής διαβίωσης!

Και ο κ. Παυλίδης συμπλήρωσε ότι το Υπουργείο θα συμπαρασταθεί στους ανέργους του Λαυρίου που θα θελήσουν να ναυτολογηθούν σε πλοία ανεξάρτητα από την ειδικότητά τους.

ΓΙΑ ΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ, για τα οποία μιλήσαμε εν αρχή, θα αναφέρουμε σήμερα ότι ευρεία απήχηση είχε στη ναυτιλιακή κοινότητα το σχόλιο των «Ναυτικών Χρονικών» για την υπόθεση του πλοίου «Αργώ Κάρριερ», στον διαχειριστή του οποίου είχαν επιβληθεί μέχρι τον Νοέμβριο πρόστιμα συνολικού ύψους 87.000.000 δραχμών χωρίς όμως και να αντιμετωπισθεί το κείμενο πρόβλημα που ήταν η πρόληψη της ρυπάνσεως από τα καύσιμα του ημιβυθισμένου πλοίου. Βεβαίως, είναι περιττό να αναφέρουμε ότι δεν υπήρξε καμμία αντίδραση από την πλευρά εκείνων που όφειλαν να δώσουν εξηγήσεις, ούτε ακόμη υπήρξαν ανακοινώσεις αν συνεχίστηκε και τον Δεκέμβριο το «βιολί» της επιβολής νέων προστίμων και της ασκήσεως νέων διώξεων για ενδεχόμενες νέες

ρυπάνσεις από το συγκεκριμένο πλοίο και γι' αυτό αγνοούμε αν συνεχίστηκε και τον Δεκέμβριο η ίδια τακτική. Μάθαμε πάντως από μία πηγή ότι αμέσως μόλις έγινε το ατύχημα, προτάθηκε στον διαχειριστή του πλοίου να γίνει από ειδικευμένη επιχείρηση ή άντληση των καυσίμων, αλλά, όπως μας ελέχθη, ο διαχειριστής δεν έδωσε τη συνέχεια που έπρεπε και την οποία έπρεπε κατά την ταπεινή μας αντίληψη να δώσουν οι αρμόδιες αρχές για να προστατευθεί το θαλάσσιο περιβάλλον.

ΕΙΝΑΙ ΟΜΩΣ ΑΥΤΟΣ, δηλαδή η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ο στόχος τους; Τα γεγονότα κάθε άλλο παρά συνηγορούν υπέρ μιας τέτοιας απόψεως. Και δεν είναι μόνον η περίπτωση του «Αργώ Κάρριερ» που πιστοποιεί ότι στόχος — μιλάμε πάντοτε για τις κρατικές αρχές — δεν είναι η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος αλλά το γέμισμα του κενού δημοσίου ταμείου και η δική τους προβολή ότι κάνουν στο ακέραιο τα καθήκοντά τους και κυνηγούν χωρίς οίκτο τον καθε μπάγασα που ρυπαίνει με το άλφα ή βήτα τρόπο το θαλάσσιο περιβάλλον και δίνουν ταυτόχρονα την ευκαιρία για τίτλους όπως «Και άλλος βρωμιάρης πλοίαρχος» κλπ., κλπ. που έχουν δει κατά καιρούς το φως της δημοσιότητας.

Ενα άλλο τέτοιο γεγονός είναι, λόγου χάρη, ότι το Υπουργείο μας με μια συστηματική κωλυσιεργία δεν έχει επιτρέψει ακόμη τη λειτουργία του σταθμού υποδοχής πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων και περυσυλλογής απορριμμάτων από τα πλοία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, για τη δημιουργία του οποίου υπήρξε και χρηματοδότηση από την ΕΟΚ, παρά το γεγονός ότι ο εν λόγω σταθμός είναι έτοιμος ήδη από τον περασμένο Αύγουστο και επίσης παρά το γεγονός ότι η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ζητάει με επείγοντα έγγραφα διάφορες απαραίτητες διευκρινίσεις, πληροφορίες και οδηγίες που μένουν αναπάντητα. Να ρωτήσουμε γιατί χωρίς να πούμε — προς το παρόν τουλάχιστον — τίποτε άλλο για το συγκεκριμένο θέμα;

Για τα θέματα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ο γράφων είχε και μία πληροφορία η οποία πρέπει να μας κάνει να ψαχνόμαστε. Λοιπόν, σύμφωνα με την εν λόγω

πληροφορία, που εκ των πραγμάτων δεν είναι εύκολο να διασταυρωθεί, ι-ταλικά συμφέροντα που επιδιώκουν να υπεισέλθουν στον τομέα της παροχής υπηρεσιών γύρω από την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος βρήκαν καταφύγιο και κρύπτονται πίσω από μία ελληνική επιχείρηση που έχει βγει τον τελευταίο καιρό στο προσκήνιο!

ΠΕΡΙΕΡΓΗ είναι, το λιγότερο, η απόφαση του Δ.Σ. του ΟΛΠ με την οποία ανατέθηκε ο καθαρισμός των στεγασμένων και υπαιθρίων χώρων του λιμενικού στην εταιρία «BENIK O'I'A», η προσφορά της οποίας είχε απορριφθεί επανειλημμένως από την επιτροπή του διαγωνισμού για τυπικούς αλλά και για ουσιαστικούς λόγους — η εταιρία αυτή δεν είχε καμία εμπειρία στον καθορισμό χώρων (η «επίσημη» ενασχόλησή της είναι η εμπορία λιπαντικών και πίσσας) και δεν είχε — λέγεται ότι ακόμη δεν έχει — ούτε και τα στοιχειώδη μηχανήματα και μέσα στη διάθεσή της για το έργο που της ανατέθηκε.

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ από τον ΟΤΕ σκέπεται να ζητήσει μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία στον Πειραιά που καταβάλλει ετησίως περισσότερα από ένα εκατομμύριο δολάρια για τα τηλέφωνα, telex και fax των γραφείων της χωρίς — υπογραμμίζεται — να συμπεριλαμβάνεται η δαπάνη για την επικοινωνία με τα πλοία, που πάει σε άλλο λογαριασμό.

Η σκέψη για να ζητηθούν εκπτώσεις στα τιμολόγια του ΟΤΕ γεννήθη-

κε με αφορμή την αξίωση της ΔΕΗ για την αύξηση της τιμής του ηλεκτρικού ρεύματος που παρέχει στην εταιρία Πεσσινέ, η οποία, όπως είναι γνωστό είναι ηλεκτροβόρος και για τον λόγο αυτό έχει θεσπισθεί γι' αυτήν (αλλά και για άλλες ηλεκτροβόρες βιομηχανίες) ειδικό τιμολόγιο.

Συνεπώς και εμείς, σκέπτονται στην εν λόγω εταιρία, που είμαστε από τους μεγαλύτερους πελάτες του ΟΤΕ, πρέπει να έχουμε μία ανάλογη μεταχείριση και ο Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών οφείλει να μας εξασφαλίσει σημαντικές εκπτώσεις στις τιμολογίες του. Ίδωμεν.

ΕΥΤΥΧΩΣ που η οικογένεια του αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση αποφάσισε να καθιερώσει τη βράβευση από την εταιρία Anangel Shipping Enterprises των ναυτικών μας που διαπρέπουν στις σπουδές τους και έτσι επιβραβεύεται και η παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα και όχι η φυγή.

Στα πλαίσια αυτής της αποφάσεως απονεμήθηκαν στις 14 Ιανουαρίου στη μνήμη του ιδρυτού της βραβεία στους δέκα πρωτεύσαντε αποφοίτους των ανώτερων δημοσίων σχολών εμπορικού ναυτικού Ασπροπύργου, Ύδρας, Οινουσσών, Χίου, Σύρου, Χανίων και Νέας Μηχανιώνας και στους έξι πρώτους πλοιοάρχους Γ' και στους έξι πρώτους μηχανικούς Γ' που συγκέντρωσαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις των ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση διπλώματος πλοίαρχου Β' και μηχανικού Β' κατά το εκπαιδευτικό έτος 1990 - 91. Επί-

σης επρόκειτο να απονεμηθούν βραβεία σε δύο παιδιά, ενός ναυτικού και ενός υπαλλήλου της Anangel Shipping που πέτυχαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις των ανωτάτων σχολών το έτος 1991.

Η απονομή των βραβείων αυτών έγινε ταυτόχρονα με την απονομή των χρηματικών βραβείων και των τιμητικών διπλωμάτων από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σε δέκα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις των ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων κατά το ακαδημαϊκό έτος 1991-92, στη μνήμη του αείμνηστου Αντώνη Χανδρή.

Η άποψη του γράφοντος αλλά και πολλών άλλων είναι ότι πρέπει πρωτίστως να τιμάται και να επιβραβεύεται η παραμονή και η διάκριση στο ναυτικό επάγγελμα και αν περισσεύουν πόροι να βραβεύονται και τα παιδιά των ναυτικών μας που διακρίνονται στις σπουδές τους στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Ο ΓΡΑΦΩΝ δέχθηκε αρκετά τηλεφωνήματα για τα παραλειπόμενα από την εκδήλωση για τον εορτασμό των 75 χρόνων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών που καταχωρήθηκαν στη στήλη στο τεύχος της 15ης Δεκεμβρίου. Και η απάντηση στις παραινέσεις που έγιναν με την ευκαιρία είναι ότι η στήλη θα εκφράζεται πάντοτε απολύτως ελεύθερα προς κάθε κατεύθυνση.

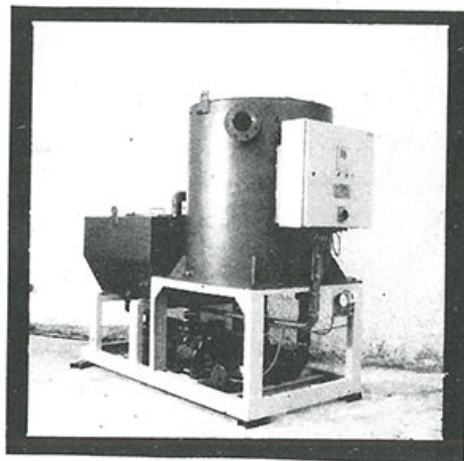
ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

TRITON SEWAGE TREATMENT PLANT

- According to regulations Annex IV MARPOL 73/78
- Tested and certified by M.S.I./GREEK MINISTRY OF MERCANTILE MARINE according to IMO res. MEPC 2 (VI) and USCG rules title 33/part No. 159 C.F.R.
- Provide Sanitary service from 18 up to 2.500 persons/ day, depending on model and ship's toilet type (Gravity system-vacuum etc.)
 - Provide the following advantages:
 - Compact size
 - Light weight and volume
 - Easy to install
 - Fully automatic and reliable operation
 - Prompt delivery
 - Little maintenance

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING LTD.
DERVENAKION & MESOLOGIOU 39 Str., 185 45 PIRAEUS

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



CASCO
Marine Paints & Coatings
WORLDWIDE ORGANISATION

In association with KANSAI



*Even when man-made
it's still a Pearl!*

REPRESENTATIVE IN GREECE IMCO HELLAS TH. KASSELAKIS S.A.
12, AKTI POSIDONOS 185 31 PIRAEUS GREECE
TEL.: (01) 4173829 - 4118788 - 4127279 - 4178052 FAX: (01) 4176028 TLX: 212038 KASE GR

CASCO GROUP
W O R L D W I D E O R G A N I S A T I O N

A WORLD OF TRADING

CASCO • KANSAI

MARINE PAINTS WORLDWIDE

MARINE PAINTS & HEAVY DUTY COATINGS

WaveMaster
INTERNATIONAL

SEA TRANSPORTATION
THE DAWN OF A NEW ERA
MONO-HULL & CATAMARAN

DELTA FLEX

MATERIALS, EQUIPMENT AND SYSTEMS
FOR MARITIME AND INDUSTRIAL USE



Representative in Greece: **IMCO HELLAS Th. Kasselakis S.A.** 12, Akti Possidonos 185 31 Piraeus
Tel.: 4173829, 4118788, 4220383 TLX: 212038 FAX: 4176028

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- 'Ιδρύθη υπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου.
- 'Ανήκει καί διοικεῖται ἀπὸ "Ελληνας ἐφοπλιστάς.
- 'Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διὰ τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διὰ τήν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4294530 - 4294549 - 4294879
ΤΕΛΕΧΙ 21-3847-ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΕΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Σταθερά στην κορυφή με 2.551 ποντοπόρα πλοία 51.872.090 τον. γκρός

Για δεύτερη συνεχή χρονιά συνεχίστηκε η αύξηση στη δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, η οποία με καταγεγραμμένη από τα «Ναυτικά Χρονικά» συνολική χωρητικότητα 51.872.090 τον. γκρός και 2.551 πλοία διατηρεί σταθερά τα πρωτεία στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, ενώ παράλληλα ευνοϊκές παρουσιάζονται προοπτικές για το εθνικό μας νηολόγιο το οποίο το δωδεκάμηνο που πέρασε αύξησε τη δύναμη του κατά 29 πλοία, την χωρητικότητά του κατά 1.800.155 τον. γκρός και τη συμμετοχή του στην χωρητικότητα της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας από 42,25% στο 43,49%

Ειδικότερα, στο σύνολό της η Ελληνόκτητη Ναυτιλία παρουσίασε κατά το 1991 αύξηση στη δύναμη των πλοίων της κατά 109 μονάδες και στη συνολική χωρητικότητα κατά 2.783.282 τον. γκρός, ενώ ο υπό Ελληνική σημαία στόλος των ποντοπόρων πλοίων αυξήθηκε κατά 29 μονάδες και 1.800.155 τον. γκρός. Πέρυσι η Ελληνόκτητη Ναυτιλία είχε παρουσιάσει αύξηση κατά εννέα μονάδες και 1.298.220 τον. γκρός ενώ το Ελληνόκτητο Νηολόγιο είχε παρουσιάζει αριθμητική μείωση κατά επτά πλοία και αύξηση στη χωρητικότητα κατά 1.527.665 τον. γκρός.

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

γοί κλπ. και αφετέρου για να γνωρίζουμε κάθε στιγμή την πορεία της Ποντοπόρου Ναυτιλίας.

Και κατά την εφετεινή στατιστική διακρίβωση των μεγεθών της Ελληνικής Ναυτιλίας και των μεταβολών που επήλθαν κατά τη διάρκεια του 1991 κατεβλήθη, όπως πάντα η ίδια επίμονη προσπάθεια. Δεν αποκρυσταλλώμε όμως ότι λόγω της μυστικότητας που επικράτησε σε ορισμένες περιπτώσεις αγοράς πλοίων τα οποία διατηρήθηκαν υπό τις ξένες σημαίες τις οποίες έφεραν ή επανανηολογήθηκαν σε νεοϊδρυθέντα νηολόγια και ακόμη διετήρησαν το παλαιό όνομά τους, είναι πιθανό ένας μικρός αριθμός πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας να μας διαφεύγει.

Ειδικότερα κατά το 1991 προστέθηκαν στον Ελληνόκτητο στόλο 13 νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 531.825 τον. γκρός και αγοράσθηκαν από αλλοδαπούς πλοιοκτήτες 226 μεταχειρισμένα πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.959.712 τον. γκρός. Το 1990 είχαν προστεθεί στον Ελληνόκτητο στόλο μόνο οκτώ νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 163.927 τον. γκρός και 160 μεταχειρισμένα πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τον. γκρός.

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

Από το σύνολο των 226 πλοίων που αγοράσθηκαν από αλλοδαπούς κατά το 1991, μόνο 75 γράφηκαν

στο Ελληνικό νηολόγιο (ποσοστό 33,18%), πέρυσι το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 21,88% (35 στα 160 πλοία), το 1989 ήταν 29,65%, το 1988 ήταν 26,6%, το 1987 ήταν 22%, το 1986 ήταν 28,7% και το 1985 ήταν 32,5%.

Από τα υπόλοιπα, 70 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.246.596 τον. γκρς νηολογήθηκαν στο κυπριακό νηολόγιο, 20 πλοία συνολικής χωρητικότητας 367.889 τον. γκρς νηολογήθηκαν στο παναμαϊκό νηολόγιο, οκτώ πλοία συνολικής χωρητικότητας 420.673 τον. γκρς στο λιβεριανό νηολόγιο, 37 πλοία συνολικής χωρητικότητας 556.768 τον. γκρς στο νηολόγιο της Μάλτας και 11 πλοία συνολικής χωρητικότητας 205.719 τον. γκρς στο νηολόγιο των Μπαχάμας.

Τέλος στο νηολόγιο της Ονδούρας εγγράφηκε ένα μικρό φορτηγό 1.502 τον. γκρς, στο νηολόγιο των Μήσων Μάρσαλ νηολογήθηκαν δύο μπάλκερς συνολικής χωρητικότητας 146.404 τον. γκρς και στο νηολόγιο του Βανουάτου δύο φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 17.832 τον. γκρς.

Από τις μεταβολές που σημειώθηκαν στη δύναμη των άλλων σημαιών που καλύπτουν ελληνικά συμφέροντα αξίζει να σημειωθεί η συνεχιζόμενη μείωση που παρατηρήθηκε και κατά το 1991 στη δύναμη των παραδοσιακών σημαιών ευκαιρίας που χρησι-

Οπως προαναφέραμε, μετά από αρκετά χρόνια

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Με 13 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 531.825 τον. γκρς, τα νεότευκτα σκάφη που παραδόθηκαν στους πλοιοκτήτες το 1991, παρουσίασαν σημαντική αύξηση έναντι των οκτώ πλοίων συνολικής χωρητικότητας 163.927 τον. γκρς του 1990, εννέα πλοίων συνολικής χωρητικότητας 262.041 τον. γκρς του 1989 και οκτώ πλοίων συνολικής χωρητικότητας 121.294 τον. γκρς του 1988. Το 1987 είχαν εγγραφεί στη δύναμη της Ελληνόκτητης εμπορικής Ναυτιλίας 15 νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 330.305 τον. γκρς, το 1986 15 σκάφη, 319.375 τον. γκρς, το 1985 34 σκάφη, 781.354 τον. γκρς, το 1984 43 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 942.672 τον. γκρς και το 1983 είχαν εγγραφεί 54 νεότευκτα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.320.671 τον. γκρς.

Όμως τα επίπεδα των παραγγελιών νέων σκαφών συνεχίζουν να παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα, συγκρινόμενα με τον αριθμό των αγορασθέντων μεταχειρισμένων σκαφών, τα οποία είναι περισσότερο ελκυστικά στις σημερινές συνθήκες αγοράς.

Από τα σκάφη που ναυπηγήθηκαν το 1991 δύο ήταν φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 24.653 τον. γκρς και 11 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 507.172 τον. γκρς — δεν υπήρξαν δηλαδή και φέτος νεοναυπήγητα μπάλκερς.

Από τα σκάφη αυτά εγγράφηκαν στο Ελληνικό νηολόγιο τα 10 δηλαδή ποσοστό 76,92% ενώ πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 37% — στο Ελληνικό νηολόγιο είχαν εγγραφεί τρία σκάφη από οκτώ νεότευκτα.

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Τ.γκρς	Φορτηγά πλοία	Τ.γκρς	Δεξ/πλοία πλοία	Τ.γκρς
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	2	24.653	8	314.866
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	—	—	—	—	2	162.800
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	1	29.506
ΣΥΝΟΛΟ	—	—	2	24.653	11	507.172

συνεχούς μείωσης, η δύναμη του Ελληνικού εμπορικού στόλου αυξήθηκε τον περασμένο χρόνο κατά 29 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 1.800.155 τον. γκρς — το 1990 ο υπό την κυανόλευκο στόλος είχε μειωθεί κατά επτά μονάδες αλλά η συνολική χωρητικότητα είχε παρουσιάσει αύξηση κατά 1.527.665 τον. γκρς. Υπενθυμίζουμε ότι το 1985 ο Ελληνικός στόλος είχε μειωθεί κατά 369 πλοία, 4.846.075 τον. γκρς, το 1986 κατά 339 πλοία, 3.582.040 τον. γκρς, το 1987 κατά 199 πλοία, 3.176.630 τον. γκρς, το 1988 κατά 75 πλοία, 1.247.698 τον. γκρς και το 1989 κατά 53 πλοία, 525.344 τον. γκρς.

Ο υπό Ελληνική σημαία στόλος (πλοία άνω των 1.000 τον. γκρς) περιελάμβανε στα τέλη Δεκεμβρίου 1991, 904 σκάφη, φορτηγά, μπάλκερς και δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 22.561.529 τον. γκρς.

Με τις μεταβολές που επήλθαν στη διάρκεια του 1991 η δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (υπολογιζόμενων μόνον των πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου άνω των 1.000 τον. γκρς) ανέρχεται σε 2.551 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 51.872.090 τον. γκρς.

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

ΤΑ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΑ

Τα αγορασθέντα από την αλλοδαπή μεταχειρισμένα πλοία, μπάλκ κάρριερς, φορτηγά και δεξαμενόπλοια, ανήλθαν κατά το 1991 σε 226 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.959.712 τον. γκρς. Παρατηρήθηκε δηλαδή αύξηση στον αριθμό των πλοίων που αγοράσθηκαν από Έλληνες πλοιοκτήτες ενώ η χωρητικότητα έμεινε στα ίδια επίπεδα καθώς το 1990 είχαν αγορασθεί 160 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4.598.867 τον. γκρς. Το 1989 είχαν αγορασθεί από αλλοδαπούς 172 μεταχειρισμένα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 3.324.101 τον. γκρς, το 1988 251 σκάφη, 5.655.510 τον. γκρς και το 1987 είχαν αγορασθεί 290 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 6.932.173 τον. γκρς.

Αναλυτικά παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση στον αριθμό των μπάλκερς που αγοράσθηκαν το 1991 σε σύγκριση με αυτά του 1990 (59 πλοία, 1.578.657 τον. γκρς) αύξηση στις αγορές των φορτηγών (47 πλοία, 313.938 τον. γκρς το 1990) ενώ ο αριθμός των αγορασθέντων δεξαμενοπλοίων παρέμεινε στα ίδια επίπεδα με μείωση όμως της συνολικής χωρητικότητας (54 πλοία, 2.706.272 τον. γκρς το 1990). Το 1989 είχαν αγορασθεί από αλλοδαπούς 54 μπάλκερς, συνολικής χωρητικότητας 1.263.281 τον. γκρς, 66 φορτηγά, 453.553 τον. γκρς και 52 δεξαμενόπλοια, 1.607.265 τον. γκρς ενώ το 1988 είχαν αγορασθεί 105 μπάλκερς, 2.820.008 τον. γκρς, 88 φορτηγά, 772.305 τον. γκρς και 58 δεξαμενόπλοια, 2.063.197 τον. γκρς.

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

ΣΗΜΑΙΑ	Μπάλκερς πλοία	Τ.γκρς	Φορτηγά πλοία	Τ.γκρς	Δεξ/πλοία πλοία	Τ.γκρς
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	37	1.171.393	12	149.724	26	678.212
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	27	844.733	31	166.024	12	235.839
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	9	115.312	6	44.018	5	208.559
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	3	102.897	—	—	5	314.776

INTERAMERICAN ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ...ΣΕ ΣΠΟΥΡΑ ΝΕΡΑ

Το σκάφος αναψυχής σας μηχανοκίνητο ή ιστιοφόρο, ταχύπλοο ή όχι, ξύλινο ή πλαστικό σας κοστίζει πάρα πολλά χρήματα. Οι κίνδυνοι που το απειλούν είναι πολύ περισσότεροι από κάθε άλλο μεταφορικό μέσο. Τόσο λόγω της φύσης του ταξιδιού, όσο και λόγω της πολύπλοκης κατασκευής του, πράγμα που σημαίνει πως πρέπει να το «οδηγήσετε»... σε σίγουρα νερά, στην INTERAMERICAN.

Η INTERAMERICAN με γνώση, δύναμη, διεθνή εμπειρία και σε συνεργασία με τους μεγαλύτερους αντασφαλιστικούς Οίκους του εξωτερικού σας προσφέρει: Ολοκληρωμένη κάλυψη για κάθε κίνδυνο ή ζημία του σκάφους...ακόμη και στην ξηρά σύμφωνα με



τις διεθνείς ρήτρες (INSTITUTE YACHT CLAUSES)

ΜΕ ΤΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΟΥΣ.

✓ Χαμηλά, προκαθορισμένα ασφάλιστρα καθ' όλη τη διάρκεια του Συμβολαίου.

✓ Άμεση εξυπηρέτηση... που δεν περνά από 40 κύματα.

✓ Ταχύτατη διεκπεραίωση των απαιτήσεών σας (CLAIMS).

✓ Ειδικές εκπτώσεις λόγω μη ζημίας (BONUS).

✓ Χαμηλές απαλλαγές (DEDUCTIBLES).

Επειδή λοιπόν το ταξίδι αναψυχής πρέπει να είναι διασκέδαση... και όχι άγχος, (εξ)ασφαλίστε το σκάφος σας... σε σίγουρα νερά.

Στη σιγουριά και στην πείρα της INTERAMERICAN.

ΜΑΛΤΑΣ	15	298.473	14	83.955	8	174.340
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	8	183.855	3	21.864	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	1	1.502	—	—
N. MAP-						
ΣΑΛΛ	2	146.404	—	—	—	—
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	—	—	2	17.832	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	101	2.863.067	69	484.919	56	1.611.726

ΤΑ ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ

Σημαντική μείωση παρουσίασαν οι πωλήσεις μεταχειρισμένων ελληνόκτητων πλοίων σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες κατά το 1991. Επωλήθησαν μόνο 88 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.591.986 τον. γκρός ενώ το 1990 είχαν πωληθεί 147 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 3.824.777 τον. γκρός, το 1989 είχαν πωληθεί 261 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 4.417.852 τον. γκρός, το 1988 221 πλοία, 4.133.059 τον. γκρός, το 1987 επωλήθησαν 178 πλοία, 3.009.668 τον. γκρός, το 1986 287 πλοία, 4.584.104 τον. γκρός και το 1985 276 πλοία, 4.570.356 τον. γκρός.

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

ΣΗΜΑΙΑ	Μπαλκέρς πλοία	Μπαλκέρς τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρός	Δ ε ξ / π λ ο ι α πλοία	Δ ε ξ / π λ ο ι α τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	12	275.862	11	82.074	8	256.839
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	10	172.308	7	71.779	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	4	71.504	4	39.023	11	63.879
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	7	427.448
ΜΑΛΤΑΣ	1	17.075	4	21.718	4	48.100
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	2	35.840	1	4.713	—	—
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	—	—	2	3.824	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	29	572.589	29	223.131	30	796.266

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Μικρή αύξηση παρουσίασε και κατά το 1990 η αγορά των διαλύσεων της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας καθώς επωλήθησαν προς διάλυση 22 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 573.788 τον. γκρός ενώ το 1990 είχαν διαλυθεί 19 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 234.194 τον. γκρός και το 1989 μόνο εννέα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 223.648 τον. γκρός. Τα επί-πεδα όμως των διαλύσεων παραμένουν χαμηλά συγκρινόμενα με αυτά των περασμένων ετών (59 σκάφη, 1.075.010 τον. γκρός το 1988, 131 πλοία, 2.295.814 τον. γκρός το 1987 και 264 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 5.239.074 τον. γκρός το 1986). Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι πολλά από τα σκάφη που επωλήθησαν αρχικά σε αλλοδαπούς κατέληξαν αργότερα σε διαλυτήρια. Τα σκάφη αυτά περιλαμβάνονται στα μέγεθ των πωλήσεων σε αλλοδαπούς.

Ακολουθεί η αναλυτική κατάσταση των διαλυθέντων σκα-φών κατά το 1991:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπαλκέρς πλοία	Μπαλκέρς τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρός	Δ ε ξ / π λ ο ι α πλοία	Δ ε ξ / π λ ο ι α τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	—	2	15.171	2	91.343
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	36.330	2	22.783	5	225.819
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	1	13.920	3	12.860	—	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	1	63.519
ΜΑΛΤΑΣ	1	14.808	1	6.870	1	38.533
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	1	10.691	—	—	—	—
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	1	21.141	—	—	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	5	96.890	8	57.684	9	49.214

Η πορεία των διαλύσεων από το 1970 και έντεϋθεν εμφανίζε-ται στον κατωτέρω πίνακα:

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

ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Κατά το υπό εξέταση διάστημα τα σκάφη που διεγράφησαν από τη δύναμη της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας λόγω βύθισης ή ολικής απώλειας ανήλθαν σε 11, συνολικής χωρητικότητας 359.944 τον. γκρός. Παρατηρήθηκε δηλαδή αύξηση και στον αριθμό των πλοίων που διαγράφηκαν αλλά και στην απωλεσθεί-σα ολική χωρητικότητα καθώς πέρυσι είχαν διαγραφεί 18 σκά-φη, συνολικής χωρητικότητας 273.260 τον. γκρός.

Η κατανομή των ολικών απωλειών κατ' είδος και σημαία ακο-λουθεί στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	Μπαλκέρς πλοία	Μπαλκέρς τ.γκρός	Φορτηγά πλοία	Φορτηγά τ.γκρός	Δ ε ξ / π λ ο ι α πλοία	Δ ε ξ / π λ ο ι α τ.γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2	115.741	—	—	1	31.768
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	1	13.907	2	17.699	—	—
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	1	20.913	—	—	—	—
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	—	—	—	—	1	109.700
ΜΑΛΤΑΣ	1	13.792	—	—	—	—
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	1	34.951	—	—	—	—
ΑΓ. ΒΙΚΕΝ- ΤΙΟΥ	—	—	1	1.473	—	—
ΣΥΝΟΛΟ	6	199.304	3	19.172	2	141.468

Η πορεία των απολεσθέντων από διάφορα ατυχήματα σκα-φών, από το 1970 και έντεϋθεν εμφανίζεται στον κατωτέρω πί-νακα:

Έτος	1970...	σκάφη	33	τον. γκρός	181.990
»	1971...	»	40	»	234.228
»	1972...	»	35	»	316.512
»	1973...	»	32	»	230.440
»	1974...	»	28	»	160.661
»	1975...	»	23	»	236.473
»	1976...	»	35	»	417.039
»	1977...	»	32	»	242.584
»	1978...	»	80	»	729.322
»	1979...	»	56	»	713.533
»	1980...	»	33	»	339.744
»	1981...	»	52	»	417.472
»	1982...	»	59	»	449.153
»	1983...	»	39	»	424.472
»	1984...	»	20	»	228.833
»	1985...	»	21	»	311.336
»	1986...	»	26	»	808.134
»	1987...	»	15	»	288.359
»	1988...	»	15	»	357.845

» 1989...	» 18	» 273.360
» 1990...	» 3	» 44.438
» 1991...	» 11	» 359.944

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι αυξομειώσεις εξάλλου κατα σημαίες κατά το λήξαν έτος εν συγκρίσει με το 1990, στην ελληνόκτητη δύναμη εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ 1991 ΠΛΟΙΑ	ΕΝΑΝΤΙ 1990 ΤΟΝ.ΓΚΡΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	+ 29	+ 1.800.155
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	+ 47	+ 416.673
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	- 13	+ 125.621
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	- 11	- 552.734
ΜΑΛΤΑΣ	+ 50	+ 707.725
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	+ 7	+ 96.245
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	- 3	- 13.204
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	+ 2	+ 31.364
ΑΓΓΛΙΚΗ	- 1	- 10.511
ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ	+ 2	+ 136.112
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	+ 1	+ 2.335
ΚΕ'Υ'ΛΑΝΗ	- 1	- 8.405
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	- 1	- 21.141
ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ	+ 1	+ 15.907
ΣΥΝΟΛΟ	+ 109	+ 2.738.282

Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η χωρητικότητα και ο αριθμός των πλοίων των 17 σημαίων στο τέλος του 1991:

ΣΗΜΑΙΑ	Αριθμός πλοίων	Τον. Γκρός
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	904	22.561.529
ΚΥΠΡΙΑΚΗ	822	14.029.337
ΠΑΝΑΜΑΙΚΗ	396	4.136.088
ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ	131	5.403.692
ΜΑΛΤΑΣ	185	2.496.028
ΜΠΑΧΑΜΑΣ	54	1.576.590
ΟΝΔΟΥΡΑΣ	13	48.160
ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ	8	57.799
ΑΓΓΛΙΚΗ	4	77.382
Ν. ΜΑΡΣΑΛΛ	8	1.193.245
ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ	8	73.068
ΚΕ'Υ'ΛΑΝΗΣ	3	15.593
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2	18.083
ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ	1	15.907
ΛΙΒΑΝΟΣ	9	135.795
ΜΑΛΤΙΒΕΣ	1	1.354
Ν. ΖΗΛΑΝΔΙΑ	2	32.440
ΣΥΝΟΛΟ	2.551	51.872.020

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ

Το 43,49% της χωρητικότητας της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, υπό όλες τις σημαίες καλύπτει η κυανόλευκος. Η συμμετοχή των υπολοίπων σημαίων είναι 27,04% για την Κυπριακή, 10,41% για την Λιβεριανή, 7,97% για την Παναμαϊκή, 4,81% της Μάλτας, των Μπαχάμας 3,03% και των Νήσων Μάρσαλλ 2,3%, ενώ των υπολοίπων κυμαίνεται σε επίπεδα κάτω του 0,5%.

Με βάση τον αριθμό των πλοίων η Ελληνική σημαία καλύπτει το 35,43% και ακολουθεί η Κυπριακή με 32,22%, η Παναμαϊκή με 15,52%, της Μάλτας με 7,25%, η Λιβεριανή με 5,13% και των Μπαχάμας με 2,11% ενώ οι υπόλοιπες καλύπτουν ποσοστά χαμηλότερα του 0,5%.

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

Αναλυτικότερα οι μεταβολές στην Κυανόλευκο έχουν ως εξής:

Ενεγράφησαν κατά το υπό ανασκόπηση έτος 150 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 4.579.367 τον. γκρός με την κατωτέρω κατά κατηγορίες σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	19	τ.γκρός	472.182
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	43	»	1.525.698
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	15.472
Φορτηγά νεότευκτα.....	2	»	24.653
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1980-90.....	7	»	93.637
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	23	»	248.325
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	3	»	13.147
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	8	»	314.866
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1980-90..	8	»	166.214
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79..	28	»	1.581.265
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	8	»	123.908
Σύνολο σκάφη.....	150	»	4.579.367

Διεγράφησαν εξάλλου κατά το αυτό χρονικό διάστημα 121 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 2.779.212 τον. γκρός, με την κατωτέρω σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	7	τ.γκρός	155.488
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	34	»	964.841
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	10.691
Φορτηγά νεότευκτα.....	1	»	12.200
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1980-90.....	9	»	103.541
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	37	»	303.948
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	4	»	27.950
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	29.900
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1980-90..	2	»	67.702
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79...	20	»	955.851
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	5	»	147.100
Σύνολο σκάφη.....	121	»	2.779.212

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών στο ελληνικό νηολόγιο:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ακρόπ.....	35.911	πρ. «Interbulk Vision»
Αναγγελ Άτλας.....	10.511	πρ. «Κολόμβος Σιγκαπούρη»
Μιχάλης Π.....	32.239	πρ. «Oak Glory»
Μπράμς.....	21.536	πρ. «Bronislaw Czech»
Αδάμας.....	45.293	υπέστειλε Λιβεριανή
Βόρη.....	20.009	πρ. «Sumiko»
Θεομήτωρ.....	36.979	πρ. «Berlinda»
Κάστωρ Π.....	14.315	πρ. «Jovian Lily»
Ολύμπικ Μέριτ	17.879	υπέστειλε Παναμαϊκή
Πολυδεύκης Π.....	12.824	πρ. «Jovian Luzon»



Leros Management S.A.

61-65, FILONOS STR, 18535 PIRAEUS

TELEPHONES : 41.19.853 - 41.19.789

CABLES: "LEROSHIP" FAX: 4110989

TELEX: 241548 LERO GR



**BUREAU
VERITAS**

**Your partner
worldwide**

Head office:

Cedex 44

92077 Paris La Défense - France

Tel: (1) 42.91.52.91

Telex: 615370 F BVADM

PIRAEUS

Adrs.: 85, Akti Miaouli, 185 38 PIRAEUS
Telf.: (1) 413.8302/12/24/34/46/56 (6lig.)
Tymnet: VER. LPR
Telex: 212599 BVGR & 241071 BVGR GR
Fax: (1) 451.7124

THESSALONIKI

Adrs.: 13, Kountouriotou Str.
546 25 THESSALONIKI
Telf.: (31) 544.704
Telex: 410656 BVTH
Fax: (31) 543.435

LIMASSOL

Adrs.: 107, Miltonos Str.
ZAKAKI, P.O. Box 3421
LIMASSOL - CYPRUS
Telf.: (5) 393.425-393.146 - A.O.H. 376.505
Telex: 4874 DANOS CY
Fax: (5) 394.511



Αρήτη.....	23.454	πρ. «Garth»	Ανδρολέων.....	26.275	πρ. «ABT Hanna»
Πανθέα.....	34.253	πρ. «World Adventure»	Αντζελίνα Λ.....	12.913	πρ. «Mostween 4»
Στάρ Κένταυρος.....	24.653	πρ. «Jovian Laurel»	Δώρικ Κάσλ.....	37.661	πρ. «Sisala»
Ουέκ Ρόττερνταμ	18.576	πρ. «City of Liverpool»	Ιφιγένεια.....	13.767	πρ. «Montarik»
Πετραλιά.....	18.775	πρ. «Black Falcon»	Λεβάντ Πράϊντ.....	14.769	υπέστειλε παναμαϊκή
Μαρία Φ.....	14.060	πρ. «Van Hawk»	Μόντερεϊ.....	42.825	πρ. «Formentera»
Μάρκος Ν.....	22.073	πρ. «Ming Jade»	Τιρόλ.....	12.464	πρ. «Καπετάν Παντελής»
Πανώρια.....	34.447	πρ. «Maersk Sebang»	Αγιοδεκτίνη.....	10.301	πρ. «C.S. Ocean»
Πανδαισία.....	34.395	πρ. «Maersk Se-raya»	Αλεξάνδρα.....	35.284	πρ. «Orsola B.»
Σκάφη 19.....	472.182		Ρέα.....	16.726	πρ. «Μιχάλης Λεμός»
			Σκιάθος.....	18.805	πρ. «Ζέφυρος II»
			Εντράστ Χόουπ.....	30.890	πρ. «Πρίamos»
			Σκάφη 43.....	1.525.698	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Παρασκευή Μ.Υ.....	20.797	πρ. «Παρασκευή»
Αλφα Σκάυ.....	52.459	πρ. «Combi Trader»
Πόϊντ Κλήαρ.....	57.102	υπέστειλε λιβεριανή
Σουβρέττα.....	34.034	υπέστειλε παναμαϊκή
Βανκούβερ.....	35.716	υπέστειλε σημ. Σιγκαπούρης
Γ α λ ι σ σ ά ς	17.412	πρ. «Rosie D.»
Δελφίνι.....	19.906	πρ. «Finnbeaver»
Κρέων.....	18.164	πρ. «Oriane G.»
Φοίνικας.....	15.379	πρ. «Donna Silva-na»
Εντράστ Φέηθ.....	36.265	πρ. «Istanbul Z.»
Παλόμα.....	29.457	υπέστειλε κυπριακή
Υβόννη.....	14.059	πρ. «Masashima Maru»
Κλέων.....	59.319	πρ. «Almare Terza»
Πεταλούδα.....	16.704	πρ. «Rosalben M.»
Μαρίνα.....	25.108	πρ. «Πάνκαρ Ρεζόλιουτ»
Φολέγανδρος.....	65.685	πρ. «Κυμώ»
Αγιος Μηνάς.....	32.760	πρ. «Αηγιλιώτης»
Αιγιάλη.....	55.783	πρ. «Ακοή»
Ιλιάδα.....	121.165	πρ. «Rarapa»
Ιωάννα.....	25.647	πρ. «Boer Sheva»
Οδύσσεια.....	121.165	πρ. «Rimula»
Πανάκκα.....	24.941	πρ. «Αντζουλέτα»
Σπύρος Μ.....	13.179	πρ. «Γκόλντεν Χάρβεστ»
Αμόλιανη.....	34.366	πρ. «Άπνοια»
Διάπορος.....	52.831	πρ. «Μπουκαδούρα»
Κάσος.....	65.874	πρ. «Λεβάντες»
Μαργαρώ Ρ.....	20.032	πρ. «Stove Campbell»
Παξοί.....	12.518	πρ. «Σπηλιάδα»
Ρόδος.....	70.282	πρ. «Ζαρνάτα»
Φαίαξ.....	56.192	πρ. «Arrow Combiner»
Αγία Θαλασσινή.....	28.717	πρ. «Καπετάν Σιδέρης»

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπταιν Βενιάμης.....	15.472	υπέστ. σημ. Μάλτας
Σκάφος 1.....	15.472	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κλέλια.....	12.200	υπό ναυπήγηση
Κλέλια Χ.Φ.....	12.453	πρ. «Κλέλια»
Σκάφη 2.....	24.653	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Τσεφού.....	10.511	πρ. «Αλφα Τσάλεντζ»
ΑΛΣ Δαναός.....	14.103	πρ. «Δαναός»
Σεβαστάκι.....	12.811	πρ. «Amsterdam»
ΑΛΣ Αμαλία.....	14.103	πρ. «Αμαλία»
Ζιμ Μπραζίλ.....	14.103	πρ. «Μαίρη»
Αλφα Τσάλλεντζ.....	10.511	πρ. «Τσεφού»
Ρόπιν.....	17.495	πρ. «General Fr.Kleeberg»
Σκάφη 7.....	93.637	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πελμπόξερ.....	1.599	πρ. «Marco Polo No. 1»
Εξπρές Ολυμπία.....	4.658	πρ. «Earl Granville»
Μαϊάμι Ρήφερ.....	8.047	πρ. «Χίος Ντίγκνι-τυ»
Μούτσαϊνα.....	5.785	υπέστειλε λιβεριανή
Εκουαντόρ Τρεϊντερ....	10.227	πρ. «Πάτμος Ρήφερ»

