

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1989

Αρ. Φύλλου 1301/1059

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1301/1059
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1989
ΔΡΧ. 300



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS, SEVEN SEAS,
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS,
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS AND A
MILLION JOYS OF LIFE;

EPIROTIKI CRUISES

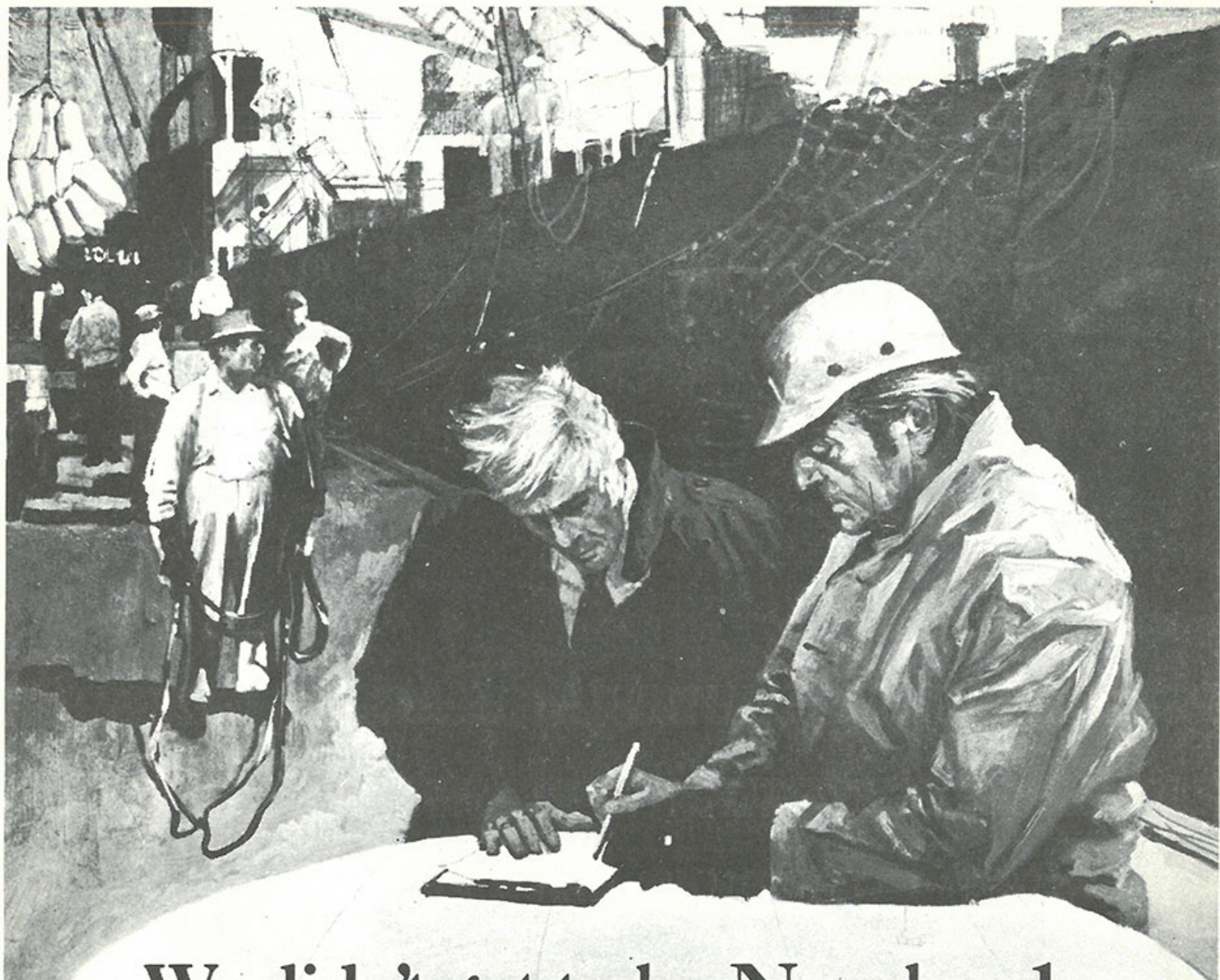
Choice of 1, 3, 4, 7 and 14 days



EPIROTIKI 

A WORLD OF CRUISES • A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES, EPIROTIKI BUILDING 87, AKTI MIAOULI • PIRAEUS • GREECE
TEL. 4526641-9 • TELEX: 212302, 212741 EPIR GR • FAX: 4133814



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

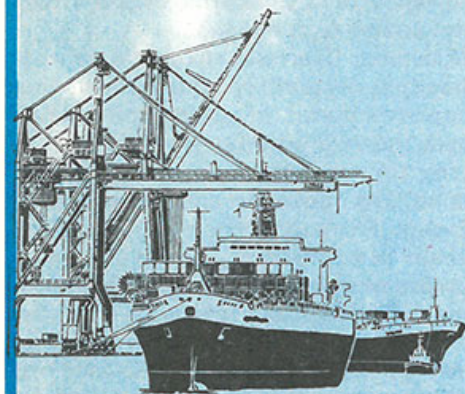
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1301/1059

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 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. 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
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1301/1059 August 15th, 1989

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13** Τό παρόν καί τό μέλλον τής 'Ιαπωνικής
Ναυπηγοβιομηχανίας.
'Επισημάνσεις τοῦ νέου προέδρου τής 'Ενώσεως τῶν
'Ιαπώνων Ναυπηγοβιομηχάνων κ. Kosaku Inaba.
- 14** Γεωμορφική καί Νομική 'Υφαλοκρηπίδα.
Μελέτη τοῦ καθηγητῆ ΚΕΣΕΝ/Π. κ. 'Αθαν. Γιαννάκη
μέ ἀναφορά στήν ὑφαλοκρηπίδα τοῦ Αἰγαίου.
- 18** 'Ο 'Αρκαδικός 'Οδυσσεύς.
Τό πρῶτο μέρος τής ἱστορικής μελέτης τοῦ
πλοιάρχου κ. Νικ. Κωστάρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 4** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
20 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
22 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
25 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
27 ENGLISH SUPPLEMENT

Η 'Ελληνική Πολιτεία έχει τόν λόγο

Όταν πριν από μερικά χρόνια — επί υπουργίας Κασιφάρα — τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν προτείνει το σχήμα των όκτω έως εννέα 'Ελλήνων ναυτικών σε κάθε πλοίο (οι αξιωματικοί σύν ο μάγειρος) για να καταστεί δυνατή η διατήρηση των υπόλοιπων τότε πλοίων στο εθνικό νηολόγιο αλλά και για να επαναπατρισθούν εκείνα που είχαν αναγκασθεί να αναζητήσουν άλλες λύσεις για να επιζήσουν στη λαίλαπα της πρωτόφαντης κρίσεως των ετών εκείνων, υπήρξαν όρισμένοι από τους καρεκλοκένταυρους ναυτεργατοπατέρες που μας λοιδορούσαν.

Τώρα, μερικά χρόνια αργότερα και αφού έμεις «χάσαμε το πλοίο», οι περισσότεροι Εύρωπαίοι ναυτικοί όχι μόνον επικροτούν αλλά και υποβοηθούν τη δημιουργία θυγατρικών νηολογίων από τις χώρες τους για τη διάσωση των εθνικών τους πλοίων, στα οποία εξασφαλίζεται η παρουσία μόνον τριών έως πέντε όμοιων τους ναυτικών. Ήδη και οι ναυτεργατικές ενώσεις της 'Ιαπωνίας αποδέχονται το μικτό πλήρωμα ('Ιαπώνων και ξένων, 'Ασιατών ναυτικών) και η μόνη ουσιαστική διαφορά που υφίσταται ακόμη για να λάβει σάρκα και όστα η υιοθέτηση του μέτρου είναι ο αριθμός των 'Ιαπώνων ναυτικών που θα υπηρετούν σε κάθε πλοίο με 'Ιαπωνική σημαία — οι πλοιοκτήτες ζητούν να χρησιμοποιούν μόνον τέσσερις 'Ιαπωνες ναυτικούς ενώ οι ναυτεργατικές ενώσεις επιμένουν στους εννέα, πιστεύεται όμως τελικά θα υπάρξει ρύθμιση που θα προβλέπει πέντε ή έξι 'Ιαπωνες ναυτικούς.

Αυτά στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, καθώς και στην 'Ιαπωνία όπου υπάρχει προβληματισμός — καλύτερα μικτά πληρώματα και 'Ιαπωνική σημαία παρά οποιαδήποτε ξένη σημαία, λένε, ορθότατα φυσικά, στην 'Ιαπωνία.

Σε έμδς τί γίνεται; Τίποτα απολύτως. Τά υπό 'Ελληνική σημαία πλοία άνω των 3.000 τόννων γκρός, στα όποια βάσει

της νομοθεσίας είναι υποχρεωτική ή ναυτολόγηση 'Ελλήνων ναυτικών, έχουν περιορισθεί σε 700 περίπου, ίσως και λιγότερα. Και με αυτά τά πλοία προσπαθούμε να λύσουμε — το ορθότερο είναι «προσπαθούν» οι καρεκλοκένταυροι ναυτεργατοπατέρες — το πρόβλημα της απασχόλησεως των ναυτικών μας. Και αφήνουμε περισσότερα από 1.700 ελληνόκτητα βαπόρια να τά νέμονται κυριολεκτικά οι ξένοι, πρώτα οι ξένοι ναυτικοί και έπειτα όλοι οι άλλοι.

Τήν ίδια στιγμή ή 'Ελληνική Πολιτεία, τήν όποία τό πρόβλημα έπρεπε να ενδιαφέρει περισσότερο από όποιονδήποτε άλλον λόγω της σημαντικότητας σημασίας του κλάδου για τήν εθνική οικονομία, για να μην πούμε για τήν εθνική επιβίωση, παριστάνει τόν Πόντιο Πιλάτο. Γι' αυτό θά ξαναπούμε κάτι που έχομε πει στό παρελθόν: Δέν ενδιαφέρει τί λέει και τί ζητάει ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών ή γενικότερα τί λένε και τί θέλουν οι εφοπιστές. Όπως δέν ενδιαφέρει τί λένε και τί ζητάνε οι καρεκλοκένταυροι ναυτεργατοπατέρες. Τό πρόβλημα είναι τί θέλει ή 'Ελληνική Πολιτεία.

Θέλει να διαθέτει έναν γιγαντιαίο έμπορικό στόλο και να έπωφελούνται πρωτίστως ο τόπος και ο ελληνικός λαός από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων; Εάν ή απάντηση στό έρώτημα είναι θετική, θά βρεί τις λύσεις που χρειάζονται για να καταστεί τό εθνικό νηολόγιο ανταγωνιστικό όχι μόνο οικονομικά αλλά και λειτουργικά ώστε να παρέχει στα πλοία τά όποια θά τό προτιμήσουν — και στην περίπτωση αυτή θά τό προτιμήσουν ΟΛΑ — όσα τούς παρέχουν τά άλλα νηολόγια στα όποια έχουν καταφύγει, δηλαδή οικονομικότερη και απόλυτα ευέλικτη διαχείριση. Άλλιώς, αν για λόγους τούς όποιους έμεις δέν γνωρίζομε, δέν είναι δυνατόν να καταστήσουμε ανταγωνιστικό τό εθνικό μας νηολόγιο, είναι προτιμότερο να ακολουθήσουμε, χωρίς όμως άλλη καθυστέρηση, τούς άλλους και να προχωρήσουμε και έμεις στην ίδρυση θυγατρικού νηολογίου.

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τήν ιδιαίτερη ικανοποίησή τους για τή δήλωση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη ότι ή σημερινή Κυβέρνηση, παρά τόν προσωρινό χαρακτήρα της, θά πάρει μέτρα που θά βοηθήσουν τόν επαναπατρισμό και θά συντελέσουν στην άμβλυνση της όξυτης που είχε δημιουργηθεί στό χώρο της Ναυτιλίας. Όχι, βεβαίως, γιατί στό άμέσως προηγούμενο τεύχος είχαν υποστηρίξει ότι παρά τόν προσωρινό χαρακτήρα της Κυβερνήσεως Τζαννετάκη τό 'Υπουργείο όφείλει να προχωρήσει στην λήψη των επιβαλλομένων μέτρων για τήν άντιστροφή του ρεύματος και τήν

προσέλκυση στό εθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων σε μία στιγμή μάλιστα που ή πολιτική συγκυρία έπιτρέπει τήν ανάληψη παρόμοιων πρωτοβουλιών και τή χάραξη εθνικής πολιτικής σε θέματα εθνικής σημασίας όπως είναι ή Ναυτιλία. Άλλά έπειδή δέν θά χαθεί και άλλος πολύτιμος χρόνος.

• «Σημεία» των καιρών; Η διοίκηση της 'Ενώσεως Ναυτών έμμεσα, αλλά σαφέστατα, παραδέχεται ότι μόνον τά πλοία με 'Ελληνική σημαία είναι εκείνα που εξασφαλίζουν τήν απασχόληση των ναυτικών μας. Σε ανακοίνωσή της για τά αποτελέσματα της περυσινής απογραφής των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με 'Ελληνική σημαία και τά

συμβεβλημένα με τό NAT αναφέρει ότι στην μείωση των θέσεων εργασίας που έχει σημειωθεί συμβάλλει και ή φυγή των πλοίων από τό εθνικό νηολόγιο.

Συμπλέομε, λοιπόν, αφού τά «Ναυτικά Χρονικά» γράφουν και ξαναγράφουν ότι μόνον τά πλοία με 'Ελληνική σημαία είναι εκείνα που εξασφαλίζουν τή συνεχή και αποδοτική απασχόληση των ναυτικών μας. Και όμολογούμε ότι χαίρομαστε γι' αυτό, θά χαρούμε δέ πολύ περισσότερο αν δούμε από τήν πλευρά της διοικήσεως της 'Ενώσεως Ναυτών και συγκεκριμένες προτάσεις με τις όποιες θά ανακοπεί ή φυγή και θά επιτευχθεί ή προσέλκυση στό εθνικό νηολόγιο όλων των ελληνόκτητων πλοίων για να έ-



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1086 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 585
8000 BAHIA BLANCA

χουν δουλειά πρώτα πρώτα οι δικοί μας ναυτικοί και κατόπιν όλοι οι άλλοι — άσπροι, μαύροι, κίτρινοι και όπως δείχνουν τα πράγματα, σέ λίγο και «κόκκινοι», άφού τά σοβιετικά συνδικάτα, γιά νά άπαλύνουν τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως τών μελών τους πού έχει δημιουργηθεί μετά τή μείωση τής συνθέσεως στά σοβιετικά πλοία, σκέπτονται νά επιτρέψουν τήν εργασία Σοβιετικών ναυτικών σέ ξένα πλοία, όποτε άσφαλώς θά τούς δούμε και σέ έλληνόκτητα.

ΕΛΛΕΙΨΗ «ΤΡΙΤΩΝ»

Δυσεύρετοι οι άνθυποπλοίαρχοι. Καί οι έταιρίες έχουν καθιερώσει μόνους 30.000 — 40.000 δραχμών και κάνουν και διάφορες παραχωρήσεις — νά πάρουν κάποιον άλλον (όχι βεβαίως άνθυποπλοίαρχο) λόγου χάρη πού ένδεχομένως δέν χρειάζονται γιά νά έξασφαλίσουν τούς άνθυποπλοίαρχους πού είναι άπαραίτητοι γιά τήν επάνδρωση τών πλοίων τους.

Υφίσταται, δηλαδή, αυτή τή στιγμή ένα σημαντικότερο πρόβλημα, τό μέγεθος του όποιου γίνεται εύχερέστερα αντιληπτό εάν άναλογισθεί κανείς ότι οι «Έλληνες άνθυποπλοίαρχοι χρησιμοποιούνται κυρίως στά ύπό Έλληνική σημαία πλοία, τά όποία είναι πλέον πολύ λίγα σέ σύγκριση μέ τά ύπό ξένες σημαίες, ένώ ένας μικρός αριθμός άνθυποπλοίαρχων χρησιμοποιείται από έταιρίες πού ένδιαφέρονται ιδιαίτερα γιά τή δημιουργία δικών τους στελεχών και σέ πλοία μέ ξένες σημαίες.

Από όρισμένες πλευρές στην Άκτή Μιαούλη έπισημαίνεται ότι τό πρόβλημα τής έλλείψεως άνθυποπλοίαρχων σήμερα και άργότερα ύποπλοίαρχων και πλοίαρχων μπορεί νά επιλυθεί εάν καθορισθούν τρεις εξεταστικές περιόδοι κατ' έτος (ανά τέσσερις μήνες) γιά τή χορήγηση διπλωμάτων άνθυποπλοίαρχου σέ άποφοίτους Γενικών Λυκείων και Ναυτικών Λυκείων οι όποιοι συμ-

πληρώνουν τόν απαιτούμενο χρόνο θαλάσσιας ύπηρεσίας (36 και 24 μηνών αντίστοιχως). Αντιθέτως, άλλοι ύποστηρίζουν ότι πρέπει νά δημιουργηθεί και ένα ΚΕΣΕΝ γιά τή φοίτηση τών ύποψηφίων άνθυποπλοίαρχων πού δέν προέρχονται από τίς ΑΔΣΕΝ ώστε νά άπαλλαγούν οι ένδιαφερόμενοι από τό άγχος (και τίς δαπάνες) τών φροντιστηρίων. Πάντως οι ύποστηρίζοντες και τίς δύο άπόψεις θεωρούν ότι τά παιδιά αυτά, οι προερχόμενοι δηλαδή από τά Γενικά Λύκεια και τά Ναυτικά Λύκεια ακολουθούν τελικά τό ναυτικό επάγγελμα σέ πολύ μεγαλύτερο ποσοστό από τούς άποφοίτους τών ΑΔΣΕΝ και γιά τό λόγο αυτό πρέπει νά διευκολυνθεί όσο είναι δυνατόν περισσότερο ή εξέλιξη τους.

ΑΥΤΑ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΣΠΟΥΔΑΖΟΥΝ;

Εκπληκτοι, κυριολεκτικά, μέναμε από τά άποτελέσματα τής Άνώτερης Δημόσιας Σχολής Μηχανικών Νέας Μηχανιώνας κατά τό ακαδημαϊκό έτος 1988-89. Λοιπόν:

Από τούς 183 σπουδαστές του Α' έτους πέρασαν στίς εξετάσεις του Ιουλίου μόνον 19 και οι ύπόλοιποι 144 έμειναν γιά τήν επόμενη εξεταστική περίοδο.