Αγγελική Κ.....	1.594	πρ. «Πέλλα»
Παρασκευή ΙΙ.....	15.460	πρ. «Μοji»
Πύλος.....	9.284	πρ. «Βράχος»
Μυρσινίδι.....	5.785	υπέστειλε λιβερια- νή
Ρατάνα Θέβι.....	12.683	πρ. «Ζίμ Βενέζια»
Μυκήναι.....	11.633	πρ. «Πηνελόπη V»
Κάρμεν.....	21.122	πρ. «Asian Pearl»
Καπετάν Παντελής.....	12.469	πρ. «Lima II»
Χόγκ Κόγκ Γκλόρυ.....	12.373	πρ. «Γουώτερτο- ρεν»
Βελημάχι.....	10.986	πρ. «Norai Cher- gy»
Εμεράλδο.....	10.801	πρ. «Τζού»
Ιντσόν Γκλόρυ.....	12.840	πρ. «Γουώτερμο- λεν»
Λεβάντ Φόρτσιουν.....	11.076	πρ. «Valiant»
Χίος Ρήφερ.....	8.190	πρ. «Κάσσορ Ρή- φερ»
Ασίαν Ρήφερ.....	8.837	υπέστειλε Νορβη- γική
Ζίμ Γένοβα.....	16.471	πρ. «Ζίμ Κοπέρ»
Νεντλόντ Ιάβα.....	21.121	πρ. «Asian Jade»
Τοπάζ.....	15.284	πρ. «CMB Summit»
Σκάφη 23.....	248.325	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ραφαέλλο.....	5.169	πρ. «Ιεράπετρα»
Αφροδίτη.....	2.335	υπέστειλε σημ. Κεϋλάνης
Λάκμος.....	5.643	πρ. «Kiyogasu Maru»
Σκάφη 3.....	13.147	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαλαμίνα.....	29.900	υπό ναυπήγηση
Ολύμπικ Σερένιτυ.....	52.000	ναυπηγείται Οπά- μα
Αλκουίνς.....	56.580	υπό ναυπήγηση
Αργυρόνησος.....	29.500	υπό ναυπήγηση
Βελοπούλα.....	56.580	υπό ναυπήγηση
Καστελδριζο.....	29.900	υπό ναυπήγηση
Σαλαμίνα.....	29.506	υπέστειλε λιβερια- νή
Φολέγανδρος.....	29.900	υπό ναυπήγηση
Σκάφη 8.....	314.866	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαν Νικόλας.....	6.471	πρ. «Stainless Spray»
Μαντίνεια.....	31.951	παραμένει στη δύ- ναμη
Μπουένα Εμπρέσα.....	32.029	παραμένει στη δύ- ναμη

Σάντα Άννα.....	22.637	πρ. «Falkanger»
Σάντα Μαρία.....	22.714	πρ. «Finnanger»
Αναξ Τάϊγκερ.....	5.280	πρ. «Ravnhaas»
Αναξ Λαΐον.....	3.356	πρ. «Vulcanus II»
Σιέννα.....	41.776	υπέστειλε λιβερια- νή
Σκάφη 8.....	166.214	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αργονήσι.....	19.378	πρ. «Antares»
Ασφαλντ Λήντερ.....	18.343	πρ. «B.P. Energy»
Ιρένες Μπλέσινγκ.....	20.570	πρ. «Iron Capri- corn»
Αλφα Στάρ.....	51.818	πρ. «Combi Sabri- na»
Βολτάζ.....	1.589	πρ. «Boulder»
Μαραθών.....	18.552	πρ. «Marathon Key»
Αντίπαρος.....	28.059	πρ. «Ατένι»
Ηγκλ.....	26.973	πρ. «Phillips O- klahoma»
Κίμωλος.....	138.255	πρ. «Φάσσα»
Φάλκον.....	26.973	πρ. «Phillips Ve- nezuela»
Χώκ.....	26.973	πρ. «Phillips Mexi- co»
ΓΛ Πανόραμα.....	18.288	πρ. «Πανόραμα»
Κέρκυρα.....	67.239	πρ. «Νότος»
Κρήτη.....	116.104	πρ. «Αουρόρα Μπορεάλις»
Ενάλιος Τρίτων.....	51.502	πρ. «Neptune Leo»
Κάλαμος.....	60.250	πρ. «Λαβαντάρα»
Κύθηρα.....	67.289	πρ. «Σκύρων»
Κως.....	43.681	πρ. «Πλακούρας»
Λέγκαση.....	118.865	υπέστειλε κυπρια- κή
Νήσος Δήλος.....	40.570	πρ. «Tennessee River»
Πολύανθος.....	122.812	υπέστειλε κυπρια- κή
Χρυσή.....	101.440	πρ. «Αουρόρα Αυ- στραλίας»
Κράουν.....	88.886	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Λένι.....	79.249	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Κάπταιν Τζών Γ.Π. Λιβα- νός.....	128.161	πρ. «Choyo Maru»
Μαριπρίμα.....	34.075	πρ. «Asia Marine»
Σήφορντ.....	18.396	πρ. «Seaford»
Ντίνος Π.....	46.975	πρ. «Agi Roma»
Σκάφη 28.....	1.581.265	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Βάρκιζα.....	12.588	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Ελλάς.....	39.531	πρ. «Slavisa Vaj- ner»



ESTD 1936

ANCHORS

**& STUDLINK
ANCHOR
CHAINCABLES**



KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

Φαίαρ Δέλτα.....	13.354	πρ. «Zainab Sky»
Φαίαρ Σκάϋ.....	3.281	πρ. «Nurek»
Δημοσθένης Β.....	24.414	υπέστειλε πανα- μαϊκή
Θεομάννα.....	26.174	πρ. «Lydia P.»
Κάπ Ακρίτας.....	2.757	πρ. «Byzantine E- nergy»
Βασίλειος ΧΙΙΙ.....	1.809	πρ. «Sunlight»
Σκάφη 8.....	123.908	

ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναστασία.....	15.688	ύψωσε σημ. Μπα- χάμας
Ατλάντικα.....	14.582	επωλήθη Τούρ- κους
ΧΣΚ Γκλόρυ.....	36.438	διαγράφεται
Αντζέλικ Πάουερ.....	25.169	επωλήθη αλλοδα- πούς
Αντζέλικ Χόουπ.....	25.300	επωλήθη αλλοδα- πούς
Μάστερ Τ.....	20.432	επωλήθη Κινέζους
Ολύμπικ Ντίγκνιτυ.....	17.879	επωλήθη Απω Α- νατολή
Σκάφη 7.....	155.488	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελλεσποντ Μόναρκ.....	36.237	επωλήθη αλλοδα- πούς
Λοκρίς.....	16.402	επωλήθη αλλοδα- πούς
Παρασκευή.....	20.797	μετ. «Παρασκευή Μ.Υ. (ε.)
Πασιθέα.....	80.225	βυθίσθηκε Κασίμα
Γκούντ Λήντερ.....	32.624	μετ. «Nile Delta» (Μπχ.)
Ση Κέϋ.....	15.223	μετ. «Λήντερ Α.» (μ)
Αλμπα ΙΙ.....	9.709	μετ. «Αγιος Ρα- φήλ» (μ.)
Αρχηγέτης.....	19.633	μετ. «Κυριάκος Μ.» (κ.)
Ντόνα Σοφία.....	15.229	επωλήθη Νορβη- γούς
Πρεντάτορ.....	18.025	ύψσε σημ. Μάλ- τας
Κυμώ.....	65.685	μετ. «Φολέγαν- δρος» (ε.)
Πάνκαρ Ρέζολιουτ.....	23.693	μετ. «Μαρίνα» (ε.)
Ακοή.....	55.783	μετ. «Αιγιάλη» (ε.)
Ανδριώτης.....	18.634	μετ. «Αγγελική Δ.» (κ.)
Αντζουλέτα.....	24.941	μετ. «Πανάκεα» (ε.)
Απηλιώτης.....	35.716	μετ. «Αγιος Μη- νάς» (ε.)
Γαρμπής.....	41.164	μετ. «Φαλκονέρα» (λ.)
Γκόλντεν Χάρβεστ.....	13.179	μετ. «Σπύρος Μ.» (ε.)

Μοντάνα.....	19.818	επωλήθη Αμερικα- νούς
Τζίνι ΙΙ.....	16.229	μετ. «Ευρυάλη» (μ.)
Απνοια.....	34.409	μετ. «Αμολιάνη» (ε.)
Λεβάντες.....	65.874	μετ. «Κάσσο» (ε.)
Μακεδονία.....	31.427	μετ. «Μακεδών» (μ.)
Μελέτη.....	35.516	βυθίσθηκε Ρεϊνιόν 24/8
Μπουκαδούρα.....	52.831	μετ. «Διάπορος» (ε.)
Νάϊαντ.....	35.561	επωλήθη αλλοδα- πούς
Σπηλιάδα.....	12.517	μετ. «Παξοί» (ε.)
Γκούντ Στρέιτ.....	14.592	μετ. «Αξιόν Ε- στίν» (μ.)
Καπετάν Παντελής.....	12.469	μετ. «Τιρόλ» (ε.)
Νινή.....	16.629	μετ. «Ontario» (κ.)
Παλόμα.....	29.457	ύψωσε σημαία Κύ- πρου
Ζέφυρος ΙΙ.....	18.838	μετ. «Σκιάθος» (ε.)
Μιχάλης Λεμός.....	16.726	μετ. «Ρέα» (ε.)
Ντίλινζενς Π.....	9.049	μετ. «Διαμαντής Π.» (μ.)
Σκάφη 34.....	964.841	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ποσειδών.....	10.691	μετ. «Σπέσιαλ» (ΑΒ)
Σκάφος 1.....	10.691	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κλέλια.....	12.200	μετ. «Κλέλια Χ.Φ.» (ε.)
Σκάφος 1.....	12.200	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ιντιαν Εξπρές.....	11.849	σημαία Βανουάτου
Ιτάλιαν Εξπρές.....	11.500	σημαία Βανουάτου
Αλφα Τσάλλεντζ.....	10.511	μετ. «Τσεφού» (ε.)
Γκλόρια.....	4.050	επωλήθη αλλοδα- πούς
Δαναός.....	14.103	μετ. «ΑΛΣ Δανα- ός» (ε.)
Αμαλία.....	14.103	μετ. «ΑΛΣ Αμα- λία» (ε.)
Μαίρη.....	14.103	μετ. «Ζίμ Μπρα- ζίλ» (ε.)
Σεβαστάκι.....	12.811	ύψωσε λιβεριανή



M.V. FRIO HELLENIC

One of six new buildings trading with the Lavinia Reefer Fleet,
a Fleet comprising as of March 1991 some 93 ships with a
total bale capacity of 36 million cbft.

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS / GREECE
PHONES: 4182551 / 7 - 4184963 / 964
TELEX: 21-3876 / 21 - 1650 / 24 - 1173
LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX: (01) - 4182388 - 4536778

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

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

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

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

ΟΤΕ

ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΤΗΝ ΤΗΛΕΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



...ΚΑΙ
ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΗΝ
ΣΗΜΕΡΑ!

Με το δέκτη Τηλεειδοποίησης
στην τσέπη σας
εξασφαλίζετε ασύρματη ειδοποίηση
όλο το 24ωρο σ' όλη τη Χώρα
όπου κι' αν βρίσκεστε.



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΝΤΥΠΑ ΣΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΟΥ ΟΤΕ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΑΣ

Τσεφού	10.511	μετ. «Αλφα Τσάλ- λεντζ» (ε.)
Σκάφη 9.....	103.541	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ρέα Σάν.....	1.999	μετ. «Αμαλία» (μ.)
Χίος Ντίγκνιτυ.....	8.064	μετ. «Μαϊάμι Ρή- φερ» (ε.)
Δήμητρα	3.909	διαγράφεται (επι- βατηγά)
Πάτμος Ρήφερ.....	10.094	μετ. «Εκουαντόρ Τρέϊντερ» (ε.)
Σαϊντ Γεράσιμος.....	9.644	διάλυση Ινδία
Σενίκολι Σιέρρα.....	9.619	επωλήθη Απω Α- νατολή
Αιτζιαν Ντόλφιν.....	8.224	διαγράφεται (επι- βατηγά)
Βένους	14.540	ύψωσε κυπριακή
Ντίγκνιτυ.....	8.813	μετ. «Dignity V» (κ.)
Πέλλα.....	1.594	μετ. «Αγγελική Κ.» (ε.)
Περσεύς.....	9.742	ύψωσε σημ. Μπα- χάμας
Πήγασος	13.275	διαγράφεται (επι- βατηγά)
Ζίμ Βενέζια.....	12.941	μετ. «Ρατάνα Θέ- βι» (ε)
Σέμπο Μούν.....	1.583	ύψωσε κυπριακή
Ταύγετος.....	8.957	σημαία Μάλτας
Ντέλφικ Ρήφερ.....	9.710	μετ. «Αιτζιαν Ρή- φερ» (κ.)
Πήγασος	9.749	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
Ρέα Σή.....	2.995	σημαία Μάλτας
Γουώτερτορεν.....	12.373	μετ. «Χόγκ Κόγκ Γκλόρυ» (ε.)
Επιμέλεια.....	10.006	επωλήθη αλλοδα- πούς
Μπλού Στόουν.....	5.580	επωλήθη Ιταλούς
Νάτα.....	9.359	μετ. «Ya Samadu» (π.)
Ουαϊτ Στόουν.....	5.438	επωλήθη Ιταλούς
Παναγής Βεργώτης.....	8.953	μετ. «Βιρτζίνια» (μ.)
Σεν Τζόν.....	11.168	μετ. «Φρατζής Μ.» (κ.)
Σοφούλα	3.814	επωλήθη αλλοδα- πούς
Αγγελική Κ.....	1.594	ύψωσε σημαία Μάλτας
Γουώτερμολεν.....	12.840	μετ. «Ιντσόν Γκλόρυ» (ε.)
Κάσος Ρήφερ.....	8.190	μετ. «Χίος Ρήφερ» (ε.)
Νεμέα	10.993	επωλήθη αλλοδα- πούς
Τζόυ	10.801	μετ. «Εμεράλντ» (κ.)
Βαλπαράϊζο Ρήφερ.....	5.882	ύψωσε σημαία Μάλτας
Ζίμ Κοπέρ.....	13.941	μετ. «Ζίμ Γένοβα» (ε.)
Μοντεβιδέο Ρήφερ.....	8.047	ύψωσε σημαία Μάλτας

Κατερίνα ΙΙ.....	1.532	ύψωσε κυπριακή
Κοπακαμπάνα Ρήφερ....	8.201	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Παλ Ντράγκον.....	8.784	μετ. «Συμπλέα» (κ.)

Σκάφη 37..... 303.948

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολυμπία.....	3.400	επωλήθη αλλοδα- πούς
Πόπη.....	11.002	μετ. «Tropis» (π.)
Ρήφερ Τούρμπο.....	8.021	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Χίος Φαίθη.....	5.527	διάλυση Τουρκία
Σκάφη 4.....	27.950	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαλαμίνα.....	29.900	ύψωσε λιβεριανή
Σκάφος 1.....	29.900	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ασπιλος.....	45.065	μετ. «Neptune Do- rado»
Σάντα Άννα.....	22.637	ύψωσε λιβεριανή
Σκάφη 2.....	67.702	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αθλος.....	2.071	μετ. «Lemania» (μ)
Γκούντ Νιούς.....	109.693	επωλήθη αλλοδα- πούς
Δάφνη.....	48.473	επωλήθη Ιορδανία
Γουόρλντ Προτέκτωρ...	18.204	μετ. «Σηκάπταιν» (μ.)
Ατένι.....	28.059	μετ. «Αντίπαρος» (ε.)
Φάσσα.....	60.352	μετ. «Κίμωλος» (ε.)
Άγιος Νικόλαος Ι.....	999	επωλήθη Τούρ- κους
Αουρόρα Μπορεάλις...	115.150	μετ. «Κρήτη» (ε.)
Ενάλιος Αίθρα.....	1.596	μετ. «Varmaoil V» (κ.)
Νότος.....	67.239	μετ. «Κέρκυρα» (ε.)
Πανόραμα.....	20.784	μετ. «ΓΛ Πανόρα- μα» (ε.)
Αουρόρα Αυστραλις...	101.439	μετ. «Χρυσσή» (ε.)
Ζαρνάτα.....	69.338	μετ. «Ρόδος» (ε.)
Λαβαντάρα.....	60.250	μετ. «Κάλαμος» (ε.)
Πλακούρας.....	43.681	μετ. «Κώς» (ε.)

Σκύρων	67.239	μετ. «Κύθηρα» (ε.)
Ελλεσποντ Τατίνα.....	47.344	επωλήθη αλλοδα- πούς
Πέρκο.....	1.597	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Αννα.....	46.389	διάλυση Ινδία
Κίρκη.....	44.954	διάλυση Ινδία
Σκάφη 20.....	955.851	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ναυσικά.....	1.598	μετ. «Dhiran K.III» (Ον.)
Θεοράνα.....	26.174	ύψωσε σημαία Μάλτας
Κατίνα.....	38.878	μετ. «Κατίνα Π. (μ.)
Πολύμνια.....	31.768	ολική τεκμαρτή α- πώλεια
Φιλικός.....	48.682	ύψωσε σημ. Μάλ- τας
Σκάφη 5.....	147.100	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στον αριθμό των πλοίων κατά 29 μονάδες και αύξηση στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 1.800.155 τον. γκρός, η οποία μας δίνει τη σημερινή δύναμη υπό την ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ, σε φορτηγά, μπάλκ κάρριερς και δεξαμενόπλοια άνω των 1.000 τον. γκρός, από:

904 σκάφη, 22.561.529 τον. γκρός

ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τα εγγραφέντα στο κυπριακό νηολόγιο, πλοία ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν το 1991 σε 110, συνολικής χωρητικότητας 1.790.505 τον. γκρός και τα διαγραφέντα την ίδια περίοδο ήταν 63 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.373.832 τον. γκρός.

Τα εγγραφέντα πλοία αναλύονται ως κατωτέρω:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90..	6	τ.γκρός	148.032
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	42	»	1.085.126
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1980-90.....	10	»	31.382
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	36	»	283.037
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	3	»	4.176
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79..	12	»	220.528
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	18.224
Σύνολο σκάφη.....	110	»	1.790.505

Ενώ τα διαγραφέντα την ίδια περίοδο αναλύονται ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	3	τ.γκρός	80.299
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	24	»	421.405
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968	2	»	56.400
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	24	»	215.408
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	2	»	9.888
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79...	5	»	489.827
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	3	»	100.605
Σύνολο σκάφη.....	63	»	1.373.832

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μις Αλίκη.....	18.061	παραμένει στη δύ- ναμη
Φόρουμ Κέμιστ.....	26.512	πρ. «Daniela»
Φόρουμ Πρόντακτ.....	26.512	πρ. «Rafaela»
Αγία Μαρκέλα.....	15.046	πρ. «Confidence»
Μισκάυ Μπαίη.....	30.639	πρ. «Παντοκρά- τωρ»
Σεντούριον.....	31.262	πρ. «Visby»
Σκάφη 6.....	148.032	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Καρλίτα.....	9.996	πρ. «Σάν Ήρωες»
Φόρτσουν.....	17.918	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Ιαπετός.....	54.481	πρ. «Pan Cedar»
Φόρουμ Ακασάκα.....	20.452	πρ. «Global Wing»
Αθηνούλα.....	15.901	πρ. «Φάνης»
Ιολκός Μπαίη.....	35.416	πρ. «Tayabas Bay»
Κατέρινα Φ.....	19.044	πρ. «New Cadmus»
Πάνορμος.....	19.820	πρ. «Nerezine I.»
Ρέα.....	30.930	πρ. «Μις Ντίνα»
Τζέμινι.....	28.415	πρ. «Astrobell»
Γιώργος.....	25.084	πρ. «Black Pearl»
Κάπταιν Λουκάς.....	19.049	πρ. «New Diana»
Κλέο Μ.....	20.265	πρ. «Ever Harmo- ny»
Ράβεν.....	9.646	πρ. «Ναβιγκλόρυ»
Ρέιντζερ.....	14.760	πρ. «Ναταλία»
Σηγκρέϊς II.....	38.886	πρ. «Tenoch»
Σηντιούτ II.....	18.373	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Σητζού.....	16.819	πρ. «Iron Kirby»
Ανδρία.....	40.572	πρ. «Laura Pan- do»
Ατλαντίς Σκάυ.....	10.625	πρ. «Breeze»
Κορονίς II.....	15.043	πρ. «Banahaw»
Κυριάκος Μ.....	19.603	πρ. «Αρχηγέτης»
Αγγελική Δ.....	18.634	πρ. «Ανδριώτης»
Αδμητος.....	15.684	πρ. «Λεοντάρι»
Απόστολος Ανδρέας 4..	67.914	πρ. «Solita»
Λύρα.....	16.299	πρ. «Sirius»
Ναυσικά Μ.....	76.084	πρ. «Sam Hunt»
Πορφυρίων.....	19.166	πρ. «Χέρκουλες»
Χαράλαμπος Β.....	14.986	πρ. «Χαράλαμ- πος»
Λέρος Σάν.....	49.217	πρ. «Bogey»
Λόρελεϋ.....	15.407	πρ. «Korean Tra- der»
Ση Κόνσερτ.....	18.124	πρ. «Κεν Κόνφιν- τενς»
Τροπεοφόρος.....	10.763	πρ. «Ιόνιαν Σέϊ- λορ»
Αγκράρι.....	43.806	πρ. «Mare Ligure»
Λαοδίκη II.....	14.171	πρ. «Μπόν Λάκ»
Λέϊζεμπεμ.....	15.276	πρ. «Αλέξης»
Νάβιος Προτέκτωρ II....	64.670	πρ. «Navios Uni- que»

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



THE HELLESPONT GROUP

MANAGERS:

**Hellespont Steamship
Corporation**
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus
Greece

Telephone: (301) 45 33 701/
(301) 41 85 811
Telex: 213110 HSC GR
Telefax: (301) 45 22 918

AGENTS:

Papachristidis Limited
**Papachristidis Ship
Management Services
Limited**
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
United Kingdom

Telephone: (071) 828 9998
Telex: 928643 FRIXOS G
Telefax: (071) 828 9122

**Manila Ship Management
& Manning Inc**
Ground Floor
Alexander House
132 Amorsolo Street
Legaspi Village
Makati, Metro Manila
Philippines

Telephone: (632) 86 40 71/4
Telex: 156200510
Telefax: (632) 86 40 75



MEMBER



•HELMEPA•

BERY

MARITIME INC.



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

Expert knowledge
in container and
multipurpose
market.

Detailed
experience in
handy-size
bulkcarrier trades.

Evaluation and
presentation of
shipping projects
and freight
opportunities.

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

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

41, AKTI MIAOULI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE
TEL.: 4292300 - 6 — FAX: 4292097
TELEX: 21 3612-3 BERY GR.

Πηλεός.....	30.930	πρ. «Ευρύαλος»
Σενσέι.....	18.837	πρ. «Mare Dorico»
Φόρουμ Τρέιντερ.....	31.972	αγορά από Κύπρο
Κιγκφίσερ.....	12.631	πρ. «Al Karameh»
Παλόμα.....	29.457	υπέστειλε ελληνική

Σκάφη 42..... 1.085.126

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φρίο Τζαπάν.....	2.222	πρ. «Mys Gorodetskiy»
Φρίο Αμέρικα.....	2.222	πρ. «Ekvator»
Φρίο Αρτζεντίνα.....	2.175	πρ. «Elektron»
Φρίο Ινδιάνικ.....	1.500	πρ. «Everest»
Φρίο Κορέα.....	2.162	πρ. «Mys Zhelaniya»
Φρίο Μπαλτικ.....	1.500	πρ. «Etna»
Φρίο Μπραζιλ.....	2.172	πρ. «Eridan»
Ράιντερ Β.....	11.977	πρ. «Jugoagent»
Ευαγγελία ΙΙΙ.....	2.641	πρ. «Swan»
Βίκυ Ρούσσος.....	2.811	πρ. «Gunvor»

Σκάφη 10..... 31.282

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αρκτικ Ρήφερ.....	6.678	πρ. «Arctic C.»
Μπραζιλία Ρήφερ.....	7.563	πρ. «Ifni»
Φρίο Αμαζών.....	5.871	αγορά από Κύπρο
Φρίο Αμβούργο.....	6.679	αγορά από Κύπρο
Φρίο Ατλάντικ.....	8.741	πρ. «Atlantika»
Φρίο Μπρέμεν.....	6.627	αγορά από Κύπρο
Ώστερν Στάρ.....	7.348	πρ. «Eastern Reefer»
Κως Αϊλαντ.....	9.199	πρ. «Κάπταιν Τζώρτζ»
Ρίκια.....	9.810	πρ. «Νέστωρ Σκάυ»
Αραμπέλλα.....	12.290	πρ. «Τζώρτζ Δ. υπέστειλε σημ. Μάλτας
Αρτεμής.....	1.598	πρ. «Nobel»
Βένους.....	14.540	πρ. «Ugur Yildizi»
Μινέρβα.....	4.967	πρ. «Ferry Akashi»
Αγιος Σπυρίδων.....	3.521	πρ. «Θερμαϊκός»
Ντέμ.....	6.987	υπέστειλε ελληνική
Παντρώνε.....	15.086	πρ. «Dignity»
Σέμπο Μούν.....	1.547	πρ. «Lake Tahoe»
Ντίγκνιτ V.....	9.348	υπέστειλε παναμαϊκή
Παντοκράτωρ Κορφού.....	8.939	πρ. «Ντέλφικ Ρήφερ»
Τζών Ν.....	5.907	υπέστειλε παναμαϊκή
Αιτζαν Ρήφερ.....	9.710	πρ. «Αγιος Σπυρίδων»
Λαίδη Τέρρυ.....	4.123	πρ. «Σαρωνικός ΙΙ»
Αγιος Σπυρίδων Ι.....	3.480	
Ακάμας.....	9.664	

Ανέστο Δ.....	8.741	πρ. «Al Omariah»
Κώστας Η.....	9.192	πρ. «Ιντέκριτ»
Σαν Έβανς.....	9.584	πρ. «Hugo Oldendorff»
Φρατζής.....	11.249	πρ. «Σεν Τζόν»
Βασίλης ΙΧ.....	2.996	πρ. «Stilo»
Ομίνα.....	8.466	πρ. «Veritas»
Παλ Ήγκλ.....	9.427	υπέστειλε σημαία Βανουάτου

Πατραϊκός 2..... 12.470
Αραμπέλλα..... 12.290

Παρνασσός..... 4.006
Πλάτων..... 9.188
Φρίο Ντόλφιν..... 5.205

Σκάφη 36..... 283.037

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκαλτάιντ.....	989	υπέστειλε λιβερτινή
Νηρεΐς.....	1.598	πρ. «Minneapolis»
Ρωμύς.....	1.589	πρ. «Minnesota»
Σκάφη 3.....	4.176	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπλούτανκ Λάνσερ ..	5.105	πρ. «Ming Hu»
Μπλούτανκ Στάρλετ....	1.991	πρ. «Asalimi 5»
Μπλούτανκ Τρέιντερ...	2.998	πρ. «Asalimi 6»
Μπλούτανκ Φάϊτερ.....	4.706	πρ. «Liang Hu»
Μοράντο.....	16.890	πρ. «Mobil Australis»
Μπλουτάνκ Αντβένταρους.....	6.764	πρ. «Jeddah Progress»
Βυτίνα.....	60.827	πρ. «Michael C.»
Αιτωλικός.....	64.820	πρ. «Akita»
Σηβίνχα.....	18.224	πρ. «Vinha»
Βεσαόιλ V.....	2.913	πρ. «Ενάλιος Αίθρα»
Σίλβερ Χόλτ.....	17.645	πρ. «Nyholt»
Σίλβερ Χόρν.....	17.645	πρ. «Nyhorn»
Σκάφη 12.....	220.528	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σηπούρχα.....	18.224	πρ. «Purha»
Σκάφος 1.....	18.224	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Απόστολος Ανδρέας ΙΙΙ..	24.597	επωλήθη Κινέζους

Θαλασσινή Δόξα.....	25.063	μετ. «Svetlivlaho»
Παντοκράτωρ.....	30.639	μετ. «Μπισκάυ Μπαϊν» (κ.)
Σκάφη 3.....	80.2999	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαν Ήρωσ.....	10.221	μετ. «Καρλίτα» (κ.)
Κέϊπ Σουπήριον.....	8.896	μετ. «San Sebastian» (κ.)
Λεντούδης Ευάγγελος ΙΙ.....	18.700	μετ. «Tomahauk» (κ.)
Μακστόρμ.....	11.700	επωλήθη Κινέζους
Miss Ντίνα.....	30.930	μετ. «Ρέα» (κ.)
Μπράϊτ Εβελύν.....	14.969	μετ. «Capricorn 1» (μ.)
Πασχάλης.....	16.388	σημαία Αγ. Βικεντίου
Σημπρήζ.....	11.005	μετ. «Σημπρήζ Ουάν» (μ.)
Θερμαϊκός ΙΙ.....	15.086	μετ. «Παντρόνε» (κ.)
Ναβιγκλόρυ.....	9.646	μετ. «Ράβεν» (κ.)
Ναταλία.....	14.760	μετ. «Ρέιντζερ» (κ.)
Παλόμα.....	29.547	ύψωσε ελληνική
Χέρκουλες.....	19.116	μετ. «Πορφυρίων» (κ.)
Βέρμα.....	9.632	μετ. «Romina» (μ.)
Μίνεραλ Στάρ.....	36.330	επωλήθη διάλυση
Ακτή.....	15.756	μετ. «Ακτο»
Αλέξης.....	15.205	μετ. «Λέϊζερμπεμ» (κ.)
Ευρύαλος.....	30.930	μετ. «Πηλεΐς» (κ.)
Ιόνιαν Κουήν.....	11.488	μετ. «M. Hass» (Μπχ.)
Καπετάν Σιδέρης.....	34.613	μετ. «Αγία Θαλασσινή»
Μπόν Λακ.....	16.160	μετ. «Λαοδίκη ΙΙ» (κ.)
Ναυτίλος.....	16.224	μετ. «Βένους Τ.» (μ.)
Σάνσετ.....	13.907	βυθίστηκε Σοκοτρά 1/8
Εξπλορίτας.....	10.250	μετ. «Εξπλόρερ» (μ.)

Σκάφη 24..... 421.405

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μνημοσύνη.....	31.507	επωλήθη αλλοδαπούς
Ρόζα.....	24.893	μετ. «Ανέμη» (μ.)
Σκάφη 2.....	56.400	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γιορβάς.....	11.541	διάλυση Ινδία

Δήμητρα Μπιούτου.....	6.514	βυθίστηκε Ομάν
Μιχάλης Σ.....	2.999	μετ. «Cape Patricia» (κ.)
Ανεζίνα.....	6.597	ύψωσε σημαία Μάλτας
Ιρίς.....	5.278	μετ. «Όσιρις Ι.» (μ.)
Τώρτζ Δ.....	12.376	μετ. «Αραμπέλλα» (κ)
Αραμπέλλα.....	12.290	ύψωσε σημαία Μπαχάμας
Μαργκότ.....	11.242	επωλήθη διάλυση
Μάρκ Αϊλάντ.....	1.516	μετ. «Βένους» (μ.)
Μπραζιλία Ρήφερ.....	7.563	ύψωσε σημ. Μάλτας
Ακούρ ΙΙ.....	8.824	μετ. «Atlanta» (κ.)
Ελιζαμπεθ Κ.....	8.936	μετ. «Mega Luck» (μ.)
Πάνορμος Βίκτορυ.....	9.982	μετ. «Ronzay Victory» (π.)
Πλύμουθ.....	8.825	μετ. «Faraga» (κ.)
Αγιος Σπυρίδων.....	3.521	μετ. «Αγιος Σπυρίδων Ι» (κ.)
Αρκτος.....	11.559	μετ. «Farabi»
Ιντέγκριτυ.....	9.192	μετ. «Κώστας Η.» (κ.)
Πάνορμος Σήμαν.....	11.185	ολική τεκμαρτή απώλεια
Σαρωνικός ΙΙ.....	10.301	μετ. «Ακάμας» (κ.)
Κουάγκσι.....	12.470	μετ. «Πατράϊκός 2» (κ.)
Νόρθ Μπρήζ.....	3.764	μετ. «Παναγιώτης» (κ.)
Σίλβερ Ναβιγκέϊτορ.....	20.654	μετ. «Captain Jim» (κ.)
Λίνκ Τάργκετ.....	8.931	μετ. «Λίνκ» (μ.)
Ντίγκνιτυ V.....	9.348	ύψωσε σημαία Μάλτας

Σκάφη 24..... 215.408

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπελίτα Στάρ.....	8.370	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
Στέλλα Α.....	1.518	διαγράφεται
Σκάφη 2.....	9.888	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναξ.....	122.936	ύψωσε λιβεριανή
Γκλόρυ.....	54.134	διάλυση Μπαγκλαντές
Λέγκασυ.....	118.865	ύψωσε ελληνική
Πολύανθος.....	122.812	ύψωσε ελληνική
Αργκосу.....	71.080	διάλυση Πακιστάν
Σκάφη 5.....	489.827	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φιλοθέη.....	54.322	διάλυση Ινδία

Αστερίας.....	14.993	διάλυση Ινδία
Σπλέντορ.....	31.290	διάλυση Μπαγ- κλαντές

Σκάφη 3..... 100.605

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε αύξηση στο κυ-
πριακό νηολόγιο κατά 47 πλοία και στη χωρητικότητα κατά
416.673 τον. γκρός, η οποία προστιθέμενη στην υπάρχουσα
στις 31 Δεκεμβρίου 1990, δύναμη, μας δίνει τη σημερινή δύνα-
μη των ελληνικών πλοίων υπό ΚΥΠΡΙΑΚΗ σημαία από:

822 πλοία, 14.029.337 τον. γκρός

Η ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ

Σε κατώτερα επίπεδα από αυτά των προηγούμενων ετών πα-
ρουσιάζεται η κίνηση του 1991 στο Παναμαϊκό νηολόγιο. Οι εγ-
γραφές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ήταν 32, συνολικής χω-
ρητικότητας 608.099 τον. γκρός (62, 1.064.774 τον. γκρός
το 1990 και 62 πλοία, 830.604 τον. γκρός το 1989) και οι
διαγραφές 45, συνολικής χωρητικότητας 482.478 τον. γκρός
έναντι 53 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1.368.725 τον.
γκρός που είχαν διαγραφεί το 1990 και 58 πλοίων, 819.126
τον. γκρός που είχαν διαγραφεί το 1989.

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	1	τ.γκρός	16.600
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	6	»	106.549
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	3	»	27.447
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1980-90.....	1	»	9.112
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	6	»	53.938
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	6	»	19.652
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	2	»	162.800
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1980-90..	3	»	30.761
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79..	3	»	178.795
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	2.445
Σύνολο σκάφη.....	32	»	608.099

Τα διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90..	3	τ.γκρός	58.513
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	10	»	200.462
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1980-90.....	1	»	8.936
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	9	»	79.610
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	7	»	30.368
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1980-90..	8	»	40.245
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79..	3	»	11.119
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	4	»	53.225
Σύνολο σκάφη.....	45	»	482.478

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβο-
λών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κυκλάδες.....	16.600	πρ. «Merry Dolph- in»
Σκάφος 1.....	16.600	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ορσόλα Β.....	35.284	πρ. «Μέριτ»

Ερλυ Στάρ.....	12.916	πρ. «Astron»
Νόρθ Στάρ.....	16.402	πρ. «Anapa»
Αλκμίνη Α.....	20.819	πρ. «On Lee»
Αχιλλεύς.....	17.656	πρ. «Subicevac»
Σημπάλκ II.....	3.472	πρ. «Cerveto»

Σκάφη 6..... 106.549

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΕΩΣ 1968

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Χριστίνα Σ.....	9.170	πρ. «Twins Beau- ty»
Λάκυ Γκρήκ.....	8.648	πρ. «Kras»
Προμηθεύς.....	9.629	πρ. «Hanlim Mas- cot»
Σκάφη 3.....	27.447	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Στέλλα Φ.....	9.112	πρ. «Mit Rio de Janeiro»
Σκάφος 1.....	9.112	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγιος Μάρκος.....	8.936	πρ. «Lake Huron»
Απολλωνία V.....	4.869	πρ. «Finnelm»
Κίναρος V.....	10.053	πρ. «Pacific Ree- fer»
Ντίγκνιτυ.....	8.768	πρ. «N. Μάρμαρα- »
Στόρμι Άννι.....	12.376	πρ. «Μιγιάμα»
Κως.....	8.936	πρ. «Άγιος Μάρ- κος»
Σκάφη 6.....	53.938	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Φαίηθ.....	81.400	ναυπηγ. Τσίτα
Ολύμπικ Φλέαρ.....	81.400	ναυπηγ. Τσίτα
Σκάφη 2.....	162.800	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κάπτειν Λουκάς III.....	4.397	πρ. «Chempetrol Salina I»
Αναξ Πούμα.....	2.856	πρ. «Shoei Maru»
Γκάζ Νόρντση.....	23.508	πρ. «Donau»
Σκάφη 3.....	30.761	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ντουϊ Σαμούντρα.....	997	πρ. «Θήτα Τιτάν»

Σταρ Μπήκον.....	71.080	πρ. «John A. McCone»
Μάττερχορν.....	106.718	πρ. «Nichiharu»
Σκάφη 3.....	178.795	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ολύμπικ Μέριτ.....	17.879	ύψωσε ελληνική
Ιόνιαν Πρίνς.....	24.681	επωλήθη Χόγκ Κόγκ
Υπαπαντή.....	15.953	επωλήθη Κινέζους
Σκάφη 3.....	58.513	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ελούντα Νταιή.....	20.913	βυθίσθηκε 23/12
Νιού Χόουπ.....	13.920	διάλυση Ν. Αμερική
Φάνης.....	15.901	μετ. «Αθηνούλα» (κ.)
Μέριτ.....	35.284	μετ. «Ορσόλα Β.» (π.)
Αφθορος.....	38.780	ύψωσε σημαία Μάλτας
Σεραφείμ.....	14.889	επωλήθη Τούρκους
Χερουβίν.....	15.981	επωλήθη Τούρκους
Ιόνιαν Σέϊλορ.....	11.884	μετ. «Τροπεοφόρος» (κ.)
Κεν Κόνφιντενς.....	18.124	μετ. «Σή Κόνσερτ» (κ.)
Λεβάντ Πράϊντ.....	14.786	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 10.....	200.462	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αγιος Μάρκος.....	8.936	μετ. «Κώς» (π.)
Σκάφος 1.....	8.936	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Εντερπράϊζ 1.....	13.687	μετ. «Concouati»
Μπλού Στάρ.....	3.956	διάλυση Αλάγκ
Ν. Μαρμάρα.....	8.915	μετ. «Ντίγκνιτ»
Λάπτεβ Σή.....	12.416	μετ. «Sweeti Sandra» (π.)
Πηνελόπη V.....	11.633	ύψωσε ελληνική
Τζών Ν.....	5.907	ύψωσε κυπριακή
Μιγιάμα.....	12.498	μετ. «Στόρμι Άννη» (π.)
Εύπο Αγκσιμόνε.....	9.016	επωλήθη Κινέζους
Ουμούντα Τσήφ.....	1.582	διαγράφεται
Σκάφη 9.....	79.610	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ση Πρίνσεζς.....	4.073	μετ. «Panam Dorado» (π.)
Ιόνιαν Ήγκλ.....	4.796	επωλήθη αλλοδαπούς
Κίγκσμπερντ.....	4.509	μετ. «Clipper Trinity» (π.)
Χέμικαλ Τρέιντερ.....	4.409	επωλήθη Σκανδιναυούς
Όσεαν Κάστλ.....	4.083	μετ. «Panam Caribe»
Στέινλες Φάϊτερ.....	7.145	επωλήθη Βρετανούς
Πασίφικ Πρίνς.....	4.085	μετ. «Stephanie» (κ.)
Σκάφη 8.....	40.245	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γκόλντεν Ναβιγκέϊρο II.....	3.221	επωλήθη Ινδονησία
Ιόνιαν Μαρίνερ.....	6.901	επωλήθη αλλοδαπούς
Θήτα Τιτάν.....	997	μετ. «Ντούϊ Σαμούντρα» (π.)
Σκάφη 3.....	11.119	

Από τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις, προέκυψε μείωση στη δύναμη κατά 13 σκάφη και αύξηση στη χωρητικότητα κατά 125.621 τον. γκρός. Ετσι η σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό την ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ σημαία είναι:

396 σκάφη, 4.136.088 τον. γκρός.

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Η εμπόλεμη κατάσταση στην Αφρικανική χώρα είχε τον αντίκτυπο της στην μειωμένη κίνηση στο νηολόγιο το οποίο κατά το 1991, παρουσίασε μόνο 15 έγγραφες πλοίων, ελληνικής ιδιοκτησίας, συνολικής χωρητικότητας 724.458 τον. γκρός (20 έγγραφες πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1.186.070 τον. γκρός το 1990) και 26 διαγραφές πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1.277.192 τον. γκρός (44 σκάφη, 2.654.781 τον. γκρός το 1990).

Οι έγγραφες στο Λιβεριανό νηολόγιο αναλύονται κατά κατηγορίες σκαφών ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.....	6	»	221.802
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1980-90.....	1	»	12.811
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	29.506
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1980-90.....	2	»	45.224
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79.....	5	»	415.115
Σύνολο σκάφη.....	15	»	724.458

Οι διαγραφές παρουσιάζουν την κατωτέρω σύνθεση:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.....	1	τ.γκρός	45.300
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.....	9	»	406.869
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	2	»	11.020
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	1	»	1.222
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα.....	1	»	29.506
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1980-90.....	4	»	110.500

Δεξαμενόποια ναυπηγήσεως 1969-79... 8 » 672.775

Σύνολο σκάφη..... 26 » 1.277.192

Ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών έχει ως κατωτέρω:

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πόϊντ Κλήαρ.....	57.102	υπέστειλε σημ. Μάλτας
Νιούτον.....	10.579	πρ. «Full Moon»
Ντενίζ.....	11.055	αγορά από αλλοδαπούς
Πόρος.....	20.670	πρ. «Τραμουντάνα»
Φαλκονέρα.....	41.133	πρ. «Γαρμπής»
Μαρίκα 7.....	81.263	πρ. «Garden Green»
Σκάφη 6.....	221.802	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σεβαστάκι.....	12.811	υπέστειλε ελληνική
Σκάφος 1.....	12.811	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Σαλαμίνα.....	29.506	υπέστειλε ελληνική
Σκάφος 1.....	29.506	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπού Μαρίνερ.....	22.587	πρ. «Atlas Mariner»
Σάντα Άννα.....	22.637	υπέστειλε ελληνική
Σκάφη 2.....	45.224	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αναξ.....	122.926	υπέστειλε κυπριακή
Ασπίλος.....	56.003	πρ. «South Vivien»
Ση Πάουερ.....	71.080	πρ. «D.L. Bower»
Χάρμου.....	126.392	πρ. «Burmpac Bahamas»
Ροσαλίντ.....	38.714	πρ. «Yorktown Sea»
Σκάφη 5.....	415.115	

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αδάμας.....	45.300	ύψωσε ελληνική
Σκάφος 1.....	45.300	
Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Ακοή.....	68.596	ύψωσε ελληνική
Γουόρλντ Ρικάβερν.....	114.933	ύψωσε ελληνική
Ζέφυρος II.....	18.838	ύψωσε ελληνική
Λεβάντες.....	70.983	ύψωσε ελληνική
Πόϊντ Κλήαρ.....	57.102	ύψωσε ελληνική
Δάμων.....	20.712	ύψωσε σημ. Μάλτας
Ελμπέλλα IV.....	23.980	ύψωσε σημ. Μάλτας
Ντενίζ.....	11.055	μετ. «Αποστόλης» (μ.)
Τραμουντάνα.....	20.670	μετ. «Πόρος» (λ.)
Σκάφη 9.....	406.879	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μούτσαϊνα.....	5.509	ύψωσε ελληνική
Μυρσινίδη.....	5.511	ύψωσε ελληνική
Σκάφη 2.....	11.020	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Γουόρλντ Κούδος.....	40.357	ύψωσε ελληνική
Ανατολή.....	16.681	επωλήθη Νορβηγούς
Ατλας Μαρίνερ.....	22.587	επωλήθη Νορβηγούς
Μεταξάτα.....	30.875	επωλήθη Αμερικανούς

Σκάφη 4..... 110.500

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Νότος.....	75.049	ύψωσε ελληνική
Φάσσα.....	67.202	ύψωσε ελληνική
Χαβάϊαν Σαν.....	48.928	μετ. «Y. Mariner» (λ.)
Μύκονος.....	18.748	μετ. «Al Zainab» (AB)
Χάβεν.....	109.700	βυθίσθηκε Γένοβα 14/4
Τρέϊντ Στάρ.....	63.519	διάλυση Μπαγκλαντές
Πασίφικος.....	124.871	επωλήθη αλλοδαπούς
Σαχάρα.....	164.758	επωλήθη Σ. Αραβία
Σκάφη 8.....	672.775	

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε και νέα μείωση στον αριθμό των σκαφών κατά 11 μονάδες (- 24 μονάδες το 1990, - 17 μονάδες το 1989), καθώς και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 552.734 τον. γκρός (- 1.468.711 τον. γκρός το 1990, - 410.121 τον. γκρός το 1989), με αποτέλεσμα η σημερινή δύναμη του υπό ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ σημαία ελληνόκτητου στόλου να διαμορφώνεται σε:

131 σκάφη, 5.403.692 τον. γκρός

Η ΜΑΛΤΑ

Τα εγγραφέντα το 1991 ανήλθαν σε 83, συνολικής χωρητικότητας 1.167.344 τον. γκρός ενώ το 1990 είχαν εγγραφεί 60 ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.068.414 τον. γκρός και κατανέμονται κατά κατηγορία και ηλικία ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	1	τ.γκρός	15.904
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	28	»	539.779
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	5	»	104.037
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	27	»	176.942
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	7	»	38.809
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79..	10	»	209.104
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	5	»	82.769
Σύνολο σκάφη.....	83	»	1.167.344

Τα διαγραφέντα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ήταν 33 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 459.619 τον. γκρός έναντι 27 πλοίων, 434.492 τον. γκρός που είχαν διαγραφεί το 1990 και καταχωρούνται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	9	τ.γκρός	202.549
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	5	»	83.929
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	6	»	40.771
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	6	»	31.150
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως 1969-79..	2	»	30.024
Δεξαμενόπλοια ναυπηγήσεως έως 1968.	5	»	71.196
Σύνολο σκάφη.....	33	»	459.619

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των μεταβολών αυτών:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1980-90

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Αλέξης.....	15.904	πρ. «Bold Champion»
Σκάφος 1.....	15.904	

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φλάγκ Φάλκον.....	24.956	πρ. «Αλ Ταλούδι»
Δάμων.....	20.712	υπέστειλε λιβεριανή
Μιλτα.....	20.101	πρ. «Argaman Sea»
Σημπρήζ Ουάν.....	11.005	πρ. «Σημπρήζ»
Αγία Θαλασσινή.....	52.448	πρ. «Berlita»
Ελμπέλλα IV.....	23.980	υπέστειλε λιβεριανή
Λήντερ.....	15.208	πρ. «Σή Κέυ»
Αγιος Νεκτάριος.....	16.773	πρ. «Κετ»
Αγιος Ραφαήλ.....	9.689	πρ. «Άλμπα II»

Αφθωρος.....	38.780	υπέστειλε παναμαϊκή
Κάπρικον I.....	14.979	πρ. «Bright Evelyn»
Ντίμι.....	11.689	πρ. «Polydefkis»
Πρεντάτορ.....	15.963	υπέστειλε ελληνική
Υπάνεμα.....	40.059	πρ. «Luck»
Αλεξάντερς Γιούνιτι....	16.767	πρ. «Huron»
Αποστόλης.....	11.055	πρ. «Ντενίζ»
Εξόνη II.....	15.871	πρ. «Sunward II»
Ευρύαλη.....	16.229	πρ. «Τζίνι II»
Ρομίνα.....	9.702	πρ. «Βέρμα»
Βένους Τ.....	16.224	πρ. «Ναυτίλος»
Μακεδών.....	31.427	πρ. «Μακεδονία»
Μάριος.....	10.526	πρ. «Nante City»
Μπέλλα.....	23.919	πρ. «Έλλη»
Αλεξάντερς Αμπίλιτι....	14.162	πρ. «London Pride»
Αξιονεστίν.....	14.591	πρ. «Γκούντ Στρέιτ»
Εξπλόρερ.....	10.074	πρ. «Εξπλορίτας»
Μαντράκι.....	13.993	πρ. «Rimba Keruing»
Φλέτσα.....	18.907	πρ. «Ταμάρα»
Σκάφη 28.....	539.779	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Φιντέλιτι.....	9.243	πρ. «Κώστας Η.»
Αμαλία.....	1.924	πρ. «Ρέα Σαν»
Αγιον Όρος.....	8.829	πρ. «Cape Rion»
Ανεζίνα.....	6.597	υπέστειλε κυπριακή
Οσίρις.....	5.480	πρ. «Ίρις»
Περσεύς.....	9.577	πρ. «Emanuel Vidovic»
Νηρεύς.....	10.153	πρ. «Nodilo»
Βένους.....	1.516	πρ. «Μάρκ Άϊλαντ»
Λάρκ.....	9.599	πρ. «Gretke Oldendorff»
Μπραζιλία Ρήφερ.....	7.563	υπέστειλε κυπριακή
Ταυγετος.....	8.957	υπέστειλε ελληνική
Ρέα Σή.....	2.995	υπέστειλε ελληνική
Βιρτζίνια.....	8.953	πρ. «Παναγής Βεργώτης»
Ευανθία.....	9.448	πρ. «Sila»
Μέγα Γιούνιον.....	9.250	πρ. «Τηλέμαχος»
Αγγελική Κ.....	1.594	υπέστειλε ελληνική
Γιουνάϊνεντ Γκλόρυ.....	10.152	πρ. «Makhtum Kuli»
Νέπτον Βαρκελώνη....	2.226	πρ. «Roro Highway»
Νέπτον Τράϊνεντ.....	1.592	πρ. «Rainpearl»
Παναγιώτης.....	3.759	πρ. «Νόρθ Μπρήζ»
Τόμ Κατ.....	11.020	πρ. «Νορθήστερν Μπρήζ»
Αγία Μαρίνα.....	6.242	πρ. «Miyoko»
Βαλπαράϊζο Ρήφερ.....	5.881	υπέστειλε ελληνική

Λίνκ.....	9.090	πρ. «Λίνκ Τάρ- γκετ»
Μοντεβιδέο Ρήφερ.....	4.971	υπέστειλε ελληνι- κή
Νέππου Σάν.....	1.518	πρ. «Berby»
Ντίγκνιτ V.....	8.813	υπέστειλε κυπριακή
Σκάφη.....	27	176.942

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Λεμάνια.....	2.656	πρ. «'Αθλος»
Σόνια.....	18.643	πρ. «Wind Splen- dour»
Σηλαιδή.....	17.659	πρ. «Singa Wilmi- na»
Σηκάπτειν.....	18.204	πρ. «Γουόρλντ Προτέκτωρ»
Σηγουϊντ 2.....	28.025	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
Βόγιατζερ Ι.....	1.999	πρ. «Μπλούτανκ Τζούνιορ»
Νταϊνάμικ.....	105.845	πρ. «Happy Com- mander»
Θεά Τύχη.....	3.662	πρ. «Chemifal- con»
Κωνσταντίνος Δ.....	10.814	πρ. «Eyzhen Berg»
Πέρκο.....	1.597	υπέστειλε ελληνι- κή
Σκάφη 10.....	209.104	

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79**

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Πόϊντ Κλήαρ.....	57.102	ύψωσε λιβεριανή
Αλ Ταλούδι.....	24.956	μετ. «Φλάϊγκ Φάλ- κον» (μ.)
Αντέλ.....	17.075	μετ. «Delfi»
Ση Φέϊθ.....	15.216	μετ. «Πασίφικ Στάρ» (ΑΒ)
Σηντιούτ II.....	18.383	ύψωσε κυπριακή
Τζοάννα Π.....	12.005	διαγράφεται
Χαράλαμπος.....	14.986	μετ. «Χαράλαμπος Β.» (κ.)
Ελλη.....	23.919	μετ. «Μπέλλα» (μ.)
Ταμάρα.....	18.907	μετ. «Φλέτσα» (μ.)
Σκάφη 9.....	202.549	

ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Κώστας Η.....	9.981	μετ. «Φιντέλιτ» (μ.)
Γουϊντφωλ.....	3.384	σημαία Αγ. Βικεν- τίου
Αρτεμης.....	1.598	ύψωσε κυπριακή
Νικόλαος Κ.....	5.447	μετ. «Logy» (μ.)
Τηλέμαχος.....	9.213	μετ. «Μέγα Γιού- νιον» (μ.)

Νορθήστερν Μπρήζ.....	11.148	μετ. «Τόμ Κατ» (μ.)
Σκάφη 6.....	40.771	

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1969-79

Όνομα πλοίου	Τ.Γκρός	Παρατηρήσεις
Μπλούτανκ Τζούνιορ...	1.999	μετ. «Βόγιατζερ Ι.» (μ.)
Σηγουϊντ 2.....	28.025	επωλήθη Ιταλούς
Σκάφη 2.....	30.024	

Από τις ανωτέρω μεταβολές προέκυψε νέα αύξηση στην ελληνόκτητη δύναμη, κατά 50 πλοία (+ 33 πλοία το 1990) και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 707.725 τον. γκρός (+ 633.922 τον. γκρός το 1990), η οποία προστιθέμενη στην υπάρχουσα στις 31 Δεκεμβρίου 1990 δύναμη (135 πλοία, 1.788.303 τον. γκρός) μας δίνει τη σημερινή δύναμη υπό τη σημαία της ΜΑΛΤΑΣ από:

185 πλοία, 2.496.028 τον. γκρός

ΟΙ ΜΠΑΧΑΜΑΣ

Οι εγγραφές στο νηολόγιο των νήσων της Καραϊβικής ανήλθαν το 1991 σε 17 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 264.127 τον. γκρός (19 σκάφη, 593.020 τον. γκρός το 1990) που κατανέμονται ως ακολούθως:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	1	τ.γκρός	15.570
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	8	»	183.855
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	7	»	58.311
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	1	»	6.391
Σύνολο σκάφη.....	17	»	264.127

Οι διαγραφές κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ανήλθαν σε δέκα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 167.882 τον. γκρός (8 σκάφη, 349.689 τον. γκρός το 1990) και κατανέμονται κατά κατηγορίες ως εξής:

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1980-90.	1	τ.γκρός	13.589
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	4	»	67.647
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	34.951
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	3	»	23.669
Δεξαμενόποια ναυπηγήσεως 1969-79...	1	»	28.026
Σύνολο σκάφη.....	10	»	167.882

Ακολουθεί ο ονομαστικός κατάλογος των ανωτέρω μεταβολών:

Μετά τις ανωτέρω προσθαφαιρέσεις προέκυψε νέα αύξηση στο νηολόγιο των Μπαχάμας, κατά επτά σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 96.245 τον. γκρός, από την οποία συνάγεται ότι η σημερινή ελληνόκτητη δύναμη υπό την σημαία των ΜΠΑΧΑΜΑΣ είναι:

54 σκάφη, 1.576.590 τον. γκρός

Η ΟΝΔΟΥΡΑ

Μείωση παρουσίασε και το 1991 η ελληνόκτητη δύναμη στον Ονδουριανό νηολόγιο καθώς εγγράφηκε μόνο ένα πλοίο, 1.502 τον. γκρός και διαγράφηκαν τέσσερα σκάφη, συνολικής

χωρητικότητας 14.706 τον. γκρός. Το 1990 είχαν εγγραφεί επτά σκάφη, 43.406 τον. γκρός και είχαν διαγραφεί οκτώ σκάφη, 69.299 τον. γκρός.

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	1	τ.γκρός	1.502
Σύνολο σκάφη.....	1	»	1.502
Ενώ οι διαγραφές αναλύονται ως εξής:			
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	2	»	12.108
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	2	»	2.598
Σύνολο σκάφη.....	4	»	14.706

Από τις μεταβολές αυτές προέκυψε νέα μείωση στην εγγεγραμμένη ελληνόκτητη δύναμη κατά τρία σκάφη και στη χωρητικότητα κατά 13.204 τον. γκρός (έναντι μείωσης κατά ένα σκάφος και 25.893 τον. γκρός το 1990 και τεσσάρων σκαφών και 33.261 τον. γκρός το 1989). Ετσι η ελληνόκτητη δύναμη του υπό σημαία ΟΝΔΟΥΡΑΣ στόλου είναι:

13 σκάφη, 48.160 τον. γκρός

ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ

Στα ίδια τα περυσινά επίπεδα παρουσιάστηκε η κίνηση των ελληνόκτητων πλοίων στο νηολόγιο του Αγίου Βικεντίου καθώς εγγράφηκαν 5 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 44.965 τον. γκρός και διαγράφηκαν 3 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 13.601 τον. γκρός. Το 1990 είχαν εγγραφεί 4 σκάφη, 15.138 τον. γκρός και είχαν διαγραφεί 6 σκάφη, 20.774 τον. γκρός.

Οι εγγραφές των ελληνόκτητων πλοίων αναλύονται κατά κατηγορίες ως εξής:

Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως 1969-79.	2	τ.γκρός	31.239
Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	10.691
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	1	»	1.437
Φορτηγά ναυπηγήσεως έως 1968.....	1	»	1.598
Σύνολο σκάφη.....	5	»	44.965

Τα δε διαγραφέντα σκάφη κατανέμονται ως εξής:

Μπάлк κάρριερς ναυπηγήσεως έως 1968.	1	»	10.691
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1969-79.....	2	»	2.910
Σύνολο σκάφη.....	3	»	13.601

Με τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται αύξηση στη δύναμη κατά 2 σκάφη και στη συνολική εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 31.364 τον. γκρός που μας δίνει τη σημερινή δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό τη σημαία του ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ από:

8 σκάφη, 57.799 τον. γκρός

Η ΑΓΓΛΙΚΗ

Στο Αγγλικό νηολόγιο σημειώσαμε κατά το 1991 μόνο μία διαγραφή ελληνόκτητου πλοίου. Πρόκειται για το μπάλκερ «Κολόμβος Σιγκαπούρη», ναυπηγήσεως 1984, 10.511 τον. γκρός, το οποίο μετονομάστηκε σε «Αναγγελ Άτλας» και ύψωσε την ελληνική σημαία.

Ετσι η σημερινή δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων υπό ΑΓΓΛΙΚΗ σημαία είναι:

4 σκάφη, 77.382 τον. γκρός

ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛΛ

Αυξημένη παρουσιάζεται η κίνηση ελληνόκτητων πλοίων στο νέο νηολόγιο των νήσων Μάρσαλλ, στο οποίο για πρώτη φορά πέρυσι είχαν εγγραφεί έξι ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 1.057.133 τον. γκρός. Το 1991 οι εγγραφές ήταν τρία μπάлк κάρριερς, ναυπηγήσεως 1969-79, συνολικής χωρητικότητας 199.730 τον. γκρός και διαγράφηκε ένα μπάлк κάρριερ, ναυπηγήσεως 1973, 63.618 τον. γκρός.

Με τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται αύξηση στην ελληνόκτητη δύναμη κατά δύο σκάφη και στην εγγεγραμμένη χωρητικότητα κατά 136.112 τον. γκρός που μας δίνει τη σημερινή δύναμη στο νηολόγιο των ΝΗΣΩΝ ΜΑΡΣΑΛΛ από:

8 σκάφη, 1.193.245 τον. γκρός

ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ

Στο νηολόγιο του Βανουάτου σημειώσαμε την εγγραφή δύο φορτηγών, ναυπηγήσεως 1969, συνολικής χωρητικότητας 17.832 τον. γκρός και την διαγραφή ενός φορτηγού, ναυπηγήσεως 1979, 9.427 τον. γκρός.

Το 1990 στο νηολόγιο αυτό είχαν εγγραφεί τέσσερα ελληνόκτητα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 41.843 τον. γκρός.

Από τις μεταβολές αυτές παρουσιάζεται αύξηση στη δύναμη των ελληνόκτητων πλοίων κατά ένα σκάφος και στην χωρητικότητα κατά 8.405 τον. γκρός που μας δίνει την σημερινή δύναμη υπό σημαία ΒΑΝΟΥΑΤΟΥ από:

8 πλοία, 73.068 τον. γκρός

Η ΚΕΎΛΑΝΗ

Κατά το 1991 από το νηολόγιο αυτό διαγράφηκε το φορτηγό «Αφροδίτη», ναυπηγήσεως του 1968, 2.335 τον. γκρός, το οποίο ύψωσε την ελληνική σημαία.

Ετσι η σημερινή δύναμη του ελληνόκτητου στόλου υπό την σημαία ΚΕΎΛΑΝΗΣ είναι:

3 σκάφη, 15.593 τον. γκρός

ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

Μόνο διαγραφές παρουσιάζει και κατά το 1991 η κίνηση ελληνόκτητων πλοίων στο νηολόγιο των Φιλιππίνων.

Διαγράφηκε το μπάлк κάρριερ «Μέξικαν Σή», ναυπηγήσεως 1967, 21.141 τον. γκρός, το οποίο επωλήθη για διάλυση στην Ινδία.

Ετσι η ελληνόκτητη δύναμη που παραμένει στο νηολόγιο των Φιλιππίνων στις 31 Δεκεμβρίου 1991 είναι:

2 σκάφη, 18.083 τον. γκρός

ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ

Κατά το 1991 εμφανίζεται μεταξύ των νηολογίων που χρησιμοποιούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες και το νηολόγιο του Μαυρικίου, στο οποίο εγγράφηκε το μπάлк κάρριερ «Τσούνα», ναυπηγήσεως του 1968, 15.907 τον. γκρός, το οποίο υπέστειλε τη σημαία της Μάλτας.

ΟΙ ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ

Χωρίς καμία μεταβολή η κίνηση στο νηολόγιο των Μαλντιβών νήσων και η ελληνόκτητη δύναμη περιλαμβάνει μόνο το φορτηγό «Αττική», ναυπηγήσεως του 1961 1.354 τον. γκρός.

Η ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Στο νηολόγιο της Νέας Ζηλανδίας παραμένουν μόνο δύο ελληνόκτητα σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 32.440 τόν. γκρός, χωρίς να σημειωθεί καμία μεταβολή και κατά το 1991.

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Κατά το 1991 δεν σημειώσαμε εγγραφές ή διαγραφές ελληνόκτητων πλοίων στο νηολόγιο του Λιβάνου. Έτσι η ελληνόκτητη δύναμη υπό σημαία ΛΙΒΑΝΟΥ παραμένει σε:

9 σκάφη, 135.795 τόν. γκρός

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ακολουθεί ο πίνακας που εμφανίζει την ανοδική πορεία της Ναυτιλίας των Ελλήνων από το τέλος του 1955, πάντοτε σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών».

1955.....	1.035	πλοία	6.905.706	τόν. γκρός
1956.....	1.081	»	8.533.360	»
1957.....	1.368	»	10.542.998	»
1958.....	1.496	»	11.899.383	»
1959.....	1.552	»	12.456.150	»
1960.....	1.520	»	12.200.764	»
1961.....	1.850	»	13.212.844	»
1962.....	1.940	»	13.299.617	»
1963.....	2.105	»	15.025.153	»
1964.....	2.272	»	16.498.393	»
1965.....	2.515	»	18.575.153	»
1966.....	2.724	»	19.724.681	»
1967.....	2.864	»	21.821.052	»
1968.....	2.920	»	23.897.178	»
1969.....	3.057	»	26.932.061	»
1970.....	3.320	»	30.899.174	»
1971.....	3.578	»	34.101.909	»
1972.....	3.887	»	39.068.225	»
1973.....	4.126	»	42.624.963	»
1974.....	4.185	»	45.368.043	»
1975.....	4.330	»	48.298.436	»
1976.....	4.616	»	50.584.588	»
1977.....	4.936	»	52.863.827	»
1978.....	4.887	»	52.497.681	»
1979.....	4.812	»	52.950.095	»
1980.....	4.788	»	53.625.884	»
1981.....	4.749	»	54.317.773	»
1982.....	4.587	»	53.454.982	»
1983.....	4.616	»	56.138.758	»
1984.....	4.389	»	53.601.462	»
1985.....	2.800*	»	43.908.875	»
1986.....	2.546*	»	45.104.350	»
1987.....	2.534*	»	47.536.688	»
1988.....	2.534*	»	48.046.188	»
1989.....	2.433*	»	47.835.588	»
1990.....	2.442*	»	49.233.808	»
1991.....	2.551*	»	51.872.090	»

Από το 1985 υπολογίζονται μόνο τα πλοία ξηρού και υγρού φορτίου (φορτηγά μπάλκερς και δεξαμενόπλοια) χωρητικότητας άνω των 1.000 τόν.

Η ΕΤΑΙΡΙΑ

GUISE SHIPPING ENTERPRISES Co.

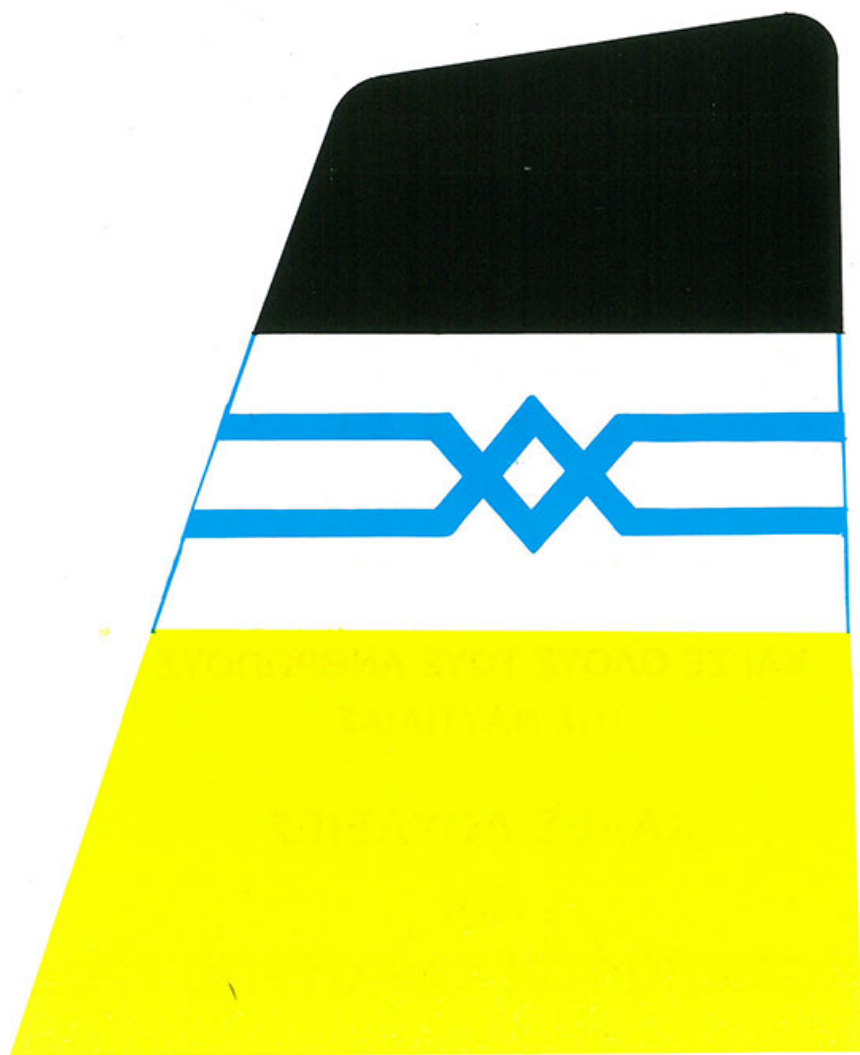
**Herodou Atticou Str. — 145 61 Kifissia
Tel.: 8088382 - Telex: 220441
Fax: 8011111**

ΕΥΧΕΤΑΙ

**ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΤΗΣ,
ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΤΗΣ
ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΚΑΛΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ
ΚΑΙ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

**POTHITOS SHIPPING Co. S.A.
&
POTHITOS SHIPPING (London) Ltd.**



Εὐχόμαστε
ΣΤΟΥΣ ΦΙΛΟΥΣ, ΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ,
ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ

**Εὐτυχισμένο τόν
ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΧΡΟΝΟ**

Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς και της αγοράς των Αγοραπωλησιών

Για την παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου, το 1991 ασφαλώς υπήρξε ένα έτος με πλήρη απουσία της λέξης «κρίση». Και σπεύδουμε εν προκειμένω να διευκρινίσουμε, ότι τούτο ουδόλως σημαίνει την απουσία προβλημάτων, των οποίων, όπως και όλες οι εκφάνσεις της σημερινής πολυτάραχης και δαιδαλώδους ζωής, βρίσκεται και ο τομέας των δια θαλάσσης μεταφορών. Η επισήμανση της απουσίας της «κρίσης», λοιπόν, ειδικώς αναφέρεται στην κλασική πλέον έννοιά της, εκείνη του επιπέδου των ναύλων, οι οποίοι, παρά τις εκάστοτε αμφιταλαντεύσεις και τις συνήθειες μεμψιμοιρίες κατά τις περιόδους της «κάτω διαβάσεως», παρέμειναν σε σχετικά υψηλά επίπεδα.

Δεν πρέπει, βεβαίως, να λησμονείται ότι και ο εφοπλισμός, όπως κάθε μορφή εμπορικής επιχείρησης, συνίσταται σε επένδυση κεφαλαίου εκ της οποίας αναμένεται ανάλογη απόδοση, ανάλογη προς το ύψος της επένδυσης, του επιχειρηματικού κινδύνου και της ιδιαιτερότητας της ναυτιλιακής επιχείρησης. Υπό αυτήν την έννοια, η απόδοση του κεφαλαίου σε σχέση με της κατά την αυτήν περίοδο κρατούσες αξίες υπήρξε οριακή, επιβεβαίωση της ήδη γενικώς διαμορφωμένης αντίληψης ότι, σε μακροπρόθεσμη πλέον βάση, οι ναύλοι είναι χαμηλοί και, εν πάση περιπτώσει, σε μόνιμη σχεδόν αναντιστοιχία με τις εκάστοτε διαμορφούμενες αξίες των πλοίων.

Δε συμβαίνει όμως το αυτό προκειμένου περί πλοίων που έχουν κτηθεί προ της τελευταίας ανάκαμψης της ναυλαγοράς (1987), τα οποία συνιστούν ένα σοβαρό ποσοστό της σε ελληνικά χέρια χωρητικότητας και για τα οποία το 1991 ασφαλώς υπήρξε ένα ακόμη κερδοφόρο έτος. Η διαπίστωση αυτή δεν πρέπει, βεβαίως, να οδηγεί σε εφησυχασμό ή στη δημιουργία ψευδών εντυπώσεων ως προς την παρούσα οικονομική κατάσταση της ναυτιλιακής επιχείρησης και τις προοπτικές της.

Κίνδυνοι ελλοχεύουν πολλοί... Η προϊούσα γήρανση του στόλου και τα εξ αυτής ανακύπτοντα προβλήματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, η διαφαινόμενη άνοδος ασφαλιστρών και νομικής προστασίας, αλλά και αυτή η ίδια η ικανότητα του πλοίου να ανταπεξέλθει στις ανάγκες της αγοράς κάτω από τις γνωστές συνθήκες σκληρού ανταγωνισμού, όλα αυτά επιτάσσουν την ανανέωση. Πρόσκτηση νέων πλοίων αποδεκτών προδιαγραφών σε εποχή μεγάλης ανόδου ράς «από δεύτερο χέρι» σε υψηλές τιμές, συνιστά πρόβλημα που χρήζει ιδιαίτερης αντιμετώπισης.

Πέρα, λοιπόν, από την ευκαιριακή θεώρηση των αποτελεσμάτων διαχείρισης σε απόλυτους αριθμούς, προκύπτει η ανάγκη διαμόρφωσης και εφαρμογής επιχειρηματικής πολιτικής που να διασφαλίσει λελογισμένη ανανέωση και, μακροπρόθεσμα, συνεχή παρουσία του Ελληνικού Πλοίου στον παγκόσμιο θαλάσ-

σιο στίβο.

Ως προς τα πετρελαιοφόρα, διαπιστώνουμε κάποιες διαφοροποιήσεις εκ των ανωτέρω επισημάνσεων. Και, όχι χωρίς κάποια ανησυχία, σημειώνουμε την εδώ και αρκετό καιρό πτώση της ζήτησης που έχει οδηγήσει τους ναύλους σε κατηφορική πορεία ελάχιστα ενδιαφέρουσα από κρίση.

Τούτο ιδίως αναφέρεται στα πολύ μεγάλα πλοία (U/VLCC) και στα πλοία παραγώγων (πρόντακτ κάρριερς), των οποίων η απόδοση έχει φθάσει σε οριακά σημεία.

Βεβαίως, όπως συμβαίνει πάντα με τα ναυτιλιακά πράγματα, τίποτε δεν μπορεί κανείς να προδικάσει. Σειρά πολιτικών γεγονότων ή ρυθμίσεων που αναμένεται να εξελιχθούν μέσα στο νέο έτος υπόσχονται (ή απειλούν) αλλαγές δυνάμενες να διαφοροποιήσουν δραστικά την εικόνα.

Οι αγοραπωλησίες

Κύριο χαρακτηριστικό του παρελθόντος έτους στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων είναι η οριστική μετατόπιση του αγοραστικού κέντρου από τη Σκανδιναβία στην Ελλάδα ή, επί το ακριβέστερον, στο χώρο των ελληνικών συμφερόντων. Και ενώ λεπτομερέστερα στοιχεία αναφέρονται στις σελίδες που έπονται, εδώ θα επισημάνουμε τη μερικώς επιτευχθείσα ανανέωση, μια ανανέωση που εμποδίστηκε από τις υψηλές τιμές ώστε να επιφέρει ουσιώδη βελτίωση της ποιότητας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου.

Για τέταρτη κατά σειρά χρονιά, το πλοίο διατήρησε και επιβεβαίωσε την υπόστατη του σαν «αξία χρήσεως», ιδιότητα που είχε απωλέσει κατά την περίοδο 1982 / 1986. Η αίσθηση της δυσκολίας αντικαταστάσεως μέσω νέων παραγγελιών συγκράτησε και εν πολλοίς επαύξησε τις αξίες.

Η αναφορά στις νέες ναυπηγήσεις, σα θέμα αρρήκτως συνδεδεμένο με τις αγοραπωλησίες και τις αξίες, καθίσταται αναγκαία. Ο δραστικός περιορισμός του ναυπηγικού δυναμικού κατά τα τελευταία έτη, σε συνδυασμό με το ενδιαφέρον για νέες παραγγελίες εκ μέρους μεγάλων και μόνον οίκων (ας όψονται οι υψηλές τιμές) είναι αλήθεια ότι οδήγησε τα περισσότερα ναυπηγεία σε πλήρη σχεδόν απασχόληση μέχρι και του τέλους του 1993, σε μερικά και 1994.

Προς στιγμήν φάνηκε σα να επέκειτο επανάληψη του αγοραστικού πυρετού της δεκαετίας του 1970. Τόσο, όμως, η κακή τροπή στη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων, όσο και σοβαρές αμφιβολίες ως προς τις «περιβαλλοντολογικές» προδιαγραφές των ίδιων πλοίων, ανέκοψαν κάπως το ρεύμα περί τα τέλη του έτους.

Η απουσία μιας ουσιαστικής δραστηριότητας στον τομέα των διαλύσεων πρέπει επίσης να επισημανθεί σα φαινόμενο δυνάμενο να επιφέρει μελλοντικές ανωμαλίες

στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Και, ανεξάρτητα από τη μελλοντική διάθεση της πλοιοκτησίας, πρόβλημα προκύπτει και από την ανυπαρξία μιας δυναμικής αγοράς αφού Ινδία, Μπαγκλαντές και Κίνα δε φαίνονται

να επαρκούν στην απορρόφηση μεγάλου όγκου σκράπ, ενώ Ταϊβάν και Κορέα μοιάζουν να ανήκουν σε ένα παρελθόν που δύσκολα θα επιστρέψει.

Οι κατά μήνα εξελίξεις:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Παρά την δικαιολογημένη ανησυχία δημιουργήσε ο πόλεμος στον Περσικό Κόλπο, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου με τις συνεχείς αναγγελίες αγορών σιτηρών από Σοβιετική Ένωση, Αίγυπτο και Κίνα, καθώς και λόγω της σημαντικής δραστηριότητας στους τομείς γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα. Οι ναύλοι δείκτες των πάναμαξ από ΗΠΑ για Ιαπωνία διαμορφώθηκαν άνω των δολ. 25,00 με δολ. 13,50 από την πλευρά του Ειρηνικού.

Αξίζει όμως να επισημανθεί η δυσκολία εξεύρεσης απασχόλησης σε ορισμένες περιοχές των μικρότερων μπάλκ κάρριερς και των συμβατικών φορτηγών πολλά από τα οποία αναγκάζονταν σε μακρύ ballast ταξίδι, σε αναζήτηση φορτίου.

Οι χρονοναυλώσεις

Μεγάλος αριθμός πλοίων πάναμαξ ναυλώνονταν στην Απω Ανατολή, τα περισσότερα για τη κάλυψη φορτίων γαιανθράκων από Αυστραλία για Ιαπωνία σε μισθώματα περί των δολ. 10.000 την ημέρα.

Οι μεγάλες αυξομειώσεις των τιμών καυσίμων υποχρέωσαν τους ναυλωτές να καταβάλλουν αξιόλογα πρίμ στα οικονομικού τύπου πλοία, ενώ αξιόλογη άνοδο σημείωσαν οι ναύλοι των handymax μπάλκερς, ιδίως στο χώρο του Ατλαντικού.

Τα δεξαμενόπλοια

Παρά τη σταθερή ροή πετρελαίου από την εμπόλεμη περιοχή του Περσικού, η ανοδική εξέλιξη των τιμών πετρελαίου μετά την νευρικότητα που δημιούργησε το ξέσπασμα του πολέμου, οδήγησε την ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων σε ουσιαστική άνοδο με τους ναύλους των VLCC's από τον Αραβικό Κόλπο στα WS 85 προς ΗΠΑ και WS 125 για την Απω Ανατολή, ενώ μία ναύλωση προς Ινδία με φορτίο 230.000 τον. πλήρωσε WS 185.

Βελτιωμένη η ζήτηση και στη Μεσόγειο με τους ναύλους των 80.000 τον. στα WS 120-125 και στην Καριβική με τους 70.000 στα WS 200.

Αξια μνείας και τα πρόντακτ κάρριερς, πολλά από τα οποία κλείστηκαν με χρονοναύλωση από έναν ως έξι μήνες προς δολ. 25.000 την ημέρα περίπου.

Οι αγοραπωλησίες

Περισυλλογή και αναμονή στην αγορά των αγοραπωλησιών καθώς η έκβαση του πολέμου προβληματίζει τους αγοραστές, ενώ ως θετικοί πωλητές εμφανίζονται μόνον όσοι διαθέτουν παλαιό τοννάζ.

Στον τομέα των ναυπηγήσεων μόνη αξιόλογη συμφωνία η μετα πολύμηνες διαπραγματεύσεις παραγγελία της Σαουδαραβικής Vela στα ιαπωνικά ναυπηγεία της Νίππον και της Μισουμπίσι για έξι (ανά τρία) VLCC's των 300.000 τον. d.w., έναντι τιμής περί των 15.5 — 16 δις. γιέν το καθένα με παραδόσεις δύο εντός του 1993 και τεσσάρων το 1994.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Nodilo	15.500	1979	\$ 3.500.000	Ελληνες
Darya Lok	15.265	1980	\$ 4.000.000	Κινέζοι
Atlantic Trader	15.135	1971	\$ 1.100.000	Απ. Ανατολή

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Unique Pioneer	117.800	1973	\$ 7.400.000	Ελληνες
Panamax Cosmos	66.742	1984	\$ 13.000.000	Ελληνες
Hellasport Monarch	64.657	1979	\$ 9.700.000	Κινέζοι
Ap. Andreas III	41.454	1982	\$ 12.700.000	Κινέζοι
Iron Capricorn	35.224	1975	\$ 4.250.000	Ελληνες
Bright Evelyn	26.638	1974	\$ 3.550.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστές
Bos Combo (O/O)	224.000	1973	\$ 10.750.000	ΗΠΑ
Anito	155.500	1976	\$ 17.000.000	Γάλλοι
Combi Sabrina (OBO)	103.330	1972	\$ 7.000.000	ΗΠΑ
Wind Conquest	86.400	1981	\$ 23.500.000	Μαλαισίας
Wind Strike (P/C)	33.650	1977	\$ 10.700.000	Ιταλοί

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Υψηλός ρυθμός ζήτησης και ροής φορτίων στις βασικές κατηγορίες ξηρού φορτίου οδήγησε τη ναυλαγορά σε ανοδική πορεία κατά τον Φεβρουάριο, ενώ η κάλυψη των αναγκών της πολυεθνικής δύναμης στον Περσικό απασχόλησε πολλά συμβατικά φορτηγά και multipurpose πλοία με κερδοφόρους ναύλους.

Τα πάναμαξ μπάλκερς γνώρισαν υψηλή ζήτηση σε Ανω Ανατολή και Δύση, καθώς εκτός από τα σοβιετικά φορτία σιτηρών υπήρξε δραστηριότητα προς το Κόντινεντ και την Απω Ανατολή, με παράλληλη έντονη ζήτηση για μεταφορές γαιανθράκων με ποικιλία τόπων φορτώσεων και προορισμού.

Οι χρονοναυλώσεις

Πολύ σημαντικός ο αριθμός των πλοίων που απασχολήθηκε με τη μέθοδο της χρονοναύλωσης με μισθώματα που κυμάνθηκαν περί τα δολ. 13-16.000 για τα πάναμαξ και περί τα δολ. 11.000 για τα handymax.

Στα μικρότερα handysize υπήρξαν ουσιαστικές διαφορές ανάλογα με τη γεωγραφική θέση του πλοίου, με ισχυρότερο το χώρο του Ατλαντικού.

Τα δεξαμενόπλοια

Παρά τις ενδείξεις για επικείμενο τερματισμό του πολέμου στον Περσικό, η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων διατήρησε υψηλούς ρυθμούς και ναύλους, παρουσιάζοντας βελτίωση και σε ορισμένες περιοχές όπως εκείνη της Δυτ. Αφρικής και της Καραϊβικής, όπου στη μεν πρώτη οι ναύλοι του 1 εκατομ. βαρελιών σταθεροποιήθηκαν στα WS 130, και στη δεύτερη οι ναύλοι των φορτίων 50.000 τόννων έφθασαν τα πολύ υψηλά επίπεδα των WS 270-280.

Ιδιαίτερη άνθηση γνώρισε τον Φεβρουάριο ο τομέας των καθαρών φορτίων, όπως χαρακτηριστικά αποδεικνύει ο ναύλος των 2,2 εκατομ. δολλαρίων που πληρώθηκε για φορτίο 40.000 τόν. από ΗΠΑ για Ιαπωνία και ο ναύλος 1 εκατ. δολλαρίων για ενδομεσογειακή μεταφορά 30.000 τόννων.

Οι αγοραπωλησίες

Η ανοδική εξέλιξη της ναυλαγοράς τόνωσαν το ηθικό και οδήγησαν σε υπερκινητικότητα την αγορά των αγοραπωλησιών, με αναρρίθμητες επιθεωρήσεις πλοίων και αρκετές πράξεις σε ρεαλιστικά επίπεδα τιμών.

Μετά εξάμηνη πλήρη αδράνεια, έγινε γνωστή η πρώτη πώληση VLCC, ναυπήγησης 1975, στα 23 εκατ. δολλάρια, που έδειξε ότι οι τιμές των μεγάλων τάνκερς μειώθηκαν σημαντικά από εκείνες των αρχών του 1990.

Εντονη παρουσία στην αγορά εκτός από τους Έλληνες έδειξαν και οι Κινέζοι με ποικιλία ενδιαφέροντος τόσο για μπάλκερς όσο και για φορτηγά.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Gretke Oldendorf	16.300	1973	\$ 2.200.000	Έλληνες
Finnarctis	14.900	1980	\$ 6.700.000	Νορβηγοί
Senicoll Sierra	13.690	1973	\$ 2.500.000	Απ. Ανατολή

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Solita	131.300	1973	\$ 8.000.000	Έλληνες
Oak Glory	64.930	1982	\$ 13.000.000	Έλληνες
Tenoch	63.000	1976	\$ 6.500.000	Έλληνες
Agememnon SB	40.500	1976	\$ 4.750.000	Κινέζοι
New Cadmus	32.690	1976	\$ 5.100.000	Έλληνες
Iron Kirby	27.300	1974	\$ 3.900.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Kakuyo Maru	258.000	1975	\$ 23.000.000	Σιγκαπούρης
South Vivien	117.250	1976	\$ 10.000.000	Έλληνες
Vic Bilh	95.536	1981	\$ 26.200.000	Ιταλοί
Polystar	60.935	1981	\$ 22.500.000	Χόγκ Κόγκ
Singa Wilmina (P/C)	32.235	1976	\$ 8.000.000	Έλληνες

MΑΡΤΙΟΣ

Συνεχής ανοδική εξέλιξη των ναύλων στην αγορά ξηρού φορτίου τις πρώτες δύο εβδομάδες του Μαρτίου, οδήγησε στον δείκτη BIFFEX στις 1763 μονάδες στις 12 Μαρτίου και τους ναύλους - δείκτες για φορτία 50.000 τόν. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Άπω Ανατολή και Κόντινεντ στα δολ. 30, και δολ. 18 αντίστοιχα.

Οι σημαντικές όμως καθυστερήσεις στις πληρωμές Σοβιετικών ναυλωτών και οι σύντονες προσπάθειες των μεγάλων ναυλωτικών οίκων να καθυστερήσουν προγραμμασμένες φορτώσεις δημιούργησαν πίεση στη πλοιοκτησία και σταδιακά οδήγησαν σε χαμηλότερα επίπεδα ναύλων.

Οι χρονοναυλώσεις

Οι παραπάνω χρονικές διαφοροποιήσεις ισχύουν και για την αγορά των χρονοναυλώσεων, όπου από την πολύ υψηλή ζήτηση σε Δύση και Ανατολή των πρώτων εβδομάδων του μήνα περάσαμε σταδιακά σε κάποια χαλάρωση και αντίστοιχη πτώση των μισθωμάτων.

Αξίζει χαρακτηριστικά να αναφέρουμε ότι το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου τα handymax από τον χώρο του Ατλαντικού και του Κόντινεντ προς την Άπω Ανατολή κυμαίνονταν περί τα δολ. 15.000 την ημέρα, ενώ τα handy πλησίαζαν τα δολ. 11.000 την ημέρα.