Ανάλογα ήταν τά άποτελέσματα και γιά τό Β' και Γ' έτος: Από τούς 115 σπουδαστές του Β' έτους πέρασαν μόνο όκτώ και έμειναν γιά τήν επόμενη εξεταστική περίοδο 107. Καί από τούς 70 του Γ' έτους πέρασαν επίσης όκτώ και έμειναν γιά τήν επόμενη περίοδο 62.

Από τά στοιχεία αυτά προκύπτει ότι από τούς 348 συνολικά σπουδαστές τής Σχολής Μηχανικών Νέας Μηχανιώνας πέρασαν στίς εξετάσεις του Ιουνίου μόνον 35 και έμειναν γιά τήν επόμενη (και ένδεχομένως και τήν μεθεπόμενη) εξεταστική περίοδο 313. Καί είναι αυτόνόητο τό έρώτημα:

Αυτά τά παιδιά σπουδάζουν; Όπως αυτόνόητο είναι τό έρώτημα γιά τό ποιός φταίει: Φταίνε τά ίδια τά παιδιά; Φταίει τό εκπαιδευ-

τικό σύστημα; Φταίνε οι καθηγητές; Φταίνε οι διοικούντες; — τό θέμα είναι τεράστιο και δέν πρόκειται νά «πνιγεί» σέ καμιά περίπτωση.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Μας άνεφέρθη, από έγκυρη πηγή, ότι άνώτατος λιμενικός αξιωματικός κτίζει σπίτι στην Πολιτεία. Δέν γνωρίζομε αν ή πληροφορία είναι άκριβής, αν όμως είναι άληθινή χρειάζεται μια εξήγηση: Πού (και πώς) βρήκε τά χρήματα πού χρειάζονται και γιά τήν οικοδομή αλλά και γιά τό οικόπεδο στην περιοχή αυτή, όπου ή αξία τής γής είναι πλέον έξωπραγματική;

Ζητάμε πολλά;

ΕΝΑ «ΠΑΝΑΜΑΞ» ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ!

Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα φαίνεται ότι έσχασε πολύ εύκολα τά σοβαρότατα προβλήματα τής άρκετά πρόσφατης ναυτιλιακής κρίσης. Άλλοιώς δέν δικαιολογείται ή στροφή πρós νέες ναυπηγήσεις πού σήμερα βρίσκονται και πάλι σέ άνησυχητικό επίπεδο, καθώς από τόν Ιούλιο του 1989 μέχρι τόν Ιούνιο του 1990 θά παραδίδεται από τά ανά τόν κόσμο ναυπηγεία ένα «πανάμαξ» μπάλκ κάρριερ τήν έβδομάδα και τρία μπάλκερς μεγέθους capesize ανά μήνα.

Μέ τίς παραπάνω παραδόσεις ό παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων θά αύξηθεί κατά 8 έκατομ. τον. d.w. μέσα στό επόμενο 12μηνο, καθώς οι διαλύσεις παλαιότερων σκαφών δέν θά ύπερβεί τούς 2 έκατομ. τόννους τήν ίδια περίοδο.

Όπως πολύ εύστοχα έπισημαίνει ή Ίντερκάργκο, είναι ανάγκη νά σταματήσει κάθε νέα παραγγελία τουλάχιστον μέχρι τά μέσα του επόμενου έτους, γιά νά διαπιστωθεί κατά πόσο ή αγορά τών χύδην φορτίων μπορεί νά άπορροφήσει μια τέτοια σημαντική αύξηση τής χωρητικότητας σέ τόσο σύντομο χρό-

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 01-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 01-621 9755.

νο, υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι η ύγιης αγορά των δύο τελευταίων χρόνων ήταν άμεσο αποτέλεσμα της απομακρύνσεως των πλοιοκτητών από τα ναυπηγεία τα προηγούμενα χρόνια.

Χάριν συγκρίσεων θα αναφέρουμε ότι κατά το 1988, ο παγκόσμιος στόλος μπάλκ κάρριερς αυξήθηκε κατά 1,6 εκατ. τον. d.w. σε 195,5 εκατομ. τόνους, ενώ ο στόλος των μικτών πλοίων μειώθηκε κατά 600.000 τον. d.w. σε 33,3 εκατομ. τόνους.

ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΨΥΓΕΙΑ

Σημαντική αύξηση του αριθμού των νέων παραγγελιών παρατηρείται επίσης και στη κατηγορία των πλοίων - ψυγείων, όπου σύμφωνα με στοιχεία των Νορβηγών ναυλομεσιτών Klabenness, υπάρχουν σήμερα παραγγελίες για 80 νέα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 29 εκατομ. κυβικών ποδών, με παραδόσεις που σταδιακά καλύπτουν περίοδο τριών ετών. Από την άλλη πλευρά οι διαλύσεις πλοίων αυτής της κατηγορίας διατηρήθηκε κατά το πρώτο εξάμηνο του 1989 στά πολύ περιορισμένα επίπεδα των 2 εκατομ. κυβ. ποδών, ενώ την ίδια περίοδο παραλήφθηκαν από τα ναυπηγεία 19 νέα πλοία - ψυγεία συνολικής χωρητικότητας 6 εκατομ. κυβ. ποδών.

Οι παραπάνω αριθμοί κρίνονται ως άνησυχητικοί για το μέλλον και αυτής της κατηγορίας των πλοίων, που μετά την καλή χρονιά του 1988, είχαν φέτος αρκετά πιο περιορισμένα έσοδα εξαιτίας τόσο των μικρότερων ποσοτήτων φρουτών που μετέφεραν όσο και της εισόδου στην αγορά περισσότερων πλοίων.

ΣΤΟ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΠΟΧΩΝ

Στο χαμηλότερο επίπεδο όλων των εποχών μειώθηκε η παροπλισμένη χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων στά μέσα του 1989.

Σύμφωνα με στοιχεία των Βρεταννών μεσιτών E.A. Gibson τά άργούντα ή παροπλισμένα δεξαμενόπλοια στις άρχές του περασμένου Ιουλίου ήσαν μόλις 31 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3,5 εκατ. τον. d.w., που αντιπροσωπεύει ποσοστό 4% της άργούσης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων πριν έξι χρόνια.

Κατά τούς Βρεταννούς μελετητές από τά 31 πλοία, τά 14 αντιπροσωπεύοντα χωρητικότητα 1.300.000 τον. d.w. βρίσκονται σε πα-

ροπλισμό, ενώ τά υπόλοιπα 17, 1.800.000 τον. d.w., άργούν για περίοδο μόνον δύο μηνών, γεγονός που μεταφράζεται ότι πολλά από αυτά έκτελούν μόνιμες έπισκευές.

Στήν ίδια έκθεση των Gibsons αναφέρεται ότι, τό πρώτο εξάμηνο του 1989 διαλύθηκαν μόνο 18 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητας 1,3 εκατ. τον. d.w., ενώ τό 1988 τό σύνολο της πωληθείσης για σκράπ χωρητικότητας έφθασε τούς 2,5 εκατ. τόνους, τούς 7,8 εκατ. τον. τό 1987, τούς 14,5 εκατ. τόνους τό 1986 και τέλος τό ρεκόρ των 29,4 εκατ. τον. d.w. των δεξαμενοπλοίων που διαλύθηκαν τό 1985.

ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΟΥΝ ΟΙ ΑΥΣΤΡΑΛΟΙ

Αναβλήθηκε ή έφαρμογή των μέτρων που είχε προτείνει ή Αυστραλιανή Υπηρεσία Καραντίνας και Έλέγχου (AQUIS) για την άπαγόρευση της εκκένωσης των σεντινών των πλοίων που προέρχονται από την Άργεντινή, τό Μεξικό, την Ιαπωνία, την Πορτογαλία, την Ισπανία και τά λιμάνια της Μεσογείου. Η AQUIS είχε προτείνει την πλήρη έφαρμογή της καραντίνας από της 1ης Αυγούστου για νά άποφευχθεί ό κίνδυνος άνατροπής της οικολογικής ισορροπίας των άυστραλιανών χωρικών υδάτων από άνεπιθύμητους μικροοργανισμούς, αλλά μέχρι νά όλοκληρωθεί ή έρευνα θά έφαρμόζονται προσωρινά μέτρα. Έν τώ μεταξύ παρόμοια μέτρα έλέγχου άναμένεται νά έφαρμοσθούν σύντομα και από τις καναδικές άρχές για τά πλοία που θά εισέρχονται στόν δίαυλο του Άγίου Λαυρεντίου και τις Μεγάλες Λίμνες, συνεπώς επιβάλλεται ή ιδιαίτερη προσοχή από τά πληρώματα των έλληνικών πλοίων και ή πλήρης συμμόρφωση προς τις ύποδείξεις και τά κελεύσματα των οίκείων τοπικών άρχών για νά άποφεύγεται ή δημιουργία προβλημάτων σε βάρος των πλοίων.

Η BIMCO

Μετά την Ίντερτάνκο και την Ίντερκάργο, για τις όποιες γράψαμε στά προηγούμενα τεύχη, άναφερόμεθα σήμερα στόν τρίτο μεγάλο έφοπλιστικό όργανισμό, την BIMCO, των όποιων την προεδρεία κατέλαβε Έλληνας έφοπλιστής.

Η Ιδρυτική συνέλευση της BIMCO (Baltic and International Maritime Council) συνήλθε στην Κοπεγχάγη τό 1905. Έφέτος, ύστε-

ρα από 85 χρόνια, ή 49 σύνοδος του Όργανι- σμού συνήλθε στό Άμβούργο από 28/5 έως 1/6. Ήταν ή συνέλευση αυτή που εξέλεξε Πρόεδρο του Όργανισμού τόν κ. Γεώργιο Λιβανό της Ceres Hellenic Shipping.

Τά θέματα που άπασχόλησαν τούς συνέδρους στράφηκαν γύρω από την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του περιβάλλοντος καθώς και στις διάφορες πλευρές της οικονομίας των θαλασσίων μεταφορών. Έπί του δευτέρου αυτού θέματος συζητήθηκαν ειδικότερα τά προβλήματα του συνεχώς άύξοντος κόστους εκμεταλλεύσεως, των συγχρόνων εξέλιξεων στά συστήματα πλοιοκτησίας και των σοβαρών επιπτώσεων από τις κρατικές παρεμβάσεις.

Σήμερα ή BIMCO περιλαμβάνει 1.633 τακτικά μέλη (έφοπλιστές και ναυτολομεστές) και 61 συνεργαζόμενα μέλη. Καλύπτει περίπου χωρητικότητα 300 εκατομ. τον. d.w. Η συνεργασία της μέ τό Institute of Chartered Shipbrokers έπισημοποιήθηκε. Πλούσια εξέλλου ύπήρξε ή συμμετοχή και συνεργασία της BIMCO στόν τομέα της προσαρμογής και του έκσυγχρονισμού της ναυτιλιακής νομοθεσίας και πρακτικής, στόν όποιο συνέβαλε για την έφαρμογή του Standard Shipmanagement agreement, του ναυλοσυμφώνου Fertilvoy και του Seawaybill για τις μεταφορές ύγραερών. Ήδη ή άρμόδια έπιτροπή της έπεξεργάζεται νέο τύπο ναυλοσυμφώνου για τις μεταφορές χύμα τσιμέντου, για τις χρόνιες ναυλώσεις κοντέινερς και για τις ναυλώσεις γυμνού πλοίου.

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Η ιδέα της δημιουργίας του εύρωπαϊκού νηολογίου και κατ' έπέκταση της εύρωπαϊκής σημαίας είναι φανερό ότι προωθείται συστηματικά από την πλευρά της ΕΟΚ. Δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι ή παρακμή των εύρωπαϊκών στόλων, οι όποιοι μεταξύ του 1980 και 1988 έχασαν σχεδόν τό ήμισυ της δύναμής τους, ή έλλειψη άνανέωσης και έκ- συγχρονισμού του στόλου αυτού, που τόν όδηγούν σε άσύμφορη γήρανση και ή μείωση της άπασχολήσεως σχεδόν κατά 45%, άποτελούν σοβαρούς λόγους άνησυχίας και προβληματισμού.

Τό ζήτημα όμως είναι άν ή μάλλον εύκολη λύση της δημιουργίας μιās τεχνητής σημαίας εύκαιρίας μέσα στους κόλπους της Κοινότητας, άποτελεί τή σωτήρια διέξοδο

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΠΥΛΟ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

Υ/Φ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 150 ΤΟΝΝΩΝ
ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΟΣΙΜΟΥ ΝΕΡΟΥ

1. ΔΕΛΤΙΟ ΧΗΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΝΕΡΟΥ Νο. 24/89 ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΗΜΕΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
2. ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ - ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΥ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ Νο. 1349 και 1350/89

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22244 - 22189 Α.Ο.Η. 22838

ΤΕΛΕΞ: (0252) 203 ΖΕΡΥ ΓΡ

FAX: (0723) 22896



(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 3704333 (24 HOURS SERVICE)

για τη ναυτιλία της Κοινότητας και για όλους της τούς εταίρους.

Τό ευρωπαϊκό αυτό νηολόγιο, που ήδη βρήκε και την συντεταγμένη ονομασία «Euros», θα ισχύσει παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια των χωρών - μελών της ΕΟΚ. Τα πλοία θα εγγράφονται σ' αυτό, θα ύψωνουν την Κοινοτική σημαία και θα μπορούν να επωφεληθούν ενός αριθμού προνομίων ειδικών για τη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως. Έξω από αυτά μέγα προνόμιο θεωρείται και το επιχειρούμενο άνοιγμα της ακτοπλοίας εντός της Κοινότητας, το οποίο λογίζεται ως το πρώτο βήμα για την ενοποίηση της έσωκοινοτικής ναυτιλιακής αγοράς και του οποίου θα επωφεληθούν όλα τα πλοία κάτω των 6.000 τόννων εφόσον φέρουν τη σημαία της Κοινότητας.

ΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΘΥΓΑΤΡΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Με πρόσφατη ανακοίνωσή της, η Ένωση των Γερμανών Έφοπλιστών, πλέκει το εγκώμιο στο θυγατρικό νηολόγιο της χώρας το οποίο, πάντοτε σύμφωνα με την ίδια ανακοίνωση, έδωσε νέα φτερά δημιουργίας στον Γερμανικό έφοπλισμό, μείωσε σημαντικά τον αριθμό των πλοίων που αλλάζουν σημαία, βοήθησε στον επαναπατρισμό αρκετών πλοίων και τέλος κατοχύρωσε θέσεις εργασίας για τους Γερμανούς ναυτικούς, καθώς στα πλοία που νηολογούνται στο νέο θυγατρικό νηολόγιο απασχολούνται ξένοι ναυτικοί μόνον σε θέσεις κατωτέρου πληρώματος.

Χαρακτηριστικά, οι Γερμανοί έφοπλιστές αναφέρουν ότι κατά τη πρόσφατη ναυτιλιακή κρίση και πιδ συγκεκριμένα κατά το 1986, έτος αποχωρήσεως ενός πολύ μεγάλου αριθμού πλοίων από το γερμανικό νηολόγιο χάθηκαν 6.500 θέσεις εργασίας Γερμανών ναυτικών, ένα μεγάλο μέρος από τους οποίους θα απασχοληθούν πλέον σε πλοία που εγγράφονται στο θυγατρικό νηολόγιο της χώρας.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Η διαμάχη μεταξύ της Ένωσης των Αμερικανών Ναυπηγοβιομηχανών και των ναυπηγικών ενώσεων των χωρών της ΕΟΚ, της Νότιας Κορέας, της Ιαπωνίας και της Νορβηγίας συνεχίζεται καθώς τα Αμερικανικά ναυπηγεία βλέπουν το μέλλον να διαγράφεται σκοτεινό. Πράγματι, μετά το τέλος της εποχής των επιχορηγούμενων ναυπηγήσεων στην δεκαετία του 1970, τα αμερικανικά ναυπηγεία αποκλείστηκαν από την διεθνή αγορά των ναυπηγήσεων. Συγκριτικά, ενώ η Ιαπωνία είχε στην άρχες του 1989 παραγγελίες για 212 έμπορικά πλοία, η Δυτική Γερμανία 46 και η Νορβηγία 15, τα ναυπηγεία των ΗΠΑ δεν είχαν να επιδείξουν ούτε ένα συμβόλαιο. Οι Αμερικανοί ναυπηγοβιομηχανοί προσπαθούν να πείσουν την Κυβέρ-

νηση τους να αντιμετωπίσει το πρόβλημα με την επιβολή κυρώσεων έναντι των χωρών που υποστηρίζουν τις ναυπηγήσεις με υπερβολικές επιχορηγήσεις.

Σήμερα η Αμερικανική ναυπηγική βιομηχανία καλύπτει έννεα ναυπηγικές εγκαταστάσεις και εργατικό προσωπικό 89.000 ατόμων και βρίσκεται ήδη σε δυσχερή θέση από πλευράς απασχόλησης, μετά το τέλος του κυβερνητικού προγράμματος ναυπηγήσεως για την ανανέωση του πολεμικού στόλου της χώρας, η δε βασική προσπάθεια των διοικήσεων των ναυπηγείων είναι να αποσπάσουν ποσοστό 2-3% της παγκόσμιας αγοράς των νέων ναυπηγήσεων μέσα στην επόμενη πενταετία. Επίσης προσπαθούν να αποτρέψουν την εφαρμογή της απόφασης του Υπουργείου Μεταφορών των ΗΠΑ που επέτρεψε σε αμερικανικές ναυτιλιακές εταιρίες να εισπράττουν επιχορηγήσεις για πλοία που ναυπηγούσαν σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

Ηδη οι υπόλοιπες ναυπηγοπαραγωγές χώρες καλούν τις ΗΠΑ σε διαπραγματεύσεις για να λυθεί το πρόβλημα με βάση τα όρια που θέτει ο ΟΟΣΑ. Η ΕΟΚ στην προσπάθειά της να αποτρέψει τα φημολογούμενα μέτρα προστατευτισμού των ΗΠΑ ανακοίνωσε την πρόθεσή της να δεχθεί μείωση ή και μηδενισμό ακόμη των ναυπηγικών επιχορηγήσεων. Οι χώρες της ΕΟΚ, η Νότια Κορέα, η Ιαπωνία και η Νορβηγία καλύπτουν σήμερα το 75% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής και σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΟΚ οι επιχορηγήσεις στα ναυπηγούμενα πλοία μπορούν να φθάσουν μέχρι το 26% της αξίας τους.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ

Οι καθιερωμένες πλέον και στην Ελλάδα μηνιαίες διακοπές τεχνικών και υπαλλήλων, σε συνδυασμό με τις παρατεταμένες άργιες του Δεκαπενταύγουστου, μας αναγκάζουν να περιορίσουμε την έκταση και τα περιεχόμενα ναυτικών παρόντος τεύχους.