Τα δεξαμενόπλοια

Ηρεμότεροι τόνοι στην αγορά του πετρελαίου μετά τη λήξη του πολέμου στον Περσικό και την απόφαση των κρατών μελών του ΟΠΕΚ να διατηρήσουν τις ποσοτώσεις παραγωγής για να συγκρατηθεί η τιμή του μαύρου χρυσού.

Οι ναύλοι των VLCC's σταδιακά υποχώρησαν στα WS 52 για Δύση και WS 60 για την Άπω Ανατολή και λιγοστά υπήρξαν τα φορτία στη Μεσόγειο και από τη Δυτ. Αφρική όπου οι ναύλοι του 1 εκατομ. βαρελιών διαμορφώθηκαν περί τα WS 90.

Χωρίς εξάρσεις και η αγορά της Καραϊβικής με τα φορτία των 70.000 τόν. στα WS 150, ενώ καλύτερα αντέδρασαν οι ναύλοι των καθαρών φορτίων από τη περιοχή με τους 30.000 τόν. περί τα WS 315.

Οι αγοραπωλησίες

Η παρατηρηθείσα από τις αρχές Φεβρουαρίου άνοδος των αξιών κορυφώθηκε τον Μάρτιο, ενώ πολλά πλοία αποσύρθηκαν από την αγορά βρίσκοντας ελκυστικότερη λύση της χρονοναύλωσής τους επί 6-12 μήνες. Σε πολλές περιπτώσεις οι τιμές που ζητήθηκαν μαρτυρούσαν τις ε-

πιθυμίες των πωλητών παρά τη πραγματικότητα και οι παρακάτω τιμές αποτελούν τον ουσιαστικό δείκτη της αγοράς.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Laptev Sea	20.950	1975	\$ 2.500.000	Ελληνες
Fredro	16.980	1979	\$ 4.200.000	Κινέζοι
Rio Magdalena	12.362	1968	\$ 1.000.000	Γάλλοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Jarrah	164.900	1974	\$ 11.600.000	Ελληνες
Aries	61.700	1971	\$ 3.600.000	Ελληνες
Pankar Resolute	45.200	1970	\$ 2.750.000	Ελληνες
Nerezine I	34.500	1978	\$ 5.650.000	—
Ethnos	29.000	1979	\$ 7.000.000	Τούρκοι
Ceekay	26.920	1979	\$ 4.500.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Sea Duke	276.000	1990	\$ 84.500.000	Ιάπωνες
Knock Ville	268.863	1975	\$ 25.000.000	Γάλλοι
Almar Seconda (OBO)	104.865	1977	en block	
Almare Tezza (OBO)	104.865	1976	\$ 21.300.000	Ελληνες
Dafni	97.286	1970	\$ 6.250.000	Ιορδάνοι
World Protector (P/C)	31.160	1974	\$ 7.000.000	Ελληνες
Anatoli (P/C)	30.000	1989	\$ 20.000.000	Δανοί

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Σε συνθήκες σταθερότητας και επικερδή επίπεδα ναύλων κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Απρίλιο, παρά τις αργίες Ορθοδόξων και Καθολικών λόγω του Πάσχα.

Η επαναδραστηριοποίηση της αγοράς της Νότιας Αμερικής και η ισχυρή ζήτηση για μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ στον Ειρηνικό εξισορρόπησαν τις προσπάθειες των μεγάλων ναυλωτικών οίκων να δημιουργήσουν χαλάρωση της ζήτησης, εκμεταλλευόμενοι και τη συνεχιζόμενη δυστοκία πληρωμών των Σοβιετικών ναυλωτών.

Ικανοποιητική διατηρήθηκε η διακίνηση φορτίων γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος, απασχολώντας ένα μεγάλο αριθμό μπάλκ κάρριερς capsize και rapamax.

Οι χρονοναυλώσεις

Μεγάλος ο αριθμός και ο όγκος των φορτίων που διακινήθηκαν με τη μέθοδο της χρονοναύλωσης, με τα μισθώματα των πάναμαξ στον Ειρηνικό περί τα δολ. 12.000 την ημέρα, ενώ στα ίδια μεγέθη από τον Ατλαντικό με προορισμό την Άπω Ανατολή κυμαίνονταν περί τα δολ. 14-15.000 την ημέρα με ικανοποιητική αποζημίωση για τον πλού υπό έρμα.

Ανοδική εξέλιξη παρατηρήθηκε στα μισθώματα των

resize και των handymax μπάλκ κάρριερς, ενώ υπήρξαν αρκετοί ναυλωτές που ενδιαφέρθηκαν να χρονοναυλώσουν πλοία για περίοδο 2-4 μηνών, για τη κάλυψη των αναγκών τους την επερχόμενη θερινή περίοδο.

Τα δεξαμενόπλοια

Σε ήρεμους τόνους και με αργούς ρυθμούς η δραστηριότητα στη ναυλαγορά του πετρελαίου με ιδιαίτερα δυσκίνητη την αγορά του Αραβικού Κόλπου λόγω της υπαρξης μεγάλων ποσοτήτων αργού σε αποθήκευση εν πλώ.

Οι ναύλοι των VLCC's διατηρήθηκαν περί τα WS 40-50 χάρις στην εμμονή της Σαουδικής Αραβίας να διατηρήσει το πλωτό της στόκ σε υψηλότατα επίπεδα και τιμολογώντας τις πωλήσεις της κατά τη παράδοση του φορτίου.

Μόνες περιοχές που διατήρησαν κάποια κινητικότητα ήταν της Καραϊβικής και της Δυτ. Αφρικής, ενώ πτώση παρατηρήθηκε και στους ναύλους καθαρών προϊόντων παρά τη σχετική δραστηριότητα του τομέα.

Οι αγοραπωλησίες

Λιγότερες πράξεις κατά τον Απρίλιο, λόγω των εορτών του Πάσχα αλλά και της υποτονικότητας που παρουσίασε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων.

Στα πλοία ξηρού φορτίου η μεν ζήτηση παρουσίασε μικρή κάμψη αλλά το ενδιαφέρον παρέμεινε σταθερό για πλοία καλών προδιαγραφών, ενώ από πλευράς προσφοράς μειώθηκαν τα προσφερόμενα προς πώληση μοντέρνα handymax και τα μεγαλύτερα μπάλκερς capsize.

Στον τομέα των διαλύσεων, με προεξάρχοντες τους διαλυτές της Ινδίας και του Μπαγκλαντές που πρόσφεραν τιμές που πλησίαζαν τα δολ. 200 ανά τόννο βάρους, η αγορά έδειξε μεγάλη δραστηριότητα τόσο για απορρόφηση τάνκερς όσο και για μικρά φορτηγά.

Πλοία γενικού φορτίου:

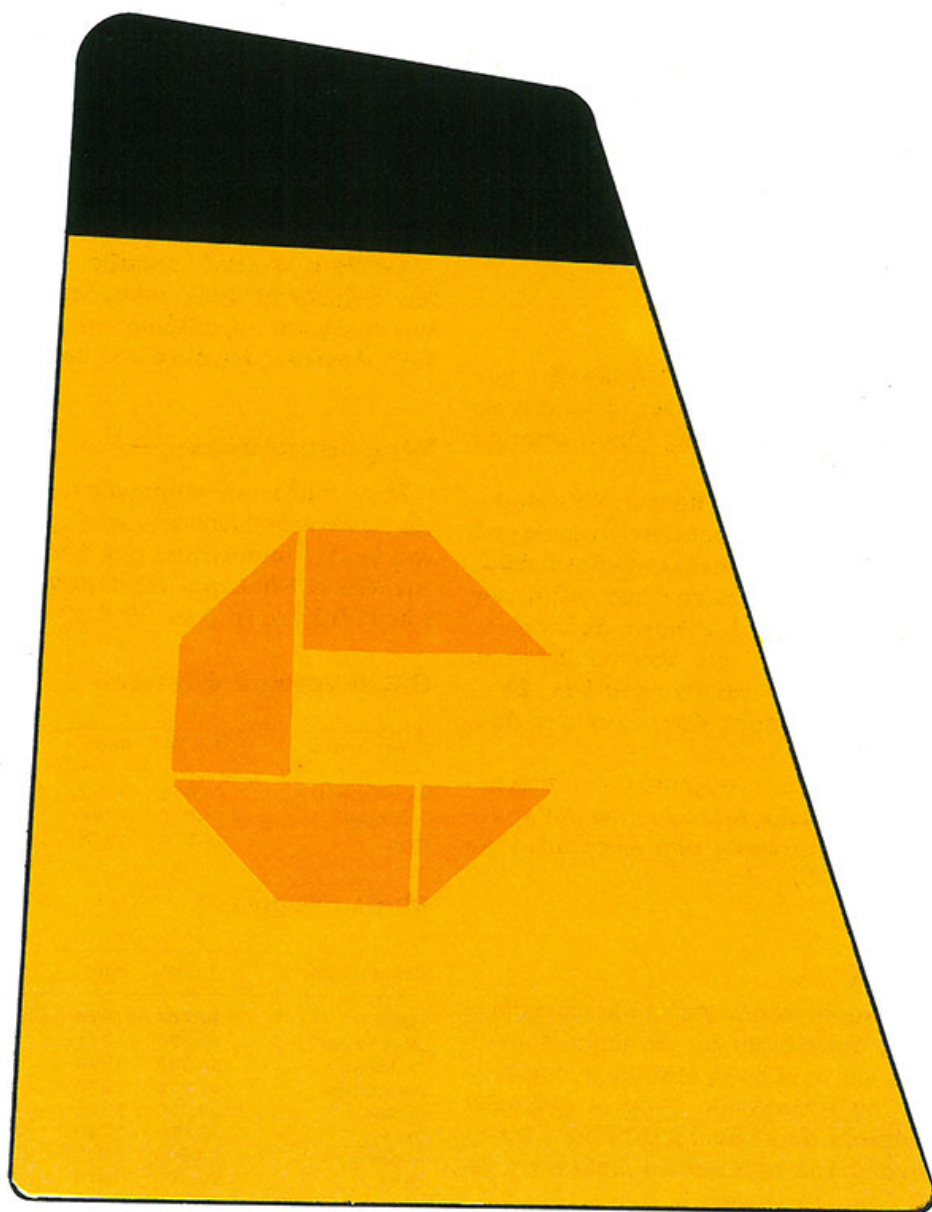
Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Plymouth	15.000	1974	\$ 2.200.000	Ελληνες
Monte Alto	14.328	1979	\$ 3.200.000	Ελληνες
Kembla	13.100	1971	\$ 2.000.000	Σιγκαπούρης
Maripasoula (312 TEU)	8.542	1977	\$ 4.750.000	Απ. Ανατολή

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Luck	72.500	1977	\$ 8.500.000	Ελληνες
Istanbul Z.	63.500	1973	\$ 5.300.000	Ελληνες
Capetan K.	42.150	1968	\$ 2.700.000	Ελληνες
Kamenari	32.400	1972	\$ 3.500.000	Ελληνες
Ravenna	27.500	1977	\$ 6.750.000	Νορβηγοί
Dona Sofia	26.700	1978	\$ 7.000.000	Νορβηγοί
Union Endeavour	22.300	1982	\$ 9.600.000	Ελληνες

**ΣΤΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΜΑΣ
ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΙΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΜΑΣ ΕΥΧΟΜΑΣΤΕ**

Κ Α Λ Η Χ Ρ Ο Ν Ι Α



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

**Ακτή Μιαούλη 59
185 36 ΠΕΙΡΑΙΑΣ**

**Τηλέφωνο: 4293140
Τέλεφαξ: 4292037/ 4293268
Τέλεξ: 213461/213273/211399**

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Garden Green (O/O)	169.150	1973	\$ 10.500.000	Ελληνες
Bayern	137.200	1976	\$ 23.000.000	Αυστραλοί
Slavisa Vajner	71.000	1968	\$ 3.200.000	Ελληνες
BR Humber	24.800	1973	\$ 5.400.000	Ιταλοί

Διαλύσεις:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Chamois	73.253	1967	\$ 164.500/τον. βάρους	Κινέζοι
Cove Leader	72.200	1958	\$ 210/τον. βάρους	Ινδοί
Al Malik	15.384	1963	\$ 200/τον. βάρους	Μπαγκλαντές
Kota Megah	11.535	1969	\$ 201/τον. βάρους	Ινδοί

ΜΑΪΟΣ

Η έντονη δραστηριότητα και η ανοδική εξέλιξη των ναύλων στις περισσότερες κατηγορίες φορτίων ήταν τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά τον Μάιο.

Η συνεχιζόμενη ροή φορτίων γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος, η σταθερή ζήτηση φορτίων σιτηρών από Ιαπωνία και Κίνα, καθώς και η αναμενόμενη επανεμφάνιση των Σοβιετικών ναυλωτών μετά την αναγγελία των Αμερικανικών πιστώσεων ύψους 1,5 δισεκ. δολλαρίων, συντέλεσαν στη διαμόρφωση του ναύλου φορτίου 50.000 τον. σιτηρών από ΗΠΑ για Κίνα στα δολ. 28 ανά τόννο, με τον αντίστοιχο προς Κόντινεντ στα δολ. 16.

Στην πλευρά του Ειρηνικού, η αύξηση των αποθεμάτων σε γαιάνθρακα της Ιαπωνίας δημιούργησε υψηλή ζήτηση στα μπάλκερς για φορτώσεις από Αυστραλία και Νοτ. Αφρική.

Οι χρονοναυλώσεις

Ενώψει των παραπάνω ευνοϊκών για τη πλοιοκτησία εξελίξεων οι ναυλωτές αναγκάστηκαν να πληρώσουν υψηλότερα μισθώματα για τη κάλυψη άμεσων αναγκών, ιδιαίτερα στο χώρο του Ατλαντικού όπου οι απολαβές των πάναμαξ κυμάνθηκαν άνω των 16.000 δολ. την ημέρα, ενώ στα μεγαλύτερα capsize τα μισθώματα ξεπέρασαν τα 20.000 δολ. την ημέρα.

Στον Ειρηνικό τα πάναμαξ εισέπρατταν περί τα δολ. 12-14.000 την ημέρα και παράλληλα βελτιώθηκαν τα μισθώματα στα handymax που κυμάνθηκαν περί τα δολ. 10-12.000 την ημέρα, ανάλογα με τη περιοχή επαναπαράδοσης.

Τα δεξαμενόπλοια

Από τις πρώτες εβδομάδες του υπό ανασκόπηση μήνα εμφανίστηκε αυξητική ροή φορτίων στις περισσότερες αγορές πετρελαίου με παράλληλη μείωση του ανοικτού τοννάζ.

Η επανεμφάνιση Σαουδαράβων και Ιρανών ναυλωτών στον Αραβικό Κόλπο με φορτία προς ποικίλες κατευθύν-

σεις σταδιακά ανέβασαν τους ναύλους των VLCC's στα WS 70.

Αρκετή δραστηριότητα παρατηρήθηκε στην αγορά της Μεσογείου με τα φορτία των 80.000 τον. να κυμαίνονται στα WS 130-140, ενώ παράλληλη ανέλιξη σημείωσαν οι ναύλοι και από τη Δυτ. Αφρική με τους 130.000 τον. στα WS 105-110.

Κινητικότητα σημείωσε ακόμη και η αγορά της Βορ. Θάλασσας με αρκετές ναυλώσεις πλοίων 80.000 τον. d.w. στα WS 120, ενώ η δραστηριότητα στην Καραϊβική δεν παρουσίασε εναλλαγές και τα συνήθη φορτία των 70.000 τον. διατήρησαν ναύλους περί τα WS 150-160.

Οι αγοραπωλησίες

Οι επικερδείς συνθήκες στην εκμετάλλευση των πλοίων ξηρού φορτίου, αναζωπυρώνουν το ενδιαφέρον για την αγορά μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ και handy, με τους Έλληνες στο προσκήνιο της δραστηριότητας.

Αντίθετα σχετική απραξία σημειώθηκε στην αγορά των δεξαμενοπλοίων, πιθανότατα λόγω των πολύ υψηλών τιμών και της αβεβαιότητας γύρω από τους περιβαλλοντολογικούς κανόνες που θα ισχύσουν στο μέλλον.

Νέες ναυπηγήσεις

Στον τομέα των ναυπηγήσεων, άξια μνείας η συμφωνία των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων Χιουντάϊ και Νταέ-γους για τη ναυπήγηση, ανά δύο, τεσσάρων VLCC's για την World Wide του Χόγκ Κόγκ, με παραδόσεις εντός του 1993 έναντι δολ. 90.000.000 ανά πλοίο.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Kepetan Pavlovic	14.614	1983	en bloc	
Jugosgent	14.930	1982	\$ 8.000.000	Ελληνες
Pluto	14.874	1978	\$ 3.450.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Trader I	110.444	1976	\$ 11.600.000	Ελληνες
Laura Pando	79.800	1971	\$ 2.500.000	Ελληνες
Pantokrator	54.300	1980	\$ 8.450.000	Ελληνες
Antzouletta	44.530	1978	\$ 9.350.000	Ελληνες
Daniela	38.700	1981	en bloc	
Rafaela	38.700	1980	\$ 14.000.000	Ελληνες
Andriotis	32.300	1971	\$ 3.750.000	Ελληνες
Sirius	27.100	1976	\$ 5.125.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
John A. McCone	149.998	1969	\$ 5.600.000	Ελληνες
Akita	141.671	1974	\$ 13.000.000	Ελληνες
Sequoia (OBO)	84.537	1975	\$ 9.500.000	Ιταλοί

ΙΟΥΝΙΟΣ

Ηρεμότεροι τόνοι στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Ιούνιο, χωρίς όμως οι ναύλοι να σημειώσουν αισθητή πτώση λόγω της εποχής. Εξάλλου, πρέπει να επισημανθεί η προσπάθεια πολλών ναυλωτών να αποφύγουν τις

κατά ταξίδι συμφωνίες και να καταφύγουν στη λύση της χρονοναύλωσης περιόδου 3-5 μηνών για να καλύψουν τις ανάγκες του θέρους.

Πάντως η αναμονή εισόδου των Σοβιετικών στην αγορά των σιτηρών, η διακοπή της απεργίας των λιμενεργατών στη Βραζιλία και η ικανοποιητική παρουσία φορτίων γαιανθράκων και μεταλλεύματος συντέλεσαν στη διατήρηση της ισορροπίας υπέρ του πλοίου.

Οι χρονοναυλώσεις

Κύριο γνώρισμα των τριών τελευταίων εβδομάδων του Ιουνίου, η προθυμία των ναυλωτών να εξασφαλίσουν τοννάζ για περίοδο 3-5 μηνών, ενώ πολλοί πλοιοκτήτες, ιδίως με πλοία στον Ατλαντικό προτίμησαν να δεχθούν συμφωνίες μόνον ενός ταξιδιού.

Εκτός από τα πάναμαξ που διατήρησαν υψηλά μισθώματα, τα handymax εξακολούθησαν να αμείβονται πολύ καλά στον Ειρηνικό, αλλά στην πλευρά του Ατλαντικού και στα handysize μπάλκερς σημειώθηκε κάποια δυσκολία στην εξεύρεση ικανοποιητικής απασχόλησης κυρίως λόγω της μικρής ροής φορτίων από τις λίμνες του Καναδά, της Καραϊβικής και της Νοτ. Αμερικής.

Τα δεξαμενόπλοια

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις αλλά και χωρίς να διασαλευθεί η ισορροπία προσφοράς - ζήτησης κύλησε η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων με τα φορτία από τον Αραβικό Κόλπο προς Ευρώπη και ΗΠΑ στα WS 72, ενώ προς την Άπω Ανατολή πληρώνονταν 10 μονάδες περισσότερο.

Στη Μεσόγειο η κίνηση διατηρήθηκε ικανοποιητική με τους ναύλους στα WS 125-135 για τα φορτία των 80.000 τον., ενώ κάποια υποτονικότητα στην αγορά της Δυτ. Αφρικής έφερε τους ναύλους του 1 εκατ. βαρελιών στα WS 95-97.

Τέλος, η αγορά της Καραϊβικής παρέμεινε στάσιμη με τα φορτία των 50-60.000 τον. περί τα WS 150-160.

Οι αγοραπωλησίες

Η σταθερότης της ναυλαγοράς παρά τον ερχομό της Άνοιξης, συντηρεί την αισιοδοξία και αμείωτο ενδιαφέρον για αγορές κυρίως μπάλκερς με έκδηλη την παρουσία των Ελλήνων εφοπλιστών του Πειραιώς που ανανεώνουν με σταθερό ρυθμό τον στόλο τους, πωλώντας τα παλαιότερα πλοία τους σε καλές τιμές.

Οι διαλύσεις

Χωρίς το τοννάζ που οδηγείται στη διάλυση να είναι ιδιαίτερα σημαντικό, οι τιμές παρέμειναν σταθερές με τους Ινδούς να πληρώνουν δολ. 195 για φορτηγά και τους Κινέζους και Κορεάτες διαλυτές περί τα δολ. 156-165 για μικρού βάρους πλοία.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Alvina	20.700	1977	\$ 4.500.000	Σιγκαπούρης
Saint John	18.925	1977	\$ 3.500.000	Ελληνες
Clelia HF	18.900	1990	\$ 9.167.000	Ελληνες

Μπάλκερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Pan Fir	127.590	1973	\$ 10.800.000	Ελληνες
Berlinda	77.300	1982	\$ 16.000.000	Ελληνες
Wilrover	64.500	1083	\$ 17.500.000	Νορβηγοί
Patria Hellas	53.300	1975	\$ 6.250.000	Ελληνες
African Express	43.700	1985	\$ 17.500.000	Ελληνες
Stove Campbell	38.400	1973	\$ 5.500.000	Ελληνες
Michalis Lemos	28.960	1978	\$ 7.400.000	Ελληνες
Serafim	23.750	1979	\$ 7.250.000	Τούρκοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Orion Trader	233.000	1976	\$ 20.000.000	Σιγκαπούρης
Happy Commander	219.700	1972	\$ 11.000.000	Ελληνες
Sea Queen	123.900	1975	\$ 15.000.000	Ιορδανοί
Metaxata	69.100	1980	\$ 28.500.000	ΗΠΑ
Phillips Mexico	53.000	1979	\$ 16.000.000	Ελληνες
Marathon Key	32.737	1971	\$ 2.800.000	Ελληνες

ΙΟΥΛΙΟΣ

Οι συντονισμένες προσπάθειες περιορισμού των φορτίων από τους μεγάλους οίκους διακίνησης σιτηρών, σε συνδυασμό με τη καθυστέρηση εισόδου στην ναυλαγορά ξηρού φορτίου των Σοβιετικών ναυλωτών οδήγησε σε πτώση των ναύλων στις μεταφορές δημητριακών. Στα υπόλοιπα φορτία η δραστηριότητα μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική αν και στο Κόντινεντ παρατηρήθηκε κάποια αδράνεια που προβλημάτισε τους διαχειριστές handy size μπάλκερς.

Αξίζει πάντως να επισημανθεί ότι το φετεινό Ιούλιο, μήνα που πάντοτε διακρίνεται για περιορισμένη δραστηριότητα, τα επίπεδα των ναύλων που πληρώθηκαν σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 1990, ήταν αυξημένα κατά 30%.

Οι χρονοναυλώσεις

Η απουσία μεγάλου αριθμού μισθώσεων στην Άπω Ανατολή συμπύεσε τα μισθώματα των πάναμαξ στα δολ. 11 - 12.000, ενώ περισσότερη σθεναρή υπήρξε η στάση της πλοιοκτησίας στον χώρο του Ατλαντικού, όπου διατηρήθηκαν τα προηγούμενα επίπεδα μισθωμάτων και πληρώθηκαν ικανοποιητικές αμοιβές για επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή.

Τα handymax μπάλκερς συνέχισαν να απολαμβάνουν μισθώσεις περί τα δολ. 10.000 την ημέρα, ενώ περισσότερο αισθητή πτώση παρατηρήθηκε στις αμοιβές των handy size μπάλκερς και των συμβατικών φορτηγών.

Τα δεξαμενόπλοια

Μετά την ουσιαστική πτώση των ναύλων στον Αραβικό Κόλπο το πρώτο δεκαήμερο του μήνα, σταδιακά η ναυλαγορά των μεγάλων δεξαμενοπλοίων επανέκαμψε στα επίπεδα των WS 60 για τα VLCC προς τις ΗΠΑ και στα WS 63 για φορτία προς Άπω Ανατολή.

Σταθερή κρίνεται η κίνηση στη Μεσόγειο με αρκετά φορτία 80.000 τον. περί τα WS 120-130.000, καθώς και της Δυτ. Αφρικής με ναύλους περί τα WS 100 για τα

φορτία του 1 εκατ. βαρελιών προς τις ΗΠΑ.

Υποτονική η δραστηριότητα στις λοιπές περιοχές και στα καθαρά φορτία, ενώ τέλος άξιο μνείας ότι στις 28 Ιουλίου το Κουβέϊτ εξήγαγε το πρώτο φορτίο πετρελαίου του μετά τη λήξη του πολέμου.

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τη συνήθη εποχιακή ανάπαυλα και τη σχετική πτώση της ναυλαγοράς, οι αγοραπωλησίες διατηρήθηκαν σε πολύ υψηλά επίπεδα κατά το πρώτο 20ήμερο του Ιουλίου, με έκδηλη την παρουσία εκτός των Ελλήνων, αγοραστών από τη Σκανδιναβία, τη Τουρκία και την Άπω Ανατολή.

Βασικό χαρακτηριστικό του υπό ανασκόπηση μήνα η επανεμφάνιση ουσιαστικού ενδιαφέροντος από Έλληνες πλοιοκτήτες για αγορές δεξαμενοπλοίων, σε κάπως λογικότερα επίπεδα τιμών.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Black Falcon	25.855	1983	\$ 16.500.000	Ελληνες
Asian Jade	24.383	1978	en bloc	
Asian Pearl	24.354	1978	\$ 23.000.000	Ελληνες
Char Ming	23.300	1983	\$ 8.250.000	Κινέζοι
Gerona	16.270	1973	\$ 2.500.000	Τούρκοι
Pedro C.	14.800	1976	\$ 2.700.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Sisala	77.827	1976	\$ 11.500.000	Ελληνες
Bulk Transporter	64.400	1973	\$ 7.850.000	Ελληνες
Montvale	63.900	1984	\$ 19.300.000	Νορβηγοί
Spring Falcon	41.500	1984	\$ 16.800.000	Τούρκοι
Moslake	34.750	1971	\$ 4.200.000	Ελληνες
Olympic Promise	27.100	1977	\$ 6.650.000	Ελληνες
Afsar	26.800	1976	\$ 4.500.000	Ελληνες
Jovian Lily	22.700	1983	\$ 8.000.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Sahara	356.400	1974	—	Σαουδάραβες
Burmpac Bahamas	254.891	1976	\$ 13.500.000	Ελληνες
Nichihara	237.365	1973	\$ 11.500.000	Ελληνες
D.L. Bower	152.383	1970	\$ 7.200.000	Ελληνες
Ocean Commander (OBO)	122.000	1975	\$ 12.000.000	Τούρκοι
Ambra Blue	90.146	1981	\$ 29.500.000	Ελληνες
Seawind II	66.728	1978	\$ 14.000.000	Ιταλοί
U.N. Trader	31.530	1975	\$ 7.750.000	Ελληνες

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Η παράδοση που θέλει τον Αύγουστο ως τον κατ' εξοχήν ήρεμο μήνα στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου ανατράπηκε το 1991, καθώς από τα μέσα του μήνα διαφάνηκε ανοδική εξέλιξη των ναύλων που έγινε περισσότερο αισθητή μετά την επιτυχή κατάληξη του πραξικοπήματος εναντίον του προέδρου της ΕΣΣΔ κ. Γκορμπατσώφ.

Η αναγγελία από την Αμερικανική κυβέρνηση για την απελευθέρωση πιστώσεων ύψους 315 εκατομ. δολλαρίων τόνωσε την αγορά των σιτηρών, ενώ παράλληλα οι

εισαγωγές χάλυβα της Ιαπωνίας συντέλεσαν στην άνοδο της αγοράς του Ειρηνικού.

Οι ναύλοι των πάναμαξ στον Ατλαντικό για τα συνήθη φορτία σιτηρών προς Ιαπωνία ξεπέρασαν και πάλι τα δολ. 25 ανά τόννο και παράλληλα σημειώθηκε βελτίωση στους ναύλους των handy-size μπάλκερς στις περισσότερες αγορές.

Οι χρονοναυλώσεις

Τα πάναμαξ από Ιαπωνία για κυκλικά ταξίδια Αυστραλίας έφθασαν τα δολ. 13.500 την ημέρα, ενώ στον Ατλαντικό δεν υπήρξε ουσιαστική διαφοροποίηση των επιπέδων καθώς παρα τις πιστώσεις δεν έγινε ουσιαστική επανεμφάνιση των Σοβιετικών ναυλωτών. Πάντως, αρκετά υψηλά μισθώματα πληρώθηκαν από τον Ατλαντικό σε ορισμένα handy-size μπάλκερς με επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή.

Τα δεξαμενόπλοια

Σε συνθήκες χαλαρότητας και πτωτική εξέλιξη των ναύλων κινήθηκε η αγορά των δεξαμενοπλοίων τον Αύγουστο.

Στις περισσότερες περιοχές η ζήτηση καλύπτονταν άνετα από τα ανοικτά πλοία, με αποτέλεσμα οι ναύλοι των VLCC's να πέσουν περί τα WS 55 για τα συνήθη φορτία προς Δύση, ενώ στη Μεσόγειο οι ναύλοι των 80.000 τον. μειώθηκαν κάτω από τα 100.

Από τις λίγες δραστήριες περιοχές η αγορά της Καραϊβικής, χωρίς όμως και εκεί τα φορτία των 70-75.000 τόννων να μπορέσουν να ξεπεράσουν το φράγμα των WS 125.

Οι αγοραπωλησίες

Αποτελεί παράδοση ο Αύγουστος να μην διακρίνεται για πολλές πράξεις στην αγορά των αγοραπωλησιών. Σταχυολογούμε ορισμένες από τις πλέον αντιπροσωπευτικές, πολλές από τις οποίες συμφωνήθηκαν τις τελευταίες εβδομάδες του Ιουλίου 1991.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Nemea	17.187	1979	\$ 7.200.000	Μαλαισίας
Splendid Fortune	14.970	1974	\$ 2.600.000	Ελληνες
These	12.665	1980	\$ 5.900.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Navios Unique	122.976	1976	\$ 13.000.000	Ελληνες
Fjord Wind	50.550	1974	\$ 6.000.000	Ελληνες
Alangos	35.264	1974	\$ 5.500.000	Ελληνες
Bold Champion	27.048	1984	\$ 8.500.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Bergebonde (OBO)	155.049	1973	\$ 13.600.000	Ελληνες

Arrow Combiner (OBO)	116.281	1976	\$10.900.000	Ελληνες
Bos Venture	7.636	1975	en bloc	
Bos Victory	4.951	1978	\$ 7.800.000	Ελληνες

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Αμετάβλητη στις βασικές της παραμέτρους από τα επίπεδα που διαμορφώθηκαν κατά τις τελευταίες εβδομάδες του Αυγούστου, παρέμεινε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Σεπτέμβριο.

Η αγορά των σιτηρών με κάποιες μικρές διακυμάνσεις διατήρησε τα ήδη κερδοφόρα επίπεδα ναύλων, ενώ ικανοποιητική χαρακτηρίζεται και η ροή φορτίων στις άλλες αγορές, αν και η στροφή αρκετών μικτών πλοίων από τα πετρέλαια στα ξηρά φορτία επηρέασε πτωτικά τους ναύλους των capesize μπάλκερς.

Οι χρονοναυλώσεις

Χωρίς ουσιαστικά μεγάλη μείωση στα μισθώματα, η αγορά των χρονοναυλώσεων παρουσίασε μείωση στον αριθμό των συμφωνιών, ενώ όσα πλοία έσπευσαν στον Ατλαντικό ενόψει των πιστώσεων των ΗΠΑ προς την ΕΣΣΔ για άμεσες αγορές δημητριακών αποδέχθηκαν χαμηλότερους ναύλους με την επιδίωξη να επαναπαραδοθούν στην ίδια περιοχή αργότερα.

Αντίθετα πολύ ικανοποιητικά μισθώματα εξασφάλισαν τα μπάλκερς μεγέθους 35-45.000 τον. d.w., ενώ αμείωτο παρέμεινε το ενδιαφέρον των ναυλωτών να χρονοναυλώσουν πλοία για περίοδο 2-5 μηνών, καθώς οι ενδείξεις για το μέλλον παρέμειναν θετικές υπέρ του πλοίου.

Τα δεξαμενόπλοια

Οι ήπιοι τόνοι στην αγορά των δεξαμενοπλοίων συνεχίστηκαν και τον Σεπτέμβριο, με το ανοικτό τοννάρι να καλύπτει με ευχέρεια τη ζήτηση στις περισσότερες περιοχές φορτώσεων.

Στον Περσικό Κόλπο οι ναύλοι των VLCC's παρουσίασαν αρκετές διακυμάνσεις για να σταθεροποιηθούν κάτω των WS 50, ενώ τα μικρότερα μεγέθη προς Άπω Ανατολή πληρώθηκαν WS 90.

Μόνη περιοχή με ικανοποιητική ροή φορτίων η Μεσόγειος, όπου οι ναύλοι των 80.000 τόννων επανήλθαν περί τα WS 125, ενώ αντίθετα η υποτονική κίνηση στη Δυτ. Αφρική οδήγησε τους ναύλους των 130.000 περί τα WS 80.

Οι αγοραπωλησίες

Με αμείωτο αγοραστικό ενδιαφέρον και σε ανοδική εξέλιξη τιμών στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου κάθε μεγέθους και κατηγορίας, κύλησε ο Σεπτέμβριος.

Υπό το φως θετικών εξελίξεων στην ΕΣΣΔ και με τη προσμονή βελτίωσης των μεγεθών της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες προχώρησαν σε πολλές πράξεις ανανέωσης του πλωτού υλικού.

Οι διαλύσεις

Ορισμένα παλαιότερα ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια ε-

πέλεξαν τη λύση της διάλυσης, με το «Κίρκη» 18.303 τον. βάρους με παράδοση στη Σιγκαπούρη, προς δολ. 128 ανά τόννο και το «Αππα» παρόμοιου μεγέθους στην Ινδία, προς δολ. 188 ανά τόννο βάρους.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Char Ching	18.700	1979	\$ 4.330.000	Ελληνες
La Pampa	15.650	1978	\$ 3.000.000	Ελληνες
Walvis Bay	15.111	1968	\$ 1.300.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Tsingtao	79.680	1969	\$ 2.500.000	Ελληνες
Bergitta	61.132	1977	\$11.500.000	Ευρωπαίοι
Mariloula	54.000	1974	\$ 7.500.000	Ελληνες
Ming Zhu	41.000	1976	\$ 8.200.000	Ελληνες
Azur	37.100	1983	\$15.775.000	Ελληνες
Yapadi	29.500	1982	\$12.400.000	Κινέζοι
Romanee	29.400	1977	\$ 7.200.000	Ελληνες
Nopal Cherry	18.863	1977	\$ 4.300.000	Ελληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Maersk Lerida	152.119	1978	\$ 8.500.000	Ελληνες
Ocean Voyager (OBO)	123.700	1974	\$ 10.900.000	Ελληνες
Orduna	111.200	1973	\$ 8.250.000	Ελληνες
Hellasport Tatina	98.550	1976	\$15.600.000	Απ. Ανατολή
Tennessee River	84.800	1978	\$12.800.000	Ελληνες
Osco Sailor (P/C)	32.100	1976	\$8.250.000	Ελληνες

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Σταθερή σε υψηλά επίπεδα η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τον Οκτώβριο, παρά τις προσπάθειες των ναυλωτών να συγκρατήσουν με τεχνάσματα την ανοδική εξέλιξη των ναύλων, ιδίως στα δημητριακά που έκαναν ιδιαίτερα αισθητή τη παρουσία τους με φορτώσεις προς ΕΣΣΔ, Σαουδική Αραβία, Αίγυπτο και Κίνα, με τους ναύλους των πάναμαξ από ΗΠΑ προς Ιαπωνία άνω των δολ. 27 ανά τόννο.

Ως παροδική κρίνεται η μείωση ροής φορτίων στον Ειρηνικό, ενώ θετική αίσθηση δημιούργησε η συμφωνία των Ιαπώνων να εισάγουν σε ετήσια βάση από τη Νότιο Αφρική 4 εκατ. τόννους σιδηρομετάλλευμα.

Οι χρονοναυλώσεις

Αισθητή πλέον η παρουσία των Σοβιετικών στην αγορά των χρονοναυλώσεων με χαρακτηριστική τη μίσθωση πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για εκφόρτωση στην ΕΣΣΔ και επαναπαράδοση Σκω / Πασσέρο στα δολ. 11.250 την ημέρα, πλέον αμοιβής δολ. 215.000.

Στα ίδια μεγέθη με επαναπαράδοση στην Άπω Ανατολή τα μισθώματα κυμαίνονταν περί τα δολ. 15-16.000 την ημέρα, ενώ τα κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού κυμάνθηκαν περί τα δολ. 11.500 την ημέρα.

Στα μικρότερα μεγέθη η γεωγραφική θέση του πλοίου υπήρξε καθοριστική στη διαμόρφωση των μισθωμάτων.

Τα δεξαμενόπλοια

Με εξαίρεση την αγορά του Περσοαραβικού Κόλπου, η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων εξακολούθησε και τον Σεπτέμβριο να ζει πολύ ήρεμες ημέρες με εμφανή την ανοικτή χωρητικότητα που κάλυπτε άνετα τη μικρή ζήτηση.

Τα καθαρόαιμα VLCCs των 280.000 τον. d.w. πληρώνονταν περί τα WS 65 με προορισμό τη Δύση και περί τα WS 70 για την Ερυθρά Θάλασσα.

Στις υπόλοιπες περιοχές κάποια αναλαμπή δραστηριότητας παρατηρήθηκε στη Βόρειο Θάλασσα με αριθμό φορτίων 70.000 τόννων περί τα WS 135. Οι υποτονικές συνθήκες στις λοιπές περιοχές κάνουν περιττή οποιαδήποτε αναφορά στις λίγες ναυλώσεις που πραγματοποιήθηκαν.

Οι αγοραπωλησίες

Υπό το κλίμα της ευφορίας από την καλή ναυλαγορά ξηρού φορτίου και με τη γνώριμη μέθοδο του low capital investment σε πλοία μεγαλύτερης ηλικίας με υψηλή αξία σε σκράπ, οι Έλληνες συνέχισαν να πρωτοστατούν στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων.

Νέες ναυπηγήσεις

Σύμφωνα με στοιχεία του Japan Maritime Research Institute, στο τέλος Οκτωβρίου 1991, υπήρχαν συνολικά υπό παραγγελία 110 VLCC, παραδοτέα μέχρι το 1996, συνολικής χωρητικότητας 30 εκατομ. τον. d.w.

Από αυτά τα 42 έχουν παραγγελθεί από ιαπωνικές εταιρίες για να αντικαταστήσουν παρήλικα δεξαμενόπλοια της πρώτης γενιάς, ενώ τα υπόλοιπα 68 ανήκουν σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες και τα περισσότερα δεν προορίζονται να αντικαταστήσουν παλαιότερα πλοία.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
CMB Summit	24.815	1977	\$ 6.900.000	Έλληνες
Mostween 4	21.196	1975	\$ 4.100.000	Έλληνες
Marine Sky	17.420	1982	\$ 7.000.000	Έλληνες
Link Target	15.022	1074	\$ 2.500.000	Έλληνες
Envro Agsimone	15.230	1979	\$ 4.500.000	Κινέζοι

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Formentera	78.100	1974	\$10.000.000	Έλληνες
Orchid Sea	52.580	1990	\$16.750.000 (πλειστηριασμός)	Έλληνες
Angelic Hope	42.183	1986	\$20.500.000	Αλλοδαποί
Ionian Prince	41.830	1983	\$15.820.000	Χόγκ Κόγκ
Wani Forest	37.528	1978	\$ 8.500.000	Τούρκοι
Arethousa II	34.000	1972	\$ 4.500.000	Έλληνες
Carlomagno	29.200	1972	\$ 3.500.000	Έλληνες
Kepui Maru	25.900	1973	\$ 4.250.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Sana	268.436	1973	\$16.000.000	Έλληνες

Maria C.	109.561	1970	\$ 7.000.000	Έλληνες
Alandia Trader	99.999	1970	\$ 3.600.000	Έλληνες
Asia Marine	59.543	1976	\$ 11.500.000	Έλληνες
Coldentank (P/C)	32.615	1973	\$ 6.850.000	Έλληνες

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Σε συνθήκες σταθερότητας κινήθηκε η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Νοέμβριο, αλλά από τα μέσα του μήνα διαφάνηκε μια ανάσχεση του ρυθμού ροής φορτίων όλων των κατηγοριών.

Παρά την εξαγγελία των αμερικανικών πιστώσεων προς την ΕΣΣΔ, ύψους 1,5 δισεκ. δολλαρίων, υπήρξαν έντονοι προβληματισμοί τότε και πώς θα εκτελεσθεί αυτό το τόσο φιλόδοξο πρόγραμμα μεταφοράς εν μέσω του χειμώνα.

Στον Ατλαντικό οι ναύλοι των πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία κυμάνθηκαν περί τα δολ. 25 ανά τόν, ενώ για τις προς Ευρώπη διαδρομές πλήρωναν περί τα δολ. 13,50.

Στον Ειρηνικό τα φορτία γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος έδειξαν τάσεις υποχώρησης από τα επίπεδα του Οκτωβρίου, γεγονός που επηρέασε τις χροναυλώσεις των μεγαλύτερων μπάλκερς στη περιοχή.

Οι λοιπές κατηγορίες φορτίων ελάχιστα προσέφεραν στη διαμόρφωση της αγοράς με αποτέλεσμα τις έντονες διακυμάνσεις στους ναύλους των handysize μπάλκ κάρριερς.

Οι χρονοναυλώσεις

Ελαφρά πτώση των μισθωμάτων σε Δύση και Ανατολή, με τα μισθώματα των πάναμαξ μεταξύ δολ. 10-13.000 την ημέρα, πλέον κάποιας αμοιβής για επαναπαράδοση στην Απω Ανατολή.

Περισσότερο αισθητή η πτώση στα μισθώματα των handysize μπάλκερς στη πλευρά του Ειρηνικού και στο χώρο της Νότιας Αμερικής.

Τα δεξαμενόπλοια

Τις πρώτες εβδομάδες του μήνα η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων έδειξε σημεία βελτίωσης σε ορισμένες περιοχές, όπως στον Αραβικό Κόλπο με τα VLCC να επιτυγχάνουν περί τα WS 57-60 για τα μεγάλα φορτία προς την Άπω Ανατολή.

Ομως σταδιακά και υπό τη πίεση της πτωτικής εξέλιξης των τιμών του μαύρου χρυσού μειώθηκε η ροή φορτίων και οι ναύλοι των μεγάλων πλοίων επανήλθαν στα WS 50-52.