Σημειώνουμε ότι ήταν η μοναδική λύση για να υπάρξει και έκδοση της 15ης Αυγούστου, ελπίζοντας ταυτόχρονα στην κατανόηση των αναγνώστων.

700 ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ

Από την ημέρα εκείνη της 15 Αυγούστου του 1914 που η διώρυγα του Παναμά παραδόθηκε στη διεθνή ναυτιλία μέχρι την 28 Μαΐου του 1989, πέρασαν το περίφημο αυτό κανάλι που ένωσε τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό, 700 χιλιάδες πλοία πάσης κατηγορίας και εθνικότητας.

Τό 700.000 στό πλοίο υπήρξε τό Κορεατικό Hanjin - Long Beach, τό οποίο πλέοντας από την Ταϊβάν προς τη Νέα Υόρκη, έφθασε στις 6.21 π.μ. της 28 Μαΐου στην επί του Ειρηνικού είσοδο της διώρυγας, διέσχισε τό στενά Μιραφλόνες, ανήλθε προς τό Γκατούν και ξανακατέβηκε στις έκβολές του

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς την ναυσίβιον χώραν μας ήγγονθη μέχρι τουδε παντελώς ή ανάγκη της έπιστημονικής καταρτίσεως των ναυτίλων και των μηχανικών αξιωματικών του Ε.Ν. Λειτουργεί και ευδοκίμως μάλιστα ή σχολή της "Υδρας, στενός όμως είναι ό κύκλος της δράσεώς της.

— Η κίνησης της διεθνούς ναυλαγοράς κατά τό παρελθόν 150ήμερον διετηρήθη είς χαμηλά όπωσδήποτε επίπεδα. Από μέρους των φορτωτών μικρόν επείχεχθη ένδιαφέρον διά τό κλείσιμον χωρητικότητος ήτις και προσέφερετο διαθέσιμος κατά σημαντικόν όγκον προς όλους τούς τομείς.

— Κατόπιν έπιμόνων προσπάθειών οι ναυαγοσώσται επέτυχον να άνεγκύσουν τό φορτηγόν "Φωτεινή Καρρά" προσπραγμένον και ήμιβυθισμένον επί βραχώδους κοραλλιογενούς νησίδος της θαλάσσης Coral, πρίν όμως δυνηθούν να έπισκευάσουν προσωρινώς τάς ζημίας ένεσκηψεν άπροβλέπτως σφοδροτάτη τρικυμία συνεπεία της όποιας τό πλοίον έβυθίσθη επικάθησαν του βυθού από πρώρας μέχρι πρύμνης.

— Τό υπό Παναμαϊκήν σημαίαν άτμόπλοιον "Colorado" (ex. Λήμνος, ex "Αμβρακικός") φέρον 373 Ισραηλίτας μετανάστας στερουμένους άδειών εισόδου είς την Παλαιστίνη, συνεληφθη υπό του "Αγγλικού πολεμικού "Imperial" παρά την θέσιν Hetzlia, έντός των Παλαιστινιακών χωρικών ύδάτων και ώδηγήθη είς Χαίφαν όπου και κρατείται.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 208/15.8.1939)

Γκατούν σε επίπεδο θαλάσσης στις 4.35 μ.μ. για να συνεχίσει το ταξίδιό του προς την Καριβική.

Τό πέραςμα αυτό που γιορτάσθηκε με την καθιερωμένη τελετή παρουσιάζει τα κύρια χαρακτηριστικά της όλης κινήσεως της διώρυγας: "Η πιδ πολυσύχναστη όδός είναι της "Απω "Ανατολής προς την "Ανατολική "Ακτή των ΗΠΑ. Τα πλοία κοντέινερ συνιστούν ένα συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό της όλης κινήσεως, παράλληλο με την ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών. Πλέον του ενός εκατομμυρίου έμπορικωτίων διέρχονται διά της διώρυγας κάθε χρόνο και τα πλοία - κοντέινερ του τύπου Hanjin Long Beach, που ναυπηγήθηκε στα όρια των στενών του Παναμά, αντιπροσωπεύουν τό 23% της όλης κινήσεως της διώρυγας.

"Υπενθυμίζεται ότι τό 200.000στό πλοίο

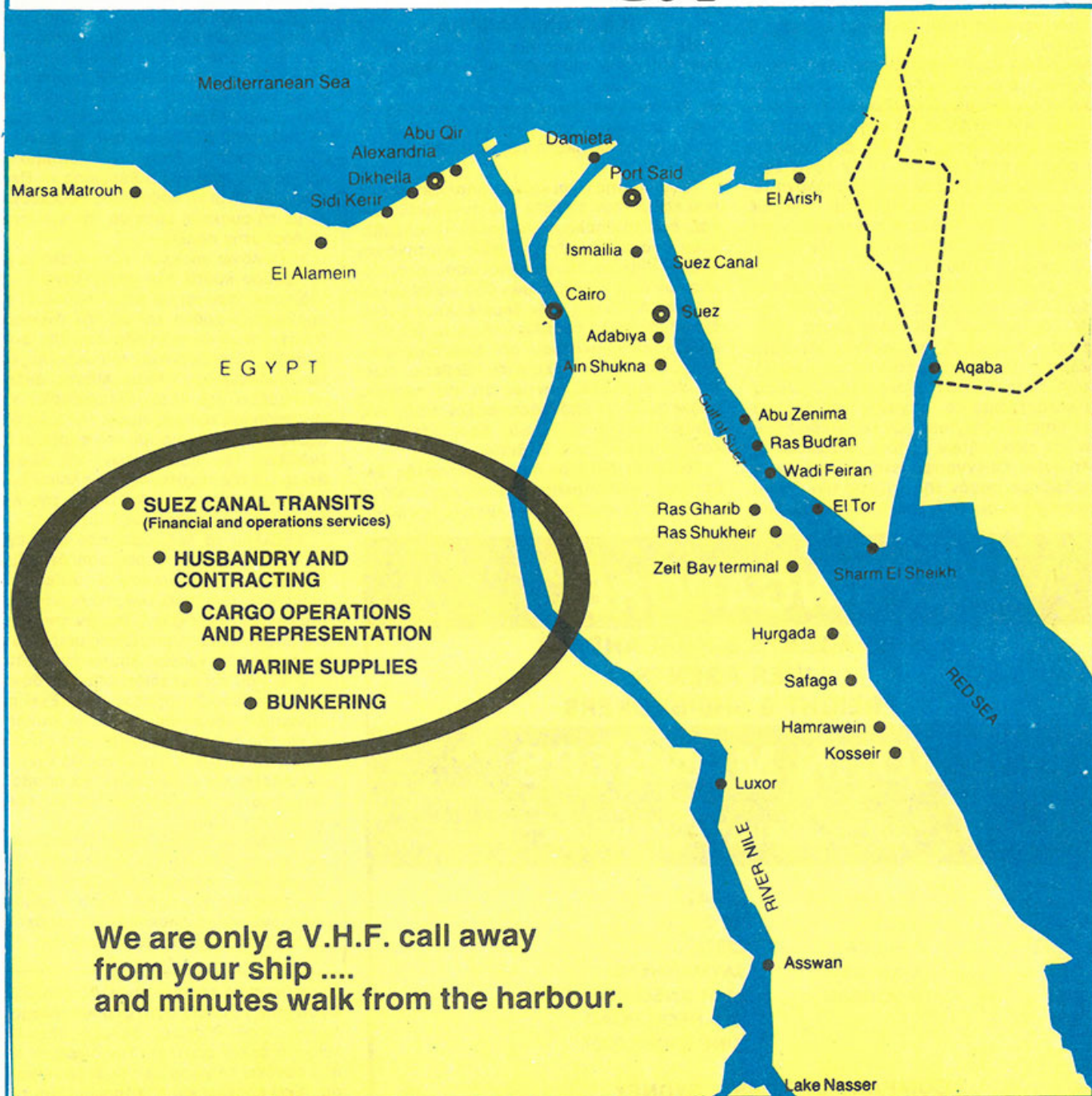
ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

World Marine

Services in Egypt



**We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111,118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114

πέρασε τη διώρυγα τό 1957 και τό 400.000στό τό 1974. "Αν οι σύγχρονες τάσεις διατηρηθούν υπολογίζεται ότι τό 'Εκατομμυριοστό πλοίο θά τήν περάσει τό έτος 2014.

ΕΦΕΔΡΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Ανησυχώντας ίσως γιά τή συνεχή συρρίκνωση τής ναυτιλίας τους, οι Βρεταννοί άρμόδιοι απέφασαν νά εξασφαλίσουν τουλάχιστον τήν επάνδρωση των έμπορικων τους πλοίων σέ περίπτωση διεθνούς κρίσεως ή πολέμου.

Μέ ειδικό νόμο «περί έμποροναυτικής έφεδρείας», ό όποιος τέθηκε ήδη σέ ίσχύ, δημιουργείται ένα σώμα έφέδρων του έμπορικού ναυτικού, τό όποίο θά συγκροτηθεί από έμπειρους ναυτικούς πού δέν άπασχολούνται σήμερα στή θάλασσα. Οι έν λόγω έφεδροι θά πρέπει νά διαθέτουν τά άνάλογα τυπικά προσόντα τής ναυτικότητάς τους μέ προϋπόθεση τήν πενταετή τουλάχιστον θάλασσα ύπηρεσία. Η ήλικία τους δέν πρέπει νά υπερβαίνει τό 60 έτος.

Στό στάδιο τής έφεδρείας θά παραμένουν μέχρι τά 65 τους χρόνια. Οι έν ένεργεια ναυτικοί, άξιωματικοί και πληρώματα, αποκλείονται φυσικά τής συμμετοχής στό σώμα έφέδρων. Ιδιαίτερα καλούνται νά προσέλθουν οι τέως πλοίαρχοι και οι τέως άξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής και άσυρμάτου. Επίσης οι ναυτικοί των κατωτέρων βαθμών και ειδικότητων έφόσον διατελούν σέ καλή ύγεια. Οι έγγραφοί μοι νά λάβουν ως φιλοδώρημα ποσόν τής τάξεως των 150 λιρών και θά είναι στή διάθεση τής Υπηρεσίας

γιά νά ύπηρετήσουν επί έμπορικων πλοίων τής χώρας τους σέ περίπτωση κρίσεως ή πολέμου.

Κατά τίς δηλώσεις του άρμόδιου Υπουργού, τό Κράτος δέν ζητά πολλά πράγματα από τους έφέδρους ναυτικούς, παρά μόνο νά βρίσκονται στή διάθεση τής Υπηρεσίας και νά γνωστοποιούν τυχόν αλλαγές διευθύνσεως ή καταστάσεως. Τό πρόγραμμα βασίζεται άπολύτως επί τής έθελοντικής προσφοράς.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΒΕΤΙΑ

Μέ έμπορικό στόλο 22 πλοίων 427.078 τον. d.w. και παρά τήν έβδομηκοστή θέση τής στήν παγκόσμια ναυτιλιακή κλίμακα, ή Έλβετία είναι ή πρώτη σέ έμπορική ναυτιλία μεταξύ των χωρών πού στερούνται άκτών, όπως είναι ή Αυστρία, ή Τσεχοσλοβακία και ή Ούγγαρία.

Τά πλοία τής είναι κυρίως μπάλκ κάρριερς πού καλύπτουν τό 86% του συνολικού τονάζ, ένώ τό υπόλοιπο ποσοστό καταλαμβάνουν λίγα πολλαπλής χρήσεως φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Έργάζονται τόσο στον τομέα των τακτικών γραμμών όσο και σέ εύκαιριακές ναυλώσεις. Τήν εκμετάλλευσή τους έχουν ιδιωτικές έφοπλιστικές εταιρίες άνήκουσες έξ όλοκληρου σέ Έλβετούς ύπηκόους και έδρεύουσες στήν Έλβετία. Πρέπει νά σημειωθεί πάντως ότι 150 περίπου πλοία τελούντα υπό διάφορες ξένες σημαίες βρίσκονται υπό διαχείριση έφοπλιστών εγκατεστημένων στήν Έλβετία.

Τονίζεται ιδιαίτερα ή αύστηρότης τής Έλβετικής ναυτιλιακής νομοθεσίας. Μόνο πλοία νηολογημένα στό έλβετικό νηολόγιο

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Τό πολυσυζητημένο «μαύρο κουτί» των πλοίων, δηλαδή ή ηλεκτρονική συσκευή καταχώρισεως δεδομένων, ή όποία μέ τό επίσημο όνομα Voyage Data Recorder, έπινοήθηκε από τον Βρεταννικό Νηογνώμονα τον Οκτώβριο του 1987, περίμενε έκτοτε τους πελάτες και τήν άξιοποίηση. Μόλις τώρα λοιπόν ένα πλοίο - κοντέινερ τό Gulf Spirit, 27.739 ton. d.w., πού άνήκει στό συγκρότημα Westcol International και εκτελεί τή γραμμή Εύρώπης - Περσικού, θά είναι τό πρώτο πού έφοδιασμένο μέ τή συσκευή αύτή θά τήν χρησιμοποιήσει στήν πράξη.

Η έν λόγω συσκευή, κάτι άνάλογο μέ τό «μαύρο κουτί» των άεροπλάνων, μετρά συγκεντρώνει και άπομνημονεύει σέ πραγματικό χρόνο και μέ τήν άνώτερη δυνατή άκρίβεια, τά δεδομένα τής φορτώσεως, των κοπώσεων του σκάφους και των κινήσεων του πλοίου. Μπορεί ακόμα νά παρέχει στό πλοίο πληροφορίες γιά τήν απόδοση των καυσίμων, τήν ίσχύ του άξονος, τή συμπεριφορά του φορτίου, τίς ένδειξεις των βυθισμάτων, τής ευσταθείας και τής ταχύτητας του πλοίου σύμφωνα βάλλοντας έτσι στήν βελτίωση τής λειτουργίας και άποδόσεώς του.

Έξάλλου τά δεδομένα πού συλλέγει θά επιτρέπουν σέ περίπτωση άτυχήματος νά εξακριβώνονται οι αίτίες των ναυαγίων, προσάραξεων, συγκρούσεων, πυρκαγιών, έκρήξεων, ζημιών σκάφους και μηχανής. Σέ περιπτώσεις μοιραίου άτυχήματος τό «μαύρο κουτί» άποσπάται του πλοίου και μεταδίδει σήμα κινδύνου πού προσδιορίζει τή θέση του. Έχει πυρίμαχη επένδυση και μπορεί νά επιπλέει μέχρι τής άνευρέσεώς του. Υπό τίς συνθήκες αυτές, τά στοιχεία πού θά έχει περισυλλέξει και καταγράψει, θά άποβούν πολύτιμα γιά τήν άνάκριση και τήν έρευνα του άτυχήματος.

Ο πρώτος λοιπόν πελάτης του «μαύρου κουτιού» βρέθηκε. Άς του εύχηθούμε νά εκμεταλλευθεί μέν τίς πολύτιμες πληροφορίες του άλλα νά μήν παραισεί ποτέ άνάγκη νά άποκρυπτογραφήσει τίς αίτίες ένός άπευκταίου συμβάντος.

δικαιούνται νά φέρουν τήν ούδέτερη έλβετική σημαία. Τά πλοία αύτά φέρουν επίσης τον λιμένα νηολογήσεως, δηλαδή τής Βασιλείας, ή όποία άποτελεί τον όμφάλιο λώρο πού συνδέει τή χώρα μέ τήν άνοικτή θάλασσα. Έκεί έδρεύει και ή Υπηρεσία Ναυτιλίας ή όποία υπάγεται στό Υπουργείο Έξωτερικών. Σκοπός τής ναυτιλίας αύτής είναι ό έφοδιασμός τής χώρας σέ περίπτωση διεθνούς έντάσεως, δεδομένου ότι ή έλλειψη έθνικής ναυτιλίας έγινε αισθητή στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και όξύνθηκε στον δεύτερο.

Αναφέρεται τέλος ότι ό έλβετικός στόλος άπασχολεί περί τους 350 ναυτικούς από τους όποιους μόνον οι 76 είναι Έλβετοί και οι υπόλοιποι ξένοι, κυρίως Γιουγκοσλάβοι και Ιταλοί.

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: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: Mr. P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος σας 1298/1056 της 1ης 'Ιουλίου 1989 αναφέρετε το άρθρο σας «Δέν έχουμε καθόλου μυαλό», ότι παραξευτεθήκατε από το γεγονός ότι ο Πρόεδρος των 'Αστυματιστών διαμαρτυρήθηκε και πολύ σωστά για το θέμα της ναυτολόγησης άλλοδαπών αξιωματικών, στα χημικά τάνκερς της γνωστής εταιρίας CERES του κ. Λιβανού.

Δηλαδή, σύμφωνα με τα γραφόμενά σας, έπρεπε όλοι οι Έλληνες ποντοπόροι ναυτικοί με επικεφαλής τον κ. Κλήμη να σας στείλουμε και ειδικά στον τέως 'Υπουργό ένα μπουκέτο λουλούδια επισυνάπτοντας και ένα εύχαριστήριο τηλεγράφημα για το νέο πρωτοφανές κατόρθωμά του.

Όσο τώρα για τον κ. Κλήμη σας γνωρίζω ότι υπήρξε ποντοπόρος ναυτικός επί 20 χρόνια και σας το λέω αυτό διότι έχει πολύ μεγάλη σημασία.

Επίσης θέλω να σας ενημερώσω, κύριε διευθυντά, και περισσότερο τους άλλους άσχετους που μία ζωή μας κάνουν Κουμάντο χωρίς να γνωρίζουν τί χρώμα έχει η θάλασσα, ότι εάν ένθυμούμαι καλώς από το 1970 και πρίν είχαμε 'Ελληνικά χημικά πλοία, έγω προσωπικά εργαζόμουν επί 10 χρόνια στην Transoceanic, 2ας Μεραρχίας 3, κάνοντας δύο καθήκοντα λόγω μη υπάρχοντος και τυγχάνει να γνωρίζω πρόσωπα και πράγματα. Και ναυλωμένοι δντες σε 'Αγγλονορβηγική εταιρία χημικών πήραμε συγχαρητήρια για τις εξαιρετικές αποδόσεις μας.

Θέλω να σας πω με αυτό ότι η αίτια αυτή, μάλλον ή αφορμή είναι παιδαριώδης.

Δηλαδή ότι δεν υπάρχουν εξειδικευμένα 'Ελληνικά πληρώματα.

Συμπέρασμα, λοιπόν, κάποιο λάκκο έχει ή φάβα...

Μετά τιμής
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΕΠΠΑΣ
Ραδιοτηλεγραφετής
M/V ΚΑΛΜΟΣ /SZIK

Ραβέννα, 15.7.89

Σημ. Συντ.: Δέν γνωρίζουμε πόσα χρόνια έχει στο επάγγελμα ο κ. Πέππας, αν πάντως είναι παλιός πρέπει να έχει άμση γεύση για τη ζημία που προκλήθηκε στα μακροπρόθεσμα συμφέροντα των ναυτικών μας από την άδυναμία των ναυτεργατοπατέρων να αντιληφθούν τις ραγδαίες και σαρωτικές ταυτόχρονα εξελίξεις που σημειώνονταν διεθνώς στο χώρο της Ναυτιλίας. Πρέπει να θυμάται ο κ. Πέππας ότι γύρω στο 1978, αν δεν μάς άπατά η μνήμη μας, οι ναυτεργατοπατέρες άπερριψαν την πρόταση του έφοπλισμού για την καταβολή 30 δολαρίων το μήνα στο NAT για κάθε άλλοδαπό ναυτικό που θα χρησιμοποιούνταν σε ελληνικό πλοίο — πέρα βεβαίως από τις πρόσ το NAT και τους λοιπούς λογαριασμούς που θα κατέβαλε για λογαριασμό των άλλοδαπών ο οικείος πλοιοκτήτης — χωρίς βεβαίως ή άρνηση αυτή να έμποδίζει την όμαδική είσοδο των άλλοδαπών άκόμη και στα υπό 'Ελληνική σημαία πλοία. Θα υπενθυμίσουμε άκόμη στον κ. Πέππα τις ρυθμίσεις που δέχθηκαν να γίνουν οι περισσότεροι Εύρωπαιοί ναυτικοί, περιλαμβανομένων και των θυγατρικών νηολογίων, για να καταστεί δυνατή ή διατήρηση των έθνικών τους πλοίων. Θα του υπενθυμίσουμε έπίσης την εργασία άνατολικοευρωπαϊών ναυτικών άκόμη και σε ελληνόκτητα πλοία και έπί πλέον την πρόθεση των Σοβιετικών συνδίκτων και διαθέσουν τους πλεονάζοντες, λόγω του περιορισμού της συνθέσεως των σοβιετικών πλοίων, Σοβιετικούς ναυτικούς για εργασία σε ξένα — μη σοβιετικά — πλοία και τέλος την άποδοχή από τις Ιαπωνικές ναυτεργατικές ενώσεις των μικτών πληρωμάτων με έξι έως έννέα 'Ιάπωνες ναυτικούς μόνον. 'Εν κατακλείδι και πρίν παραθέσουμε μία άνακοίνωση του 'Υπουργείου που δίνει τις άπαντήσεις που χρειάζεται ο κ. Πέππας, θα πούμε ξεκάθαρα ότι έμεις για πάρα πολλούς λόγους προτιμούμε να υπάρχουν πλοία με 'Ελληνική σημαία έστω και αν είναι επανδρωμένα με ξένους ναυτικούς για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα παρά να τα άναγκάσουμε να άναζητήσουν όλες τις άλλες λύσεις που όδήγησαν ένα τεράστιο άριθμό ελληνόκτητων πλοίων έκτός του έθνικού νηολογίου και όπου φυσικά είναι άνυπαρκτος οιοσδήποτε έθνικός έλεγχος.

Και τώρα ή άνακοίνωση του YEN που λύνει τις άπορίες του κ. Πέππας. 'Η άνακοίνωση εξέδόθη στις 26 'Ιουλίου και έχει ως έξής:

«Τό ύπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ζήτησε από τις πανελλήνιες 'Ενώσεις πλοιάρχων και Μηχανικών 'Εμπορικού Ναυτικού να συστήσουν στά μέλη να φοιτήσουν στά ειδικά μθήματα ταχύρρυθμης έκπαίδευσης, που λειτουργούν στό Κέντρο 'Εκπαίδευσης Στελεχών 'Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων, ώστε να έφοδιασθούν με τό προβλεπόμενο από διεθνή σύμβαση πιστοποιητικό και να μπορούν να επανδρώσουν τις ελληνικά πλοία με-

ταφοράς χημικών φορτίων που αντιμετώπιζουν πρόβλημα στελέχωσης τους. Στο σχετικό έγγραφο του 'Υπουργείου άναφέρεται ότι τελευταία παρατηρείται αύξηση του άριθμού των υπό ελληνική σημαία πλοίων μεταφοράς χημικών φορτίων, ένώ παράλληλα διαπιστώνεται άδυναμία επανδρώσεως τους με 'Ελληνες άξιωματικούς, οι όποιοι, έκτός των άλλων προσόντων, πρέπει να διαθέτουν τό άπαιτούμενα πιστοποιητικά, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση STCW 1978, ή όποία κυρώθηκε και από τη χώρα μας τό 1983.

Ο έφοδιασμός των 'Ελλήνων πλοιάρχων και μηχανικών με τό προβλεπόμενο πιστοποιητικό θα καταστήσει εύκολότερη την εξέúρηση εργασίας και οι πλοιοκτήτες θα δύνανται να έξευρίσκουν 'Ελληνες άξιωματικούς για την επανδρωση των πλοίων αυτών.

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΕΙΜΝΗ-ΣΤΟ ΓΙΑΝΝΗ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟ

Κύριε Διευθυντά,

Σάν ελάχιστο φόρο τιμής σε ένα ΑΝΘΡΩ-ΠΟ που έφυγε από κοντά μας αφήνοντας ένα τεράστιο δυσαναπλήρωτο κενό στον Ναυτιλιακό χώρο, θα ήθελα να πω λίγα φτωχά λόγια σε σύγκριση με τό τεράστιο έργο που δημιούργησε με την άκούραστη εργατικότητα του, με τον άνεπανάληπτο ρεαλισμό, την ιδιοφυή διορατικότητα και την σπανίζουσα εύλικρίνεια που χαρακτηρίζαν την ήρεμη μορφή του άείμνηστου ΓΙΑΝΝΗ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.

Είμαστε τυχεροί όλοι όσοι εργαζόμαστε στις έπιχειρήσεις του μεγάλου αυτού ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΗ - έπιχειρηματία.

Σπάνιο φαινόμενο στην εποχή μας ή δυνατότητά του να δημιουργεί στενές φιλικές σχέσεις με τους εργαζόμενους στις πάσης φύσεως έπιχειρήσεις του.

Είναι σίγουρο ότι τό κενό που άφησε, δύσκολα θα άναπληρωθεί, όπως είναι έπίσης σίγουρο ότι οι άξιοι διάδοχοι και συνεργάτες του θα προσπαθήσουν να τό άναπληρώσουν, γιατί μπολιάστηκαν από τό ανθρώπινα ιδεώδη, τον λεπτό συναισθηματισμό και τό ύψηλό αίσθημα δικαιοσύνης που τον ένέπνεαν. 'Η θύμησή του θα παραμείνει πάντα ζωντανή στό μυαλό και την ψυχή μας. 'Ο τρόπος των ένεργειών του και ή άγάπη του για τον άνθρωπο πρέπει να είναι πάντα οδηγός των συνεχιστών του.

Ας είναι ελαφρύ τό χώμα που τον σκέπασε.

Δέν θα τον ξεχάσουμε ποτέ. Εύχαριστώ διά την φιλοξενία.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑ'Ι'ΜΑΚΗΣ
Αστυματιστής

Φιλαδέλφεια, 19 'Ιουλίου 1989

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

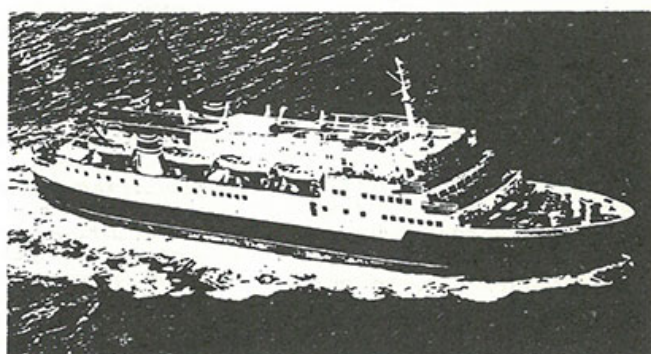
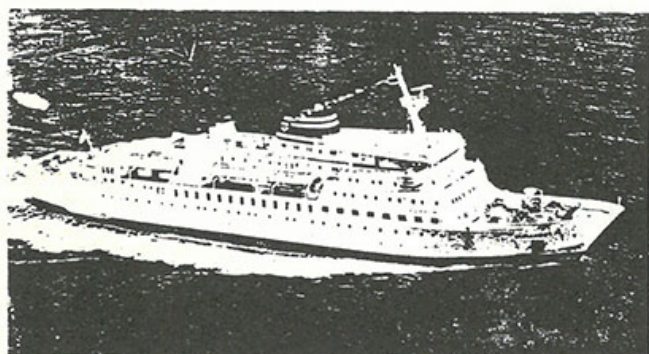
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: PRODROMAR

ΙΤΑΛΙΑ

από ΕΛΛΑΔΑ

Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπρίντιζι

Ε/Γ - Ο/Γ Ουρανός, Αίολος



FRAGLINE



Ρεθύμνου 5α, Αθήνα 10682

Τηλ.: (01) 8214171 - 8221285 - 8216004 - Τέλεξ: 218403 FRLN GR

Commencing
operations
JULY 1989

Metalock[®] INTERNATIONAL

Based in Lisbon, Metalock International offer a comprehensive range of ship repairs and industrial services. On site or at our workshop our facilities include machining, welding, boilermaking, platework, electrical and electronic services, and repairs to castings by the Metalock process.

**General ship repairs
and industrial
services in
Portugal.**



- **SHIP REPAIRS**
(Exclusive repair berth 210 metres long, 8 metres draught)
- **DIESEL ENGINE SERVICING**
- **ON-SITE MACHINING**
(including crankshaft rectification)

Metalock International Lda

Armazem B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297

Τό παρόν καί τό μέλλον τῆς Ἰαπωνικῆς Ναυπηγοβιομηχανίας

Ἐπισημάνσεις τοῦ κ. KOSAKU INABA, Προέδρου τῆς Ἑνώσεως τῶν Ἰαπώνων Ναυπηγοβιομηχανῶν

Τό ἄρθρο πού ἀκολουθεῖ εἶναι μία ἐλεύθερη μετάφραση τοῦ λόγου πού ἐκφώνησε ὁ νέος πρόεδρος τῶν Ἰαπώνων Ναυπηγοβιομηχανῶν, κ. Kosaku Inaba, κατά τήν ἀνάληψη τῆς προεδρίας τῆς Ἰαπωνικῆς Ναυπηγικῆς Ἑνώσεως στίς 21 Ἰουνίου 1989, οἱ ἐπισημάνσεις τοῦ ὁποῖου κατά τή γνώμη μας τό προβληματισμό καί τίς ἐξελίξεις ἀπηχοῦν στήν Ἰαπωνική ναυπηγοβιομηχανία.

Διαδεχόμενος τόν προηγούμενο Πρόεδρο Kenko Hasegawa θά ὑπηρετήσω τήν ἐπόμενη διετία ὡς ἐπικεφαλῆς τῆς Ναυπηγικῆς Ἑνώσεως τῆς Ἰαπωνίας.

Ἡ θητεία τοῦ προκατόχου μου συνέπεσε μέ σοβαρά ἐπιτεύγματα στόν τομέα τῆς μειώσεως τῶν διευκολύνσεων παραγωγῆς καί διαφόρων ἄλλων βασικών μεταβολῶν. Παράλληλα τό Συμβούλιο Ὁργανώσεως τῆς Ναυτιλιακῆς καί Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας (CRSSI) ὑπέβαλε τήν ἀναφορά του μέ τόν τίτλο «Οἱ ἐπιθυμητές κατευθύνσεις γιά τή μελλοντική ναυπηγική πολιτική», ἐκθέτοντας τά μέτρα γιά τή σταθεροποίηση καί τήν ἀναζωογόνηση τῶν ἐργασιῶν ἐντός τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καί ὑποδεικνύοντας τούς προσηγορευτούς γι' αὐτό τρόπους.

Ὁ προκατόχος μου ἀνταποκρίθηκε ἐπιτυχῶς στά προγράμματα ἀνασυγκροτήσεως καί στήν ἐκθεση τοῦ CRSSI καί κατήνυθε τή βιομηχανία μας σ' αὐτούς τούς δύσκολους καιρούς μέ αἰσθημα εὐθύνης καί ὑπερηφάνειας.

Ὑστερα ἀπό τήν ταχεία κάμψη τῶν παραγγελιῶν στά Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα, πού ἀκολούθησε τή παραγωγή ρεκόρ τοῦ 1983, τό ἔτος 1988 σημείωσε αὐξηση παραγγελιῶν κατά 10% σέ σχέση μέ τόν προηγούμενο χρόνο. Πράγμα πού μᾶς ἐπιτρέπει νά εἰμαστε αἰσιόδοξοι. Ὡστόσο ὑπάρχουν ἀκόμα προβλήματα πού ἀπαιτοῦν ἰδιαίτερη προσοχή, ὥστε ἡ ἐπίλυσή τους νά μᾶς ἐξασφαλίσῃ τή διαχειριστική σταθερότητα σέ μεσοπρόθεσμα ἐπίπεδα. Καί καθώς ἐξερχόμεθα ἀπό τήν ὕφεση, θά χρειαστοῦμε συνεχεῖς προσπάθειες γιά νά καταστήσουμε αὐτή τή σταθερότητα βέβαιη καί ἐλπιδοφόρο ἐν ὅσῃ τοῦ 21οῦ αἰῶνος τόν ὁποῖο ἀντικρύζει ἡ βιομηχανία μας.

Τό πρῶτο σημεῖο στό ὁποῖο θά ἀναφερθῶ εἶναι τὸ θέμα τῆς ἐθνικῆς καί τῆς διεθνούς ἐναρμονίσεως. Στόν τομέα τοῦ ἐσωτερικοῦ, ἔχουμε ἤδη σημειώσει ἐπιτυχία, καθώς οἱ συγχωνεύσεις, πού ἀποτελοῦν μέρος τῶν προγραμμάτων πού προαναφέραμε, περιόρισαν τὰ ἐπιχειρηματικά συγκροτήματα ἀπό 21 σέ 8, ἐνῶ 44 ἐταιρίες μειώθηκαν σέ 26. Ὡστό-

σο ἡ συνέχιση τῶν καλῶν αὐτῶν ἀποτελεσμάτων ἐξαρτᾶται ἀπό τήν ἱκανότητα τῆς βιομηχανίας μας νά ἐπιδείξει αὐτοσυγκράτηση, διατηρώντας μιά ἀμοιβαία κατανόηση ὡς πρός τήν μελλοντική ἀγορά.

Στό διεθνή τομέα, εἶναι ἀπαραίτητο ὅπως ἡ Ἰαπωνία, ἡ Νότιος Κορέα καί ἡ Δυτική Εὐρώπη — οἱ ὁποῖες ὑπέφεραν ἐπὶ μακρόν ἀπὸ τή ναυπηγική κρίση καί οἱ ὁποῖες πιστώνονται μέ τό 80% τῆς παγκόσμιας ναυπηγικῆς παραγωγῆς — συνεχίσουν τήν ἀνταλλαγή τῶν ἀπόψεων τους μέ σκοπό τήν ἀναζήτηση λύσεων οἱ ὁποῖες θά βοηθήσουν στό ξεπέρασμα τῶν δύσκολων περιστάσεων πού διερχόμεθα.

Σέ κυβερνητικό ἐπίπεδο ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων, πραγματοποιήθηκαν ἐπαφές μέ τόν ΟΟΣΑ κ.λ.π. Καί πιστεύω ὅτι οἱ δύσκολες περιστάσεις πού προανέφερα βελτιώνονται σημαντικά μέ τίς συζητήσεις ἐμπορικῆς μορφῆς πού διεξάγονται μεταξύ ἄλλων καί μέ τή Νότιο Κορέα.

Ἡ βελτίωση τῆς τιμῆς τῶν πλοίων ἀποτελεῖ ἕνα ἄλλο σημεῖο πού χρειάζεται νά προσέξουμε. Ἀφοῦ ἐφθασαν στό χαμηλότερο ἐπίπεδο στήν ἀρχή τοῦ προηγούμενου ἔτους, τώρα οἱ τιμές τῶν πλοίων παρουσιάζουν μιά βαθμιαία ἀνοδο. Πάντως δέν εἶναι ἀκόμα τέτοιες πού νά ἀποφέρουν κέρδη καί δέν βοηθοῦν ἐπομένως στή δημιουργία ὑγιῶν ἐπιχειρήσεων. Γιά νά καταστῇ δυνατή ἡ ἀνάκαμψη τῆς ναυπηγοβιομηχανίας πρέπει οἱ τιμές νά ἀνέλθουν περισσότερο. Μέ ἀπλούστερα λόγια, οἱ τιμές τῶν πλοίων πρέπει νά φθάσουν στό ἐπίπεδο ἐκεῖνο πού θά ἐπιτρέψει στίς ναυπηγικές ἐταιρίες νά δώσουν μέρος στούς μετόχους τους, νά μεταχειριστοῦν τούς ἐργάτες τους ὅπως καί οἱ ἄλλοι βιομηχανικοὶ κλάδοι καί νά δημιουργήσουν ἀποθεματικό γιά μελλοντική χρῆση.