Οι αγορές της Μεσογείου και της Καραϊβικής κινήθηκαν αρκετά ικανοποιητικά και στη μέν πρώτη οι ναύλοι των 80.000 τόννων κυμάνθηκαν περί τα WS 100 - 110, εν'ν sth de'γterh οι 70.000 τ'οννοι per'ι τα WS 110 / 115, με παράλληλη ανέλιξη της δραστηριότητας σε καθαρά φορτία που πληρώθηκαν περί τα WS 200 για συνήθη μεγέθη 30.000 τόννων.

Αντίθετα απογοητευτική υπήρξε η κατάσταση στη Δυτ. Αφρική με τους ναύλους του 1 εκατομ. βαρελιών να υποχωρούν στα WS 72-75

Οι αγοραπωλησίες

Παρά τη ψυχολογική πίεση που δημιουργήσε η ναυλα-



Athenian Group of Companies

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

γορά ξηρού φορτίου που σημείωνε αργή μεν, αλλά σταδιακή πτώση, και τη συνεχή πτώση του BIFFEX, για πρώτη φορά από το φθινόπωρο κάτω από τις 1.600 μονάδες, οι Έλληνες εφοπλιστές συνέχισαν να έχουν κυρίαρχη παρουσία στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, με βασικές προτιμήσεις στα πάναμαξ και handymax μπάλκερς, καθώς και σε ορισμένα φθηνότερα capsize και OBO's.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Frontier Wind	24.774	1978	\$ 5.200.000	Ελληνες
Fareast Amber	20.814	1978	\$ 3.250.000	Χόγκ Κόγκ
Happy Chance	14.971	1974	\$ 2.450.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Istambul	63.500	1973	\$ 5.700.000	Ελληνες
Maersk Seraya	61.100	1982	en bloc	
Maersk Senang	61.100	1980	\$36.000.000	Ελληνες
Hansa Economist	39.700	1976	\$ 8.000.000	Ελληνες
Wani Hill	35.300	1978	\$ 8.750.000	Ελληνες
Olympic Dignity	29.700	1985	\$12.800.000	Χόγκ Κόγκ
Perast	26.780	1974	\$ 5.000.000	Ελληνες

Νεες ναυπηγήσεις

Τον Νοέμβριο ολοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις της Σαουδαραβικής εταιρίας Vela με τα ναυπηγεία Oden-se και Hyundai για τη ναυπήγηση έξι δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητας 280.000 τον. d.w., με μονό πυθμένα.

Αντίθετα ο Έλληνας εφοπλιστής κ. Γ. Σ. Λιβανός άσκησε την ωπλιον που είχε για να κατασκευασθεί με διπλό πυθμένα το VLCC που έχει παραγγείλει στην Χιουντάϊ με παράδοση το 1993.

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

CONTACT:



* (SINGAPORE)

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 LINES)
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)
FAX: 2684432
CABLES: HELLENSEAS/SINGAPORE

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

* (THAILAND)

UNITED NAVIGATION CO., LTD.

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

* (HONG KONG & M. CHINA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

* (MALAYSIA)

POSIDONIA SHIPPING LTD.

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

* (SOUTH KOREA)

POSIDONIA NAVIGATION LTD.

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

★

* SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS

* APPOINTED SURVEYORS FOR:

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

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

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Choyo Maru	269.650	1977	\$28.000.000	Ελληνες
Brooklyn	229.700	1973	\$10.000.000	Ελληνες
Ambra Harpoon	132.400	1975	\$14.000.000	Ελληνες
Golden Sunray	89.800	1974	\$11.000.000	Ελληνες
Drahtilos	85.500	1968	\$ 4.250.000	Κινέζοι

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Μέσα σε αβεβαιότητα για την εξέλιξη των τεράστιων εισαγωγικών αναγκών της ΕΣΣΔ, μετά τις ραγδαίες εξελίξεις στις Σοβιετικές Δημοκρατίες, και υπό τη πίεση του ανοικτού τοννάζ που αναζητούσε εξασφάλιση εργασίας ενόψει των παρατεταμένων εορτών, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τον Δεκέμβριο οδηγήθηκε σε μικρή πτώση των ναύλων.

Περιορισμένη σε σχέση με τους προηγούμενους μήνες η ροή φορτίων όλων των βασικών κατηγοριών μείωσε τους ναύλους των πάναμαξ από τον Ατλαντικό για Ιαπωνία στα δολ. 24,25, ενώ φορτίο 50.000 σιτηρών από Γιουγκοσλαβία προς Νοτ. Κορέα πληρώθηκε δολ. 23,75.

Οι χρονοναυλώσεις

Περισσότερο εμφανής η πτώση στα μισθώματα των χρονοναυλώσεων, καθώς τα ανοικτά πλοία έσπευσαν να εξασφαλίσουν απασχόληση, έστω και με χαμηλότερες απολαβές.

Τα πάναμαξ από τον Ατλαντικό για επαναπαράδοση Άπω Ανατολή διατήρησαν μισθώματα άνω των δολ. 13.000 την ημέρα, πλέον ικανοποιητικής αμοιβής για τον πλού υπό έρμα. ενώ στον χώρο της Άπω Ανατολής τα μισθώματα κυμάνθηκαν περί τα δολ. 11.000 την ημέρα.

Πιο δυσχερής η εξασφάλιση αποδοτικής ναύλωσης στα handy size μπάλκερς τα μισθώματα των οποίων κυμάνθηκαν περί τα δολ. 6.000 την ημέρα.

Τα δεξαμενόπλοια

Η ύπαρξη υψηλών αποθεμάτων πετρελαίου και η συνεχής πτωτική εξέλιξη της τιμής του επηρέασαν αρνητικά τη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων τον Δεκέμβριο.

Υπό τη πίεση της απραξίας οι ναύλοι των VLCC's έπεσαν κάτω από τις 40 μονάδες της κλίμακας, εικόνα που επαναλήφθηκε στην Δυτική Αφρική με τους ναύλους του

1 εκατομ. βαρελιών στα WS 65.

Παρά τη κακοκαιρία η υπερπροσφορά τοννάζ κάλυψε τη ζήτηση στη Μεσόγειο και οι ναύλοι των 80.000 τόνων συγκρατήθηκαν περί τα WS 90, ενώ κάποια δραστηριότητα από τη Βόρ. Θάλασσα σε ίδια μεγέθη φορτίων πλήρωσε περί τα WS 80.

Μόνη αγορά πετρελαίου που διατήρησε κάποια δραστηριότητα τον τελευταίο μήνα του έτους υπήρξε η Καραϊβική, με ναυλώσεις στα WS 70 για τους 70.000 τόνους και περί τα WS 120 για τα φορτία των 50.000 τόνων.

Οι αγοραπωλησίες

Με μικρή βελτίωση του ενδιαφέροντος για απόκτηση δεξαμενοπλοίων, ενόψει πτώσεως των τιμών τους σε περισσότερο ρεαλιστικά επίπεδα, και με σχετική αποχή των Ελλήνων από τα πλοία ξηρού φορτίου, καθώς η ναυλαγορά τους παρουσίασε υποτονικότητα και πτωτική εξέλιξη των ναύλων, κύλησε σε σχετική ηρεμία η αγορά των αγοραπωλησιών κατά τον τελευταίο μήνα του υπό ανασκόπηση έτους.

Πλοία γενικού φορτίου:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Fortune Hunter	22.200	1981	\$ 7.750.000	Απ Ανατολή
Clipper Alliance	17.670	1977	\$ 3.900.000	Ελληνες
Rembrandt	15.254	1977	\$ 3.500.000	Ελληνες

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Monte Chiaro	81.876	1975	\$ 7.200.000	Ιταλοί
Regal Carrier	64.170	1975	\$10.400.000	Ελληνες
Fjord Land	50.825	1976	\$ 6.000.000	Ελληνες
Moslake	35.300	1971	\$ 4.400.000	Ελληνες
Singa Willstream	28.400	1975	\$ 5.750.000	Ελληνες
Alexandros Power	27.700	1977	\$ 7.100.000	Τούρκοι

Δεξαμενόπλοια και Μικτά:

Όνομα πλοίου	T.D.W.	Ναυπ.	Τιμή	Αγοραστής
Ocean Sovereign (OBO)	168.728	1971	\$ 5.700.000	Ελληνες
Vallabhai Patel (OBO)	113.925	1977	en bloc	
Vallatholl (OBO)	114.147	1976	\$13.700.000	Ελληνες
Century Dawn	102.600	1975	\$11.500.000	Αλλοδαποί
Phillips Arkansas	54.031	1980	\$15.500.000	Ελληνες

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A1JJ

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

125 Years at the Technical Forefront of the Maritime Industry

Vital to each phase of maritime progress for more than a century, ABS wisdom and experience evolved with the industry, from wood to steel, from sail to sophisticated propulsion systems. Through all these years, owners and shipbuilders around the world have called on ABS for an impartial eye to oversee construction.

Today, ships classed by ABS carry the flags of 89 nations.

ABS engineers work closely with the naval architects who design a ship. ABS Surveyors monitor shipyards to ensure that vessels built to ABS class will be fit for the duty for which they were designed—and will remain so.

*Services for the Marine Industry:
Design, Inspection, Classification*



Θαλάσσια ατυχήματα κατά το 1991

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΜΕΙΩΣΗ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΛΛΑ ΑΥΞΗΣΗ ΣΤΙΣ ΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ

Κατά το υπό ανασκόπηση έτος, δηλαδή μεταξύ του Νοεμβρίου 1990 και του Οκτωβρίου 1991, ο ελληνόκτητος στόλος παρουσίασε μείωση στο σύνολο των θαλάσσιων ατυχημάτων με 403 περιπτώσεις, έναντι 436 της αντιστοιχίας περιόδου.

Επανεξέτασε δηλαδή η πτωτική τάση στον αριθμό των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου (408 ατυχήματα το 1989), τα οποία από το 1978 παρουσιάζουν συνεχή μείωση, αποτέλεσμα της ποιοτικής βελτίωσης και της ηλικίας των πλοίων αλλά και των προσπαθειών πολλών ναυτιλιακών εταιριών να επιμορφώσουν τα στελέχη τους και τα κατώτερα πληρώματα στη πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Αντίθετα το σύνολο των ατυχημάτων που κατέληξαν σε ολική απώλεια του σκάφους και διαγραφή του από τη δύναμη του ελληνόκτητου στόλου, παρουσίασε κατά το 1991 σημαντική αύξηση σε σύγκριση με το 1990, καθώς υπήρξαν 22 περιπτώσεις ολικής απώλειας, έναντι 16 του περασμένου έτους, ενώ η απωλεσθείσα χωρητικότητα αυξήθηκε από 263.950 τον. γκρός το 1990 σε 434.112 τον. γκρός το 1991.

Κατά το υπό εξέταση δωδεκάμηνο παρουσίασαν αύξηση οι περιπτώσεις πυρκαγιάς και οι συγκρούσεις, ενώ παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα οι ζημιές στη μηχανή (που παρουσίασαν όμως μικρή μείωση από 163 περιπτώσεις το 1990 σε 144 περιπτώσεις το 1991), οι προσκρούσεις (38 περιπτώσεις το 1990 και 36 το 1991) και οι διάφορες ζημιές (45 περιπτώσεις το 1990 και 47 περιπτώσεις το 1991). Αντίθετα μειώθηκαν αισθητά οι περιπτώσεις ατυχημάτων από κακοκαιρία

(33 περιπτώσεις το 1990 έναντι 25 περιπτώσεων το 1991) και οι προσαράξεις (60 περιπτώσεις το 1990 έναντι 36 περιπτώσεων το 1991) ενώ παραμένουν σε υψηλά επίπεδα οι βυθίσεις πλοίων (8 το 1991, 11 το 1990 και το 1989 σε σύγκριση με τις τρεις του 1988) ενώ αυξήθηκαν οι ολικές απώλειες πλοίων που διαγράφηκαν ως αποτέλεσμα προσάραξης ή πυρκαγιάς.

Αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο η διεθνής εμπορική ναυτιλία παρουσίασε κατά το 1991 αύξηση στις ολικές απώλειες με 165 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.597.961 τον. γκρός σε σύγκριση με τα 145 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.234.327 τον. γκρός που είχαν χαθεί το 1990.

Η έρευνά μας καλύπτει ατυχήματα και ζημιές πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας ανεξαρτήτως σημαίας, άνω των 500 τον. γκρός και τα στοιχεία συλλέγονται κατά τη διάρκεια του έτους από τα καθημερινά δημοσιεύματα του «Λόυ Λίστ», αναφορές της Σάλβατζ Ασσοσιέισον και από τα στοιχεία κάθε γνωστού ελληνόκτητου πλοίου που τηρούν τα «Ναυτικά Χρονικά».

Στις ολικές απώλειες περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις των τεμαρτών ολικών απωλειών (CTL) όταν οι περιπτώσεις αυτές εμφανίζονται στις μηνιαίες στατιστικές των Λόυδς, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση με τις παγκόσμιες απώλειες, ακολουθούμε δε την ίδια διαδικασία επί σειρά ετών για να μην επηρεάζεται η συγκριτική ακρίβεια των αριθμών

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΜΗΝΑ

Παρά το γεγονός ότι στον σχετικό

πίνακα που περιλαμβάνεται στη στατιστική μας εμφανίζεται μία πλήρης εικόνα των ατυχημάτων, παραθέτουμε περιληπτικά τα ναυτικά ατυχήματα κάθε μήνα, συγκρίνοντάς τα με εκείνα του αντιστοίχου περσινού:

Τον ΝΟΕΜΒΡΙΟ του 1990 συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 34 περιπτώσεις ατυχημάτων, έναντι 48 περιπτώσεων του αντιστοίχου μηνός του 1989, 40 ατυχημάτων του 1987, 32 ατυχημάτων του 1987, 29 του Νοεμβρίου 1986 και 26 του 1985. Οι ολικές απώλειες τον μήνα αυτό παρουσίασαν μείωση καθώς χάθηκε μόνο ένα μικρό φορτηγό, 1.359 τον. γκρός, ενώ τον ίδιο μήνα του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 9.562 τον. γκρός και τον Νοέμβριο του 1988 είχαν χαθεί πέντε σκάφη συνολικής χωρητικότητας 72.414 τον. γκρός. Οι παγκόσμιες ολικές απώλειες έφτασαν τα 10 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 31.622 τον. γκρός, έναντι 16 σκαφών συνολικής χωρητικότητας 53.608 τον. γκρός που είχαν χαθεί το 1989.

Τον ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ του 1990 συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 48 ατυχήματα, έναντι 36 περιπτώσεων του Δεκεμβρίου 1989, 46 περιπτώσεων του 1988, 42 περιπτώσεων του 1987 και 34 ατυχημάτων του 1986. Το μήνα αυτό σημειώθηκαν τρεις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 42.235 τον. γκρός, έναντι δύο πλοίων συνολικής χωρητικότητας 11.221 τον. γκρός που είχαν χαθεί το 1989, τριών πλοίων 129.988 τον. γκρός το 1988 και δύο πλοίων 36.452 τον. γκρός το 1987. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε το Δεκέμβριο του 1990, 12 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 73.477 τον. γκρός, έναντι 12 σκαφών 64.693 τον. γκρός το 1989, 18 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 71.990 τον. γκρός που απωλέσθηκαν την ίδια περίοδο του 1988 και 14 πλοίων 75.809 τον. γκρός του Δεκεμβρίου 1987.

Τον Ιανουάριο του 1991 ο ελληνό-

κτητος εμπορικός στόλος υπέστη 42 ατυχήματα, έναντι 41 περιπτώσεων το 1990, 37 του 1989, 31 του 1988, 33 του 1987 και 30 του 1986. Το μήνα αυτό διαγράφηκε ως ολική απώλεια ένα πλοίο, 31.768 τον. γκρός, ενώ πέρυσι την ίδια περίοδο είχαν διαγραφεί δύο πλοία, συνολικής χωρητικότητας 14.601 τον. γκρός. Τον Ιανουάριο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 25.637 τον. γκρός, το 1988 διαγράφηκαν δύο πλοία, 17.678 τον. γκρός και το 1987 πέντε πλοία συνολικής χωρητικότητας 134.796 τον. γκρός. Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου στόλου έφτασαν τα 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 133.321 τον. γκρός, έναντι 17 μονάδων 101.112 τον. γκρός το 1990 και 14 μονάδων 72.064 τον. γκρός το 1989.

Τον ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟ του 1991 η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπέστη 30 ατυχήματα έναντι 54 περιπτώσεων του 1990, 31 του 1989, 36 του 1988, 21 του 1987 και 32 του 1986. Το μήνα αυτό σημειώθηκε μία μόνο ολική απώλεια, χωρητικότητας 13.792 τον. γκρός, ενώ τον ίδιο μήνα του 1990 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.959 τον. γκρός και τον Φεβρουάριο του 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 16.774 τον. γκρός. Τον Φεβρουάριο 1991 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος υπέστη τις περισσότερες απώλειες από διάφορα ατυχήματα με 18 περιπτώσεις, συνολικής χωρητικότητας 223.521 τον. γκρός, ενώ το 1990 είχε χάσει 16 πλοία, 76.143 τον. γκρός και το 1989 12 πλοία, 72.772 τον. γκρός.

Τον ΜΑΡΤΙΟ ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος υπέστη 42 ατυχήματα έναντι 45 περιπτώσεων του 1990, 40 περιπτώσεων του 1989, ενώ την ίδια περίοδο των προηγούμενων ετών είχαμε 42 περιπτώσεις το 1988, 37 το 1987, 30 το 1986 και 33 το 1985. Τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.857 τον. γκρός υπέστησαν σοβαρά ατυχήματα και διαγράφηκαν από την δύναμη ως ολικές απώλειες. Τον Μάρτιο του 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο, το 1989 είχαν χαθεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 21.498 τον. γκρός, ενώ τον Μάρτιο του 1988 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια. Την ίδια περίοδο του 1991 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε εννέα πλοία, συνολικής

χωρητικότητας 49.548 τον. γκρός, ενώ το 1990 είχε χάσει τον ίδιο αριθμό πλοίων συνολικής χωρητικότητας 129.901 τον. γκρός και το 1989 οι παγκόσμιες ολικές απώλειες τον Μάρτιο έφθασαν τα 19 πλοία συνολικής χωρητικότητας 127.639 τον. γκρός.

Ο ΑΠΡΙΛΙΟΣ ήταν από τις πλέον οδυνηρές περιόδους για την Ελληνική Ναυτιλία καθώς υπέστη 49 περιπτώσεις ατυχημάτων μεταξύ των οποίων και τέσσερις ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 164.730 τον. γκρός. Συγκριτικά, τον Απρίλιο του 1990 είχαν σημειωθεί 24 ατυχήματα και το 1989 σημειώθηκαν 38 περιπτώσεις.

Τον μήνα αυτό βυθίστηκαν τα πλοία «Βάσω» και «Αργώ», ενώ διαγράφηκε λόγω πυρκαγιάς το δεξαμενόπλοιο «Χάβεν» και λόγω προσάραξης το φορτηγό «Αργώ Κάρριερ». Οι παγκόσμιες ολικές απώλειες έφτασαν τον Απρίλιο τα 15 πλοία συνολικής χωρητικότητας 295.320 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1990 ήταν 13 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 47.517 τον. γκρός.

Τον ΜΑΪΟ συνέβησαν σε ελληνόκτητα πλοία 25 ατυχήματα έναντι 35 περιπτώσεων του 1990, 30 περιπτώσεων του 1989, 29 περιπτώσεων της ίδιας περιόδου του 1988, 18 του 1987 και 20 του 1986. Κανένα από τα ατυχήματα αυτά δεν κατέληξε σε ολική απώλεια του σκάφους, ενώ τον Μάιο του 1990 είχε διαγραφεί μόνο ένα μικρό δεξαμενόπλοιο 999 τον. γκρός. Τον Μάιο του 1989 είχαν διαγραφεί δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.006 τον. γκρός και τον Μάιο του 1988 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια στον ελληνόκτητο στόλο. Οι ολικές απώλειες του παγκόσμιου στόλου έφτασαν τον Μάιο του 1991 τα 18 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 158.954 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1990 ήταν 18 πλοία συνολικής χωρητικότητας 119.954 τον. γκρός και το 1989 ήταν 18 πλοία συνολικής χωρητικότητας 170.803 τον. γκρός.

Τον ΙΟΥΝΙΟ σημειώθηκε μικρή μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων εν σχέσει με την ίδια περίοδο του 1990, με 19 περιπτώσεις ατυχημάτων έναντι 23 περιπτώσεων το 1990, 27 το 1989 και 22 το 1988. Τον μήνα αυτό διαγράφηκε από την ελληνόκτητη δύναμη μόνο το επιβατηγό σκάφος «Πήγασος» 12.576 τον. γκρός λόγω σημαντικών ζημιών

που υπέστη από πυρκαγιά. Τον αντίστοιχο μήνα του 1990 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια, ενώ τον Ιούνιο του 1989 υπήρξαν δύο ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 7.496 τον. γκρός. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος την ίδια περίοδο του 1991 παρουσίασε 14 ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 68.640 τον. γκρός, ενώ το 1990 είχε χάσει 14 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 104.068 τον. γκρός.

Τον ΙΟΥΛΙΟ παρουσιάστηκε μικρή αύξηση στα ατυχήματα με 30 περιπτώσεις έναντι 26 περιπτώσεων του 1990, 30 του 1989 και του 1988 και 27 του 1987. Δύο πλοία συνολικής χωρητικότητας 60.710 τον. γκρός διαγράφηκαν από τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο ως ολικές απώλειες, ενώ την ίδια περίοδο του 1990 είχε διαγραφεί ένα πλοίο, 5.551 τον. γκρός, τον Ιούλιο του 1989 είχαν διαγραφεί τρία πλοία, συνολικής χωρητικότητας 13.149 τον. γκρός και το 1988 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια τον μήνα αυτό. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε τον Ιούλιο 14 πλοία συνολικής χωρητικότητας 139.491 τον. γκρός, ενώ τον Ιούλιο του 1990 είχε χάσει 10 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 93.962 τον. γκρός και τον Ιούλιο του 1989 εννέα μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 135.254 τον. γκρός.

Ο ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ του 1991 παρουσίασε σημαντική μείωση στον αριθμό των ατυχημάτων με 28 περιπτώσεις έναντι 40 του 1990, 33 του 1989 και 24 του 1988. Όμως οι ολικές απώλειες παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα με τη διαγραφή τεσσάρων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 61.914 τον. γκρός. Τον Αύγουστο του 1990 είχαν σημειωθεί τέσσερις ολικές απώλειες συνολικής χωρητικότητας 128.161 τον. γκρός, ενώ το 1988 είχε σημειωθεί μία ολική απώλεια και το 1988 καμία. Τον μήνα αυτό βυθίστηκαν τα μπάλκερς «Μελέτη» και «Σάνσετ» και το επιβατηγό «Ωκεανός», ενώ διαγράφηκε λόγω σημαντικών ζημιών που υπέστη από πυρκαγιά το δεξαμενόπλοιο «Θήτα Μινέρβα». Την ίδια περίοδο ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε 16 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 150.839 τον. γκρός, ενώ πέρυσι είχε χάσει 10 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 183.871 τον. γκρός.

Ο ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ του 1991 ήταν

για την Ελληνόκτητη Ναυτιλία η ασφαλέστερη περίοδος του έτους καθώς σημειώθηκαν μόνο 22 περιπτώσεις ατυχημάτων, χωρίς καμία ολική απώλεια. Συγκριτικά, τον Σεπτέμβριο του 1990 είχαν σημειωθεί 32 περιπτώσεις ατυχημάτων, τον προηγούμενο χρόνο 30 περιπτώσεις και το 1988 μόνον 16 ατυχήματα.

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έχασε την περίοδο αυτή εννέα μονάδες συνολικής χωρητικότητας 43.511 τον. γκρό, ενώ την ίδια περίοδο του 1990 είχε χάσει 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 223.588 τον. γκρό, και το 1989 11 πλοία, 46.169 τον. γκρό.

Τέλος τον ΟΚΤΩΒΡΙΟ του 1991 παρατηρείται μικρή αύξηση ατυχημάτων στον ελληνόκτητο στόλο με 34 περιπτώσεις, έναντι 32 του 1990, 27 του 1989 και 29 του 1988, ενώ σημειώθηκαν και δύο ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 23.171 τον. γκρό. Την ίδια περίοδο του 1990 δεν είχε σημειωθεί καμία ολική απώλεια στον ελληνόκτητο στόλο. Τον ΟΚΤΩΒΡΙΟ του 1991 η παγκόσμια ναυτιλία έχασε από τη δύναμη της 17 μονάδες, συνολικής χωρητικότητας 229.717 τον. γκρό, έναντι εννέα πλοίων συνολικής χωρητικότητας 35.910 τον. γκρό που διαγράφηκαν το 1990 και 16 μονάδων συνολικής χωρητικότητας 98.314 τον. γκρό που είχαν απωλεσθεί το 1989.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Ακολουθεί ανάλυση των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου βάσει των αιτιών που τα προκάλεσαν με διαχωρισμό εκείνων που κατέληξαν σε ολική απώλεια.

Ζημιές από κακοκαιρία

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ατυχήματα που οφείλονται σε κακοκαιρία εκτός των περιπτώσεων προσάρξεως ή μηχανικών ζημιών που αναφέρονται στις ανάλογες κατηγορίες.

Μεταξύ της 1ης Νοεμβρίου 1990 και της 31ης Οκτωβρίου 1991 συνέβησαν σε ελληνόκτητα σκάφη 25 ατυχήματα λόγω κακοκαιρίας, έναντι 33 περιπτώσεων του 1990 και του 1989, 14 περιπτώσεων του 1988 και 22 του 1987, χωρίς να σημειωθεί και εφέτος καμία ολική απώλεια από αυτή την αιτία. Η κατηγορία αυτή κάλυψε το 6,3% του συνόλου των ατυ-

χημάτων — πέρυσι το ποσοστό αυτό ήταν 7,57%, ενώ το 1989 ήταν 8,08%.

Βυθίσεις

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μόνο ολικές απώλειες καθώς αναφέρεται σε πλοία που βυθίστηκαν εν πλω, συνεπεία ρήγματος και εισορής υδάτων, μετατόπισης του φορτίου ή άλλης αιτίας και σε πλοία που αγνοούνται ή των οποίων τα αίτια του ατυχήματος δεν έχουν ακόμα διευκρινισθεί. Κατά το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε οι βυθίσεις πλοίων παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα με οκτώ απωλεσθέντα πλοία που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 1,98% του συνόλου των ατυχημάτων του ελληνόκτητου στόλου. Το 1990 βυθίστηκαν 11 πλοία (2,52% του συνόλου των ατυχημάτων), όπως επίσης και χαθήκαν το 1989 11 πλοία που αντιπροσώπευαν ποσοστό 2,69% του ελληνόκτητου στόλου.

Προσαράξεις

Τα ατυχήματα αυτά οφείλονται είτε σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, είτε σε σφάλματα του πλοίαρχου ή του πλοηγού, σε εσφαλμένη κίνηση της μηχανής ή σε βλάβη των οργάνων ναυσιπλοΐας. Το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε σημειώθηκαν 36 προσαράξεις, μία σημαντική μείωση από τις 60 του 1990 και τις 42 του 1989. Αντίθετα σημειώθηκε αύξηση στις ολικές απώλειες που είχαν βασική αιτία τη προσάραξη του σκάφους, με πέντε απωλεσθέντα πλοία το 1991, σε σύγκριση με ένα το 1990 και τρία το 1989. Τα ατυχήματα αυτά καλύπτουν το 8,9% του συνόλου των ατυχημάτων, ενώ το 1990 το ποσοστό αυτό ήταν 13,76%.

Συγκρούσεις

Η κακή ορατότητα, σφάλματα του πλοίαρχου ή του πλοηγού, λανθασμένοι χειρισμοί του πλοίου, των μηχανών ή των ρυμουλκών και η πλημμελής τήρηση των διεθνών κανονισμών ναυσιπλοΐας είναι οι βασικότερες αιτίες που προκαλούν ατυχήματα της κατηγορίας αυτής. Κατά το δωδεκάμηνο διαστημα που εξετάζουμε οι συγκρούσεις παρουσίασαν μικρή αύξηση με 69 περιπτώσεις, έναντι 62 του 1990. Από τις περιπτώσεις αυτές

μία οδήγησε σε ολική απώλεια, ενώ πέρυσι δεν σημειώθηκε ολική απώλεια από σύγκρουση. Το ποσοστό των συγκρούσεων στα ελληνόκτητα πλοία παραμένει από τα υψηλότερα καλύπτοντας το 17,12% του συνόλου των ατυχημάτων. Το 1990 σημειώθηκαν 62 περιπτώσεις συγκρούσεων (ποσοστό 14,22% του συνόλου των ατυχημάτων εκείνης της περιόδου) ενώ το 1989 είχαν σημειωθεί 79 συγκρούσεις (19,35% του συνόλου).

Προσκρούσεις

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει ζημιές που προκαλούνται από την πρόσκρουση του πλοίου επί προβλήτας, επί παραβεβλημένου πλοίου, σε όχθες διαύλων ή θύρες φραγμάτων και σε επιπλέοντα ή ημιβυθισμένα αντικείμενα. Οι προσκρούσεις συνήθως δεν καταλήγουν σε ολικές απώλειες αλλά το 1991 σημειώθηκε μία ολική απώλεια, αυτή του μπάλκερ «Φαίργουϊντ», 13.792 τον. γκρό, που βυθίστηκε τον Φεβρουάριο στον Κόλπο του Άντεν μετά από πρόσκρουση σε άγνωστο αντικείμενο. Οι προσκρούσεις κατά το 1991 παρουσίασαν μικρή μείωση με 36 περιπτώσεις σε σύγκριση με τις 38 του 1990 και τις 46 περιπτώσεις του 1989.

Η κατηγορία αυτή καλύπτει ποσοστό 8,93% του συνόλου των ατυχημάτων στα ελληνόκτητα πλοία.

Εκρήξεις και Πυρκαγιές

Οι πυρκαγιές στα πλοία σημειώνονται συνήθως στο μηχανοστάσιο, στην υπερκατασκευή ή στο φορτίο, ενώ στα δεξαμενόπλοια είναι αποτέλεσμα συγκρούσεως ή προκαλούνται κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου. Η κατηγορία αυτή σημείωσε αύξηση κατά το 1991 στον αριθμό των ατυχημάτων και στις ολικές απώλειες που προκλήθηκαν. Κατά το δωδεκάμηνο που εξετάζουμε σημειώθηκαν 38 εκρήξεις ή πυρκαγιές και προκάλεσαν την ολική απώλεια επτά πλοίων, ενώ το 1990 είχαν σημειωθεί 24 περιπτώσεις με μία μόνο ολική απώλεια και τον προηγούμενο χρόνο 34 περιπτώσεις με 11 ολικές απώλειες. Οι πυρκαγιές και εκρήξεις στα ελληνόκτητα πλοία κάλυψαν εφέτος ποσοστό 9,42% του συνόλου των ατυχημάτων, έναντι 5,5% το 1990 και 8,33% το 1989.

σεις ατυχημάτων, έναντι 436 του 1990, 408 του 1989, 358 του 1988, 354 του 1987, 313 του 1986, 367 του 1985, 374 του 1984 και 329 του 1983. Η δεκαετία του 1980 είχε παρουσιάσει εικόνα συνεχούς μείωσης των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου στόλου. Το 1980 οι ολικές απώλειες ήταν 71, το 1981 περιορίστηκαν σε 66, το 1982 σε 62, το 1983 σε 51 και το 1984 σε 29, παραμένοντας στα ίδια επίπεδα κατά τα επόμενα χρόνια με 19 ολικές απώλειες το 1985, 25 το 1986, 22 το 1987, 13 το 1988, 29 το 1989 και 16 το 1990.

Το 1991 οι ολικές απώλειες έφθασαν τα 22 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 434.112 τον. γκρός, που αντιπροσωπεύουν ποσοστό 27,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας που χαρακτηρίστηκε ως ολική απώλεια (165 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.597.961 τον. γκρός), ενώ το 1990 το ποσοστό αυτό ήταν 21,38% — ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος είχε χάσει 16 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 263.950 τον. γκρός σε σύγκριση με τα 145 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.234.327 τον. γκρός που είχε χάσει ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος.

Αναλύοντας τα ατυχήματα που συνέβησαν φέτος και κατέληξαν σε ολική απώλεια ελληνόκτητων πλοίων, με βάση την ηλικία των πλοίων, καταλήγουμε στην ακόλουθη κατανομή:

Ηλικία	Αριθ. Πλοίων	Τον. γκρός
έως 4 ετών	—	—
5-9 ετών	—	—
10-14	—	—
15-19 ετών	8	217.097
άνω των 20 ετών	14	217.015
Σύνολο	22	434.112

Όπως είναι φυσικό η ηλικία διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στις αιτίες των ολικών απωλειών του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Επιβεβαιώνεται η ανάγκη της περαιτέρω ανανέωσης του στόλου μας καθώς κανένα σκάφος ηλικίας νεώτερης των 15 ετών δεν παρουσιάζεται στις στατιστικές των ολικών απωλειών.

Οι ολικές απώλειες της υπό εξέταση περιόδου με βάση τον τύπο των πλοίων κατανέμονται ως εξής:

Τύπος σκάφους	Αριθμ. πλοίων	Τον. γκρός
Φορτηγά	5	32.254
Μπάλκ κάρριερς	10	184.176
Δεξαμενό-πλοία	4	191.359
Επιβατηγά	3	26.323
Σύνολο	22	434.112

Οι απώλειες μεγάλων μπάλκ κάρριερς, πιθανότατα λόγω ρηγμάτων που προκλήθηκαν από την καταπόνηση του κύτους με ταχείες εργασίες φορτοεκφόρτωσης, αυξάνουν σημαντικά το ποσοστό των απωλεσθέντων πλοίων αυτής της κατηγορίας — πέρυσι οι ολικές απώλειες μπάλκ κάρριερς ήταν μόνο πέντε πλοία, συνολικής χωρητικότητας 218.559 τον. γκρός, ενώ το 1989 χάθηκαν επτά μπάλκερς συνολικής χωρητικότητας 136.146 τον. γκρός. Παρόμοια αύξηση παρουσιάζουν οι ολικές απώλειες των επιβατηγών πλοίων (ένα σκάφος, 5.551 τον. γκρός το 1990) και των δεξαμενοπλοίων (ένα σκάφος 999 τον. γκρός το 1990).

Το μεγαλύτερο ελληνόκτητο πλοίο που χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια το 1991 ήταν το κυπριακό δεξαμενόπλοιο «Χάβεν», ναυπηγήσεως 1973, 109.700 τον. γκρός, που βυθίστηκε μετά από έκρηξη και πυρκαγιά ανοικτά της Γένοβας, με απώλεια πέντε μελών του πληρώματος, ενώ το μεγαλύτερο ελληνόκτητο σκάφος που υπέστη ατύχημα ήταν το υπό σημαία Νήσων Μάρσαλ δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Κάπιτολ», ναυπηγήσεως 1976, 188.634 τον. γκρός που υπέστη βλάβη στην προπέλλα τον περασμένο Σεπτέμβριο.

Τέλος από πλευράς κατανομής σημαιών, τα ελληνόκτητα πλοία που χαρακτηρίστηκαν ολικές απώλειες καλύπτονταν από τις εξής σημαίες:

Σημαία	Αριθ. πλοίων	Τον. γκρός
Κυπριακή	7	177.302
Ελληνική	5	132.368
Μάλτας	4	54.616
Παναμαϊκή	3	32.043
Αγ. Βικεντίου	2	2.832
Μπαχάμας	1	34.951
Σύνολο	22	434.112

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

INCORPORATED TLX - TWX
710-5824847 JPRNYK

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

Authorized Agent in Greece
Dim/CO

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



PATERAS BROTHERS LIMITED



**SAILING SHIP "VASILIKI PATERAS"
MANAGED BY THE 6 BROTHERS 1906**

**47-49 AKTI MIAOULI, 185 :36 PIRAEUS
TEL: 4292780 - 84, 4272970, FAX. 4292576
TELEX: 212548 - 212549**

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Η Παγκόσμια Ναυτιλία

Συνεχίζοντας ανοδική πορεία, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος έφθασε στα τέλη του 1991 τους 436 εκατ. τον. γκρος, παρουσιάζοντας έναντι του 1990 αύξηση κατά 12,4 εκατ. τον. γκρος, ήτοι ποσοστό 2,9%.

Οι στόλοι που παρουσίασαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις κατά το υπό ανασκόπηση έτος ήταν κατά σειρά του Παναμά (5,7 εκατ. τον.), των Μπαχάμας (3,9 εκατ. τον.), της Μάλτας (2,4 εκατ. τον.) και του Λουξεμβούργου (1,1 εκατ. τον.).

Αντίθετα τις μεγαλύτερες μειώσεις εμφάνισαν οι στόλοι της Λιβερίας (2,3 εκατ. τον.), των Βερμούδων (1,2 εκατ. τον.) των Ηνωμένων Πολιτειών (1 εκατ. τον.) της Ιαπωνίας (671.000 τον. γκρος) και του Χογκ Κογκ (689.000 τον. γκρος).

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που περιέχονται στα Annual Statistical Tables για το 1991 του Βρετανικού Νηογνώμονα (LRS), οι διάφορες χώρες του κόσμου που κατέχουν εμπορικό στόλο με χωρητικότητα άνω του 1 εκατ. τον. γκρος εμφανίζουν την ακόλουθη σειρά.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρέχεται η χωρητικότητα σε χιλιάδες τόννους γκρός και η έναντι του προηγούμενου έτους αύξηση ή μείωση του τονάζ:

ΧΩΡΑ	ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ (000)	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΗ
Λιβερία	52.427	(— 2.273)
Παναμάς	44.949	(+ 5.651)
Ιαπωνία	26.407	(— 671)
Ε.Σ.Σ.Δ	26.405	(— 332)
Νορβηγία	23.586	(+ 157)
Ελλάς	22.753	(+ 2.231)
Κύπρος	20.298	(+ 1.962)
Η.Π.Α.	20.291	(— 1.038)
Λαϊκή Κίνα	14.299	(+ 399)
Φόρμοζα	5.888	(+ 122)
Μπαχάμας	17.641	(+ 3.915)

Φιλιππίνες	8.626	(+ 111)
Σιγκαπούρη	8.488	(+ 560)
Ιταλία	8.122	(+ 130)
Ν. Κορέα	7.821	(+ 37)
Μάλτα	6.916	(+ 2.398)
Μ. Βρετανία	6.611	(— 106)
Ινδία	6.617	(+ 41)
Γερμανία	5.971	(+ 233)
Βραζιλία	5.883	(— 133)
Χογκ Κογκ	5.876	(— 689)
Δανία	5.871	(+ 682)
Ιράν	4.583	(— 155)
Τουρκία	4.107	(+ 388)
Γαλλία	3.988	(+ 156)
Ολλανδία	3.872	(+ 88)
Ρουμανία	3.828	(— 177)
Ισπανία	3.617	(— 190)
Πολωνία	3.348	(— 21)
Γιουγκοσλαβία	3.293	(— 523)
Σουηδία	3.174	(+ 399)
Βερμούδες	3.037	(— 1.221)
Αγ. Βικέντιος	2.710	(+ 773)
Καναδάς	2.685	(— 60)
Αυστραλία	2.572	(+ 60)
Ινδονησία	2.337	(+ 158)
Βανουάτου	2.173	(+ 9)
Μαλαισία	1.755	(+ 38)
Αργεντινή	1.709	(— 181)
Λουξεμβούργο	1.703	(+ 1.070)
Γιβραλτάρ	1.410	(— 598)
Κουβέιτ	1.373	(— 482)
Βουλγαρία	1.367	(+ 6)
Σαουδαραβία	1.321	(— 361)
Αίγυπτος	1.257	(— 300)
Μεξικό	1.196	(— 124)
Φινλανδία	1.053	(— 16)



CHRIS MARINE SA

C. PAPTAEODOROU M.Sc., C. Eng., FIMARE., MRINA

P.O. Box 80.347/12, Platonos Str./GR-185 10 Piraeus, Greece
Tel. 4178181, 4179505, Fax: 4178125, Telex: 241015 CRIS GR

Κρίνομε σκόπιμο να σημειώσουμε ότι στο συνολικό τοννάζ του στόλου των Η.Π.Α. περιλαμβάνεται πρώτον μεν χωρητικότητα 1.102.695 τον. γκρος των πλοίων που απασχολούνται στην υπηρεσία των Μεγάλων Λιμνών και 3.000.000 τον. γκρος των πλοίων του εφεδρικού στόλου. Επίσης στο στόλο του Καναδά τοννάζ 1.550.820 τον. γκρος απασχολείται αποκλειστικά στην υπηρεσία των Μεγάλων Λιμνών. Ο στόλος της τέως Σοβιετικής Ενώσεως, μολοντί στο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας αυξήθηκε κατά 12%, τα τελευταία δραματικά πολιτικά γεγονότα δεν αποκλείεται να διαγράψουν τη χώρα από τον πίνακα των μεγάλων ναυτικών κρατών. Σημειώνεται χαρακτηριστικά ότι κατά ένα σημαντικό ποσοστό η αύξηση του Κυπριακού στόλου αποδίδεται στην εγγραφή πολλών σοβιετικών πλοίων κατά τον περασμένο χρόνο.

ΓΑΛΛΙΑ

**Δύναμη 910 πλοία, 3.988.072 τον. γκρός
(5.677.689 τον. d.w.)**

Παρουσιάζοντας συνεχή κάμψη την τελευταία δεκαετία, ο γαλλικός εμπορικός στόλος έχει συρρικνωθεί σημαντικά, ενώ παράλληλη μείωση σημείωσε και ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών από 23.000 σε μόλις 10.000 άτομα.

Από την παραπάνω αναφερομένη δύναμη 761 πλοία ανήκουν στο εθνικό νηολόγιο και 46 χωρητικότητας 446.988 τον. γκρός είναι νηολογημένα στη νήσο Κεργκουέλεν, 40 πλοία 20.357 τον. γκρός στη Γαλλική Πολυνησία και τα υπόλοιπα 63 σε διάφορα άλλα νησιά Γαλλικών αποικιών.

Ο Γαλλικός εφοπλισμός παραπονείται ότι οι κρατικές ενισχύσεις για τον εκσυγχρονισμό του στόλου μειώθηκαν κατά 30%, ενώ η οικονομική βοήθεια για νέες επενδύσεις είναι μικρότερη κατά 45%. Γι' αυτό και δεν είναι παράξενο ότι με 18 μόνον νέες παραγγελίες πλοίων οι Γάλλοι εκφράζουν σκεπτικισμό για το μέλλον της ναυτιλίας τους.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

**Δύναμη 1.522 πλοία, 5.971.254 τον. γκρός
(7.323.600 τον. d.w.)**

Το αυξημένο κόστος εκμεταλλεύσεως υπό γερμανική σημαία, οφειλόμενο κυρίως στους υψηλούς μισθούς και την υψηλή φορολογία ανάγκασε τους Γερμανούς

πλοιοκτήτες να στραφούν με αύξοντα ρυθμό προς τις σημαίες ευκαιρίας.