Τό τρίτο σημεῖο πού θά ἀναφερθῶ εἶναι οἱ τεχνολογικές ἐξελίξεις. Στή διάρ-

κεια τῆς μακρᾶς ναυπηγικῆς κρίσεως καταβάλαμε ἐπίμονες προσπάθειες στήν ἀναζήτηση καί ἀνάπτυξη διαφόρων προγραμμάτων, ὅπως εἶναι ἡ «ἐπιστημονικοποίηση» τῶν πλοίων, ἡ τεχνολογία ὑψηλῆς ἀποδόσεως, ἡ ρομποτική τεχνολογία στή ναυπήγηση κ.λ.π. Γιά τό τρέχον ἔτος ἔχουμε ἕνα νέο σχέδιο ἐρευνας καί ἀνάπτυξης πού τό ἀποκαλοῦμε «τεχνο-σοῦπερ-λάινερ» πρόγραμμα. Συγκεντρώνοντας ὑπό μία καί τήν αὐτή στέγη ὅλους ἐκεῖνους πού μετέχουν στό πρόγραμμα αὐτό, πιστεύουμε πῶς αὐτό τό εἶδος ἐρευνας καί ἀνάπτυξης θά πρέπει νά λειτουργήσῃ ἐπιτυχῶς, μέ ἀποτέλεσμα νά βοηθήσῃ στήν ἀναζωογόνηση τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἔτσι ὥστε νά καταστῇ καί πάλι μιά ἐλκυστική βιομηχανία. Συγχρόνως πιστεύουμε ὅτι θά βοηθήσῃ σημαντικά στήν ἀνάπτυξη τῆς παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τελειώνοντας, θέλω νά πῶ ὅτι γίνονται σκεπτικὸς γιά τό μέλλον τῆς Ἰαπωνικῆς ναυπηγοβιομηχανίας ὅταν ἀναλογίζομαι τά προβλήματα τῆς γερασμένης ἐργατικῆς μας δυνάμεως. Πιστεύω ὅτι ὀφείλουμε νά ἐπιδιώξουμε σοβαρά τήν βελτίωση τῆς εἰκόνας τῆς βιομηχανίας μας, ὥστε νά ἐξασφαλίσουμε τήν προσέλκυση νέων καταλλήλων ἀνθρώπων, ἱκανῶν νά ἀποβοῦν ἡ κινητήρια δύναμη τῆς μελλοντικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας μας. Πρὸς τό σκοπὸ αὐτό θά βελτιώσουμε τή συγκρότηση τῆς Ἑπιτροπῆς τῆς Ἑνώσεώς μας πού εἶναι ὑπεύθυνη γιά τόν τομέα τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, ὥστε ἀπὸ τῆς πλευρᾶς μας νά κάνουμε ὅτι εἶναι δυνατό πρὸς τήν κατεύθυνση αὐτή. Ὁφείλω νά τὼνισω πάντως ὅτι καμμιά τέτοια προσπάθεια δέν μπορεῖ νά ἔχει τὰ ἐπιθυμητά ἀποτελέσματα ἀν δέν τύχει τῆς πλήρους ὑποστηρίξεως καί συνεργασίας ἐκ μέρους ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων.



WORLD SEAS SHIPS AGENCIES

P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.
Tel: 370433 377215 Tlx: 47454 47456 Fax: 377582 375397

Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service

ΓΕΩΜΟΡΦΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΥΦΑΛΟΚΡΗΠΙΔΑ

(Ἀναφορά στήν ὑφαλοκρηπίδα τοῦ Αἰγαίου)

Τοῦ ΑΘ. Ν. ΓΙΑΝΝΑΚΗ, Καθηγητοῦ ΚΕΣΕΝ/Π. Πλοιάρχου Ε.Ν. ΜCσ. Marine Caw τοῦ Πανεπιστ. Οὐαλίας

Σήμερα η λέξη ύφαλοκρηπίδα έχει ευρεία χρήση, ενώ πριν από μερικά χρόνια ήταν σχεδόν άγνωστη στο ευρύ κοινό. Τά περισσότερα από τά παράκτια κράτη έχοντας σάν στόχο τήν μικρότερη δυνατή ένεργειακή εξάρτηση από τό εξωτερικό, επεξέτειναν τίς προσπάθειές τους για τό έντοπισμό ύδρογονανθράκων στίς ύφαλες εκτάσεις πού συνορεύουν μέ τήν άκτή.

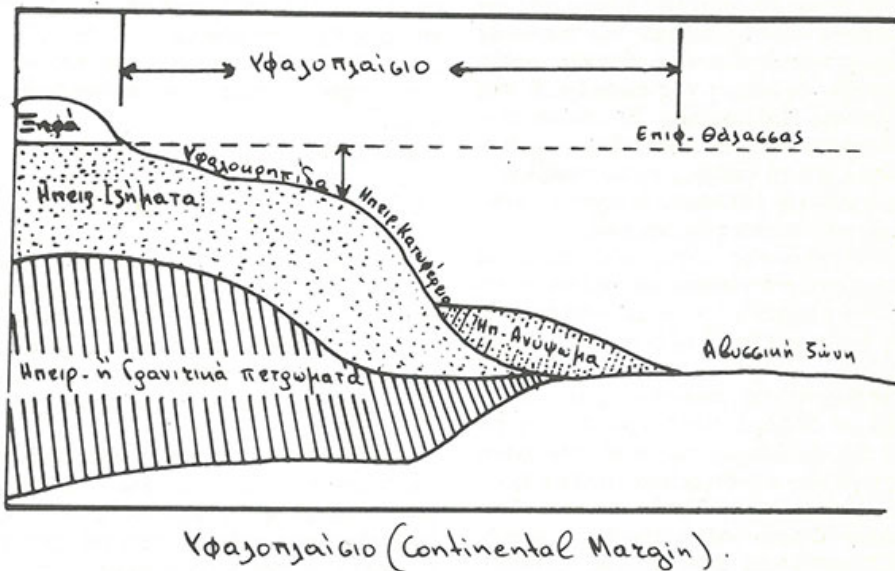
Οι ύφαλες αυτές εκτάσεις διακρίνονται κυρίως σε τρεις περιοχές: α) στην ύφαλοκρηπίδα (continental shelf), β) την ηπειρωτική κατωφέρεια (continental slope) και γ) το ηπειρωτικό άνυψωμα (continental rise). Οι διαστάσεις και τα βάθη των ζωνών αυτών ποικίλλουν από περιοχή σε περιοχή αλλά γενικά παρουσιάζουν τα κατωτέρω χαρακτηριστικά (βλ. σχήμα).

Ἡ ὕψαλοκρηπίδα ἀποτελεῖ συνέχεια τῆς ξηρᾶς κάτω ἀπὸ τὴν θάλασσα καὶ καταλαμβάνει τὸ 7% τῶν θαλασσίων βυθῶν². Ἀρχίζει ἀπὸ τὴν ἀκτὴ καὶ τελειώνει ἐκεῖ ποῦ ἡ κλίση τοῦ βυθοῦ γίνεται ἀπότομη. Ἡ κλίση αὐτῆς συνήθως παρατηρεῖται στὰ 130 μὲ 200 μέτρα καὶ ὁδηγεῖ στὴν ἡπειρωτικὴ κατωφέρεια. Ἡ ἡπειρωτικὴ κατωφέρεια καταλαμβάνει τὸ 9% τῶν θαλασσίων βυθῶν. Ἀρχίζει ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ τῆς ἡπειρωτικῆς ὕψαλοκρηπίδας, δηλαδὴ ἀπὸ τὸ βάθος τῶν 200 περίπου μέτρων μέχρι τὰ 2000 μέτρα. Μετὰ τὴν ἡπειρωτικὴ κατωφέρεια συνεχίζει τὸ ἡπειρωτικὸ ἀνύψωμα. Τοῦτο ἀρχίζει ἐκεῖ ποῦ τελειώνει ἡ ἡπειρωτικὴ κατωφέρεια, δηλαδὴ ἐκεῖ ποῦ ἡ κλίση τοῦ βυθοῦ ἀρχίζει νὰ ἐλαττώνεται προοδευτικὰ καὶ ἐκτείνεται μέχρι τὴν ἀβυσσικὴ ζώνη. Τὸ ἡπειρωτικὸ ἀνύψωμα ἀποτελεῖται ἀπὸ ἀποθέσεις κλαστικῶν ἰζημάτων καὶ τὸ βάθος του ποικίλλει ἀπὸ 1.500 ἕως 5.000 μέτρα³.

Οι τριῖς ἀνωτέρω περιοχές, ἥτοι ἡ ὑφαλοκρηπίδα, ἡ ἡπειρωτικὴ κατωφέρεια καὶ τὸ ἡπειρωτικὸ ἀνύψωμα ἐντάσσονται σὲ μία γενικώτερη ἔννοια ποῦ ὀνομάζεται ὑφαλοπλαίσιο (continental margin). Οἱ ζώνες αὐτές τοῦ ὑφαλοπλάσιου ἔχουν τεράστια σημασία στὴν οἰκονομία τῶν παρακτίνων κρατῶν ἐπειδὴ ἐκεῖ βρίσκονται μεγάλα κοιτάσματα ὑδρογοναθράκων καὶ φυσικῶν ἀερίων.

“Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ζῶνῃ τῆς ὑφάλο-
κρηπίδας, ἐκεῖ βρίσκονται ἐπίσης πλού-
σιοι βιολογικοί πόροι ἐπειδὴ οἱ ἀχτίνες
τοῦ ἡλίου διαθλῶνται ἕως τὸ βάθος τῶν
200 μέτρων.

Πάντως εκείνο που έχει μεγάλη σημασία είναι η ζώνη της ύφαλοκρηπίδας διότι σ' αυτή βρίσκονται τεράστιες πο-



σότητες πετρελαίου. Τό πλάτος τῆς ἡπειρωτικῆς ὑφαλοκρηπίδας δέν εἶναι ὁμοιόμορφο σέ ὅλες τίς περιοχές. Ὑπάρχουν χώρες πού ἡ ὁμαλή επέκταση τῆς ξηρᾶς κάτω ἀπό τήν θάλασσα εἶναι ἐλάχιστη ἢ ἀνύπαρκτη ὅπως ἡ Νορβηγία, ἐνῶ σέ ἄλλες περιοχές ὅπως οἱ ἀνατολικές ἀκτές τῆς Ἀσίας τό εὖρος τῆς φθάνει τά 650 μίλια⁴. Σέ σχέση πάντα μέτῃ φυσική διανομή τῶν ζωνῶν τῆς ὑφαλοκρηπίδας, πρέπει νά σημειωθεῖ πῶς, ἐνῶ λ.χ. οἱ ἀνατολικές ἀκτές τῆς Ἀμερικῆς ἔχουν ἐκτεταμένη ὑφαλοκρηπίδα, οἱ δυτικές ἀκτές παρουσιάζουν σχετικά ἀπότομη πτώση στήν ὠκεάνεια ἄβυσσος. Ἐπίσης οἱ ἀνατολικές ἀκτές τῆς Αὐστραλίας ἔχουν μεγάλη ὑφαλοκρηπίδα, ἐνῶ ἡ Μεσόγειος δέν εὐνοήθηκε πολύ ἀπό τή φύση σ' αὐτό τόν τομέα (ἡ ὑφαλοκρηπίδα τῆς Ἑλλάδας εἶναι στενή). Τό ἴδιο συμβαίνει μέτῃ Τουρκία καί τήν Συρία, τό Λίβανο, τό Ἰσραήλ, τήν Αἴγυπτο, τήν Ἀλγερία, τό Μαρόκο καί τήν Ἰσπανία). Ἀντίθετα, τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ βυθοῦ τῆς Ἀδριατικῆς βρίσκεται σέ βάθος λιγότερο ἀπό 200 μέτρα ἀπό τήν ἐπιφάνεια τῆς θάλασσας. Τέλος, συμβαίνει στό μέσο τῶν ἀβύσσων νά ἐμφανίζονται βουνά, μέρος τῶν ὁποίων νά βρίσκεται κοντά στήν ἐπιφάνεια, σέ βάθος δηλαδή μικρότερο ἀπό 200 μέτρα. Γιά τοῦς γεωλόγους αὐτοί οἱ σχηματισμοί δέν ἀποτελοῦν ὑφαλοκρηπίδα. Ἔτσι, λοιπόν, ἀπό γεωλογική ἄποψη ἡ ὑφαλοκρηπίδα ἀποτελεῖ ἓνα πλάτωμα σχετικά ρηχό, ὥς τά 200 μέτρα, τοῦ ὁποίου ἡ συνολική ἔκταση ὡς προαναφέρθη δέν ὑπερβαίνει ποσοστό 7% τοῦ συνόλου τοῦ βυθοῦ τοῦ πλανήτη μας.

Ἡ ἡπειρωτική ὑφαλοκρηπίδα πού ἀνωτέρω γνωρίσαμε, ἐκείνη δηλαδή πού φθάνει τὰ 200 περίπου μέτρα βάθος, εἶναι ἡ γεωμορφολογική ὑφαλοκρηπίδα, αὐτή δηλαδή πού ἔχει τεκμηριωθεῖ διεθνῶς ἀπο τοὺς γεωλόγους. Ἐπειδὴ ὁμως ὑπάρχουν μεγάλα πετρελαιοφόρα κοιτάσματα σέ πολύ μεγαλύτερα βάθη, τὰ παράκτια κράτη ἀπεφάσισαν νὰ ἐπεκτείνουν τὴ ζώνη αὐτὴ πέραν τοῦ βάθους τῶν 200 μέτρων διότι πράγματι ἡ σημερινὴ τεχνολογία ἐπιτρέπει ἀνόρυξη πετρελαίου ἀπὸ τὰ βάθη αὐτά. Ἡ νέα αὐτὴ λοιπὸν εὐρύτερη ζώνη τῆς ὑφαλοκρηπίδας, πού τὸ εὖρος τῆς ὀρίζεται ἀπὸ τίς διατάξεις τῶν διεθνῶν συμβάσεων ἀποτελεῖ τὴν νομικὴ ὑφαλοκρηπίδα.

Πολλά παράκτια κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα συγκάλεσαν στη Γενεύη τό 1958 την πρώτη Διεθνή Διάσκεψη του ΟΗΕ για τό Δίκαιο τής Θάλασσας⁵ (United Nations Conference on the Law of the Sea, 1958). Στή διάσκεψη αὐτή ἔλαβαν χώρα τέσσερις Συμβάσεις, μία ἀπό τίς ὁποῖες εἶναι καί ἡ Σύμβαση τῇ Γενεύης γιά τήν Ὑπεριωτική Ὑφαλοκρηπίδα (Geneva Convention on the Continental Shelf). Τό ἄρθρο 1 τῆς Σύμβασης αὐτῆς ἀναφέρει: «Ἡ ἡπειρωτική ὑφαλοκρηπίδα ἀναφέρεται στό βυθό καί τό ὑπέδαφος τό βυθοῦ πού εἶναι συνέχεια τῆς ἀκτῆς... καί φθάνει μέχρι τοῦ βάθους τῶν 200 μέτρων ἤ πέραν τοῦ ὁρίου αὐτοῦ ὅπου τό βάθος τῆς θάλασσας ἐπιτρέπει τήν ἐκμετάλλευση τῶν φυσικῶν πηγῶν τῶν ἐν λόγῳ περιοχῶν». Δηλαδή στό ἄρθρο αὐτό παρατηροῦμε ὅτι, ἐφ' ὅσον τό παράκτιο

κράτος έχει τη δυνατότητα και την απαιτούμενη τεχνολογία, μπορεί να εκμεταλλευθεί την περιοχή πέραν του βάθους των 200 μέτρων⁶. Ο όρισμός αυτός είναι πολύ εύρύς και αόριστος, διότι όπως με σαρκασμό παρατήρησε ο αντιπρόσωπος της Γουατεμάλας στη Διάσκεψη του 1958, αυτό μοιάζει με εντολή προς οδηγό αυτοκινήτου να τρέχει με ταχύτητα 100 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός εάν με το αυτοκίνητό του μπορεί να τρέξει πιο γρήγορα.

Επίσης το ίδιο άρθρο γράφει ότι: «**η ύφαλοκρηπίδα** αναφέρεται στο βυθό και το υπέδαφος περιοχών που **είναι συνέχεια των ακτών των νήσων**». Τουτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα που αποτελείται από ένα μεγάλο πλήθος νησιών πάνω στην ύφαλοκρηπίδα των οποίων βρίσκονται μεγάλα κοιτάσματα πετρελαίου. Η Σύμβαση της Γενεύης για την Ύφαλοκρηπίδα, είναι σήμερα εν ισχύ και η Ελλάδα την υπέγραψε στις 6 Νοεμβρίου 1972⁷. Η Τουρκία δεν έχει υπογράψει αυτή την Σύμβαση.

Τό άρθρο 2 αναφέρει ότι το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα επί της ύφαλοκρηπίδας όσον αφορά την εξερεύνηση και την εκμετάλλευση των φυσικών της πηγών. Επίσης αναφέρει ότι αυτά τα δικαιώματα είναι αποκλειστικά, δηλαδή αν το παράκτιο κράτος δεν προβεί σε εξερεύνηση και εκμετάλλευση των πηγών της, κανένας άλλος δεν μπορεί να αναλάβει αυτές τις δραστηριότητες ή να διεκδικήσει την ύφαλοκρηπίδα χωρίς την ρητή συγκατάθεση του παράκτιου κράτους. Έδω πρέπει να σημειωθεί ότι τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους επεκτείνονται μόνο στην εξερεύνηση και εκμετάλλευση των φυσικών πηγών του βυθού και του υπεδάφους της ύφαλοκρηπίδας (άρθρο 2,4) και τα δικαιώματα αυτά δεν επηρεάζουν το νομικό καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων.