Δέκατος όγδοος στη παγκόσμια κλίμακα, ο εμπορικός στόλος της ενοποιημένης Γερμανίας κατέχει 63 δεξαμενόπλοια 276.607 τον. γκρός, 21 υγραεριοφόρα 145.800 τον. γκρός, 31 μικτά πλοία 874.680 τον. γκρός, 38 ρο-ρο 209.489 τον. γκρός, 611 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου 1.450.553 τόν. γκρός και 125 επιβατηγά 359.615 τον. γκρός.

ΔΑΝΙΑ

**Δύναμη 1.290 πλοία, 5.870.589 τον. γκρός
(8.221.093 τον. d.w.)**

Στη πρόσφατη ναυτιλιακή ιστορία της Δανίας γεγονός αποτέλεσε η δημιουργία το 1988 του Διεθνούς Δανικού Νηολογίου (DIS) με τη χρησιμοποίηση του οποίου ανακόπηκε η διαρροή πλοίων προς ξένες σημαίες.

Σήμερα στο εθνικό νηολόγιο υπάρχουν μόνο 579 μικρά και ακτοπλοϊκά κυρίως σκάφη, 572.491 τον. γκρός, ενώ ο κύριος όγκος του εμπορικού στόλου με 420 μεγάλες μονάδες 4.288.687 τόν. γκρός έχει εγγραφεί στο DIS. Τέλος, ακόμη 285 μικρότερα πλοία 170.000 τόν. γκρός είναι νηολογημένα στις νήσους Φερόες και στη Γροιλανδία.

Η επιτυχία του DIS αποκατέστησε και την εμπιστοσύνη των εφοπλιστών, οι οποίοι όχι μόνο παρέμειναν στην εθνική σημαία αλλά και απεδώθησαν σε ένα εντυπωσιακό πρόγραμμα νέων ναυπηγήσεων, το 75% των οποίων τοποθετήθηκε σε Δανικά ναυπηγεία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

**Δύναμη 10.063 πλοία, 26.406.930 τον. γκρός
(39.691.692 τον. d.w.)**

Παρά την απώλεια 670.000 τον. γκρός, ο Ιαπωνικός στόλος εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κλίμακα, αν εξαιρέσουμε φυσικά τους μη εθνικούς στόλους της Λιβερίας και του Παναμά.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο στόλος περιλαμβάνει 1.658 δεξαμενόπλοια (πετρελαιοφόρα και χημικά) 7.416.521 τον. γκρός, 217 υγραεριοφόρα 1.706.488 τον. γκρός, 125 μικτά (Ο/Ο και ΟΒΟ) 8.651.713 τον. γκρός, 168 πλοία - ψυγεία 479.029 τον. γκρός, 41 πλοία κοντέινερ 1.243.687 τον. γκρός, 43 ρο-ρο 123.915 τον. γκρός, 3.085 φορτηγά και μπάλκ κάρριερς, 4.036.860 τον. γκρός

KIP



ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ι. ΚΟΥΪΜΑΝΗΣ — Δ. ΠΕΤΡΟΓΓΟΝΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Π.Ε.

ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ — (ΜΕΛΗ Τ.Ε.Ε.)

**ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΑΣ • ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΕΡΑΜΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ •**

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΤΩΡΑ: 4511929 - 4522267

World Marine

Ship Agency

Services in **Hong Kong**



World Marine

Supervisory and Port Operations

Services in **P.R. China**

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

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

και 679 επιβατηγά 1.406.185 τον. γκρός.

Αναμφισβήτητη πρώτη στον ναυπηγικό τομέα, η Ιαπωνία πιστώνεται με το ένα τρίτο και πλέον του υπό ναυπήγηση παγκόσμιου τοννάζ. Από τους 15 εκατ. τον. γκρός που τελούν υπό ναυπήγηση σε παγκόσμια κλίμακα, η Ιαπωνία ναυπηγεί πλέον των 5 εκατ. τόννων, ποσοστό 37,2%, ενώ από το σύνολο των υπό παραγγελία πλοίων που φθάνουν σε 25.300.787 τον. γκρός, η Ιαπωνία έχει εξασφαλίσει τους 9.955.354 τον. γκρός.

ΙΤΑΛΙΑ

**Δύναμη 1.652 πλοία, 8.121.595 τον. γκρός
(11.720.041 τον. d.w.)**

Την δύναμη του ιταλικού στόλου συνθέτουν κυρίως 280 πλοία μεταφοράς πετρελαίου και χημικών προϊόντων 2.836.898 τον. γκρός, εννέα μικτά πλοία (OBO) 425.289 τον. γκρός, 47 ore-oil carriers 1.802.495 τον. γκρός, 228 φορτηγά και μπάλκερς 572.300 τον. γκρός και 287 επιβατηγά και οχηματαγωγά 862.938 τον. γκρός.

Στό χώρο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας η Ιταλική ναυτιλία έρχεται δεύτερη μετά την Ελλάδα παρά το γεγονός ότι απολαμβάνει της ουσιαστικής ενίσχυσης του ιταλικού κράτους.

Ακόμη πρέπει να τονιστεί η στενή συνεργασία της ιταλικής βιομηχανίας με τη ναυτιλία, ιδιαίτερα στις μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων (γιαάνθρακες, μεταλλεύματα) και πετρελαιοκίνησης και χημικών προϊόντων.

Ζωτική παρουσία έχει επίσης η επιβατηγός ναυτιλία με ακτοπλοϊκή κίνηση που φθάνει τους 20 εκατ. επιβάτες και τους 60 εκατ. τόννους φορτίων ετησίως.

Μολονότι η ιδιωτική πρωτοβουλία καλύπτει το 80% του υπό ιταλικό έλεγχο στόλου, ο δημόσιος τομέας που αντιπροσωπεύεται από το γνωστό συγκρότημα Finmare παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ιταλική οικονομία.

ΙΣΠΑΝΙΑ

**Δύναμη 2.305 πλοία, 3.617.151 τον. γκρός
(5.831.699 τον. d.w.)**

Οι Ισπανοί μελετούν σοβαρά τη δημιουργία θυγατρικού νηολογίου, ενώ ήδη ένας αριθμός 95 πλοίων, 81.823 τον. γκρός έχει νηολογηθεί στις Καναρίους Νήσους.

Συνεχίζοντας την βαθμιαία συρρίκνυσή του ο ισπανικός στόλος έχει περιορισθεί σε λιγότερο του μισού τοννάζ που κατείχε το 1980. Και το χειρότερο είναι ότι παράλληλα με την συνεχή αυτή κάμψη εμφανίζει και πλήρη σχεδόν έλλειψη ισπανόκτητου στόλου υπό ξένες σημαίες, σε αντίθεση με άλλες χώρες, όπως η Γαλλία και η Γερμανία όπου η μείωση του εθνικού στόλου συνοδεύε-

ται με διαρροή προς τα ανοικτά νηολόγια.

Τον κυριότερο όγκο του ισπανικού τοννάζ καλύπτουν 72 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 1.554.123 τον. γκρός.

M. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

**Δύναμη 1.949 πλοία, 6.610.633 τον. γκρός
(8.299.700 τον. d.w.)**

Από το 1979, η άλλοτε κοσμοκράτρη βρετανική ναυτιλία έχει χάσει τα τρία τέταρτα το στόλου της, ενώ από την παραπάνω δύναμη πρέπει να επισημανθεί ότι 114 πλοία, 1.937.529 τον. γκρός είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του Isle of Man. Κατά κατηγορίες πλοίων ο βρετανικός στόλος περιλαμβάνει 168 δεξαμενόπλοια 2.335.031 τον. γκρός, οκτώ υγραεριοφόρα 141.669 τον. γκρός, 34 μικτά πλοία 742.630 τον. γκρός, 15 πλοία ψυγεία 103.334 τον. γκρός, 32 πλοία κοντέινερ 1.091.268 τον. γκρός, 22 ro-ro 115.176 τον. γκρός, 239 πλοία ξηρού φορτίου πάσης κατηγορίας, 304.071 τον. γκρός και 141 επιβατηγά και οχηματαγωγά 750.272 τον. γκρός.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

**Δύναμη 2.577 πλοία, 23.585.661 των. γκρός
(40.950.168 τον. d.w.)**

Είναι χαρακτηριστικό ότι πλέον του 80% του παραπάνω τοννάζ είναι εγγεγραμμένο στο δεύτερο νηολόγιο της χώρας το περίφημο NIS ενώ στο κύριο εθνικό νηολόγιο έχουν απομείνει 1.675 μικρά και ακτοπλοϊκά σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.862.787 τον. γκρός.

Με τη δύναμη αυτή η Νορβηγία κατατάσσεται ουσιαστικά στην τρίτη παγκόσμια θέση ελαφρώς προηγούμενη της ελληνικής σημαίας. Εξάλλου εν όψει μελλοντικής προσεγγίσεως στην Ε.Ο.Κ. το NIS κινδυνεύει να δημιουργήσει προβλήματα, δεδομένου ότι η Κομισιόν της Ε.Ο.Κ. θεωρεί ότι τα δεύτερα προνομιούχα νηολόγια δημιουργούν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

Αντίθετα με την Ελλάδα, της οποίας ο στόλος αυξάνει κυρίως με προσκτήσεις στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, η Νορβηγία είναι ιδιαίτερα σημαντικός πελάτης της ναυπηγοβιομηχανίας. Με 10 περίπου εκατομμύρια τόννων υπό ναυπήγηση και υπό παραγγελία, έρχεται δεύτερη σε παγκόσμιο επίπεδο μετά την Ιαπωνία, σε επενδύσεις νέων πλοίων. Τα τελευταία χρόνια ο νορβηγικός στόλος τείνει να προσομοιάζει συνεχώς περισσότερο προς τον Ελληνικό. Οι Νορβηγοί εφοπλιστές είτε γιατί δεν θέλησαν, είτε γιατί δεν μπόρεσαν, έμειναν πίσω σε μαζικές επενδύσεις στην αγορά των πλοίων κοντέινερ, η οποία γνώρισε και γνωρίζει αλματώδη ανάπτυξη. Έτσι οι Νορβηγοί αναγκάζονται να αποσύρονται σιγά-σιγά από τον τομέα των τακτικών γραμμών. Στον τομέα αυτό συνεχίζουν να εργάζονται ορισμένες μόνο εταιρίες όπως είναι οι Hoegh, Knutsen και Wilhelmsen, χωρίς βέβαια να υπολογίσουμε τις τοπικές επιβατικές και εμπορευματικές γραμμές που αφορούν απ' ευθείας τη Νορβηγία.

Σήμερα το σύνολο σχεδόν του νορβηγικού στόλου κινείται στις διεθνείς αγορές των πετρελαιοφόρων και των μπαλκ κάρριερς, χωρίς ως τόσο να υποτιμάται στο ελάχιστο η συμμετοχή του στην αγορά των παγκοσμίων κρουαζιερόων.

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos
173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece
Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677



ΦΙΛΟΔΟΞΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ο Πειραιάς εξελίσσεται σε σύγχρονο εμπορικό και επιβατικό λιμάνι στη Μεσόγειο.

Η πλεονεκτική γεωγραφική του θέση, στο σταυροδρόμι των θαλάσσιων λεωφόρων, που συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική, σε συνδυασμό με τη συνεχώς βελτιούμενη υποδομή του κατά τα τελευταία χρόνια, το λιμάνι του Πειραιά αναδεικνύεται σε σύγχρονη και ευέλικτη επιχειρηματική μονάδα, ικανή να εξυπηρετήσει τη μεγάλη ελληνική εμπορική ναυτιλία και να ανταποκριθεί πλήρως στις απαιτήσεις τόσο των θαλασσιών μέσων μεταφοράς, όσο και των συγκοινωνιών, του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου της χώρας και του τουρισμού μας.

Σήμερα ο Πειραιάς κατέχει την τρίτη θέση στον κόσμο, ως επιβατικό λιμάνι, και μία από τις πρώτες θέσεις στη Μεσόγειο, ως εμπορικό λιμάνι.

Αποτελεί τη νοτιοανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και χάρις στα συγκριτικά πλεονεκτήματα που έχει, συγκεντρώνει, ολοένα και μεγαλύτερο, το ενδιαφέρον σοβαρών ξένων θαλασσιών μεταφορικών εταιριών για τη χρησιμοποίησή του ως ενδιάμεσο σταθμό στα επιχειρηματικά τους προγράμματα.

Σήμερα περισσότερες από 50 διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες χρησιμοποιούν το λιμάνι του Πειραιά για τις μεταφορές με πλοία τους μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής.

Η σημερινή διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς έχει εγκρίνει και βρίσκεται σε εξέλιξη γιγαντιαίο επενδυτικό πρόγραμμα, που ξεπερνά τα 25 δισεκατ. δρχ., στο τέλος του οποίου προβλέπεται να αλλάξει η σημερινή

νή μορφή του λιμανιού και να βελτιωθεί αισθητά το επίπεδο των λιμενικών υπηρεσιών και η παραγωγικότητά του.

Τμήμα του επενδυτικού προγράμματος καλύπτεται από τα Κοινοτικά Ταμεία Περιφερειακής ανάπτυξης.

Αξιόλογο υπήρξε το διαμετακομιστικό έργο του λιμένος κατά τον χρόνο που πέρασε, καθώς σύμφωνα με τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία της αρμόδιας υπηρεσίας του ΟΛΠ, κατά το πρώτο εξάμηνο του 1991, εμφάνισε την ακόλουθη δραστηριότητα:

Κατηγορία πλοίων	Αριθμός	κ.ο.χ.	Εκφορτωθέντα εμπορεύματα σε τόννους
Συμβατικά φορτηγά	241	567.155	288.686
Μπάλκ κάρριερς	110	244.238	474.643
Κοντεϊνερόπλοια	698	3.155.243	1.232.998
Ειδικά σκάφη	111	550.987	57.514
Ρό-Ρό	174	382.392	86.484
Αλιευτικά	3	1.516	968
Υγρού φορτίου	35	46.178	61.254

Εξάλλου, κατά την ίδια περίοδο εκφορτώθηκαν στον λιμένα Πειραιώς 474.465 τόννοι εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με αυτοκίνητα T.I.R. και αφίχθηκαν 840 εμπορικά πλοία χωρίς φορτίο τα οποία φόρτωσαν 815.288 τόννους εμπορευμάτων.

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and **IMPORTANT**

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.
Our representative in Piraeus: **ERMIONI SHIPPING CO. S.A.**

Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

«PROMETHEUS» - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A, INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627/8. Tlx. RS 29292 ERMIONI, CABLE «SARGEORGE SINGAPORE»

Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1991

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΛΙΟΥΡΔΗ, Διευθυντή Λιμενικού Ταμείου Πάτρας

Το λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της νεώτερης Ελλάδος και σήμερα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοδυτικής Ελλάδος, και το τρίτο της χώρας. Εξυπηρετεί δηλαδή εκτός από την περιοχή της πόλης της Πάτρας, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και η βιομηχανική ζώνη και μία ευρύτερη ενδοχώρα που φθάνει βόρεια μέχρι την Ήπειρο, Νότια μέχρι τη Μεσσηνία και Ανατολικά μέχρι την περιοχή του λεκανοπεδίου της Αττικής, καθώς και όλα τα νησιά του Ιονίου.

Επίσης ο λιμένας είναι το κέντρο, από όπου εξαγονται βιομηχανικά και άλλα προϊόντα που παράγονται στην περιοχή και κυρίως γεωργικά προϊόντα. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε και μία άλλη μεταφορική δραστηριότητα του λιμένος που καλύπτει σε εξυπηρέτηση όλο τον Ελλαδικό χώρο. Πρόκειται για τη διακίνηση μέσω αυτού των φορτηγών οχημάτων διεθνών μεταφορών (T.I.R.) που μεταφέρουν κυρίως νωπά ελληνικά αγροτικά προϊόντα στις αγορές της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, παρακάμπτοντας τη διέλευσή τους μέσω Γιουγκοσλαβίας με τα γνωστά προβλήματα, τα οποία έχουν οξυνθεί σε μεγάλο βαθμό τον τελευταίο καιρό. Η εναλλακτική αυτή λύση που προσφέρει ο λιμένας εφόσον αξιοποιηθεί διαγράφει ευοίωνες προοπτικές για το ξεπέρασμα, μέχρις ένα βαθμό του προβλήματος της προώθησης των ελληνικών προϊόντων, χωρίς σημαντικές και απρόβλεπτες καθυστερήσεις στους τόπους διάθεσης.

Παρεχόμενες εξυπηρετήσεις:

Ο λιμένας Πατρών διαθέτει κρηπιδώματα συνολικού μήκους 4.000 περίπου μέτρων και εξυπηρετεί φορτηγά πλοία μέχρι 25.000 τον. και επιβατηγά μέχρι 16.000 κόρους και μήκους 200 και πλέον μέτρων. Το μέσο βάθος του λιμένος είναι 9,5 μέτρ. εκτός από την προβλήτα Άσστιγγος μήκους 200 μ. όπου το βάθος ανέρχεται σε 12 μ. και του κρηπιδώματος Γλυφάδας (Βόρεια) μήκους 600 περίπου μέτρων όπου το βάθος φθάνει τα 10,5 μ. Επίσης ο λιμένας διαθέτει κατάλληλους και ευρύχωρους εστεγασμένους χώρους προσπελάσιμους σε μηχανικά μέσα για την προσωρινή εναπόθεση και προφύλαξη των εμπορευμάτων από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Πέραν αυτών ο λιμένας έχει τη δυνατότητα υδροδοτήσεως των πλοίων σε 24ωρη βάση, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής εξυπηρετήσεως. Μέσα στον λιμένα λειτουργεί πυροσβεστικός σταθμός εξοπλισμένος με χερσαία και πλωτά πυροσβεστικά μέσα που παρέχει πλήρη πυρασφάλεια. Κοντά στον κυρίως λιμένα, στη Βόρεια πλευρά, λειτουργεί Μαρίνα που υπάγεται στο Λιμενικό Ταμείο που τη διαχειρίζεται. Στα ελλιμενιζόμενα στη Μαρίνα σκάφη αναψυχής παρέχονται όλες οι εξυπηρετήσεις, καύσιμα, νερό, τηλέφωνο, ηλεκτρικό ρεύμα κ.λ.π.

Τέλος στον λιμένα λειτουργούν δύο ειδικές αίθουσες υποδοχής και εξυπηρετήσεως επιβατών, στις οποίες παρέχονται όλες οι τελωνειακές και λιμενικές εξυπηρετήσεις.

Μηχανικός εξοπλισμός:

Το Λιμενικό Ταμείο διαθέτει 25 περνοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα ανυψωτικής ικανότητας από 3 μέχρι 10 τον. Επτά (7) γερανούς φορτοεκφορτώσεως εμπορευμάτων ανυψωτικής ικανότητας από 6 μέχρι 118 τον. Ένα ειδικό μηχανήματα φορτοεκφορτώσεως και διακινήσεως και στοιβασίας εμποροκιβωτίων.

Επίσης ο λιμένας διαθέτει σύγχρονο μηχανήματα αναρροφήσεως χύδην φορτίων (πνευματικό μεταφορέα) ικανότητας αναρροφήσεως 80-100 τον την ώρα.

Διακίνηση Επιβατών:

Το 1990 διακινήθηκαν από τον λιμένα Πατρών 1.148.000 επιβάτες, που χωρίζονται σε 1.024.000 επιβάτες εξωτερικού και 124.000 εσωτερικού. Το προηγούμενο έτος είχαν διακινηθεί 1.100.000 επιβάτες (974.000 εξωτερικού και 126.000 εσωτερικού). Το 10μηνο (Ιανουάριος — Οκτώβριος) του 1991 διακινήθηκαν 995.125 επιβάτες, που χωρίζονται σε 823.490 εξωτερικού και 171.635 εσωτερικού (Ιονίων νήσων).

Διακίνηση οχημάτων:

Το 1990 διακινήθηκαν 231.427 οχήματα πάσης φύσεως, από τα οποία 70.000 φορτηγά ειδικών χρήσεων διεθνών γραμμών (T.I.R.). Το 1989 είχαν διακινηθεί 217.314 οχήματα, (48.000 T.I.R.). Το δε 1991 (10μηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου) διακινήθηκαν 258.774 οχήματα πάσης φύσεως, από τα οποία 70.948 φορτηγά. Εδώ παρατηρούμε μία θεαματική αύξηση της κίνησης γενικά των οχημάτων κατά το 1991 σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια πράγμα που νομίζουμε ότι είναι συνέπεια των γεγονότων της Γιουγκοσλαβίας.

Εμπορευματική κίνηση:

Το 1990 διακινήθηκαν από την ευρύτερη περιοχή του λιμένα 825.313 τον. εμπορευμάτων, από τους οποίους 55.032 τον. αφορούσαν εισαγόμενα εμπορεύματα και 770.285 εξαγόμενα. Τον προηγούμενο χρόνο 1989 είχαν διακινηθεί 1.650.817 τον. εμπορευμάτων (87.564 εισαγωγές και 1.568.253 εξαγωγές). Η εμπορευματική κίνηση το 1991 κυμάνθηκε στα ίδια περίπου επίπεδα με τον προηγούμενο χρόνο. Κυριώτερα εισαγόμενα προϊόντα είναι: Ορυκτά μέταλλα και προϊόντα μετάλλου, ξυλεία, χαρτοπολτός, χαρτί, χαρτόνια, προϊόντα κεραμεικής, ύαλος κλπ. υλικά μεταφορών, πλαστικές ύλες, υφαντικές ύλες κλπ.

Κυριώτερα εξαγόμενα προϊόντα είναι τσιμέντα, οίνοι διάφοροι, πατάτες, λαχανικά, σταφίδα, νωπά φρούτα, ελαστικά επίσωτρα, δέρματα, νήματα, ενδύματα κλπ. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι στην πιό πάνω αναφερόμενη κίνηση δεν περιλαμβάνεται η διακίνηση πετρελαιοειδών α-

πό την ευρύτερη περιοχή του λιμένος Πατρών, η οποία το 10μηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1991 έφθασε τα 205.016.149 λίτρα πετρελαίου και βενζίνης και 62.138.247 κιλά μαζούτ. Επίσης δεν περιλαμβάνονται τα εμπορεύματα που διακινήθηκαν με οχήματα T.I.R. κατά το σύστημα Ro-Ro και υπολογίζεται ότι τα εμπορεύματα αυτά υπερβαίνουν το 1.500.000 τόννους.

Ναυτιλιακή κίνηση:

Το 10μηνο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1991 κατέπλευσαν στον λιμένα 2.774 πλοία και όπως είναι γνωστό η σπουδαιότερη κίνηση του λιμένος αφορά την πορθμειακή σύνδεσή του με τους λιμένες της Αγκόνας, Πρίντεζι, Μπάρι και Γιουγκοσλαβίας (Ντουμπρόβνικ).

Το 1991 δρομολογήθηκαν στη γραμμή Πάτρας — Ιταλίας 40 πορθμεία από τα οποία τα οκτώ (8) ανήκαν στις Μινωικές γραμμές, έξι (6) στις Ελληνικές Μεσογειακές γραμμές, πέντε (5) στην Στρίντζης Λαΐνς, τέσσερα (4) της Ιταλικής Adriatica, τέσσερα (4) της Μαυλαΐνς, δύο στην Καραγεώργης Λαΐνς, τέσσερα στην Βεντούρης Φέρριες και δύο της ANEK.

Προοπτικές ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του λιμένα:

Από όσα εκθέσαμε μέχρι τώρα προκύπτει ότι ο λιμένας ανταποκρίνεται στην υπάρχουσα εμπορευματική κίνηση. Η συνύπαρξη όμως των εμπορευματικών και τουριστικών δραστηριοτήτων του λιμένα, στους ίδιους χώρους, δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, με σπουδαιότερο το κυκλοφοριακό και το πρόβλημα εξευρέσεως στάθμευσης οχημάτων και εναπόθεσης εμπορευμάτων.

Η οριστική συνεπώς λύση του λιμένος των Πατρών θα δοθεί μακροπρόθεσμα μόνο με την κατασκευή του νέου εμπορικού λιμένα και του διαχωρισμού του από τον επιβατικό — τουριστικό. Το Λιμενικό Ταμείο έχει προανατολισθεί στην επιλογή της περιοχής της Ακτής Δυμαίων, στη Νότια πλευρά για τον εμπορικό λιμένα. Τη λύση αυτή προτείνουν σαν πλέον συμφέρουσα και οι μελετητές του οίκου Δοξιάδη και του Αγγλικού οίκου Rerlin and Partners που έχουν εκπονήσει τη γνωστή μελέτη σχεδιασμού των Ελληνικών λιμένων για την ανάπτυξη ενός ενιαίου Εθνικού Λιμενικού συστήματος. Στη μελέτη αυτή προβλέπεται σε πρώτη προτεραιότητα και η απ' ευθείας σύνδεση του λιμένα με το Εθνικό οδικό δίκτυο.

Μία άλλη αξιοπρόσεκτη πρόταση για την αξιοποίηση του λιμένα των Πατρών έχει διατυπώσει, ο διπλωματούχος μηχανολόγος - μηχανικός κ. Πολυχρόνης Ξυπολιάς, ο οποίος βλέπει σαν λύση του προβλήματος της γρήγορης προώθησης στην αγορά της Κεντρικής Ευρώπης των νωπών αγροτικών ελληνικών προϊόντων, τη σύνδεση του λιμένος των Πατρών με τους λιμένες της Βορείου Αδριατικής (Ραβόνα — Τεργέστη) με κατάλληλα πλοία (Ro-Ro, Lo-Lo) για την μεταφορά κυρίως κοντέϊνερς, ασυνόδευτων τρέιλερ και άλλων μοναδοποιημένων φορτίων.

Προτείνει επίσης ο κ. Ξυπολιάς να δημιουργηθεί στο λιμένα των Πατρών σταθμός διακίνησης μοναδοποιημένων φορτίων σε ειδικό προς τούτο χώρο. Σαν τέτοιος χώρος προτείνεται η βόρεια προβλήτα του λιμένος.

Ο χώρος αυτός αφού διαμορφωθεί κατάλληλα με τα απαραίτητα έργα υποδομής και ανωδομής (εστεγασμένος

χώρος) και εφοδιασθεί με κατάλληλα μέσα φορτοεκφόρτωσης και διακίνησης των μοναδοποιημένων φορτίων θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τα φορτία αυτά.

Σε συνδυασμό δε με τα νέα λιμενικά έργα που έχουν προγραμματισθεί για τα επόμενα χρόνια στην περιοχή της Ακτής Δυμαίων, ίσως βρεθεί η πρόβλεψη λύση για το λιμένα των Πατρών.

Τελειώνοντας πρέπει να επισημάνουμε ότι οι προοπτικές για την ανάπτυξη του λιμένα της Πάτρας είναι ευοίωνες.

Ειδικότερα ο λιμένας μας προβλέπεται να είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της χώρας προς τη Δύση τόσο στην εμπορευματική, όσο και στην τουριστική κίνηση και μία από τις κύριες συγκοινωνίες αρτηρίες συνδυασμένων φορτίων προς την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη μέσω Ιταλίας.

Παράλληλα κρίνεται απαραίτητο και μέχρι πολλές φορές επισημανθεί από τους φορείς τόσο του λιμένα όσο και του εμπορικού κόσμου της πόλεως η ανάγκη δημιουργίας ενός νέου ενιαίου θεσμικού πλαισίου διοίκησης και εκμεταλλεύσεως του λιμανιού, που να δίνει λύση και στο θέμα της δημιουργίας Ελευθέρας Ζώνης ή ελευθέρων αποθηκών μέσα στα πλαίσια των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του καθεστώτος της ελεύθερης διακίνησης των Κοινοτικών εμπορευμάτων που τίθεται σε εφαρμογή με την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση του 1993.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΙΟΥΡΔΗΣ



DUBAI DRYDOCKS

The flagship drydocks of the Middle East

S.S.R.S. LTD

93, Kolokotroni Street, 185 35 PIRAEUS

Tel: 4124-661, 4136-079, 4136-029

Telefax: 4134-269, 4134-215

Telex: 212282 SSRS, 211011 PROG,

211625 GPAP

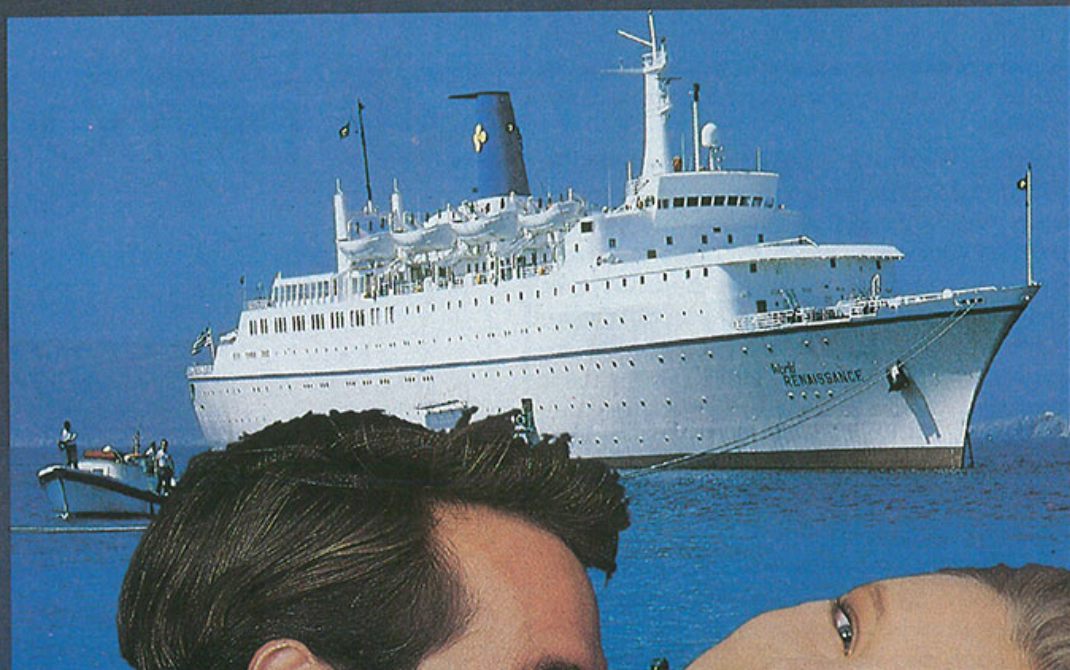
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

EPIROTIKI LINES

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526.641-9, 4526.782, 4526.756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302 212741 212575



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Ορθότατα επισημαίνει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σε επιστολή της προς τον Υπουργό κ. Αρ. Παυλίδη ότι η θεσμοθέτηση της προτάσεως για την αναμόρφωση — επί το δυσμενέστερον — των διατάξεων που αφορούν τη φορολογία του εισοδήματος των ναυτικών θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην προσπάθεια προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επάγγελμα και θα επιτάχυνε τη μείωση του υπάρχοντος ναυτογνατικού δυναμικού.

Υπάρχει όμως και ένα ακόμη μέτρο που έχει τα ίδια αποτελέσματα, οδηγεί δηλαδή στη μείωση του υπάρχοντος ναυτογνατικού δυναμικού, αλλά κανείς μέχρι τώρα, ούτε και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, νοιάστηκε να το αντιμετωπίσει αν και έχει τεθεί επανειλημμένα από τα «Ναυτικά Χρονικά»: Πρόκειται για την παρεμπόδιση της εξελίξεως των ναυτικών μας, εκείνων που ελλείπει πλοίων με Ελληνική σημαία αναγκάστηκαν — και εξακολουθούν να αναγκάζονται — να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν καμία σχέση με το ΝΑΤ. Η υπηρεσία αυτή η οποία εξαγοράζεται πανάκριβα από τους ναυτικούς μας δεν συνυπολογίζεται για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων — λαμβάνεται υπ' όψει μόνον για συνταξιοδοτικούς λόγους και για την παροχή

της περιθάλψεως του Οίκου Ναύτου και όσες προσπάθειες έγιναν μέχρι τούδε για να αρθεί αυτό το αντικίνητρο που έχει οδηγήσει ικανότατα στελέχη σε επαγγελματική στασιμότητα και σε απογοήτευση, που με τη σειρά της οδηγεί στη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα, δεν έφεραν κανένα αποτέλεσμα. Η Πολιτεία, το Υπουργείο μας, και όπως λέγεται ένα συγκεκριμένο άτομο, εμφανίζεται να τιμωρεί τους ναυτικούς μας γιατί, επαναλαμβάνουμε, ελλείπει πλοίων με Ελληνική σημαία αναγκάζονται να εργάζονται σε πλοία με ξένες σημαίες.

Σημειώνουμε ότι την αναγνώριση της υπηρεσίας αυτής και για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων την ζητούν και εφοπλιστές είναι δε χαρακτηριστικό ότι το θέμα το θέτει και ο Πρόεδρος του Κομμιτέ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας στο άρθρο που δημοσιεύεται στο τμήμα της σημερινής ειδικής εκδόσεως και ομολογούμε ότι είμαστε περίεργοι να δούμε τις αντιδράσεις εκείνων που αντιδρούν, αλλά και την αντίδραση στις αντιδράσεις αυτές της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών — παρατράβηξε αυτή η ιστορία και είναι καιρός να τραβηχθούν γερά πλέον τα αφτιά των υπευθύνων.

ΚΑΤΙ ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΚΑΛΑ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Επανελημμένα έχουν δει το φως της δημοσιότητας καταγγελίες για σοβαρές ασφάλειες στη λειτουργία των ρυμουλκών που εξυπηρετούν τα λιμάνια Πειραιώς και Ελευσίνας.

Σύμφωνα με τις απόψεις των παραδοσιακών εταιριών ρυμουλκήσεως, οι οποίες άλλωστε διατυπώνονται και από τον πρόεδρο της οικείας Ενώσεως κ. Νικόλ. Τσαβλέρη σ' άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους, το Υπουργείο Ναυτιλίας καθυστερεί επί διετία χωρίς λόγο την ενδεδειγμένη ρύθμιση των προϋποθέσεων λειτουργίας των ρυμουλκών, βάσει των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και σύμφωνα με την ιδιομορφία της εργασίας τους.

Πρόσφατα έφθασε στα «Ναυτικά Χρονικά» απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδη, με ημερομηνία 25 Νοεμβρίου 1991, η οποία αναφέρει τα εξής:

1. «Επιτρέπουμε προσωρινά την συνέ-

χιση απασχολήσεως στα λιμάνια Πειραιώς - Ελευσίνας όλων των ρυμουλκών, που απασχολούνται σήμερα (25 Νοεμβρίου) ανεξάρτητα αν έχουν εφοδιασθεί με άδεια της Λιμενικής Αρχής και αφού πληρούν τις λοιπές προϋποθέσεις των ισχυόντων Κανονισμών.

2. Η πιό πάνω ρύθμιση δεν δημιουργεί κεκτημένα δικαιώματα στα εν λόγω ρυμουλκά τα οποία για να συνεχίσουν την απασχολήσή τους σ' αυτή την περιοχή, πρέπει να εφοδιασθούν με άδεια της Λιμενικής Αρχής και υπό την προϋπόθεση ότι θα πληρούν τους όρους του υπό έκδοση νέου Κανονισμού Λιμένος περι ρυμουλκικών εργασιών.

3. Οι Λιμενικές Αρχές Πειραιώς και Ελευσίνος για την υλοποίηση της παρούσας να καταγράψουν τα Ρ/Κ της παραγράφου ένα (1).

4. Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

Και ερωτούμε τον αγαπητό μας Υπουρ-

γό:

Είναι αυτή απόφαση ενός ευνομούμενου Ευρωπαϊκού Κράτους;

Είναι δυνατόν ένα καλά οργανωμένο Υπουργείο όπως το ΥΕΝ να μην μπορεί από το 1987 να συντάξει έναν σύγχρονο Κανονισμό για τους όρους λειτουργίας των ρυμουλκών στις περιοχές Πειραιώς και Ελευσίνας;

Όπως είναι επόμενο, η κατάσταση αυτή απογοητεύει τις σοβαρές εταιρίες ρυμουλκών, που διερωτώνται αν υπάρχουν πλέον περιθώρια νόμιμης εργασίας τους στον Πειραιά ή αν οι ρυμουλκήσεις των πλοίων θα πρέπει πλέον να εκτελούνται κάτω από το καθεστώς της παρανομίας και του παζαριού των αθέμιτων εκπώσεων και ταυτόχρονα βλέπουν ότι το κράτος δεν ενδιαφέρεται για την σωστή παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών ούτε για το συνάλλαγμα που χάνει από τις αθέμιτες εκπώσεις και ότι οδηγούνται εκτός εργασίας από ένα χώρο που εξυπηρετήσαν περισσότερο από 100 χρόνια.

ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΓΙΑ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ

Η αναστολή επί δύο μήνες της απόφασης της Τράπεζας της Ελλάδος για την κατάργηση των εξωλογιστικών λογαριασμών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων παρέχει την ευκαιρία για ουσιαστική επανεξέταση του θέματος δεδομένου ότι όπως εκτιμάται οι νέες ρυθμίσεις που καθορίζονται με την προαναφερθείσα απόφαση θα αποδειχθούν ανένεργες και ζημιολογικές. Ο Υπουργός μας, λοιπόν, έχει τον λόγο για αυτή την ουσιαστική επανεξέταση αλλά και για να πεισθούν οι πάντες — ακόμη και ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος — ότι δεν μπορούν να αποφασίζουν ερήμην της Ναυτιλίας για θέματα που την αφορούν άμεσα.

«ΘΑ ΚΛΑΨΟΥΝ ΜΑΝΟΥΛΕΣ»

Τα πράγματα στην Ακτοπλοία είναι ιδιαίτερα δύσκολα και θα «κλάψουν μανούλες», όπως είπε προσφύτως ένας εφοπλιστής του κλάδου, αν δεν αντιμετωπισθούν άμεσα τα προβλήματα που έχουν καταστήσει ιδιαίτερη δυσχερή την επιβίωση του ακτοπλοϊκού πλοίου.

Πρώτα πρώτα, είναι το ναυολόγιο, το οποίο πρέπει να προσαρμοσθεί στα νέα δεδομένα που έχουν δημιουργηθεί — 15% ζητούν οι άνθρωποι έναντι μιας αύξησης 40% που κανονικά έπρεπε να είχε χορηγηθεί την τελευταία διετία.

Ταυτόχρονα πρέπει να ρυθμισθεί και το θέμα της ενοποίησης των θέσεων και της απελευθέρωσης του ναυτολογίου καμινών καθώς και το ζήτημα της εξομείωσης των τιμολογίων των εστιατορίων των πλοίων και των προσφερομένων ειδών Γ θέσεως και Self Service με τα αντίστοιχα τιμολόγια των εστιατορίων Α' θέσεως της ξηράς και της απελευθέρωσης των τιμών στα εστιατόρια των πλοίων που θα χαρακτηρίζονται πολυτελείας.

Άμεσα πρέπει να είναι και η αντιμετώπιση του προβλήματος υπερφορτώσεως των αυτοκινήτων που μεταφέρονται με τα επιβατηγά — οχηματαγωγά, που έχει επιπτώσεις στην ασφάλεια

των πλοίων, ενώ πρέπει να ικανοποιηθεί και το αίτημα που έχει διατυπωθεί από την οικεία πλοιοκτητική Ένωση να μην καταβάλλεται η εισφορά υπέρ του ΝΑΤ για τις άδειες σκοπιμότητας που αφορούν την αντικατάσταση πλοίου με άλλο πλοίο του ιδίου πλοιοκτήτη, την προσωρινή αντικατάσταση πλοίου με πλοίο επίσης του ιδίου πλοιοκτήτη και τη μετατροπή εσωτερικών χώρων χωρίς να επέρχεται αύξηση της χωρητικότητας.

**ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Με κάποια μικρή καθυστέρηση αναφερόμαστε στο νέο βιβλίο του φίλτατου Μαθιού Λώ, το οποίο κυκλοφόρησε κατά τον εορτασμό των 75 χρόνων από της ιδρύσεως της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και προκάλεσε ευμενέστατα σχόλια και πέρα από την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

Σε 36 μεστού ενδιαφέροντος σελίδες ο κ. Λώς παρουσιάζει αδρά την θεαματική ανάπτυξη της ναυτιλίας μας μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ στις στατιστικές σελίδες που πλαισιώνουν την εργασία του τεκμηριώνεται η δυναμική πορεία προς την κορυφή του Ελληνικού Εφοπλισμού.

ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΘΟΡΥΒΟΣ

Ξάφνιασε ο θόρυβος που δημιουργήθηκε γύρω από τις αρχαιρεσίες της Ενώσεως Πλοιαρχών για τον απλούστατο λόγο ότι ήταν εντελώς αδικαιολόγητος και μπορεί να αποδοθεί μόνον στην πικρία που δημιουργεί η αποτυχία.

Περιορίζομαστε σ' αυτά τα λίγα για να πούμε ότι η επανεκλογή του Γιάννη Χαλά στη θέση του Προέδρου επιβεβαίωσε την εκτίμηση που τρέφουν οι πλοίαρχοι προς το πρόσωπό του.

Υπάρχουν και νέα πρόσωπα στο προεδρείο της ΠΕΠΕΝ: Είναι οι Α' και Β' Αντιπρόεδροι Γιάννης Τσούρας και Τάσος Ντούνης αντίστοιχα, ο Γενικός Γραμματέας Σταμάτης Κουράκος, ο Β' Γραμματέας Γιώργος Γρυπάλος και ο Ταμίας Γιώργος

Βελισσαράτος, ενώ στο συμβούλιο μετέχουν (κατά σειρά επιτυχίας στις αρχαιρεσίες) οι Γεώργ. Λυμπέρης, Ιωάν. Κοκοσούλης, Γεώργ. Κούνουπας, Αθαν. Γκιγκας, Ιωάν. Ριζαίος, Νικ. Κορατζάνης, Γεώργ. Αναστασίου, Ελευθ. Ασημάκος, Αριστ. Λημνιός, Νικ. Σφαέλλος, Αλέξης Κοκκινόπουλος, Κων. Δρίβας, Κων. Αλεξανδρόπουλος, Γεώργ. Γκελεστάθης και Γεώργ. Παπαγγελής. Δεν επανεξελέγησαν ο Γεν. Γραμματέας στην προηγούμενη διοίκηση Θαν. Βαρίνος και ο Ταμίας Γιώργος Δούκας.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν αμφισβητούν σε καμία εκλεγμένη ελληνική κυβέρνηση να υλοποιήσει το κυβερνητικό πρόγραμμα που είχε γνωστοποιήσει πριν από τις εκλογές και για το οποίο άλλωστε συγκέντρωσε την πλειοψηφία του ελληνικού λαού.

Η θέση μας αυτή αφορά το θέμα των ναυπηγείων του Σκαρμαγκά καθώς και των άλλων ναυπηγικών μονάδων που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα της ιδιωτικοποιήσεως. Με μία απαραίτητη προϋπόθεση: Ότι όλα θα γίνουν με διαφανείς διαδικασίες και, φυσικά, χωρίς να θιγούν τα γενικότερα συμφέροντα.

ΓΙΑ ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Δεν το κρύβουμε, η εισαγωγή των μετοχών των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και δη των αποκαλούμενων λαϊκών στο Χρηματιστήριο μας δημιουργεί κάποιες ανησυχίες — φοβούμεθα, δηλαδή, τις αντιδράσεις του μη ώριμου ελληνικού επενδυτικού κοινού σε περίπτωση «χασούρας»: Όλοι, συνεπικουρούμενοι ή και καθοδηγούμενοι από τις εφημερίδες και τα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης θα ωρύνονται ότι οι εφοπλιστές «έφαγαν» τα λεπτά του κοσμάκη και άλλα παρόμοια. Γι αυτό υποστηρίζουμε ότι πρέπει να επιδειχθεί ιδιαίτερη προσοχή και σε περίπτωση εισόδου των μετοχών τέτοιων επιχειρήσεων να διευκρινισθεί αμέσως και χωρίς περιστροφές ότι στις υποθέσεις αυτές δεν υπάρχει η παραμικρή ανάμιξη του ελληνικού εφοπλισμού.

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ**

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

**MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR**

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Πληροφορούμαι, χωρίς και να το έχω διαπιστώσει, ότι η «Επιτροπή Σταδιοδρομικής Αξιοματικών ΕΝ» που χειρίζεται το γνωστό θέμα της αναγνώρισης ως προαγωγικής της υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία με ξένη σημαία, που δεν ασφαλίζονται στο ΝΑΤ, χαλάρωσε τις προς τούτο προσπάθειές της, αν δεν τις έχει και εγκαταλείψει, ως εκ των αντιφατικών απαντήσεων που δίδονται σ' αυτό από τους αρμόδιους του ΥΕΝ, για να τους αναγκάσουν να παραιτηθούν απ' αυτές, αντί, όπως θα έπρεπε, να ενεργήσουν εντονότερα απ' ότι στο παρελθόν.

Κι' αυτό, γιατί σήμερα αναζητούνται εναντιώνως Έλληνες αξιωματικοί για την κάλυψη αμέσων αναγκών, γεγονός το οποίο τους δίνει την ευκαιρία να τονίσουν στους αρμόδιους ότι αυτή η κατάσταση οφείλεται κατά μέγα μέρος και στην βαθμολογική καθήλωση που έχει δημιουργηθεί από την αβάσιμη και επίμονη άρνηση αυτών να προχωρήσουν στην παροχή δικαιώματος συνυπολογισμού αυτής της υπηρεσίας για την απόκτηση ανωτέρων διπλωμάτων, το οποίο παρέχουν στους επαπατριζόμενους πολιτικούς - ναυτικούς, με διοικητικές πράξεις, που δεν βασίζονται σε διάταξη νόμου.

Η ως ανωτέρω στέρηση της βαθμολογικής εξελίξεως γίνεται πλέον επικίνδυνη γιατί, εκτός του ότι δημιουργεί αντικίνητρο προσελκύσεως νέων στο ναυτικό επαγγέλμα, οδηγεί και στην εγκατάλειψη αυτού νέους και έμπειρους αξιωματικούς με συνέπεια το γήρας του ανθρώπινου δυναμικού και στο πέρασμα μέσα σε λίγα χρόνια των ελλήνων ναυτικών στο παρελθόν.

Αυτή την κατάσταση την είχε προβλέψει εγκαίρως το έγκριτο περιοδικό σας ως εκ της μακροχρόνιας πείρας του περί τα ναυτιλιακά και για να την αποτρέψει είχε υποδείξει λύσεις, πλην όμως χωρίς αποτέλεσμα και ακόμη ότι θα ζητηθούν — και να είναι βέβαιοι ότι θα καταλογισθούν — ευθύνες από όλους τους εν προκειμένω αρμοδίους (τεύχος 1311/1069 σελ. 114 της 15 Ιαν. 1990).

Νομίζω, λοιπόν, ότι ο κ. Υπουργός ο οποίος, από όσα είμαι σε θέση να γνωρίζω, είναι επαρκώς ενημερωμένος επί του θέματος, θα πρέπει να αγνοήσει τις εισηγήσεις και τις συστάσεις αυτών που αντιδρούν στην ρύθμιση του θέματος. Και με διάταξη μεταβατικής ισχύος, την οποία δέχονται οι αρμόδιοι του ΥΕΝ, όπως φαίνεται από την αλληλογραφία που έχει ανταλλαγεί μεταξύ αυτών και της Επιτροπής, να παράσχει το ανωτέρω δικαίωμα στους ναυτικούς που έχουν διανήσει την εν λόγω υπηρεσία από ανάγκη, για λόγους επιβιώσεως, κατά την περίοδο της τελευταίας μεγάλης ναυτιλιακής κρίσεως και της απ' αυτήν αυξημένης ανεργίας (1986-1989). Κατά την οποίαν απολύονταν υποχρεωτικά, όταν συμπλήρωναν ορισμένο χρόνο (9 μήνες) υπηρεσία, από τα ελληνικά και ασφαλισμένα στο ΝΑΤ με ξένη σημαία πλοία, κατ' εφαρμογή του μέτρου της ανακυκλώσεως των πληρωμάτων τους, που θεσπίστηκε με τον Ν. 1376/83, για αντιμετώπιση αυτής (κρίσεως).

Και από την μελέτη των αποτελεσμάτων αυτής της ρυθμίσεως, τα οποία θα είναι θετικά, αλλά δεν μπορώ να προβλέψω την έκτασή τους, γιατί δεν έχω τα προς τούτο απαραίτητα στοιχεία, θα αποφασισθεί αν θα πρέπει να γενικευθεί, καθώς και

ο τρόπος και χρόνος εφαρμογής της.

Στο μεταξύ μετά την μεταβατική ρύθμιση του θέματος και πριν της ως ανωτέρω γενικεύσεώς της, θα πρέπει να εξετασθεί αν το Β.Δ. 734/1968, που στέρησε τους ναυτικούς του αιτούμενου δικαιώματος, είναι αντισυνταγματικό, όπως ισχυρίζονται οι ενδιαφερόμενοι για τους λόγους που επικαλούνται στα προς το ΥΕΝ σχετικά υπομνήματα, οπότε παύει να υφίσταται το αίτημα.

Ελπίζω ο κ. Υπουργός να συμφωνήσει με τις προαναφερθείσες ορθές και λογικές επί του θέματος παρατηρήσεις μου και να δώσει, το συντομότερο δυνατό, την από τα πράγματα επιβαλλόμενη λύση.

Μόνο τότε θα ησυχάσουν οι ναυτικοί και οι οικογένειές τους, που ζημιώνονται, κυρίως οικονομικά, από την διατήρηση αυτής της καταστάσεως και θα παύσουν να πιστεύουν ότι, όπως λέγεται, υπάρχει κάποιος στο ΥΕΝ ο οποίος θεωρεί ότι πρέπει να συνεχίζεται η τιμωρία τους, επειδή από ολιγωρία των αρμόδιων αναγκάστηκαν στην πραγματοποίηση αυτής της υπηρεσίας («Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 1311/1069 σελ. 52 και 114, της 15 Ιανουαρίου 1990 και 1023/1081 σελ. 11 της 15 Ιουλίου 1990).

Στην περίπτωση που κι αυτές οι προσπάθειες δεν θα φέρουν αποτέλεσμα, τότε θα πρέπει να ζητηθεί η παρέμβαση του κ. Πρωθυπουργού, αφού προηγουμένως προβληθεί το θέμα και δια των μέσων μαζικής ενημερώσεως, όπως έχει υποδειχθεί και από συναδέλφους με επιστολές τους, που έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό σας (τεύχος 1026/1084 σελ. 10, την 1.9.1990 και 1042/1100 σελ. 12 της 1.5.1991). Στον οποίο θα επισημάνουν, μεταξύ άλλων, το γεγονός της πλήρους εξομοιώσεως αυτής της υπηρεσίας με την διανυόμενη σε πλοία με ελληνική σημαία, όταν καθίσταται συντάξιμη, με επαυξημένο κατά 7% ασφάλιστρο, οπότε αποκτούν όλα τα δικαιώματα, εκτός του αιτούμενου, που απορρέουν απ' αυτή (ασφάλιστος κατά της ασθένειας — φορολογικών απαλλαγών και ατελειών, όταν είναι συναλλαγατοφόρος).

Ευχαριστώ για την φιλοξενία.

Με εκτίμηση
ΙΩΑΝ. ΑΡΜΑΓΟΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΜΙΑ ΔΙΚΑΙΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Αξίζει κάθε έπαινος στο άρθρο του κ. Γερ. Ζώτου που δημοσιεύθηκε στο «Βήμα» (έκδοση «Ανάπτυξη») 8 Δεκεμβρίου 1991, το οποίο αναφέρεται στον εορτασμό των 75 χρόνων από την ίδρυση της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Αλλά πρέπει να επισημανθεί ότι η αναφορά του αρθρογράφου στα γενέθλια της ιστορικής οργάνωσης του Ελληνικού Εφοπλισμού δεν καλύπτει με ακρίβεια το ξεκίνημα της πορείας της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Και προσφεύγω στις φιλόξενες στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» για να καταθέσω την αδιάβλητη μαρτυρία του Γεωργίου Σακαλή, ότι αυτός είχε την έμπνευση και την πρωτοβουλία για την ίδρυση της Ε.Ε.Ε., που τη συζήτησε, την επεξεργάστηκε και την πραγματοποίησε με τη σύμφωνη γνώμη και τη συμπαράσταση των Λεωνίδα Εμπερίκου, Νικολάου Γ. Κυριακίδη, Γκόκα Κουλούρα, Λεωνίδα Βογιατζήδη, Αντωνίου Παληού και άλλων. Ο αλησμόνητος Νικόλαος Γ. Κυριακίδης υπό τον οποίον εργάσθηκα στα νεανικά μου χρόνια (1928-1930) μου ανέφερε κατ'επανάληψη ότι στην ίδρυση της Ε.Ε.Ε. πρωτοστάτησε ο Γεώργιος Σακαλής, ο οποίος ως αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού διακρίθηκε στις πρώτες γραμμές της ανορθωτικής επανάστασης του 1909 και ήταν Γραμματέας της Διοικούσης Επιτροπής του Στρατιωτικού Συνδέσμου και στη συνέχεια διατέλεσε από το 1910 ο στενότερος συνεργάτης του Πρωθυπουργού Ελευθερίου Βενιζέλου για τα ναυτικά θέματα (Γ. Βεντήρη: «Η Ελλάδα του 1910-1920 Τόμος Α' σελίδα 104).

Ακόμη και εκτός των άλλων πολλών αναγνωρίσεων ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ναύαρχος Νικ. Σταμπολής σε επίσημη ομιλία του τον Ιούνιο 1966, τόνισε ότι «ο Γεώργιος Σακαλής αναλαμβάνει εν έτει 1916 την ίδρυση και διεύθυνση της Ενώσεως Εφοπλιστών». Και στο ίδιο κείμενο ο ναύαρχος Σταμπολής υπογραμμίζει τους δεσμούς του Γ. Σακαλή με τον αλησμόνητο Λεωνίδα Εμπερίκο, πρώτον αιρετό Πρόεδρο της Ε.Ε.Ε., ο οποίος διετέ-



λεσε βουλευτής και Υπουργός του Ελευθερίου Βενιζέλου και την 1η Οκτωβρίου 1916 διαβίβαζε στον τότε Διευθυντή της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Γεώργιο Σακαλή την τιμητική πρόσκληση να μεταβεί στη Θεσσαλονίκη: «ο Πρόεδρος σήμερον μου είπε να σου γράψω να έλθεις αμέσως εδώ διότι σε έχει μεγάλην ανάγκην. Τούτο το αντιλαμβάνομαι και εγώ και δια τούτο προσθέτω και την ιδιικήν παράκλησιν να έλθης δια του πρώτου αναχωρούντος ατμοπλοίου...».

Πλούσια και δημιουργική ήταν η επίδοση του Γεωργ. Σακαλή στην κατάρτιση των μεγάλων νομοθετημάτων, που συνδέονται με την πορεία του Εμπορικού Ναυτικού. Στα 1907 υπήρξε ο εισηγητής του ιστορικού για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο Νόμου ΓΣΚΣΤ', με τον οποίον καθιερώθηκε για πρώτη φορά η υποχρέωση εισφοράς και ευθύνης του εργοδότη και επετεύχθη η διάσωση και αναδιοργάνωση του Ταμείου επί επιστημονικών βάσεων και λίγο αργότερα μετέχει στην επιτροπή σύνταξης του Ναυτιλιακού Κώδικα και είναι ο εισηγητής του Νόμου ΓΨΙΖ, με τον οποίον θεσπίζεται ο θεσμός της Ναυτικής υποθήκης στον οποίον οφείλεται η αλματώ-

δης εξέλιξη της εμπορικής Ναυτιλίας.

Στον ελληνικό εμποροναυτιλιακό στίβο η παρουσία, οι πρωτοβουλίες και οι προτάσεις του Γεωργίου Σακαλή είναι συνδεδεμένες με λαμπρές σελίδες δημιουργίας και ανάπτυξης.

Στα 1919 εισηγείται στον Ελευθέριο Βενιζέλο την ίδρυση του Λιμενικού Σώματος και ορίζεται πρώτος καθηγητής του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου στη Σχολή Λιμενικών Αξιωματικών, και στο εναρκτήριο μάθημά του (14 Δεκεμβρίου 1919) οραματιζόταν με πίστη την παγκόσμια πρωτιά της σύγχρονης Εμπορικής μας ναυτιλίας — διεκήρυσσε: «με τον πατροπαράδοτον προς την θάλασσαν ερωτά ο Έλλην ναυτικός θα στησει κατά θάλασσαν τρόπαιον εμπορικών, προκαλούν όχι μόνον του έχθρους την υπερηφάνειαν και ευλογίαν αλλά και τον γενικόν θαυμασμόν».

Ο πνευματικός και ο δημόσιος βίος του Γεωργίου Σακαλή είχαν τις ρίζες τους και τα ενδιαφέροντά του στην παράδοση, στη ζωή και στους αγώνες του ελληνικού ναυτικού κόσμου.

Στις αγορεύσεις του στη Βουλή (1926-195) και στα πολλά άρθρα του στο «Βήμα» του Δημητρίου Λαμπράκη τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας κατέχουν κυρίαρχη και πρωτεύουσα θέση. Αλλά ο κλονισμός της υγείας του και ο περιορισμός της δράσης του δεν του επέτρεψαν την ολοκλήρωση μιας πολυσέλιδης και τεκμηριωμένης «Ιστορίας της Ελληνικής Ναυτιλίας» από τους αρχαιότερους χρόνους μέχρι σήμερα, που είχε αναλάβει την εκδοτική της παρουσίαση ο πρωτεργάτης της ναυτιλιακής δημοσιογραφίας αείμνηστος Δημήτριος Κωττάκης.

Η συμβολή του Γεωργίου Σακαλή και στην ίδρυση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και στη καθολική πορεία της Ναυτιλίας μας δεν είναι δυνατόν να αποσιωπηθεί ή να μειωθεί. Αφού ο Ελευθέριος Βενιζέλος τον Ιούλιο 1924, χαιρετίζοντας την εκλογή του στην προεδρία του Λιμένος Πειραιώς έγραφε:

«Φίλτατε Γεώργιε... Θερμά συγχαρητήρια δια την επιτροπήν και τον αγαπητόν Πειραιά. Έβαλαν τη right man in the right place».

ΗΡΑΚΛΗΣ Γ. ΣΑΚΑΛΗΣ

Πρώην βουλευτής Πειραιώς και Νήσων

Αθήνα, 22 Δεκεμβρίου, 1991

COULOUTHROS LTD.

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

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

ONASSIS GROUP



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A. (FORMERLY OLYMPIC MARITIME S.A.)

1, Avenue des Citronniers
B.P. 99 - MC 98007 - MONACO CEDEX
TEL.: 93 25 41 41
TELEX: 469923
TELEFAX: 93 300 710

SPRINGFIELD SHIPPING Co. PANAMA S.A.

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

OLYMPIC AGENCIES (U.K.) LTD

NASH HOUSE
SAINT GEORGE STREET
LONDON W 1R 9DQ
TEL.: (071) 49 11 505
TELEX: 265945 OLSHIP G
TELEFAX: (071) 49 10 296

Αξιωνουν φόρους, δασμούς και ΦΠΑ για το πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος»!

Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ «ΦΡΕΝΑΡΕΙ» ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΟΠΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΘΝΟΣ

Δεν είναι, βεβαίως, άγνωστο ότι η ελληνική γραφειοκρατία φρενάρει είτε με την αρνητική νοοτροπία της, είτε με την απρόσωπη εμμονή στο γράμμα του ψυχρού νόμου, και τις πιό αγαθές προθέσεις. Ομολογούμε όμως ότι δεν περιμέναμε ότι θα προχωρούσε και στην επίκληση ανύπαρκτων δεσμεύσεων της χώρας έναντι της ΕΟΚ για να απορρίψει το αίτημα του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου να απαλλαγούν το παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» και το καλωδιακό πλοίο «Θαλής ο Μιλήσιος» από δασμούς, λοιπούς φόρους και ΦΠΑ για τα εφόδια και υλικά επισκευής τους καθώς και για την παροχή υπηρεσιών για την επισκευή και συντήρησή τους.

Το σχετικό αίτημα του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου υπεβλήθη στο Υπουργείο Οικονομικών τον περασμένο Οκτώβριο μαζί με τη διευκρίνιση ότι το Μουσείο στο οποίο έχει περιέλθει το «Θαλής ο Μιλήσιος» για να το χρησιμοποιήσει σαν πλωτό μουσείο προχωρεί ήδη στην επισκευή και στην αποκατάσταση του πλοίου. Επειδή όμως, προσετίθετο, τα έξοδα για την ολοκλήρωση του έργου είναι πολύ μεγάλα και δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν από ένα κοινωνοφελές ίδρυμα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, όπως είναι το Μουσείο, εζητείτο να ενταχθεί το «Θαλής ο Μιλήσιος» καθώς και το ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» στις κατηγορίες των πλοίων που δικαιούν-

ται ατελείας.

Όμως η Γενική Διεύθυνση Φορολογίας του Υπουργείου Οικονομικών έχει άλλη γνώμη: Το αίτημα δεν μπορεί να ικανοποιηθεί γιατί το «Θαλής ο Μιλήσιος» θα χρησιμοποιηθεί σαν πλωτό μουσείο και συνεπώς δεν προορίζεται για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την αλιεία ή για άλλη εκμετάλλευση, όπως απαιτούν οι κείμενες διατάξεις!

Και επί πλέον, εκτός των ανωτέρω, τυχόν ικανοποίηση του αιτήματος θα ήταν αντίθετη προς την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία.

Σ' αυτήν την απολύτως γραφειοκρατική αντιμετώπιση ενός θέματος που απασχολεί ένα ίδρυμα όπως το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου με την τεράστια, την ανεκτίμητη θα λέγαμε πολιτιστική και κυρίως εθνική προσφορά δόθηκε η απάντηση που αρμόζει από το Μουσείο, αλλά παρ' όλα αυτά το θέμα που έχει ανακύψει δεν έχει ρυθμισθεί ακόμη και στα αφτιά του ιδρυτού του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου και εκλεκτού φίλου κ. Γιώργου Δρακόπουλου: αντηχούν σαν νάταν χθές τα προφητικά, μπορεί να πει κανείς, λόγια που του απηύθυνε ο Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης κατά την τελετή παραλαβής του «Θαλής ο Μιλήσιος»: Εύχομαι, κύριε Δρακόπουλε, να μην μετανοιώσεις για το σπουδαίο εγχείρημα που αναλαμβάνεις...

Στην απάντηση, λοιπόν, του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου προς τον Υ-

πουργό Οικονομικών που κοινοποιήθηκε και στον Υπουργό Ναυτιλίας υπογραμμίζονταν τα εξής:

Αναφερόμεθα εις προηγηθείσαν αλληλογραφία (αίτησής μας υπ' αριθ. Πρωτ. 12650/22.10.1191 και απάντησής του Υπουργείου Οικονομικών υπ' αριθ. 1102148/6754/1750/Α0014 της 6 Νοεμβρίου 1991) αφορώσαν στην απαλλαγή από της επιβολής Φόρου Προστιθεμένης Αξίας επί των Εφοδίων και Υλικών Επισκευής των Μουσειακών Πλοίων «Θαλής ο Μιλήσιος» και ιστιοφόρου «Ευαγγελίστρια» που ανήκουν στο Ίδρυμά μας ως και επί της παροχής υπηρεσιών επισκευής και συντηρήσεως των πλοίων αυτών.

Ειδικότερα, αναφερόμενοι εις το κατά το ανωτέρω απαντητικό έγγραφο του Υπουργείου Οικονομικών, παρακαλούμε να μας επιτραπεί να παρατηρήσουμε τα κατωτέρω:

Δεν είναι βάσιμος η εις το έγγραφο περιλαμβανομένη (παράγραφος 2) παρατήρησις ότι «η ικανοποίηση του αιτήματός μας θα ήταν αντίθετη προς την ισχύουσα Κοινοτική Νομοθεσία». Τούτο δε διότι η ισχύουσα Έκτη Οδηγία του Συμβουλίου της Ε.Ο.Κ. από 17.5.1977 σχετικώς προς τους φόρους προστιθέμενης αξίας, προβλέπει δι' ειδικών διατάξεων πλείστας περιπτώσεις κατά τας οποίας επιτρέπεται εις τα κράτη μέλη να αναγνωρίζουν ωρισμένες απαλλαγές οι οποίες αναφέρονται εις το άρθρο 13 και ειδικότερα από στοιχεία 1β, ιδ, ιε και 2 β. Των δυνατοτήτων αυτών έγινε ήδη χρήση προκειμένου να ευνοηθεί δι' απαλλαγών, και ορθώς, το Μέγαρο της Μουσικής (Αποφ. Υπ. Οικ. 1018411/90) και άλλα πολιτιστικά Ιδρύματα παρέχοντα εις το Πανελλήνιον πνευματική τροφή. Είναι εύλογο να υποστηριχθεί ότι δια της εφαρμογής και μόνον των κανόνων της ερμηνείας των νόμων και ειδικότερα της ΛΟΓΙΚΗΣ ΕΡΜΗΝΕΙΑΣ χωρίς να προσβάλλεται η αρχή ότι «οι φορολογικοί νόμοι ερμηνεύονται στε-

Metalock

Voyage Repairs

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS



BRASIL

for all Brasil

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.

Metalock do Brasil Ltda

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

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

νώς», μπορούσε να αμβλυνθεί το ά-
τενγκτο του άρθρου 22 του Ν.
1642/86, το οποίο αγνόησε τελείως
τους πολιτιστικούς σκοπούς και εν
γίνει τις δραστηριότητες οι οποίες
δεν μετέχουν καθ' οιονδήποτε τρό-
πο εις την διακίνησην οικονομικών α-
γαθών. Η ερμηνευτική θεωρία δέχε-
ται εις τέτοιου είδους περιπτώσεις
χρήσιν της λογικής ερμηνείας διότι
πρόδηλον είναι ότι η βούλησης του
νομοθέτου δεν ήταν αυτή ή πάντως
αυτός «ελησμόνησε» να την εκδη-
λώσει.

Αλλά και αν ήθελε γίνει δεκτόν ότι
η διατύπωση του άρθρου δεν αφήνει
περιθώρια ερμηνευτικά, τότε πρέπει
να θεωρηθεί ότι υπάρχει «κενόν»
του νόμου, οπότε τούτο είναι ανάγκη
να πληρωθεί δια νέου νόμου. Η α-
νάγκη πληρώσεως του κενού προκύ-
πτει εκ των εξής σκέψεων:

α) Δεν νοείται επιβολή φορολο-
γίας επί δραστηριοτήτων μη πλουτο-
παραγωγικών.

β) Τα υπηρετούντα πολιτιστικούς
ή εν γένει πνευματικούς σκοπούς αν-
τικείμενα δεν έχουν υλική και πάν-
τως όχι οικονομική «αξία» αφού υπη-
ρετούν μόνον την διανοήση και δεν
παράγουν κέρδος. Αρα, δεν έχουν
και προστιθεμένη αξία.

γ) Επισύρομε εξ άλλου την προσοχή
του Υπουργείου στο ότι και η οδηγία
της Ε.Ο.Κ. η κατοπνίζουσα την βού-
λησιν του ευρωπαϊκού νομοθέτου εις

μεν το άρθρο 5 παρ. 1 ομιλεί «περί
ενσωμάτων αγαθών» εις δε το αρ-
θρο 6 προκειμένου περί παροχής υ-
πηρεσιών ομιλεί περί «εκχωρήσεως
αύλου αγαθού» ενώ βεβαίως κατά
την έκθεση μουσειακού είδους δεν
«εκχωρείται» οιοδήποτε αγαθό και
πολύ μάλλον αύλον.

Εν συμπεράσματι, νομίζομε ότι
προ του προδήλως υφισταμένου ΚΕ-
ΝΟΥ του νόμου, είναι απόλυτος α-
νάγκη δια να προσαρμοσθεί η συμπε-
ριφορά της πολιτείας προς το αληθές
πνεύμα της ΕΟΚ., δι' εκδόσεως συμ-
πληρωματικού Νόμου, όπως άλλω-
στε ήδη έγινε δια το Μέγαρον της
Μουσικής και άλλα ιδρύματα, να
προστατευθεί και το Ίδρυμα του
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ το
οποίον δεν παράγει «αξία» τινα προς
φορολόγησιν αλλά παρέχει μόνον
αύλους και πνευματικές υπηρεσίες
εις το Έθνος.

Για μία ακόμη φορά θα θέλαμε να
τονίσουμε ότι το Ναυτικό Μουσείο
Αιγαίου έχει εγκαινιάσει μια μεγάλη
και μοναδική για τον τόπο μας προ-
σπάθεια να δημιουργήσει στην Ελλά-
δα, χώρα κατ' εξοχήν ναυτική, ένα
Μουσείο πρωτοτύπων παραδοσια-
κών και ιστορικών πλοίων. Για την
πραγματοποίηση του σκοπού αυτού
έχει ήδη διασώσει το ιστορικό τύπου
«πέραμα» (με παράδοση 3000 ετών)
ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» και το
παλαιότερο στον κόσμο καλωδιακό

ατμόπλοιο «Θαλής ο Μιλήσιος» (ηλι-
κίας 82 ετών).

Δεν μπορούμε επομένως να μην
εκφράσουμε την βαθειά μας απογοή-
τευσή μας διότι οι Υπηρεσίες του Υ-
πουργείου Οικονομικών απέρριψαν
το αίτημά μας με στενό πνεύμα και,
θα λέγαμε, με προχειρότητα, χωρίς
να το ερευνήσουν εις το βάθος που
θα έπρεπε και μάλιστα προβάλλον-
τας νομικούς ισχυρισμούς μη στηρι-
ζομένους καταφανώς εις τα γραπτά
κείμενα της ΕΟΚ.

Παρακαλούμε κύριε Υπουργέ ό-
πως, εφόσον πιστεύετε και εσείς, ο
οποίος κατάγεσθε από παραδοσιακή
ναυτική οικογένεια, ότι η προσφορά
και το έργο μας εξυπηρετούν τα γενι-
κώτερα συμφέροντα του τόπου μας,
ερευνήσετε καλύτερα το όλο θέμα
και εγκρίνετε το ανωτέρω αναφερό-
μενο αίτημά μας.

Μέχρι ότου ρυθμισθεί — αν βε-
βαίως ρυθμισθεί — το ζήτημα για τις
εργασίες και για τα υλικά που χρησι-
μοποιούνται για την αποκατάσταση
του ιστορικού αυτού πλοίου θα κατα-
βάλονται κατά τις επιταγές της ελλη-
νικής γραφειοκρατίας δασμοί, φόροι
και ΦΠΑ και αυτό γιατί το «Θαλής ο
Μιλήσιος» θα χρησιμοποιηθεί σαν
πλωτό Μουσείο και δεν προορίζεται
για την εμπορική ναυσιπλοΐα, την
αλιεία ή για άλλη εκμετάλλευση, ό-
πως απαιτούν οι κείμενες διατάξεις...

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

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

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

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO
Cables: HELLASMAR BAIREIS

Phones: 3116163, 3121843
Switchboard: 3110463, 3119480
Telefax: 541/3136683, 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Διεθνείς προδιαγραφές ποιότητας στις επιστημονικές αναλύσεις από την Ναϊάς

Βασικό χαρακτηριστικό της τελευταίας δεκαετίας είναι η διαρκώς επεκτεινόμενη ολοκλήρωση των διεθνών αγορών. Στον χώρο της Ευρώπης προχωρεί με γρήγορα βήματα η οικονομική και πολιτική ένωση, ενώ παράλληλα διευρύνεται η Ευρωπαϊκή Ζώνη Απελευθερωμένων Συναλλαγών. Στην Βόρειο Αμερική οι Ηνωμένες Πολιτείες και ο Καναδάς έχουν ήδη δημιουργήσει μία ενιαία αγορά ενώ συζητείται και η συμμετοχή του Μεξικού στο εγγύς μέλλον.

Η ολοκλήρωση των διεθνών αγορών επιβάλλει ταυτόχρονα την ανάγκη για την επιβολή κοινών προδιαγραφών ποιότητας για τα προσφερόμενα προϊόντα και υπηρεσίες. Ετσι δημιουργήθηκαν τα διεθνή πρότυπα ποιότητας ISO τα οποία καλύπτουν διαφόρους τομείς δραστηριοτήτων. Τα διεθνή πρότυπα ISO και τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά όπως τα EN και BS λειτουργούν ως κοινά αποδεκτοί εγγυητές και διασφαλίζουν την ποιότητα (Quality Assurance) των προσφερομένων υπηρεσιών και των προϊόντων.

Η πιστοποίηση μίας επιχείρησης με βάση ένα διεθνές πρότυπο εξασφάλισης ποιότητας είναι αποτέλεσμα μίας εντατικής, χρονοβόρου και απαιτητικής διαδικασίας υπό τον έλεγχο διεθνών οργανισμών κατά την διάρκεια της οποίας αναβαθμίζονται

- (1) η εσωτερική δομή και οργάνωση της επιχείρησης
- (2) οι διαδικασίες καθημερινής λειτουργίας
- (3) η αποδοχή από το προσωπικό της επιχείρησης της αναγκαιότητας για υψηλή ποιότητα προϊόντων σε καθημερινή βάση.

Από το 1991 λειτουργεί στον Πειραιά με βάση το ανωτέρω σκεπτικό η εταιρία «Ναϊάς Επιστημονικά Αναλυτικά Εργαστήρια Ε.Π.Ε.». Η Ναϊάς Ltd. είναι διαπιστευμένη με βάση τα διεθνή πρότυπα εξασφάλισης ποιότητας ISO 9002 - 1987, EN 29002 - 1987 και BS 5750: Part 2:

1987. Τηρεί αυστηρά το δικό της Quality Assurance Manual (Κώδικας Εξασφάλισης Ποιότητας) υπό την επίβλεψη του διεθνούς οργανισμού Bureau Veritas Quality International.

Η Ναϊάς Ltd. ιδρύθηκε στα τέλη του 1990. Είναι μία νέα επιστημονική αναλυτική εταιρία με έδρα τον Πειραιά, της οποίας κύριο αντικείμενο δραστηριοτήτων είναι η παροχή ενός πλήρους φάσματος επιστημονικών και αναλυτικών υπηρεσιών προς την Ναυτιλία και την Βιομηχανία τόσο στον Έλεγχο Ποιότητας, όσο και στην Προστασία του Περιβάλλοντος.

Η Ναϊάς διαθέτει επιστημονικό εξοπλισμό σύγχρονης τεχνολογίας, όπως π.χ. Επαγωγικό, Φασματοφωτόμετρο Πλάσματος (I.C.P.), και συστήματα αερίου χρωματογραφίας, τα οποία συνοδεύονται από την ανάλογη επιστημονική και τεχνική υποδομή με αποτέλεσμα την δημιουργία ιδιωτικών επιστημονικών εργαστηρίων αντιστοίχων των καλύτερων εργαστηρίων του εξωτερικού. Η επιστημονική διεύθυνση της εταιρίας διαθέτει 16ετή πείρα στον ακαδημαϊκό τομέα και την βιομηχανία και το προσωπικό της εταιρίας καλύπτει ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων όπως χημικού μηχανικού, μεταλλουργού μηχανικού, ηλεκτροχημικού μηχανικού, χημικού ναυτιλίας, ναυπηγού και μηχανικού περιβάλλοντος.

Τα εργαστήρια της Naias Ltd. είναι οργανωμένα σε πέντε (5) διαφορετικούς τομείς:

- Τομέας Καυσίμων και Λιπαντικών.
 - Τομέας μη Καταστρεπτικών Δοκιμών.
 - Τομέας Ποιοτικού Ελέγχου και Τεχνικής Υποστηρίξεως.
 - Τομέας Ελέγχου Επικινδύνων Αερίων (Gas Free Certificates) και ελέγχου (Drug Testing) πληρωμάτων.
- Ο τομέας Καυσίμων και Λιπαντικών διαθέτει ευρύτατη



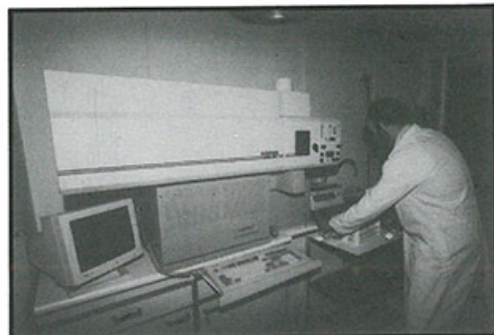
NAIAS Ltd

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ BUREAU VERITAS QUALITY INTERNATIONAL ISO 9002

- ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ
- ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΩΣ CLAIMS
- ΤΟΜΕΑΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΤΟΜΕΑΣ ΜΗ ΚΑΤΑΣΤΡΕΠΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
- ΤΟΜΕΑΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ GAS-FREE ΚΑΙ DRUG TESTING ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ



NAIAS Ltd

Νεωσοίκων 46B Πειραιάς 185 36
Τηλ.: 4280495-7, Fax: 4520307

σειρά οργάνων δια την εκτέλεση αναλύσεων κατά ASTM SO / B.S. καυσίμων, λιπαντικών, πυροσβεστικών αφρών καθώς και αναλύσεων λιπαντικών μηχανής δια τον προσδιορισμό φθοράς μεταλλικών μερών.

Ο τομέας Περιβάλλοντος έχει ως αντικείμενο τον πλήρη χαρακτηρισμό αποβλήτων, τον αναλυτικό προσδιορισμό βιομηχανικών και μη ρυπαντών, τον σχεδιασμό και παρακολούθηση της λειτουργίας εγκαταστάσεων κατεργασίας αποβλήτων και τον έλεγχο της ποιότητας υδάτων.

Μία από τις σημαντικές υπηρεσίες που είναι σε θέση να προσφέρει ο τομέας είναι η δειγματοληψία, η αναγνώριση και ταυτοποίηση κηλίδων πετρελαίων σε θαλάσσιο περιβάλλον χρησιμοποιώντας διεθνώς αναγνωρισμένες μεθόδους του Υπουργείου Προστασίας Περιβάλλοντος και της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ και του Καναδά.

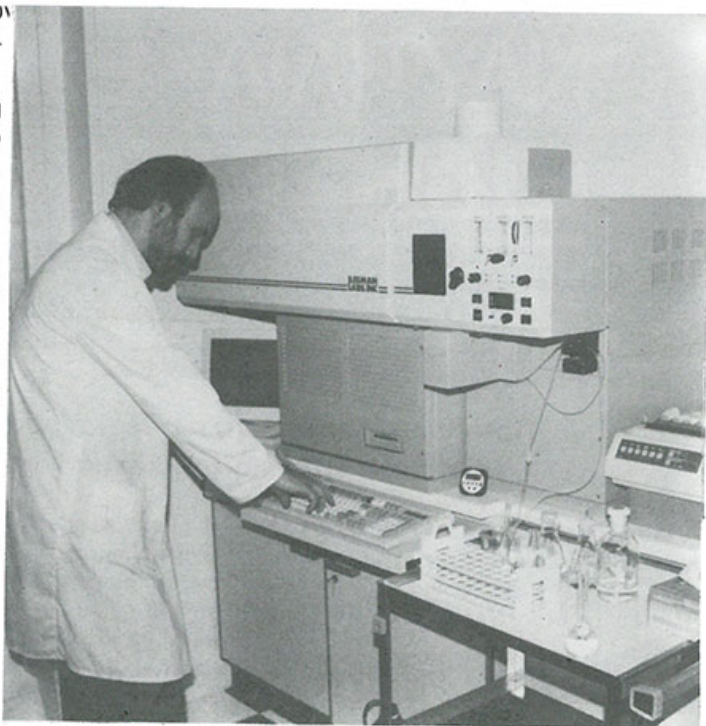
Ο κλάδος Ελέγχου Ποιότητας και Υποστήριξης claims έχει στη διάθεση του ένα πλήρως οργανωμένο, ερευνητικού επιπέδου αναλυτικό εργαστήριο ώστε να μπορεί να ανταπεξέρχεται σε ειδικές αναλύσεις ελέγχου ποιότητας για διαφόρου είδους προϊόντα.

Είδης όπως βιομηχανικά προϊόντα, τρόφιμα, μέταλλα, χρώματα δύνανται να αναλυθούν όσον αφορά την χημική σύσταση τους ή την ανίχνευση ανεπιθυμητών και παρασιτοκτόνων στα τρόφιμα. Στα πλαίσια δραστηριοτήτων αυτού του τομέα περιλαμβάνεται και η συνεργασία με πελάτες δια την τεχνική υποστήριξη claims.

Ο τομέας Ελέγχου και εκδόσεως Πιστοποιητικών Απαλλαγής από Επικίνδυνα Αέρια (Gas Free Certificates) λειτουργεί μέσω των δύο Χημικών Ναυτιλίας της Εταιρίας και δύναται να εξυπηρετήσει τις ανάγκες δεξαμενοπλοίων, φορτηγών και επιβατηγών πλοίων, μονίμων ή κινητών δεξαμενών και δοχείων υψηλής πίεσης.

H Naias Ltd έχει αναπτύξει ένα εκτεταμένο δίκτυο Ελλήνων και ξένων πελατών και με την λειτουργία της ελπίζει να προσφέρει μία νέα διάσταση ποιότητας στον τομέα των χημικών αναλύσεων και των επιστημονικών υπηρεσιών στην Ελλάδα.

Ενθετη φωτογραφία: Επαγωγικό φασματοφωτόμετρο



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

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



MASTERS SHIPPING CO.

4-6 FILELLINON STREET, 6TH FLOOR
185 36 PIRAEUS

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

«THE MASTERS» OF SHIPBROKING Since 1965

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Πραγματοποιήθηκε στις 15 Ιανουαρίου '92 η ετήσια τακτική συνέλευση της ΕΕΕ

Στο Ίδρυμα Ευγενίδη πραγματοποιήθηκε στις 15 Ιανουαρίου η ετήσια τακτική συνέλευση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με θέματα ημερησίας διατάξεως τα εξής:

- Εκθεσεις επί των πεπραγμένων του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε.
- Λογοδοσία επί της διαχείρισης ληξάσης περιόδου.
- Εγκρισεις εκθέσεως ελεγκτών.
- Εγκρισεις ισολογισμού ληξάσης περιόδου.
- Απαλλαγή της ευθύνης εκ της διαχείρισης ληξάσης περιόδου.
- Εκλογή ελεγκτών δια την περίοδο 1992.
- Συνδρομαί μελών προς ΕΕΕ.

Στην ομιλία του προς τα μέλη της ΕΕΕ, ο πρόεδρος της Ενώσεως κ. Γιάννης Γκούμας τόνισε τα εξής:

«Το νέο έτος που ήδη διανύουμε είναι φορτισμένο με το νέο και τεράστιο πρόβλημα της γεωπολιτικής ανακατανομής της τέως Σοβιετικής Ενώσεως, όπου τα δεδομένα και οι προοπτικές μεταβλήθηκαν άρδην αλλάζοντας την οικονομική σκηνή με πιθανή μελλοντική επίδραση στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.

«Ο ελληνικός εφοπλισμός, αλλά και η Ένωση που τον εκπροσωπεί, είναι επόμενο και επιβεβλημένο να στρέψουν την προσοχή τους προς την κατεύθυνση των απροσδόκητων αυτών εξελίξεων προκειμένου να προστατεύσουν τα συμφέροντα και την ασφάλεια του ελληνικού πλοίου αλλά και να διατηρήσουν συγχρόνως ανοικτές τις προσβάσεις της Ναυτιλίας προς τις αγορές αυτές.

Οι καιροί αλλάζουν με μεγάλη ταχύτητα. Ζούμε μία εποχή που γύρω μας αποσυντίθεται ένας ολόκληρος κόσμος. Γινόμεστε μάρτυρες επαναστατικών και απροβλέπτων εξελίξεων. Οι δρόμοι του μέλλοντος ανήκουν στους τολμηρούς, τους οργανωμένους και κυρίως σ' αυτούς που σκέπτονται, αποφασίζουν και ενεργούν ενωμένοι.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μπο-

ρεί, και πρέπει να αποτελέσει την ισχυρή εκπροσώπηση της επιχειρηματικής ζωής του τόπου, στη μεγάλη Ευρωπαϊκή Ένωση του αύριο, κι έχω την πεποίθηση ότι αυτό θα συμβεί με την βοήθεια όλων μας».

Επίσης στην ομιλία του ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. ανέφερε ότι έγινε πλέον βαθύτερη συνείδηση και στο εξωτερικό και στο εσωτερικό της χώρας ότι οι Έλληνες κατέχουν την πρώτη Ναυτιλία στον κόσμο, ανέφερε επίσης ότι εξεδηλώθη κατά την εορτή των 75 ετών από της ιδρύσεως της Ενώσεως ανεπιφύλακτη η αναγνώριση του ρόλου του εφοπλισμού από την Πολιτεία και ότι ο κλάδος της Ναυτιλίας είναι ο μόνος που σήμερα ευρίσκεται εκτός της οικονομικής κρίσεως την οποία αντιμετωπίζει ολόκληρη η χώρα.

Τέλος, ο κ. Γιάννης Γκούμας κάλεσε την Πολιτεία να αξιοποιήσει τις δυνατότητες της Ναυτιλίας και το κύρος και εμπειρία του εφοπλισμού για να ανοίξει ο δρόμος της οικονομικής ανασυγκροτήσεως του τόπου, δεδομένου ότι υπάρχουν πάντοτε δυνατότητες για την δημιουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά και για να προσελκυσθεί το ευρύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον των παραγόντων του κλάδου.