Τό καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων αφορά τις θαλάσσιες ζώνες (Maritime Zones) μία εκ των οποίων είναι και η αιγιαλίτιδα ζώνη. Δηλαδή, ένα παράκτιο κράτος που έχει λ.χ. ύφαλοκρηπίδα 30 μίλια και αιγιαλίτιδα ζώνη 6 μίλια, θά έχει κυριαρχικά δικαιώματα για την εκμετάλλευση του βυθού και του υπεδάφους της ύφαλοκρηπίδας για τα 30 μίλια, ήτοι ανόρυξη πετρελαίου και μετάλλων, αλιεία σπόγγων και οστρακοειδών, ενώ τα δικαιώματα επί της αιγιαλίτιδας ζώνης (έθνική ασφάλεια, απαγόρευση διέλευσης ξένου υποβρυχίου εν καταδύσει κλπ.) θά περιορίζονται στα 6 μίλια.

Σήμερα τα αποθέματα σε πετρέλαιο στην ξηρά, συνεχώς μειώνονται και τα παράκτια κράτη επεκτείνουν την ανόρυξή του στο υπέδαφος της ύφαλοκρηπίδας. Τό 1981 η παραγωγή πετρελαίου από τον θαλάσσιο χώρο αποτελούσε τό ένα τέταρτο⁸ της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής και σήμερα έχει αυξηθεί πολύ περισσότερο.

Η τεχνολογική δυνατότητα να εξάγεται σήμερα πετρέλαιο από πολύ μεγάλη βάθος (1.200 μέτρα ήταν τό 1982), δημιούργησε προβλήματα στα γειτονικά παράκτια κράτη επειδή οι περιοχές αυτές βρίσκονται μακριά από τις ακτές και πολλές φορές τυχαίνει να διεκδικούνται και από δύο ή περισσότερα γειτονικά κράτη. Τό 1969 τό Διεθνές Δικαστήριο (International Court of Justice) όριοθέτησε την ύφαλοκρηπίδα της Βόρειας Θάλασσας⁹ που περικλείεται μεταξύ των κρατών Δανίας, Δ. Γερμανίας και Όλλανδίας. Τό 1978 τό Διαιτητικό Δικαστήριο όριοθέτησε την ύφαλοκρηπίδα που περιλαμβάνεται μεταξύ της Βρετανίας, και της Γαλλίας¹⁰. Τό 1982 τό Διεθνές Δικαστήριο όριοθέτησε την ύφαλοκρηπίδα της Τυνησίας και της Λιβύης¹¹ και τό 1985 μεταξύ της Λιβύης και της Μάλτας¹².

Πολλά κράτη ενδιαφέρονται για την

εκμετάλλευση της ύφαλοκρηπίδας τους και όσο μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ή εκμετάλλευσή της τόσο πιο δύσκολη γίνεται ή όριοθέτησή της μεταξύ των γειτονικών κρατών. Άρκετά από τά κράτη αυτά έχουν προσφύγει στο Διεθνές Δικαστήριο και στα Διαιτητικά Δικαστήρια. Σύμφωνα με τό άρθρο 38 του καταστατικού του Δ. Δικαστηρίου¹³.

- «1. Τό Δ. Δικαστήριο αποφασίζει σύμφωνα με τό διεθνές δίκαιο εφαρμόζοντας:
 - (α) τις διεθνείς συνθήκες, γενικές ή ειδικές που καθιερώνουν κανόνες αναγνωρισμένους από τά εναγόμενα κράτη.
 - (β) τά διεθνή έθιμα που αποτελούν μαρτυρία γενικής πρακτικής που γίνονται αποδεκτά σαν δίκαιο.
 - (γ) τις γενικές αρχές δικαίου αναγνωρισμένες από τά πολιτισμένα έθνη.
 - (δ) τις δικαστικές αποφάσεις και τά διδάγματα των πλέον αναγνωρισμένων διεθνολόγων διαφόρων εθνών, συμβάλλοντας επικουρικά στον προσδιορισμό κανόνων δικαίου.
2. Η διάταξη αυτή δεν έμποδίζει τό Δ. Δικαστήριο να αποφασίσει ex aequo et bono (διά δικαίου διακανονισμού ακόμη και άσχετα με την ισχύουσα νομοθεσία) εάν τά μέρη τό επιθυμούν.

Ύφαλοκρηπίδα του Αιγαίου. Νομική ή πολιτική λύση;

Τό Αιγαίο που περιβάλλεται από τις ήπειρωτικές μάζες της Ελλάδος και της Τουρκίας στο όποιο βρίσκεται ένα τεράστιο νησιωτικό σύνολο από 3.500 νησιά¹⁴ προσφέρει τόν τελευταίο καιρό σοβαρές δυνατότητες εκμεταλλεύσεως



* ADDRESS:
* 153 - 157 GALE STREET
* OR P.O. BOX 475
* DURMAN - R.S.A.



TELEX No. 6-20129 SA *
CABLE ADDRESS: *
«HERMES» DURBAN *

HERMES SHIP CHANDLERS

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs. Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181

Athens Office Telephone 4112252 - Telex 21 1136
Resident Director in Greece G. Katsaros - Telephone 2282920
Address Ionias 211/213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel:
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

του βυθού και του υπεδάφους του. Η ανακάλυψη ενός πολύ σπουδαίου πετρελαιοφόρου κοιτάσματος στα ανοικτά του νησιωτικού συμπλέγματος της Θάσσης, ώδηγησε την Τουρκία, τον Νοέμβριο του 1973, χωρίς καμία προειδοποίηση και προσυνεννόηση, στην μονομερή και αυθαίρετη παραχώρηση άδειών άνορρύξεως πετρελαίων στην Τουρκική Έταιρεία Πετρελαιοειδών (ΤΡΑΟ) στην ύφαλοκρηπίδα του Αιγαίου, πάνω στην οποία βρίσκονται τα ελληνικά νησιωτικά συμπλέγματα. Η Ελλάδα είχε παραχωρήσει ήδη σχετικές άδειες, στην περιοχή αυτή, σε άλλοδαπες εταιρίες πετρελαίου. Παρά τις έντονες διαμαρτυρίες της ελληνικής κυβέρνησης ή οποία άμφισβήτησε το δικαίωμα της Τουρκίας να παραχωρήσει σχετικές άδειες, πάνω στην ύφαλοκρηπίδα που είχε κυριαρχία μόνο η Ελλάδα, η Τουρκία προέβη σε δεύτερη παραχώρηση άδειών στην τουρκική εταιρία, τον Ιούλιο του 1974. Η ενέργεια αυτή δημιούργησε πάλι τις έντονες διαμαρτυρίες της ελληνικής κυβέρνησης και έθεσε πλέον επί τάπητος το νομικό ζήτημα της όριοθετήσεως της ύφαλοκρηπίδας του Αιγαίου μεταξύ των δύο κρατών. Γρήγορα όμως φάνηκε ότι οι απόψεις τους ήταν τελείως αντίθετες και μία λύση, που θα βασιζόταν πάνω σε νομικά παραδεκτές βάσεις, αποδείχθηκε μάταιη.

Η Τουρκία διεκδικούσε το μισό Αιγαίο με την όριοθέτηση μιας μέσης γραμμής με βάση την αρχή της ισης απόστασης. Αλλά αυτό δεν ευσταθοῦσε γιατί το Αιγαίο δεν είναι μόνο θάλασσα αλλά απεναντίας ένα «ἀρχιπέλαγος» με 3.500 ελληνικά νησιά που πολλά έξω από τον βυθό βρίσκονται πολύ κοντά στις τουρκικές ακτές.

Με την όριοθέτηση της μέσης γραμμής η Τουρκία δεν έλάμβανε υπ' όψη τα ελληνικά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου (Λήμνο, Λέσβο, Χίο, Σάμο, Δωδεκάνησα κλπ.) που σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση της Ύφαλοκρηπίδας της Γενεύης, 1958, άρθρο 1β, τα νησιά έχουν ύφαλοκρηπίδα. Η Τουρκία όσον αφορά την χάραξη της γραμμής της ισης απόστασης στο Αιγαίο, προέβαλε δύο επιχειρήματα: α) ότι σύμφωνα με το έθιμο δικαίο (international customary law) τα νησιά δεν έχουν ύφαλοκρηπίδα, ισχυρίζεται ότι και αν ακόμη δεχθούμε ότι τα νησιά έχουν ύφαλοκρηπίδα, αυτό δεν σημαίνει ότι η Τουρκία θα περιοριστεί στην λωρίδα που βρίσκεται ανατολικά των ελληνικών νησιών. Έπειδή όμως τα ελληνικά νησιά αποτελούν μία αλυσίδα ασφυκτική για την Τουρκία θα πρέπει η όριοθέτηση να γίνει με το καθεστώς των «ειδικών περιστάσεων», δηλαδή μία όριοθέτηση που να λαμβάνει υπ' όψη τις γενικές αρχές της δικαιοσύνης¹⁵.

Τον Αύγουστο του 1976 η Ελλάδα υπέβαλε αίτηση προς το Δ. Δικαστήριο υποστηρίζοντας ότι τα νησιά του Αιγαίου υπάγονται στην ελληνική επικράτεια και ότι έχουν ύφαλοκρηπίδα¹⁶. Το Δ. Δικαστήριο την 19 Δεκεμβρίου 1978 αποφάνθηκε ότι δεν είναι αρμόδιο για την έκδοση της διαφοράς. Έτσι η επίλυση της διαφοράς μετατίθεται προς το παρόν στις διμερείς συνομιλίες που

πραγματικά για την ελληνική πλευρά είναι ζημιογόνες εν σχέσει με την νομική επίλυση που είναι αναμφισβήτητα υπέρ της ελληνικής πλευράς. Διότι η Διεθνή Σύμβαση της Ύφαλοκρηπίδας της Γενεύης 1958 στο άρθρο 1β, αναφέρει ξεκάθαρα ότι **τα νησιά έχουν ύφαλοκρηπίδα, όπως και οι ήπειροι**.

Πρέπει λοιπόν, να επιμείνουμε σε μία νομική επίλυση της όριοθέτησης της ύφαλοκρηπίδας του Αιγαίου ή αν τελικά αναγκασθούμε να προβούμε σε πολιτική λύση, θα πρέπει η λύση αυτή να είναι πολύ κοντά στις διατάξεις της ισχύουσας Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης, 1958.

1. Διεθνές Δίκαιο, Αθήνα 1985, Έμ. Ρούκουνα, σελ. 200.
2. Φυσική Γεωγραφία, Αθήνα 1986, Π. Ψαριανού, σελ. 149.
3. Το Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας Αθήνα 1985, Α. Βαμβούκου, σελ. 212.
4. Supra Nr. 1.
5. Basic Documents in International Law, Oxford 1985, Ian Brownlie, σελ. 85.
6. Supra Nr. 1, σελ. 204.
7. Sea - bed Energy and Mineral Resources and the Law of the Sea, London 1986, E.D. Brown, σελ. III.4.4.
- 8) The Law of the Sea, Manchester University press, 1985, R. Churchill, σελ. 108.
9. ICJ rep. 1, North Sea Continental Shelf (1969).
10. ILM (1979), Anglo- French Continental Shelf Arbitration, σελ. 397.
11. ICJ reports, 1982, Continental Shelf (Tunisia/Malta), 1982, σελ. 18.
12. ICJ reports, 1985, Continental Shelf (Libya/Malta), σελ. 23.
13. Supra Nr. 5, σελ. 397 (Statute of the International Court of Justice).
14. Η όριοθέτηση της ύφαλοκρηπίδας του Αιγαίου, Αθήνα 1985, Μ. Μιχαήλ, σελ. 10.
15. Supra Nr. 3, σελ. 268.

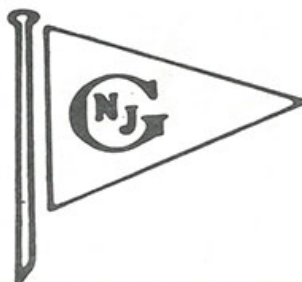
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

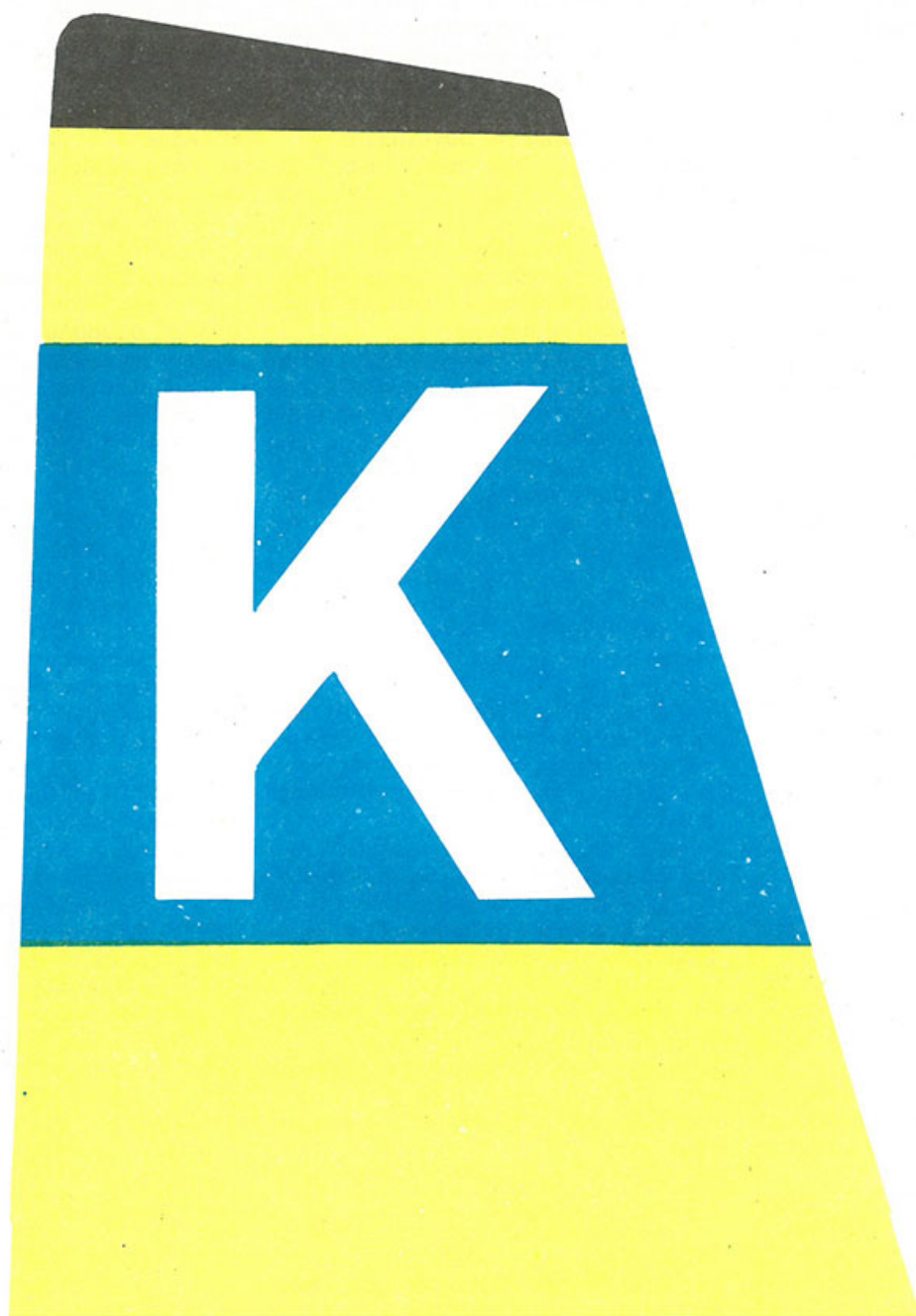
CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

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



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

‘Ο ‘Αρκαδικός ‘ΟδυσσέαςΤου πλοιάρχου **Ε.Ν. ΝΙΚ. Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ**

Καίτοι έχω συνείδηση πώς ζούμε σε μιιά ανάβαση εποχή, πού δέν βοηθάει νά φτάνουμε ως τό βάθος του μύθου του ‘Αρκαδικού ‘Οδυσσέα καί νά μάς φτερώνει τό νόημά του, σκαλίζω αυτό τό μύθο, πού έχει διαμορφώσει τόν ‘Αρκαδικό χαρακτήρα καί γενικώτερα τόν ‘Ελληνικό.

‘Ο ‘Οδυσσέας συμβολίζει τήν έλληνική περιπέτεια καί ή ‘Οδύσεια είναι ή βίβλος του ‘Ελληνισμού. Στίς περιπέτειες καί δεινοπαθήματα του ‘Οδυσσέα αναγνωρίζει κανείς όλόκληρη τή μοίρα του ‘Ελληνισμού.

Κάθε δημιουργικός λαός έδωσε τήν δική του «έκδοχή» του ύπάρχειν στόν κόσμο. ‘Ο ‘Οδυσσέας είναι ή ‘Ελληνική έκδοχή. ‘Ο αιώνας ‘Ελληνας. Είναι τό στοιχείο στό όποιο ζει ό ‘Ελληνικός κόσμος ως άερινή ανθρώπινη παρουσία, ή ‘Ελληνική διάρκεια μέχρι σήμερα, γιατί ό ‘Οδυσσέας είναι μιιά δημόσια ζωγραφιά του ‘Ελληνικού χρόνου.

‘Αλλωστε ό κάθε άνθρωπος στόν όντολογικό του πυρήνα είναι ένας ‘Οδυσσέας. ‘Ο ‘Ελληνας ύπηρε ένας περιπετειώδης λαός καί αιώσιο σύμβολό του ό ‘Οδυσσέας, πού παθαίνει καί μαθαίνει. Είναι τό πάθος του ανθρώπου πού μεταστοιχειώνεται σε μάθος. «Πολλών δ’ ανθρώπων ίδεν άστεα καί νόον έγνων. Πολλά δ’ ό γ’ έν πόντω πάθεν άλγεα όν κατ’ άθυμόν».

‘Ο πολυμήχανος, ό πολύτροπος, ό πολυμήτις, ό όλβιος, ό ταλασίφρων, ό δύστηνος, ό άμύμων, ό καλός ό μέγας, ό ούτις, ό διογένης πτολίπορθος, ό ποικιλομήτις, ό πολύτλας δίος ‘Οδυσσέας, όπως τόν χαρακτηρίζει ό μέγας ‘Ομηρος.