Ο Πρόεδρος της ΕΕΕ αναφέρθηκε επίσης στην πρόοδο της εκπαιδευτικής μεταρρυθμίσεως, στο μεγάλο πρόβλημα του ΝΑΤ και υπογράμμισε την τάση επιστροφής των πλοίων στην σημαία, δίδοντας συγχρόνως ιδιαίτερη βαρύτητα στην συνεργασία με την ελληνόκτητη πλοιοκτησία που μαζί με τον στόλο υπό τα εθνικά χρώματα εκφράζουν σήμερα την εντυπωσιακή πραγματικότητα της Ναυτιλίας των Ελλήνων.

Αγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη σε πλειστηριασμό στη Σιγκαπούρη το υπό σημαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιο «Σέντσιο-ρου Ντόουν» 102.604 τόν. d.w., 51.898 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής 11,5 εκατομ. δολларίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το μικτό πλοίο «Ocean Sovereign» 168.728 τόν. d.w., 77.288 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το νορβηγικό μπάλκ κάρριερ «Fjord Land» 50.825 τόν. d.w., 25.000 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1976, έναντι τιμής περί των 6 εκατομ. δολларίων.

— Σε ελληνικά συμφέροντα επωλήθησαν τα νορβηγικά δεξαμενόπλοια «Aqua-rius» 107.802 τόν. d.w., 49.303 τόν. γκρό, και «Aquila» 98.151 τόν. d.w., 39.848 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής εν bloc 4,8 εκατομ. δολларίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Al-sama Alarabia» 315.695 τόν. d.w., 160.423 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί των 22 εκατομ. δολларίων.

— Σε Έλληνες επωλήθη το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Phillips Arkansas» 54.031 τόν. d.w., 26.973 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1980, έναντι τιμής περί των 15,5 εκατομ. δολларίων, με χρονοναύλωση του πλοίου στους πωλητές για περίοδο τουλάχιστον 18 μηνών.

— Έλληνες αγόρασαν από την κρατική ναυτιλιακή εταιρία της Ινδίας τα δύο OBO «Vallabhbhai Pate I» 113.925 τόν. d.w., 62.563 τόν. γκρό και «Vallatholl» 114.147 τόν. d.w., 62.563 τόν. γκρό. Τα πλοία ναυπηγήθηκαν στη Γιουγκοσλαβία το 1977 και 1976 αντίστοιχα και η συνολική τιμή αγοράς τους έφθασε τα 13,7 εκατ. δολларία.

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Άρμουρ» 118.159 τόν. d.w. 54.925 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τα δύο αδελφά φορτηγά πλοία μεταφοράς κοντέινερς «Boringia» και «Fionia» 20.295 τόν. d.w., 19.974 τόν. γκρό, ναυπήγησης 1978 και 1977 αντίστοιχα, έναντι τιμής εν bloc περί των 28 εκατ. δολларίων, η οποία περιλαμβάνει χρονοναύλωση των πλοίων επί 6 χρόνια, προς δολ. 7.800 ανά πλοίο την ημέρα.

Διαλύσεις

Διαλυτές της Ινδίας αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Κάπταιν Ακης» 10.239 τόν. γκρό, 5.735 τόν. βάρους, αντί δολ. 124 ανά τόννο βάρους, με παράδοση ως έχει στη Σιγκαπούρη.

ΕΟΚ — Ελεύθερες ζώνες και αποθήκευση

Από 1ης Ιανουαρίου 1992, ισχύει ο νέος Κοινοτικός Κανονισμός ο οποίος καθορίζει το κοινοτικό πλαίσιο εφαρμογής των

Χρηματικά βραβεία της Ε.Ε.Ε και του Οίκου Αγγελικούση

διατάξεων των ελευθέρων ζωνών, ελευθέρων αποθηκών και τελωνειακής αποταμίευσης.

Πρόκειται για τον Κανονισμό ΕΟΚ 2485/91 που τροποποιεί τους κανονισμούς ΕΟΚ 2504/88 «για τις Ελεύθερες Ζώνες και τις Ελεύθερες Αποθήκες», 2562/90 «για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του Καν. (ΕΟΚ) 2504/88 «για τις Ελεύθερες Ζώνες και τις Ελεύθερες Αποθήκες» και τους 2503/88 «για την Τελωνειακή Αποταμίευση» και 2561/90 «για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του Καν. (ΕΟΚ) 2503/88 για την Τελωνειακή Αποταμίευση. Σημειώνεται ότι μέχρι την έναρξη λειτουργίας του ανωτέρω καθεστώτος θα δοθούν συγκεκριμένες οδηγίες από το Υπουργείο Οικονομικών για τον τρόπο εφαρμογής των νέων διατάξεων.

ΟΡΑ '90

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών γνωστοποίησε με εγκύκλιο προς τα μέλη της ότι υπάρχουν στη διάθεσή τους, στα γραφεία της ΕΕΕ, οι προτεινόμενες αλλαγές στην Αντιρρυστική Νομοθεσία (ΟΡΑ '90) των παρακάτω Πολιτειών: Καλιφόρνιας, Μαϊν, Μαϊνλάντ, Μασσαχουσέτης, Μισισσιππί, Όρεγκον, Τέξας, Πενσυλβανίας, Βιρτζίνια, Ουάσιγκτον και Βισκόνσιν.

Η Τράπεζα ABN-AMRO

Η Διοίκηση της Ολλανδικής Τράπεζας ABN AMRO, αποφάσισε και φέτος, αντί ευχετηρίων καρτών προς την πελατεία της, να διαθέσει το ποσό που αντιπροσωπεύει την αξία των καρτών, προσαυξημένο, για τους σκοπούς της εταιρείας Προστασίας Σπαστικών.

Με τον τρόπο αυτό πιστεύει ότι ανταποκρίνεται στα συναισθήματα των πελατών της, καλύπτοντας με την πράξη αυτή ένα μικρό μέρος των αναγκών του ιδρύματος.

Πειρατικές Ενέργειες

Με έγγραφό του το Υπουργείο Ναυτιλίας πληροφορήσε την ΕΕΕ ότι πλοία που κατευθύνονται προς Σιγκαπούρη και ζητούν μέσω ασυρμάτου χρήματα από την πλοιοκτήτρια εταιρία που θα χρειασθούν στο λιμάνι κατάπλου, η πληροφορία αυτή, κατά άγνωστο τρόπο, διοχετεύεται σε ύποπτους κύκλους και ακολουθεί επίθεση με σκοπό την κλοπή των χρημάτων.

Όπως έχουν επανειλημμένα σημειώσει τα «Ναυτικά Χρονικά» οι πλοίαρχοι πρέπει να εξεύρουν άλλο τρόπο συνεννοήσεως για το θέμα των χρημάτων για την αποφυγή πειρατικών ενεργειών σε βάρος ελληνικών πλοίων.

Οι νέοι αριθμοί τηλεφώνων της ΕΕΕΠ

Από 26 Ιανουαρίου οι νέοι αριθμοί τηλεφώνων της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων θα είναι 429 1062 - 4291034 και ο αριθμός φάξ: 4291034.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών απέριψε σε ειδική τελετή στις 14 Ιανουαρίου, 1992, χρηματικά βραβεία (250.000 δρχ. έκαστο) και τιμητικά διπλώματα σε (10) παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν στις εισαγωγικές εξετάσεις στα Ανώτατα έτος 1991-1992.

Χρονιά σε μνήμη Αντωνίου Χανδρή επί πολλά έτη Προέδρου της ΕΕΕ.

Επίσης, η Ε.Ε.Ε. συνεχίζοντας μια παράδοση 16 χρόνων βράβευσε με 500.000 δρχ. καθώς και τιμητικό δίπλωμα στον ναυτικό που συνταξιοδοτήθηκε το 1989 με την μακρότερη και ευδόκιμη υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w.

Στην ίδια τελετή που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΕΕΕ απονεμήθηκαν τα βραβεία τα οποία έχει θεσπίσει η εταιρία Anagel Shipping Enterprises σε μνήμη του ιδρυτού της και επί σειρά ετών μέλους του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε., Αντωνίου Αγγελικούση.

Κατά τη διάρκεια της ίδιας εκδήλωσης η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων βράβευσε τον αριστούχο πρωτοετή δόκιμο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων κ. Νίκο Καρναβά.

Ειδικότερα απονεμήθηκαν 10 βραβεία στους πρωτεύσαντες αποφοίτους ΑΔ-ΣΕΝ Ασπροπύργου, Ύδρας, Οινουσσών, Χίου, Σύρου, Χανίων, Μηχανιώνας, 12 βραβεία στους έξι πρώτους πλοιάρχους Γ' που συγκέντρωσαν την μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις ΚΕΣΕΝ για απόκτηση διπλώματος Β' πλοίαρχου του έτους 1990-1991 και στους έξι πρώτους μηχανικούς Γ' που συγκέντρωσαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις ΚΕΣΕΝ για απόκτηση διπλώματος μηχανικού Β' του έτους 1990-1991. Δύο βραβεία στα παιδιά ενός ναυτικού και ενός υπαλλήλου της εταιρίας που πέτυχαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία στις εξετάσεις των ανωτάτων σχολών του έτους 1991.

Μέτρα προστασίας κατά την συντήρηση των συστημάτων κατάσβεσης πυρκαγιάς των πλοίων

Με εγκύκλιο που απέστειλε προς τις εφοπλιστικές ενώσεις και τα ναυτεργατικά σωματεία, ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης επισημαίνει τα μέτρα προστασίας που πρέπει να λαμβάνονται κατά τη συντήρηση των συστημάτων διοξειδίου του άνθρακα.

Μεταξύ άλλων στην εγκύκλιο αναφέρονται τα εξής:

— Κατά καιρούς έλαβαν χώρα σε επισκευαζόμενα στο λιμάνι του Πειραιά ελληνικά πλοία, θανατηφόρα ατυχήματα από απρόσεκτη ή λανθασμένη ενεργοποίηση του συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς με διοξείδιο του άνθρακα, γιατί δεν είχαν ληφθεί, όπως διαπιστώθηκε από την σχετική έρευνα, εκ των προτέρων τα απαραίτητα μέτρα προστασίας και ασφαλείας.

— Δεδομένου ότι τα υπάρχουν στα πλοία μέσα και συστήματα ασφαλείας φέρονται για την προστασία, σε περίπτωση ανάγκης και μόνο, των εργαζομένων σ' αυτά, δεν νοείται αντί για την εκπλήρωση αυτής της αποστολής τους να αποβαίνουν μοιραία για την ζωή και την υγεία των εργαζομένων.

— Κατά συνέπεια επιβάλλεται να λαμβάνονται, σε κάθε επισκευαζόμενο ελληνικό πλοίο, όπου και αν ευρίσκεται, εκ των προτέρων όλα τα απαραίτητα μέτρα πριν από την είσοδο σε χώρο όπου ευρίσκονται οι φιάλες του διοξειδίου του άνθρακα (Co₂) ή άλλου παρομοίου συστήματος.

— Για να αποφεύγεται η είσοδος οποιουδήποτε μη εξουσιοδοτημένου ατόμου στον χώρο των φιαλών Co₂ ή άλλου πα-

ρομοίου συστήματος, ο χώρος αυτός θα πρέπει να τηρείται πάντα κλειδωμένος με κλειθρα ασφαλείας και τα κλειδιά να φυλάσσονται από τον Α' και Β' μηχανικό. Κανένα άλλο μέλος του πληρώματος ή τρίτος δεν πρέπει να έχει την δυνατότητα εισόδου στον παραπάνω χώρο αν δεν παρίσταται ο ως άνω υπεύθυνος αξιωματικός.

Στις περιπτώσεις που η ενεργοποίηση του συστήματος γίνεται μέσα από τον χώρο εγκατάστασης των φιαλών, θα υπάρχει ένα ακόμη κλειδί της θύρας του χώρου μέσα σε κουτί με γυάλινο κάλυμμα, σε εμφανή θέση, πλησίον και έξω από την είσοδο του χώρου.

— Όταν για οποιοδήποτε λόγο απαιτηθεί είσοδος προσωπικού (πληρώματος, εργαζομένων κλπ.) στον χώρο των φιαλών, ο κατά τα ανωτέρω υπεύθυνος αξιωματικός πριν επιτρέψει την είσοδο οποιουδήποτε πρέπει να βεβαιωθεί ότι όλοι οι χώροι που προστατεύονται από το σύστημα έχουν πλήρως εκκενωθεί από το πλήρωμα ή το προσωπικό των συνεργείων ώστε ακόμη και σε περίπτωση αιφνιδίας από οποιαδήποτε αιτία, απελευθέρωσης του αερίου (απρόσκετος ή λανθασμένος χειρισμός, βλάβη κλπ.) να μη δημιουργούνται κίνδυνοι ατυχήματος από ασφυξία. Σε περίπτωση απουσίας του υπευθύνου, τα κλειδιά θα πρέπει να παραδίδονται στον νόμιμο αντικαταστάτη του που θα ενεργεί ως ανωτέρω.

Η Βραδυά της Θάλασσας 1991

Υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε στις 18 Δεκεμ-

βρίου στο Χίλτον της Αθήνας η «Βραδιά της Θάλασσας 1991» που οργάνωσε με επιτυχία η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους η πρόεδρος του Συντακτικού κ. Μαρία Δαμανάκη, ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αριστ. Παυλίδης, οι γεν. γραμματείς ΥΕΝ κ. Φωτ. Χρηματοπούλος και Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Διον. Μπουλούκος και πολλοί βουλευτές από όλα τα πολιτικά κόμματα.

Guidelines on Charger Party Terms

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου εξέδωσε οδηγό που αναφέρεται στο πιδό πάνω θέμα και ο οποίος πιστεύουμε ότι θα είναι πολύ χρήσιμο όργανο για τους ασχολούμενους με το αντικείμενο αυτό.

Όσα γραφεία επιθυμούν να προμηθευθούν σχετικό αντίγραφο θα πρέπει να απευθυνθούν προς το Κομμίτη, αποστέλλοντας το αντίτιμο των 10 λιρών.

Για την προστασία του περιβάλλοντος

Η ΕΚΟ επιθυμεί να συμβάλει και με το

φτεινό της ημερολόγιο στην ευαισθητοποίηση όλων μας ανεξαιρέτα, ώστε να διαμορφωθεί μια ειλικρινής οικολογική συνείδηση στη χώρα μας. Μια οικολογική συνείδηση που θα επηρεάζει θετικά την καθημερινή μας συμπεριφορά σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και ανακύκλωσης των υλικών.

Το φτεινό ημερολόγιο με θέμα: «Οι Πεταλούδες της Ελλάδας» είναι το έκτο κατά σειρά οικολογικό ημερολόγιο. Έχουν προηγηθεί «Οι Υγροβιότοποι της Ελλάδας», «Τα Ελληνικά Κοχύλια», «Ο Κόσμος της Θάλασσας», «Τα Ελληνικά Πουλιά» και «Ο Κόσμος του Δάσους».

Παράλληλα, η εταιρία έχει πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις στο βιομηχανικό της συγκρότημα στη Θεσσαλονίκη για την προστασία του περιβάλλοντος από διάφορες εκπομπές, με στόχο την αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

Νέα Αντιπροσωπεία

Από τον Ιανουάριο 1992 η Νοτιοαφρικανική εταιρία επισκευής πλοίων Globe Engineering Works Ltd. ανέθεσε την αντιπροσωπεία της στην Ελλάδα στην εταιρία Greek Maritime Association, που διευθύνει ο κ. Ντένης Βερνάρδος.

Με την ευκαιρία πληροφορούμε τους αναγνώστες μας ότι τα νέα τηλέφωνα της Greek Maritime Association, είναι 429 2626-8 και το φάξ: 419 2629.

Νέα έκδοση περί την Ελληνική Ναυτιλία

Η εταιρία «Εκδόσεις και Τύπος» ΑΕ που διευθύνει η κ. Μ. Μπριλάκη πρόκειται να προχωρήσει στην έκδοση της «Εγκυκλοπαίδειας της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας» που φιλοδοξεί να καλύψει τους θεσμούς, τους συντελεστές και τους φορείς της ναυτιλίας και να περιλαμβάνει μια λεξικογραφική καταγραφή και επεξήγηση των θεμελιωδών όρων (Λεξικό), καθώς και την ονομαστική παράθεση του σύγχρονου δυναμικού (Who is Who).

Οι ενδιαφερόμενοι ας επικοινωνήσουν με την κ. Μπριλάκη στα τηλέφ: 4525266 - 4281393.

Τα νέα τηλέφωνα της Ε.Ε.Ε.

Από 29 Ιανουαρίου 1992 οι νέοι αριθμοί τηλεφώνων της ΕΕΕ θα είναι: 4291.159 - 165.

Ο νέος αριθμός κλήσεως telefax είναι: 4291.166 ΕΕΕ/UGS, ενώ οι αριθμοί κλήσεως των telexes παραμένουν ως έχουν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Ελληνική	492	1953	Βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων σε θέση 34.57.9 Β, 14.15.9 Α στις 27/12.
ΧΡΥΣΟΝΗ Σ.	Κυπριακή	5.386	1978	Εμεινε ακυβέρνητο λόγω βλάβης στη μηχανή σε θέση 37.05 Β, 05.59.5 Α στις 27/12 και ρυμουλκήθηκε στη Μπιζέρτα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Κυπριακή	32.758	1970	Κατέπλευσε στο Σ. Μάιλς με βλάβη στη μηχανή στις 18/12.
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	Ελληνική	12.705	1969	Επιθεωρήθηκε στην Ελευσίνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 9/1.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.	Κυπριακή	35.827	1975	Κατά το ταξίδι Κομώ Μπαίη για Νοβοταλίν προσάραξε σε θέση 54.34.2 Β, 12.21.1 Α στις 12/12 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών στις 15/12.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΙΝΑ Π.	Κυπριακή	29.196	1965	Υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά ανοικτά του Σάο Σεμπασιάνο, στις 31/12.
ΑΥΡΑ (Πρ. «Megara Iblea»)	Μάλτας	1.848	1963	Προσάραξε στη θάλασσα του Μαρμαρά στις 16/12.
ΜΙΚΤΟ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ	Λιβερτιανή	56.799	1970	Κατά το ταξίδι από Πόρτ Καρτιέρ για Φος υπέστη σοβαρές ζημιές από κακοκαιρία στις 5-6/12.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΛΙΣΣΟΣ	Ελληνική	13.407	1972	Προσέκρουσε σε προβλήτα στην Ανκόνα, στις 30/12 και υπέστη σοβαρές ελασματοургικές ζημιές.

FIRST WITH



Nalfleet sets and maintains quality standards that others can only follow.

As the first supplier of speciality marine chemicals to gain BS 5750/ISO 9001, Nalfleet is continuing this momentum through its commitment to Total Quality Management.

Customers benefit from a business partnership based on achieving agreed objectives – reinforced by industry leadership in quality standards.

For further information on the *Nalfleet* range of marine chemicals and their worldwide availability, contact:
Nalfleet Marine Chemicals, Head Office, PO Box 11
Winnington Avenue, Northwich, Cheshire CW8 4DX, U.K.

Tel.: 44(0)606 721616. Facsimile: 44(0)606 783874

Greece: I. & D. Athanassiadis S.A.
Telephone: 30 (01) 4616936 Fax: 30 (01) 4628325

NALFLEET
MARINE CHEMICALS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μετά την ανάπαυλα των πολυήμερων διακοπών λόγω των Εορτών σε Δύση και Ανατολή, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου άρχισε να ξαναβρίσκει τον ρυθμό της την δεύτερη εβδομάδα του Ιανουαρίου, πλησιάζοντας παρόμοια επίπεδα ναύλων που πληρώθηκαν στις αρχές Δεκεμβρίου, όταν υπό τη πίεση των προβλημάτων της πρώην της Σοβιετικής Ένωσης και την έντεχνη απουσία των μεγάλων ναυλωτικών οίκων σιτηρών οι ναύλοι είχαν οδηγηθεί σε χαμηλότερα επίπεδα σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

Τα προβλήματα πληρωμής χρεών από ναύλους της Exportkhleb δείχνουν να ξεπερνώνται σταδιακά, αλλά το βασικό ερώτημα της οργάνωσης των νέων αγορών δημητριακών από τις Σοβιετικές Δημοκρατίες της νέας Κοινοπολιτείας παραμένει προς το παρόν αναπάντητο.

Σε Ανατολή και Δύση οι συνθήκες απασχόλησης των πάναμαξ και των charterize μπάλκ κάρριερς εμφανίζονται ικανοποιητικές με προοπτικές βελτίωσης των ναύλων στις αμέσως προσεχείς εβδομάδες, ενώ πιο δυσχερές εμφανίζεται η θέση των handy-size μπάλκερς.

Κατά τους παρατηρητές της αγοράς η ροή φορτίων πρέπει να βελτιωθεί σταδιακά τις επόμενες τέσσερις εβδομάδες, χωρίς να αποκλείεται όμως τα σημερινά επίπεδα ναύλων να διατηρηθούν με μικρές αυξομειώσεις μέχρι τον προσεχή Μάρτιο.

Ας δούμε λοιπόν πως διαμορφώθηκαν οι ναύλοι στις βασικές κατηγορίες φορτίων στα μέσα Ιανουαρίου 1992:

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Βανκούβερ για Νοτ. Κορέα, δολ. 14,25.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 24,50.
- 45.000 τον. Γκέντ για Σαουδ. Αραβία, δολ. 17,00.
- 41.700 τον. Ρίβερ Πλέϊτ και Βραζιλία για Ολλανδία, δολ. 18,72.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Καλντέρα, δολ. 15,00.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Καζαμπλάνκα, δολ. 14,50.
- 21.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ανατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 10,00.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 120.000 τον. Νουαντχίμπου για

Τάραντο, δολ. 3,75.

- 100.000 τον. Τουμπαράο για Καοσιούνγκ, δολ. 10,50.
- 80.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Τάραντο, δολ. 7,85.

Γαϊάνθρακες:

- 110.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρότερνταμ, δολ. 7,90.
- 100.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Χάβρη, δολ. 12,65.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Αμβέρσα, δολ. 5,75.
- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 5,25.
- 80.000 τον. Μισσιισσιππί για Χάβρη, δολ. 8,20.

Ζάχαρη

- 20.000 τον. χύδην Κούβα για Ώκλαντ, δολ. 37,50.
- 14.500 τον. Πόρτ Λουΐς για Λονδίνο, λίρες 14,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Χωρίς να εμπνέουν ιδιαίτερες συγκινήσεις τα μισθώματα στα πάναμαξ μπάλκ κάρριερς βρίσκονται στα σχετικά ικανοποιητικά επίπεδα των δολ. 12-13.000 την ημέρα, με ιδιαίτερη αμοιβή στις περιπτώσεις επαναπαράδοσης από Δύση στην Άπω Ανατολή.

Εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων τα μισθώματα στα handymax κυμάνθηκαν περί τα δολ. 8-8.800 την ημέρα, ενώ τα handy δεν κατάφεραν να ξεπεράσουν τα δολ.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 5,25 φίο, 3 ημέρες/30.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 12-17.

ΠΡΗΝΤΕΪΤΟΡ: Κόλπο ΗΠΑ 25.000 τον. δημητριακά Καλντέρα, δολ. 16 φίο, 5.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 10-17.

ΜΕΝΑΛΟΝ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 65.000 τον. γαϊάνθρακες Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 9,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 10.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 10-15.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Ναουαντχίμπου 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Αμβέρσα, δολ. 4 φίο, 5 ημέρες, Ιανουαρίου 6-12.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. Γκουαϊμας, δολ. 19,25 φίο, 5 ημέρες/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 2-5.

ΝΑΪΤΛΑΪΤ: Παράναγκουα 52.000 τον.

6.500 την ημέρα και σε πολλές περιπτώσεις εξαναγκάστηκαν σε μακρύ ballast προς εξεύρεση απασχόλησης.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Προοδευτική βελτίωση σημειώθηκε στην αγορά των δεξαμενοπλοίων μετά την πρώτη εβδομάδα του Ιανουαρίου, αν και η αστάθεια που παρατηρείται στις τιμές του πετρελαίου δεν βοηθά τους εμπόρους να προχωρήσουν σε μεγάλα κλεισίματα φορτίων.

Στον Αραβικό Κόλπο τα VLCC's έφθασαν τα επίπεδα των WS 45, σχεδόν 10 μονάδες υψηλότερα από τα επίπεδα των ναύλων στις αρχές του 1992, αλλά η άνοδος οφείλεται εν μέρει και στη νέα κλίμακα WS που είναι χαμηλότερη από αυτή που ίσχυε τον περασμένο χρόνο.

Στη Δυτική Αφρική μικρή η ροή φορτίων με τους ναύλους για τα φορτία του 1 εκατ. βαρελίων στα WS 80 προς Ευρώπη ή Αμερική.

Πιο σταθεροποιημένη η αγορά της Μεσογείου με τα φορτία των 80.000 τόννων στα WS 105/110, όπως επίσης και η Καραϊβική στις ποσότητες των 50.000 τόννων από τη Καραϊβική προς την Βορ. Αμερική στα WS 147,5.

Οι άμεσες προοπτικές της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων εμφανίζονται μάλλον δυσοίωνες, καθώς παρά τη πτωτική εξέλιξη της τιμής του μαύρου χρυσού τα υπάρχοντα υψηλά αποθέματα αποθαρρύνουν νέες αγορές του προϊόντος.

πέλλετς Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 12,50 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 11-20.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Αμβέρσα, δολ. 6 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 20.000 τον. εκφόρτωση, Ιανουαρίου 10-20.

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 24 φίο, 11 ημέρες, Ιανουαρίου 20-30.

ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ: Πόρτ Κέμπλα 100.000 τον. γαϊάνθρακες Χάβρη, δολ. 12,65 φίο, 35.000/ 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 15-30.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.: Τακόμα 27.500 τον. σκράπ Νοτ. Κορέα, δολ. 21,50 φίο, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΛΑΪΟΝ: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 50.000 τον. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 13,50 φίο, 10.000/7.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 30 — Ιανουαρίου 10.

ΟΛΥΜΠΟΥΣ: Κέϊπ Λαμπερτ 220.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερνταμ, δολ. 8,20 φίο, 8 ημέρες, Δεκεμβρίου 28 - Ιανουαρίου 3.
ΠΑΝ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΩΤΗΣ: Πόιντ Νουάρ 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Σβινούστε, δολ. 9,50 φίο, 2,5 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 25-31.

ΕΜΕΡΑΛΝΤ: Ρόττερνταμ 60.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 4,85 φίο, 5 ημέρες, Ιανουαρίου 5-10.

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία 28.000 τον. δημητριακά Λισσαβώνα / Αμβούργο, δολ. 20,50 φίο, 10 ημέρες, Ιανουαρίου 2-5.

ΑΟΥΡΕΛΙΑ: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Βραζιλία 21.000 τον. δημητριακά Ρόττερνταμ, δολ. 19,25 φίο, 8 ημέρες, Ιανουαρίου 11-18.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ: Νουαντχίμπου 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τριέστη, δολ. 5,30 φίο, 5 ημέρες, Ιανουαρίου 11-18.

ΣΗΓΟΥΕΝΒ: Κόλπο ΗΠΑ 30.000 τον. γεννήματα Βαλένσια, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιανουαρίου 6-8.

ΣΤΑΜΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 50.000 τον. περίπου γεννήματα Ολλανδία, δολ. 675.000 κατ' αποκοπή φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.400 τον. d.w. του 1989, παράδοση Κόντινεντ αρχές Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω Βορ. Χαττέρας ΗΠΑ και Μπούργκας με επαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 13.000 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ: 47.600 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σιγκαπούρη τέλη Δεκεμβρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ: 67.700 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιανουαρίου 1-8, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 13.500 την ημέρα, πλέον δολ. 250.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 15.800 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. Αφρική Ιανουαρίου 15-20, επαναπαράδοση Δυτ. Ακτή ΗΠΑ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΛΚΙΜΟΣ: 43.163 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 8.800 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ιαπωνία / Ταϊβάν δολ. 11.650 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση επαναπαράδοση Μουσκάτ δολ. 12.750 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 114.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ άμεση, συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδι 30-60 ημερών προς δολ. 9.500 την ημέρα.

ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: 73.200 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιανουαρίου 7-17, επαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 13.800 την ημέρα, πλέον δολ. 240.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΙΑΝΑ: 41.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Ιανουαρίου 15-20, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 128.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ: 29.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βορ. Ειρηνικό Ιανουαρίου 8-15, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 6.700 την ημέρα, πλέον δολ.

135.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Ιανουαρίου 17-30, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 13.500 την ημέρα, πλέον δολ. 240.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.800 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ: 27.541 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ Ιανουαρίου 3-7, επαναπαράδοση Καλόμπο/ Ιαπωνία, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.470 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νοτ. Αφρική Ιανουαρίου 11-20, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 64.425 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ιαπωνία τέλη Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.930 τον. d.w. του 1982, παράδοση στον πιλότο Λισσαβώνα Δεκεμβρίου 30 - Ιανουαρίου 5, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ και Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 11.600 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Νιουκάστλ NSW Ιανουαρίου 1-10, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα, πλέον δολ. 197.500 για πλού υπό έρμα.

ΕΛΠΙΣ: 63.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία τέλη Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι μέσω Κέδρος Άϊλαντ, δολ. 11.250 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΑΧΙΛΛΕΥΣ: 155.049 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. Κορέα Δεκεμβρίου 27-30, ταξίδια 3-5 μηνών με επαναπαράδοση Ατλαντικό, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 45, Ιανουαρίου 19.

ΑΡΑΓΚΟΝ: Σιντί Κερύ 230.000 τον. Ρόττερνταμ και Φόλεϋ, WS 55, Ιανουαρίου 25.

ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά Ινδία, δολ. 590.000 κατ' αποκοπή, Ιανουαρίου.

ΑΡΙΕΛ: Κόλπο ΗΠΑ 60.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 150, Ιανουαρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΑΙΡ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 116.000 τον. Ιαπωνία, WS 77,5, Ιανουαρίου.

ΗΓΚΛ: Καραϊβική 50.000 μέρος φορτίου Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 140, Ιανουαρίου 13.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: Ράς Τανούρα 82.000 τον. Κίλικα, WS 125, Ιανουαρίου 27.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Περσικό Κόλπο 55.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 125, Ιανουαρίου 26.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ-ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ-ΕΚΤΥΠΩΣΗΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

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

SIGMA HELLAS LTD.

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

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Σιντί Κερύ 80.000 τον. Βενετία, WS 97,5, Ιανουαρίου 13.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 80, Ιανουαρίου 24.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Δυτ. Αφρική 135.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 67,5, Ιανουαρίου 21.

ΒΥΤΙΝΑ: Δυτ. Αφρική 120.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 62,5, Δεκεμβρίου 28.

ΚΥΘΗΡΑ: Ράς Τανούρα 128.000 τον. Τριέστη, WS 75, Ιανουαρίου 7.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, WS 130, Ιανουαρίου 12.

ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Κάργκ Άϊλαντ 229.000 τον. Ταϊβάν, WS 37,5, Ιανουαρίου 1.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Βορ. Θάλασσα 70.000 τον. μέρος φορτίου Μίλφορντ Χέβεν, WS 90, Δεκεμβρίου 30.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Σιντί Κερύ 112.000 τον. Σαβόνα, WS 73,5, Ιανουαρίου 1.

ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 34,75, Ιανουαρίου 4.

ΧΑΡΜΟΝΥ: Ράς Τανούρα και Κάργκ Άϊλαντ 215.000 τον. Μπατάαν, WS 31,5, Ιανουαρίου 7.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 132,5, Ιανουαρίου 10.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Πουέρτο Μιράντα 55.000 τον. Κεντρική Αμερική, WS 170, Ιανουαρίου 10.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ: Τζεμπέλ Ντάνα 80.000 τον. Μομπάσα, WS 125, Ιανουαρίου 14.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Ιαπωνία, WS 39 (κλίμακα 1991) Ιανουαρίου 12.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. Ανατολικές οφίων, WS 120, Ιανουαρίου 12.

ΚΑΛΑΜΟΣ: Δυτ. Αφρική 125.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 60, οφίων ΗΒ/Κόντινεντ WS 62,5, Ιανουαρίου 5.

ΙΛΙΑΝΤ: Στούρε 67.000 τον. Γουίλχελμσβεν WS 115, Ιανουαρίου 14.

ΚΛΕΟΝ: Ράς Γκαρίμπ 100.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, WS 86,25.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Περσικό Κόλπο 500.000 τον. Δύση, WS 31, άμεση.

ΡΑΦΟΝΤΥ: Δυτ. Αφρική 130.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 60, Ιανουαρίου 11.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. Αφρική 128.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 60, Ιανουαρίου 11.

ΕΚΟΥΕ'ΙΤΟΡ: Λιβύη 80.000 τον. Ιταλία, WS 97,5, Ιανουαρίου 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ: Καραϊβική 50.000 τον. Τζαμάικα, δολ. 170.000 κατ' αποκοπή, Ιανουαρίου 10.

ΚΙΜΩΛΟΣ: Ράς Τανούρα 115.000 τον. Αυγούστα, WS 90, Ιανουαρίου 17.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Καραϊβική 40.000 τον. Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 925.000 κατ' αποκοπή, Ιανουαρίου.

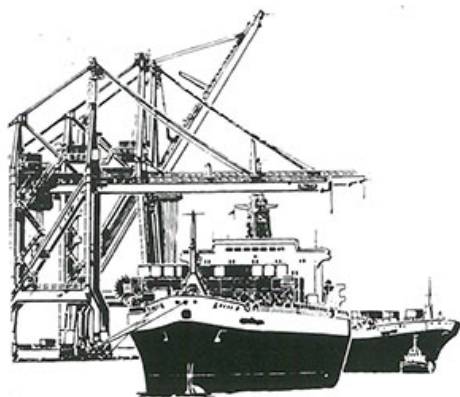
ΠΩΛΙΝΑ: Πουέρτο Ρίκο 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 210, Ιανουαρίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΑΤΙΝΑ Π.: 69.992 τον. d.w. του 1966, περίοδος 12 μηνών συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 7.600 την ημέρα.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ: Π. 29.700 τον. d.w. του 1974, περίοδος 12 μηνών συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ: 29.800 τον. d.w. του 1970, περίοδος 12 μηνών συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 9.600 την ημέρα.



NAFTIKA CHRONIKA

GREEKS LEAD THE FIELD 2.551 ships - 51.872.090 grt.

Greek - owned shipping retains its leading position in world shipping with 2.551 ocean-going vessels totalling 51.872.020 grt.

According to statistics compiled by "Naftika Chronika", which refer to merchant ships above 1.000 grt., during 1991 the Greek-owned fleet increased by 109 ships of 2.738.282 grt. and the national register gained 1.800.155 grt. raising its participation in the total Greek-owned tonnage from 42,25% to 43,49%.

More specifically, during the last year Greek owners took delivery of 13 newbuildings totalling 531.825 gross tons and purchased another 226 second hand vessels of 4.959.712 grt. The respective figures for 1990 were 8 newbuildings of 163.927 grt. and 160 second

hand ships of 4.598.867 grt. During 1991 Greek owners sold 88 ships to foreign interests totalling 1.591.986 grt., another 22 ships for scrap, of 573.788 grt. while 11 ships of 359.944 grt. were deemed as constructive total losses. Of the 226 ships purchased from foreign interests during last year, only 75, representing 33,18% were registered in Greece. 70 ships totalling 1.246.596 grt. were registered in Cyprus, 20 of 367.889 grt. in Panama, 8 of 420.673 grt. in Liberia, 37 totalling 556.768 in the registry of Malta and 11 of 205.719 grt. in the Bahamas.

The table below gives a full picture of ships purchased by Greek shipowners during 1991, and their preference for port of registry:

FLAG	BULK CARRIERS		TANKERS		GENERAL CARGO	
	SHIPS	GRT	SHIPS	GRT	SHIPS	GRT
GREEK	37	1.171.393	26	678.212	12	149.724
CYPRUS	27	844.733	12	235.839	31	166.024
PANAMA	9	115.312	5	208.559	6	44.018
LIBERIA	3	102.897	5	314.776	—	—
MALTA	15	298.473	8	174.340	14	83.955
BAHAMAS	8	183.855	—	—	3	21.864
HONDURAS	—	—	—	—	1	1.502
MARSHALL ISLANDS	2	146.404	—	—	—	—
VANUATU	—	—	—	—	2	17.832
TOTAL:	101	2.863.067	56	1.611.726	69	484.919

Greek shipowners appear to be abandoning such registries as those of Lebanon, the Philippines, Ceylon and Britain, showing preference to "smaller flags" such as those of Malta, Bahamas, Honduras and the

Marshall Islands.

The following table indicates the total tonnage belonging to Greeks and registered under each flag of preference:

FLAG	No. OF SHIPS	GROSS TONS
GREEK	904	22.561.529
CYPRUS	822	14.029.337
PANAMA	396	4.136.088
LIBERIA	131	5.403.692
MALTA	185	2.496.028
BAHAMAS	54	1.576.590
HONDURAS	13	48.160
ST. VINCENT	8	57.799
BRITISH	4	77.382
MARSHALL ISLANDS	8	1.193.245
VANUATU	8	73.068

CEYLON	3	15.593
PHILIPPINES	2	18.083
MAURITIUS	1	15.907
LEBANON	9	135.795
MALDIVES	1	1.354
NEW ZEALAND	2	32.440
TOTAL	2.551	51.872.090

SHIP LOSSES IN 1991

A marked drop in casualties but more total losses

Between November 1990 and October 1991 accidents occurring to Greek-owned ships declined to a total of 403, compared to 436 during the previous year. In other words, there was a return to the downward trend (408 accidents in 1989) that has been steady since 1978. This taken to be a consequence of the improved quality and younger age of the Greek-owned fleet and of the efforts made by many shipping companies to train their officers and crews in preventive measures.

On the other hand, the total number of total losses in 1991 increased markedly over 1990 with 22 compared to 16, while total tonnage lost increased from 263,950 grt. in 1990 to 434,112 grt. in 1991.

On a world scale, too, there was an increase in total losses, amounting to 165 ships grossing 1,597,961 tons compared to 145 ships grossing 1,234,327 in 1990.

Our figures refer to accidents on Greek-owned ships of more than 500 grt. as they have always done in the past.

In spite of the reduced number of accidents in 1991, the rate for Greek-owned ships remains high. In 1991 there were 403 accidents compared to 436 in 1990 and 408 in 1989. The decade of the 80s had produced a picture of steady decline in accidents.

In 1991, total losses of Greek-owned ships numbered 22, totalling 434,112 grt. or 27.15% of world total losses (165 ships of 1,597,961 grt.).

A breakdown of the total losses by age is as follows:

Age	No. of ships	GRT
Up to 4 years old	—	—
5-9 years old	—	—
10-14 years old	—	—
15-19 years old	8	217.097
More than 20 yrs. old	14	217.015
Total	22	434.112

As expected the age of ships plays an important role in accidents leading to the loss of the vessel and no ship under 15 years of age was lost.

In terms of categories, the breakdown shows the following:

Type of ship	No. of ships	GRT
Cargo ship	5	32.254
Bulk Carrier	10	184.176
Tanker	4	191.359
Passanger	3	26.323
Total	22	434.112

The loss of large bulk carriers, possibly caused by cracks in the hull resulting from speedy loading and unloading operations, has greatly increased. Last year only 5 were lost. There was also a greater loss of passenger ships (only one in 1990) and of tankers (only one in 1990).

The largest Greek-owned ship written off as a total loss in 1991 was the Cyprus-flag tanker "Haven", built in 1973, of 109.700 grt. which sank after an explosion and fire off Genoa, with the death of five crew members. The largest Greek-owned ship to suffer an accident was the Marshall Islands-flag "Hellasport Capitol" built in 1976, of 188.634 grt. which had propeller damage last September.

Finally, in terms of flag, the Greek-owned ships lost in 1991 were as follows:

Flag	No. of ships	GRT
Cyprus	7	177.302
Greek	5	132.368
Maltese	4	54.616
Panamanian	3	32.043
St. Vincent	2	2.832
Bahamas	1	34.951
Total	22	434.112

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING

J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS
 35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
 TEL. 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



THE MOST CRUCIAL PROBLEM

It has become common knowledge that the lack of Greek mariners to man the ships and operate the maritime offices constitutes the greatest danger confronting Greek Shipping today, and everybody involved in the shipping industry believe that without Greek mariners there is not a future for Greek Shipping not at least, with the shape we know today.

So there is not one man, in Akti Miaouli nor in London or New York, that does not gaze with deep concern everyday about this problem and the ways and means with which we will secure the number and quality of the manpower we need.

This concern is deeply expressed by the maritime personalities who responded to our invitation to participate in this year's special annual edition of January 1992.

Of course the lack of officers mainly and sailors to man the ships, is not only our problem - according to the director of the International Maritime Labour Organisation, only 12-15.000 new officers are entering every year the maritime profession, while about

40.000 are needed to fill the empty niches of the World Fleet. But this problem is more important for us because of the way the Greek shipowners operate their companies and because of the close cooperation that exists between shipowners and mariners.

To solve this problem in a definitive way we must immediately take the proper measures without endless discussions that lead nowhere.

First, we can derive the manpower we need from the enormous number of young people who are now in the phase of choosing their carrier but see all doors ahead closed.

Second, our invitation to these young men and women - this crusade to turn the young to the sea, according to the President of the Committee John Hatzipateras - must be fully sincere and

Third, in this crusade everybody must participate and so, «NAFTIKA CHRONIKA» seeing that the effort to attract new ships in the national flag is not as efficient as desired, repeat for one more time their proposal about the insurance of eight Greek mariners to NAT.

INTERTANKO AND OPA '90

1800 tankers totalling some 170 million deadweight tons, or about 60 per cent of the world's total tanker tonnage, is now entered into the International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO. The members represent 35 countries.

On 10 and 11 December 1991, INTERTANKO'S Tormod Rafgard, and Washington lawyers, Jonnathan Benner and Dennis J. Burnett held meetings with key Congressional staffers regarding the U.S. Oil Pollution Act of 1990.

All of the meetings had one theme in common: no changes in the Oil Pollution Act of 1990 should be proposed because the present law has not been implemented; Congress does not want to revisit the issues in OPA, and any revision to OPA would open Pandora's box.

INTERTANKO supported the view of the U.S. Coast Guard that the "direct action" requirement against in-

surers is a problem that cannot be dealt with through regulation or any regulatory fix.

It was surprising to note that the absurdity in the law that a tanker owner might risk bankruptcy if a crew member breached a Coast Guard regulation, was not always realised even in Congress, despite the fact that the law is quite clear on this point. Washington is by and large of the opinion that the insurance industry and the tanker owners are bluffing, and that there will always be an ample number of owners prepared to provide transportation to the United States.

The U.S. Oil Pollution Act presupposes effective contingency planning which has to be adequate to "remove a worst case discharge" scenario, but has at the same time deprived the shipowner the possibility to obtain insurance coverage for the liability that may arise under such circumstances.

SALE & PURCHASE — SHIP FINANCE



WIGHAM - RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

93 Kolokotroni St.
Piraeus 185 35
Greece
Tel: 4136996/4136721
Tlx: 212527/212332
Fax: 4130923

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για ΙΤΑΛΙΑ
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



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

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



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