Μάς διδάσκει πώς ό άνθρωπος πού δέν έχει τήν ‘Ιθάκη του στό φρόνημα του πάντοτε παρασύρεται καί χάνεται σε ξένες θάλασσες.

«Πάντα στό νού σου νάχει τήν ‘Ιθάκη. Τό φθάσιμον εκεί είν’ ό προορισμός σου» όπως τονίζει ό Κ. Καβάφης. ‘Η Καβαφική ‘Ιθάκη δέν έξαντλείται στό νόστο. Είναι τό ανεξάντλητο ριζικό πού μάς προσδιορίζει τό πρόσωπο.

Στόν ‘Οδυσσέα βρίσκουμε τά ‘Εθνικά

μας χαρακτηριστικά γνωρίσματα. Τήν εύφυία καί τήν περιπέτεια. ‘Η μορφή του ‘Οδυσσέα δέν μπορούσε νά συμβολίζει παρά μόνο τήν πορεία του ‘Ελληνικού πνεύματος, τήν πορεία τής ‘Ελληνικής ψυχής. Θάλεγα, συνεχίζει ό ποιητής Νικηφόρος Βρεττάκος, πώς ό ‘Οδυσσέας αντιπροσωπεύει τό ‘Ελληνικό σύμπαν.

‘Ο ‘Οδυσσέας αντιπροσωπεύει τόν όλοκληρωμένο άνθρωπο, τόν άρχοντικό ίππότη τής θάλασσας, πού μαζί δοκιμάζεται τό ίδιο τό πνεύμα.

‘Από τά προϊστορικά χρόνια ό μυθικός ‘Οδυσσέας λάμπει έντονώτατα στό στερέωμα τών ιδανικών μας, πρότυπο του αγωνιστικού τής θάλασσας.

‘Ο ‘Οδυσσέας πάσχει τά έσχατα αλλά καί έλπίζει τά έσχατα. Δέν σταμάτησε ν’ αγωνίζεται καί αυτό στοιχειοθετεί τήν μεγαλωσύνη του.

— ‘Αχ όλα μου τά βάσανα δέν πήραν φώς μου τέλος/ καί πίσω άκόμα άμέτρητοι μάς περιμένουν πόνοι/ σκληροί πού γράφει όλόκληρους νά τούς περάσω ή μοίρα!

«‘Ω γύναι, ού γάρ πώ πάντων έπί πείρατ’ άέλθων ήλθομεν, άλλ’ έτ’ όπισθεν άμέτρητος πόνος έσται, πολλούς καί χαλεπός, τόν έμέ χρή πάντα τελέσαι.»²

Αυτά είπε μέ άναστεναγμό ό Πολύμητις ‘Οδυσσέας στήν περίφρονα Πηνελόπη, έχοντας στό νού του τά λόγια του Μάντη Τειρεσία, πού άκουσε όταν κατέβηκε στόν σκοτεινό τόν ‘Αδη:

«Κι άφού μέσ τά παλάτια σου χαλάσεις τούς μνηστήρες μέ άπάντη ή κι όλόφάνερα μέ κοφτερό λεπίδι

θά σύρεις τότε παίρνοντας τό δυνατό κουπί σου νά πās στή χώρα τών άνδρών, πού θάλασσα δέν ξέρουν, καί μήτε κοκκινόπλευρα καράβια αυτοί γνωρίζουν, μήτε τά δυνατό κουπιά πού ναι φτερά τών πλοίων. Νά καί σημάδι ξάστερο, πού δέν θά σου ξεφύγει

σάν άνταμώνσεις άλλονε στό δρόμο τα-ξιδιώτη καί λείε δικράνι πώς βαστάς στόν ώριο σου τόν όμο τότε τό δυνατό κουπί μπήξε στής γής καί κάμε καλόδεχτες θυσίες εκεί στό Ρήγα Πασιδώνα.»³

‘Ετσι ήταν γραφτό του νά ξαναφύγει. Του κάθε ανθρώπου ή ζωή συνεχίζει ένα παραμύθι. Κι όμως λές πάλι, μερικά παραμύθια γίνονται μέ τόν καιρό μύθοι, δηλαδή σύμβολα. Κι άν έλειπαν οι μύθοι καί τά παραμύθια θά έχανε ή ζωή τήν αλήθειά της, όπως ύποστηρίζει ένας δικός μας. Οι μεγάλες αλήθειες καί σφαιρικές παραδόσεις, σφυρηλατούν καί σχηματίζουν τόν κόσμο τής ιστορίας.

Φεύγω! Μιά νότια μόνο στερνή, λίγιοι στίχοι τής ‘Οδύσειας δέν μάς ξεκαθαρίζουν άν έφυγε αλήθεια ή τώπε ποθώντας το ή νοσταλγώντας, εκεί στήν νοσταλγημένη ‘Ιθάκη του άνύπαρκτου γυρισμού του, τόν μεγάλο κόσμο πού γνώρισε ή πού φαντάστηκε... Τό ρίγος του αιώνιου εκείθεν του ώραιού!

Γιατί ό μύθος του ‘Οδυσσέα δέν τελειώνει εκεί πού τελειώνει τό έπος του ‘Ομήρου, όπως γράφει ό καθηγητής ‘Ι. Κακριδής στά ‘Ομηρικά του θέματα. ‘Ο ήρωας είχε — λείε — καί πάλι πολεμήσει καί τονίζει: «ή πρώτη του πατρίδα πρίν τόν τοποθετήσουν στό νησί τής ‘Ιθάκης, φαίνεται πώς ήταν ή ‘Αρκαδία». ‘Εκει πέρασε τά νεανικά του χρόνια καί όπως συμπληρώνει ό ‘Ακαδημαϊκός Σπύρος Μαρινάτος «ό πάππος του ‘Οδυσσέα λέγεται ‘Αρκεΐσιος καί είναι φυσικά ‘Αρκαδικής προελεύσεως. Διά τόν ίδιο τόν ‘Οδυσσέα ύπάρχει μιιά ειδική καί περίεργος μαρτυρία ότι έγεννήθηκε στίς ‘Αλαλκομενές».⁴(Σπ. Μαρινάτος: ‘Η Κεφαλληνία).

‘Η ‘Αλαλκομενία ήταν μεγάλο κεφάλαιό τής Μαντινείας πού σήμερα τό λένει πηγής τής Καρύταινας. ‘Αλαλκομενία ύπάρχει καί στήν Βοιωτία όπως καί ‘Ορχομενός. ‘Από τήν Βοιωτία κατέβηκαν οι Μινύες στήν ‘Αρκαδία ή αντίστροφα κατ’άλλη έκδοχή. Στήν Μινυα-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

10th Floor Doña 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, 816-3594
Tx: 40101 Adameon PM 63267 ADMSN PH
Fax: (632) 8154572
Cable Address: "ADAMOPOLOS"

κή μυθολογία ή Θεά 'Αθηνά και ο προστατευόμενος της 'Οδυσσέας γεννήθηκαν σέ μία τοποθεσία πού τήν ἔλεγαν 'Αλαλκομενές, κοντά στον 'Αρκαδικό 'Ορχομενό. Στήν 'Αλαλκομενία, πηγή τής 'Αρχαίας Μαντινείας.

«Εἰς τήν Κεφαλληνίαν κατέληξαν 'Αχαιοί 'Αρκαδομινυακῆς καταγωγῆς ἐκ τῆς Δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Πελοποννήσου. Μετέφεραν ἐκεῖ τούς Θεούς καί τούς ἥρωας των καί ἐσυνέχισαν τήν φιλοπόλεμον ζωὴν των» ὅπως τονίζει ὁ ἀκαδημαϊκός Σπ. Μαρινάτος.

'Απ' ὅλα αὐτά συνάγεται ὅτι ὁ 'Οδυσσεύς κατήγετο ἀπό τίς 'Αλαλκομενές τῆς Μαντινείας καί ὅτι 'Αρχαῖοι 'Αρκαδικῆς καταγωγῆς μετανάστευσαν στήν Κεφαλλονίαν καί 'Ιθάκην ὅπου ὁ 'Οδυσσεύς δημιουργήσεν τό βασίλειό του. «'Ιθάκην εὐδείλουν Δουλίχιον τε Σάμην τε καί κλήεσσαν Ζάκυνθον». Γι' αὐτό τό μέλλον ἀνήκει στούς βαθύρριζους λαούς καί ὄχι στούς βραχύβιους ἱστορικούς μετεωρόλιθους. Βραχότοπος, μά ξακουστῶν παλληκαριῶν γεννήτρα δέν εἶδα ἀπό τήν πατρίδα μου γλυκύτερο στόν κόσμο.

«Τρηχεῖ, ἀλλ' ἀγαθὴ κουροτρέφος» οὗτοι ἐγώ γε ἤς γαίης δύναμαι γλυκερώτερον ἄλλο ἰδέσθαι».

'Εκεῖ λοιπόν στήν 'Αλαλκομενία τῆς Μαντινείας γεννήθηκε ἡ Θεά 'Αθηνά καί ὁ προστατευόμενός της 'Αρκαδικός 'Οδυσσεύς, σύμφωνα μέ παλιούς ἀρκαδικούς μύθους. Καί πῶς ἡ Θεά 'Αθηνά κι

ὁ 'Οδυσσεύς ἦταν ἀπό τούς πρώτους Θεούς τοῦ ἀνθρώπινου γένους.⁵ (Θ. Βαγενάς).

Πίστευαν ἄλλοτε πῶς ὁ 'Οδυσσεύς ἦταν ἀρχικά θεός, πού ἀργότερα ἐξέπεσε σέ θνητὸ ἥρωα καί λατρευόταν ἰδιαίτερα στήν Μαντινεία.

«Μερικοὶ ἐπιστήμονες κατέληξαν σὸ συμπέρασμα ὅτι καί ὁ 'Οδυσσεύς καί ἡ Πηνελόπη εἶναι παλιοὶ λησμονημένοι Θεοὶ τῶν Μινυῶν» (Σπ. Μαρινάτος).

«Ενας μεταμορφικὸς μῦθος ἔλεγε ὅτι ὁ 'Αρκείσιος, ὁ πατέρας τοῦ Λαέρτη ἦταν γιὸς τοῦ Δία καί τῆς Εὐρυσοδίας. «Διογενὲς Λαερτιάδῃ, πολυμήχαν' 'Οδυσσεῦ καί «Λαέρτην 'Αρκεσιάδην πάτερ' ἔμμεναι αὐτῶν». ('Οδ. Ω 270).

«Εἶσι ὁ διογενὲς 'Οδυσσεύς ἀποκτοῦσε θεϊκὴ δύναμη καί ἦταν ἡμίθεος «ἀνδρῶν ἡρώων θεῶν γένος οἱ καλέονται ἡμίθεοι ('Ησίοδος).

Κατ' ἄλλους ὁ 'Αρκείσιος ἦταν ἀρκαδικῆς καταγωγῆς καί γιὸς τοῦ Κεφάλου καί τῆς Πρόκρης, πού ἱδρυσεν τήν Κεφαλλονία. Ὀνομάστηκε 'Αρκείσιος γιὰ τί θήλασε ἀπὸ κάποιαν ἀρκτον, σύμφωνα μέ τὸν Εὐστάθιον τῆς Θεσσαλονίκης (12ος αἰώνας).⁷ Ἀλλωστε καί ἡ 'Αρκαδία σύμφωνα μέ τήν παράδοση πῆρε τό ὄνομά της ἀπὸ τὸν 'Αρκάδα, γιὰτί ἡ μάνα του νύμφη Καλλιστὴ μεταμορφώθηκε σέ ἀρκούδα. Εἶναι ὁ ἀστερισμὸς τῆς Μεγάλης 'Αρκτου. Στά Σανκριτικά 'Αρκ εἶναι μία ρίζα πού θά πεί λαμπερό. Αὐτὴ ἡ ρίζα ἀρκ ἔδωσε σέ μᾶς τό ὄνομα ἀρκτος, πού σήμαινε κι αὐτὸ λαμπερό, ἄλ-

λά μέ τό καιρὸ ἄλλαξε, χωρίς νά τό ξέρει κανεὶς τό πῶς καί ἀποδόθηκε σὸ ζῶο πού τό λέμε καί σήμερα μέ τήν ἴδια ρίζα ἀρκούδα καθὼς καί τὸν λαμπερὸ ἀστερισμὸ πῶς Μεγάλης 'Αρκτου καί τοῦ 'Αρκτούρου, τοῦ λαμπεροῦ ἥρωα 'Αρκάδα. Τήν ἴδια ρίζα εἶχε καί ὁ 'Αρκείσιος.

Ὁ 'Αρκείσιος, ὁ παπποῦς τοῦ 'Οδυσσέα, πῆρε μέρος στόν ἐπικίνδυνον κυνήγι τοῦ Καλυδώνιο Κάπρου μαζί μέ ἄλλους ἥρωες τῆς ἐποχῆς ἐκείνης.

Ὅπως ὁ γιὸς του ὁ Λαέρτης ἔλαβε μέρος στήν 'Αργοναυτικὴ 'Εκστρατεία μαζί μέτὸν 'Αγκαῖο. Ὄταν σκοτώθηκε ὁ κυβερνήτης τῆς 'Αργῶς Τίφυς ὁ στερεινὸς ἀπὸ τὴν Τεγέα 'Ηρώς 'Αγκαῖος κατὰφερε νά κυβερνήσει τήν 'Αργῶ καί μάλιστα στὶς περιπλανήσεις τους μέχρι τίς «Στῆλες τοῦ 'Ηρακλέους» (Γιβραλτάρ).

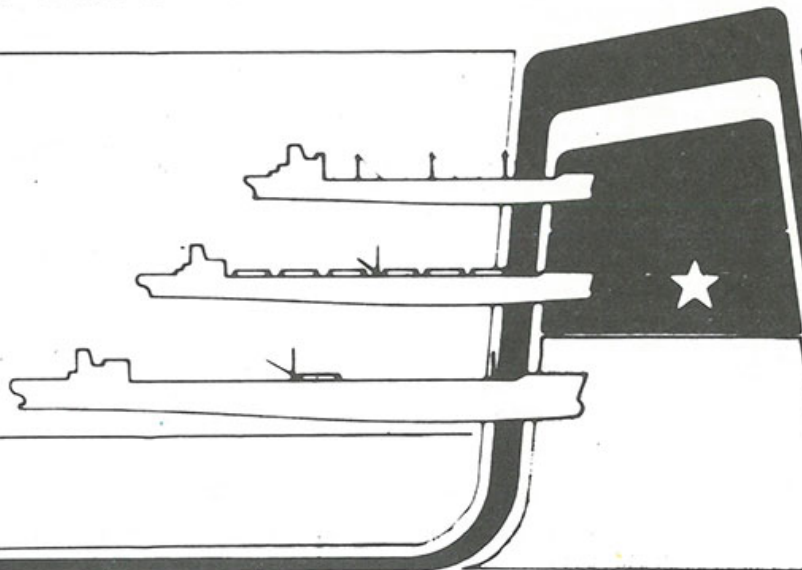
Ἐνῶ ὁ 'Αγκαῖος καί ὁ Λαέρτης ἔλαβον μέρος στὴν 'Αργοναυτικὴ 'Εκστρατεία, τὰ παιδιὰ τους, ὁ 'Αγαπήνορας καί ὁ 'Οδυσσεύς στήν ἐκστρατεία τῆς Τροίας.

ΝΙΚ. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

1. 'Οδυσ. Α 3-4
2. 'Οδυσ. (Ψ 251-253)
3. 'Οδυσ. (Λ. 119 - 130)
4. Σπ. Μαρινάτος: 'Η Κεφαλληνία (1962)
5. Θ. Βαγενάς. 'Αρκαδικὰ Η3 1980
6. 'Οδυσ. Ω 270
7. Εὐστάθιος Παρεκβολαί εἰς τὴν 'Ομήρου 'Οδυσσεῖα

(συνέχεια σὸ ἐπόμενο)

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Συνδικαλιστικές συγχωνεύσεις

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται ως εποχή προσεγγίσεως και άνασχηματισμού στο χώρο των συνδικαλιστικών οργανώσεων της ναυτιλίας.

Πράγματι, όπως ανακοινώθηκε αρμοδίως, θετικά υπήρξαν τα αποτελέσματα του δημοψηφίσματος για τη συγχώνευση του συνδικάτου των αξιωματικών εμπορικού ναυτικού με το Αυστραλιανό Ίνστιτούτο των ναυτικών μηχανικών και μηχανοδηγών. Παράλληλα έχει τεθεί ζήτημα μιάς ένδεχομένης προσεγγίσεως μεταξύ της Ένώσεως των Αυστραλών ναυτικών και του Συνδικάτου των λιμενεργατών. Αν και θεωρείται πολύ νωρίς για να μιλήσει κανείς για ένα ποίηση και ειδικότερα για μία συγχώνευση, η οποία δεν αντιμετωπίζεται παρά μόνο μακροπροθέσμως, δεν μπορεί παρά να σημειωθεί ιδιαίτερως η πρωτοβουλία του Συνδικάτου των λιμενεργατών, το οποίο έφερε στη δημοσιότητα σχετική έκκληση προς την κατεύθυνση της συνεργασίας των δύο συνδικαλιστικών οργάνων και γενικότερα προς την κοινή συνεισφορά των εργατών σε όλους τους δυνατούς τομείς.

Τό Συμβούλιο της Συνομοσπονδίας Συνδικάτων της χώρας ενέκρινε την απόφαση αυτή και κάλεσε τους εκπροσώπους να μετάνοιχουν σε τελικές συζητήσεις εν όψει της δημιουργίας μιάς ναυτεργατικής Όμοσπονδίας, συμφώνως άλλωστε προς τις αποφάσεις που είχαν ληφθεί το 1985 από το Συνέδριο των λιμένων της Αυστραλίας.

ΒΕΛΓΙΟ

Ο εθνικός στόλος

Στο διάστημα του πρώτου πενταμήνου του έτους διεγράφησαν από το εθνικό νηολόγιο πέντε πλοία συνολικού τοννάζ 38.247 τον. γκρός ή 50.435 τον. d.w. Πρόκειται για τρία πλοία της εταιρίας Esdam Maritien, των 7.096 τον. γκρός το κάθε ένα, το όχημα-

τοφόρο «Marcel» των 3.656 τον. γκρός και το μικτό φορτηγό «Fabiolaville» των 13.363 τον. γκρός.

Εναντι των πέντε διαγραφέντων πλοίων σημειώθηκε μία μόνο νέα έγγραφη: Του ήμι-κοντέινερ «Esprit» των 17.146 τον. γκρός (21.081 τον. d.w.) που ανήκει στο συγκρότημα CMB.

Με τις μεταβολές αυτές ο βελγικός στόλος είχε την 1 Απριλίου 1989 συνολικό τοννάζ 1.999.772 τον. γκρός ή 3.338.126 τον. d.w. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι ο έφοπλισμός της χώρας δεν αναπτύσσεται, αλλά σημαίνει απλώς ότι προσφεύγει σε ξένες σημαίες. Έτσι π.χ. το συγκρότημα CMB ενισχύθηκε κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους με την παραλαβή δύο ακόμα νεοαναυπηγών μπάλκ κάρριερς, των 68.600 τον. d.w. (Oceanus και Before) καθώς και με το ήμι-κοντέινερ «Ebony», 21.081 τον. d.w., αδελφό του προαναφερθέντος «Esprit».

ΓΑΛΛΙΑ

Οι ναυπηγήσεις του 5μήνου

Στο διάστημα του πρώτου πενταμήνου του έτους, τα Γαλλικά ναυπηγεία παρέδωσαν 18 πλοία διαφόρων τύπων και κατηγοριών. Κατά ναυπηγείο και κατά είδος πλοίου, ο πίνακας των παραδόσεων του πενταμήνου έχει ως εξής:

— Τα ναυπηγεία Ατλαντικού του Σαιν Ναζαίρ παρέδωσαν το κρουαζιερόπλοιο «Star Princess» στην εταιρία Princess Cruise της P & O, καθώς και το επιβατηγό Danielle Casanova στην εταιρία SNCM.

— Τα ναυπηγεία Ateliers et Chantiers της Χάβρης παρέδωσαν δύο φορτηγίδες των 50 μ. στην εταιρία SNPL και ένα επιβατηγό ποταμόπλοιο στην εταιρία Flute.

— Το ναυπηγείο SFCN της Villeneuve παρέδωσε δύο κρατικά σκάφη προοριζόμενα για το Πολεμικό Ναυτικό και για έρευνες στον Πόλο.

— Τέλος τα λοιπά μικρά ναυπηγεία της χώρας (Leroun, Socarénam, Lorient κλπ.) παρέδωσαν τα υπόλοιπα 11 σκάφη τα οποία ανήκουν στην κατηγορία των πλοίων βοηθητικής ναυτιλίας, όπως είναι τα σλέπια, ρυ-

μουλά και φορτηγίδες.

Εξάλλου στο ανωτέρω πεντάμηνο διάστημα κατελκύσθηκαν, αλλά δεν παραδόθηκαν ακόμα από τα ναυπηγεία στους παραγωγείς τους: το επιβατηγό Bretagne για την εταιρία Brittany - Ferries, ένα όχηματοφόρο LCT και άλλα επτά σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ανασυγκρότηση της Bremer Vulkan

Η προσπάθεια ανασυγκροτήσεως των ναυπηγείων Bremer Vulkan με άμεση επιδίωξη τη μείωση του προσωπικού κατά 1.000 θέσεις, άρχισε ν' αποφέρει τους καρπούς της.

Ο πρόεδρος του ναυπηγείου αναμένει ότι το 1990 θα παρουσιάσει θετικά αποτελέσματα. Το καρνέ των παραγγελιών του εξασφαλίζει την άπασχόληση μέχρι το 1991 με συμβόλαια Ικανά να καλύψουν πλήρως τα έξοδά του. Τουτό αποδίδεται αφενός μόν στην προγραμματισμένη οικονομική ενίσχυση τόσο της Όμοσπονδιακής Κυβερνήσεως όσο και των τοπικών κυβερνήσεων, αφετέρου δε στην άνοδο των τιμών των πλοίων.

Η τελευταία παραγγελία που δέχτηκε αναφέρεται σε ένα πλοίο - κοντέινερς των 1.800 EVP για λογαριασμό του έφοπλιστή Schuldt. Λίγο νωρίτερα ο οίκος Leonhardt - Blumberg του Άμβούργου είχε παραγγείλει δύο πλοία-ψυγεία των 12.350 τον. d.w. έκαστο, προαναλωμένων ήδη σε Σουηδικά συμφέροντα. Εξάλλου το ναυπηγείο Lloyd Werft που αποτελεί μέλος του συγκροτήματος Bremer Vulkan εκτελεί ήδη επσκευές και μετασκευές Σοβιετικών πλοίων.

Τό 1988 το συγκρότημα Bremer Vulkan παρουσίασε κύκλο εργασιών της τάξεως των 340 εκατ. μάρκων. Η ζημία του έπεσε από τα 168 εκατ. μάρκων του 1987 στα 90 εκατ. Ανάλογη υπήρξε και η βελτίωση των επί μερους εταιριών του συγκροτήματος, όπως του Schichbau Seebeckwerft που ισοσκελίσε τον απολογισμό του και του Lloyd Werft που περιόρισε τη ζημία του σε 1,5 εκατ. μάρκων έναντι των 3 εκατ. του 1987.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η ναυπηγική βιομηχανία

Εντείνεται η ύποσθηξη της Βουλής των Αντιπροσώπων και της Γερουσίας υπέρ της διαμαρτυρίας που εξέφρασαν οι εκπρόσωποι των ναυπηγοεπισκευαστικών συγκροτημάτων στις ΗΠΑ, ενάντια στη πολιτική των επιδοτήσεων και της επιστροφής φόρων που εφαρμόζεται στην Ιαπωνία και σε κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ηδη η σχετική διαμαρτυρία των Αμερικανών ναυπηγομηχανών οδηγείται για επί-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

λωση στο γενικό συμβούλιο της GATT (General Agreement on Trade and Tariffs), όπου από πλευράς 'Ηνωμένων Πολιτειών θα ζητηθεί η κτάρρηση κάθε μορφής άμεσης ή έμμεσης επιδότησης.

Πρόκειται για την πλέον έντονη διαμαρτυρία που έχει διατυπωθεί μέχρι σήμερα από την 'Αμερικανική ναυπηγοβιομηχανία, η οποία έχει θέσει ως στόχο να εξασφαλίσει ένα μερίδιο, της τάξεως τουλάχιστον 2-3% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής.

Σημειώνεται εν προκειμένω ότι στις αρχές του 1989 τα ναυπηγεία της 'Ιαπωνίας είχαν στα βιβλία τους 212 παραγγελίες έμπορικων πλοίων, η Δυτ. Γερμανία 46, η Νορβηγία 15, ενώ τα ναυπηγεία των 'Ηνωμένων Πολιτειών δεν είχαν ούτε μία παραγγελία για ναυπήγηση έμπορικού πλοίου.

ΙΝΔΙΑ

'Αντιπροσώπηση της Jardine στην 'Ινδία

Συνεχίζοντας τις προσπάθειές της να επεκταθεί στην σημαντική αγορά της 'Ινδίας η γνωστή εταιρία Jardine Shipping Services ανέθεσε την αντιπροσώπηση της στην εταιρία Eastern Steamship Private Ltd., (ESPL), για ναυτασφαλιστικές, ναυλομεσιτικές εργασίες και επιθεωρήσεις πλοίων.

'Η εν λόγω εταιρία ιδρύθηκε το 1951 από τον πρόεδρό της κ. T.S. Subramanian και είναι από τους αρχαιότερους ναυτιλιακούς οίκους στην 'Ινδική χερσόνησο. Διαθέτει πλήρες δίκτυο γραφείων σε όλα τα λιμάνια της χώρας καθώς και στα κυριότερα κέντρα της ένδοχώρας για τον χειρισμό φορτίων πολυτροπικής μεταφοράς.

'Η ανάθεση της αντιπροσώπησης θα επηρεάσει στην Jardine να έμμεταλλευθεί την αύξηση στο διακομετακομιστικό εμπόριο που παρουσιάζεται μεταξύ της 'Ινδικής χερσονήσου και της Νοτιοανατολικής 'Ασίας με προορισμούς το Βιετνάμ, τη Μπούρμα, την 'Ανατολική Μαλαισία και τον Νότιο Ειρηνικό, με κεντρικό άξονα τη Σιγκαπούρη.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ναυπηγήσεις τάνκερς

Την ναυπήγηση δύο ακόμα δεξαμενοπλοίων των 140.000 εξασφάλισαν τα ναυπηγεία της 'Ισπανίας «Astilleros Espanoles» από την Σουηδική ναυτιλιακή εταιρία «Uddevala Shipping». 'Ηδη τα 'Ισπανικά ναυπηγεία έχουν στο καρνέ των παραγγελιών τους έννέα παρόμοια σκάφη, τέσσερα από τα οποία προορίζονται για Σκανδιναυούς πλοιοκτήτες. 'Η «Uddevala» δημιουργήθηκε μετά τη

κατάρρευση του άτυχου Σουηδικού ναυπηγείου «Uddallanavert» με σκοπό την έκμετάλλευση ναυπηγηθέντων πλοίων που παρέμεναν αδιάθετα, αλλά πρόσφατα μετά την είσαγωγή των μετοχών της στο χρηματιστήριο είσηλθε σε μία νέα φάση ανάπτυξης.

Τό πρώτο από τα υπό παραγγελία πλοία θα παραδοθεί τό 1991 και τό δεύτερο τό 1992, ενώ υπάρχουν σχέδια για περαιτέρω ναυπηγήσεις μέσα στην επόμενη τριετία. 'Ακόμα η εταιρία πρόσφατα αγόρασε δύο μικτά σκάφη 'Ιαπωνικής ναυπηγείας του 1985 και έχει συνάψει κοινή επιχείρηση με την Φινλανδική εταιρία πετρελαίων «Neste».

ΙΤΑΛΙΑ

'Εγκαταστάσεις καθαρισμού

'Ο βουλευτής Pino Lucchesi υποστηρίζοντας από πολλούς συναδέλφους του, κατέθεσε στη Βουλή σχέδιο νόμου για τη χρηματοδότηση προγράμματος εξοπλισμού των λιμένων της Γένοβας και της Τεργέστης με εγκαταστάσεις καθαρισμού των δεξαμενών των πλοίων που μεταφέρουν χημικά προϊόντα. Τό κόστος του προγράμματος έχει υπολογισθεί σε 100 και πλέον δισεκατομμύρια λιρεττών, αλλά οι αρχικώς προβλεπόμενες πιστώσεις δεν θα υπερβούν τα 20 δισεκ. λιρεττών.

Σύμφωνα με την έκθεση που συνοδεύει τό άνωτέρω νομοσχέδιο, ο καθαρισμός των δεξαμενών των πλοίων ενεργείται σήμερα από 'Ιδιωτικές επιχειρήσεις, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν αντίστοιχες δημόσιες υπηρεσίες.

'Εξάλλου οι δύο αυτοί λιμένες, της Γένοβας και της Τεργέστης επελέγησαν σε πρώτο βαθμό προτεραιότητας, γιατί είναι οι μόνοι 'Ιταλικοί λιμένες οι οποίοι διαθέτουν εγκαταστάσεις δεξαμενισμού εν λειτουργία. Παράλληλα με τον καθαρισμό των πλοίων έλπιζεται ότι ο κατάλληλος εξοπλισμός των δύο λιμένων θα επιτρέψει να προχωρήσουν και στην άπορύπανση του θαλασσίου ύδατος.

Τό άνωτέρω νομοσχέδιο παρεπέμφθη στη Κοινοβουλευτική 'Επιτροπή των Μεταφορών η οποία τό συζητά προκειμένου να είσηγηθεί την περαιτέρω προώθησή του.

ΚΙΝΑ

'Η ναυτιλιακή δραστηριότητα

Κατά την άποψη Κινέζων αξιωματούχων συνεχίζεται κανονικά η ναυτιλιακή δραστη-

ριότητα στην Κίνα, παρά τις ταραχές που επιδρούν άρνητικά στις έμπορικές σχέσεις της χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. 'Η 'Εθνική Ναυπηγική 'Εταιρία της Κίνας απέστειλε μήνυμα σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες με τις οποίες διατηρεί έμπορικές σχέσεις υπογραμμίζοντας ότι όλα τα συμβόλαια που υπογράφηκαν πριν τις ταραχές θα τηρηθούν.

'Από την άλλη πλευρά, η βρετανική P & O σχεδιάζει να άκυρώσει τις επισκέψεις του κρουαζιερόπλοιου «Ση Πρίνσες» στα κινεζικά λιμάνια, ενώ άντιπρόσωποι της Διεθνούς Τράπεζας συναντήθηκαν με Κινέζους αξιωματούχους στο Πεκίνο για να αποφασίσουν αν και πότε θα συνεχιστεί η ροή των έκατομμυρίων δολλαρίων για τα άναπτυξιακά σχέδια της Κίνας.

Πρόσφατα τέλος η Κινεζική τηλεόραση πρόβαλε σκηνές τιμωρίας όρισμένων διαφωνούντων, ενώ παράλληλα προειδοποίησε τούς κατοίκους του Χόγκ Κόγκ να μην άσχολούνται με την πολιτική κατάσταση της ηπειρωτικής Κίνας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οι έπισκευές του Γιβραλτάρ

Τό ναυτικό έπισκευαστικό κέντρο του Γιβραλτάρ Gibraltar άνήγγειλε ότι ένα έκτο πλοίο της νορβηγικής εταιρίας Kr. Jøbsen μπήκε στις εγκαταστάσεις του για καθαρισμό, έπισκευές και τεχνική επιθεώρηση. Πρόκειται για τό «Arrow Pride», 63.494 τον. d.w. τό οποίο ειδικώτερα θα υποβληθεί σε καθαρισμό γάστρας και επιθεώρηση των ηλεκτρικών γεννητριών και του έλικόφρου άξονος.

Πρός τό παρόν άλλα 7 πλοία βρίσκονται στα χέρια των τεχνικών και των εργατών του Gibraltar. Πρόκειται για τό νορβηγικό «Borremil» του ως άνω Jøbsen, τό έλληνικό «Σούνιον» της Eureka Shipping, τό 'Αμερικανικό «Pride of Texas», 37.002 τον. d.w., τό γερμανικό «Helga», 2.889 τον. d.w. τό νορβηγικό «Far East», 35.702 τον. d.w. και τό 'Ινδικό «Witraro», 5.767 τον. d.w.

'Εξάλλου τα πλοία που θα περάσουν από δεξαμενισμό είναι τό Soodoc» 7.126 τον. d.w., φορηγό της Καναδικής εταιρίας Paterson και τό ήμιβυθιζόμενο πλοίο μεταφοράς βαρέων φορτίων «Superservant» της 'Ολλανδικής ναυαγοσωστικής εταιρίας Βάι-σμούλλερ.

Κατά τις ένήμερες βρετανικές πηγές, τό έπισκευαστικό κέντρο του Γιβραλτάρ είναι σε πλεονεκτική θέση, ώστε να προσφέρει τιμές έπισκευών σχετικώς χαμηλές σε συνδυασμό με ύψηλή ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών.

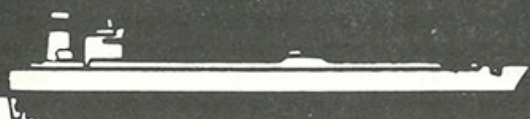
International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON
Cable: Tonio Colon — Tεlex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128
24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Διεθνές συνέδριο ναυτικής τεχνολογίας

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας ανέλαβε τη διοργάνωση του «5ου Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικής Τεχνολογίας» τό όποίο θά πραγματοποιηθεί στην Έλλάδα τόν Μάιο του 1990.

Στό συνέδριο, τό όποίο γίνεται υπό την αιγίδα της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως ΈΑνατολικής Μεσογείου, θά παρουσιασθούν καί θά αναπτυχθούν θέματα τά όποια κατά καιρούς έχουν απασχολήσει τόσο τόν τομέα της ναυτικής τεχνολογίας όσο καί τήν ναυτική κοινότητα καί μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται καί τό θέμα του μέλλοντος των ναυπηγείων της Μεσογείου πού είναι μάλιστα πρώτο στη σειρά.

Τό Π. Διάταγμα γιά τους πρόσφυγες

Υπογράφηκε από τόν Πρόεδρο της Δημοκρατίας καί έστάλη γιά δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα γιά τήν απογραφή ως ναυτικών των πολιτικών προσφύγων οι όποιοι άσκησαν τό ναυτικό επάγγελμα καί έχουν θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον έξι έτών σέ έλληνικά ή ξένα πλοία, πού αποδεικνύεται από επίσημα έγγραφα καί δέν θά υπερβαίνουν τό έξηκοστό δεύτερο έτος της ηλικίας τους.

Η Ισχύς του Διατάγματος είναι έξάμηνος.

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικτό πλοίο «Σπίριτ όφ Φοίνις» 117.893 τόν. d.w., 65.459 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, υπό έμπιστευτικούς όρους. Τό πλοίο μετονομάσθηκε «Νίκη».

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία

Φιλιππίνων πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Esperanza Marina» 61.931 τόν. d.w. 34.188 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 16,5 έκ.τ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Ρίβερ Τάυν» 16.817 τόν. d.w. 10.190 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, χωρίς νά γνωσθεί τιμή αγοράς.

— Σέ Σκανδιναυούς έπωλήθη τό υπό λιβεριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σιδερής» 27.158 τόν. d.w., 16.848 τόν. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 4,8 έκ.τ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μικτό πλοίο «Tiffany» 150.900 τόν. d.w., 71.877 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 11,3 έκ.τ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικρό φορτηγό τουήντεκερ «Βικτώρια», 4.470 τόν. d.w. 2.818 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής 1.350.000 δολλαρίων. Τό πλοίο μετονομάσθηκε «Φλάγκ Θεοφανώ».

— Τέλος, μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό σημαία Όνδούρας φορτηγό πλοίο «Πρώτος» 16.475 τόν. d.w., 9.436 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής περί των 1,9 έκ.τ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Με προορισμό τή διάλυση έπωλήθησαν τά πλοία μεταφοράς αερίων «Γκάζ Άτλάντικ» 2.986 τόν. γκρός του 1965 καί «Γκάζ Μέντ» 4.890 τόν. γκρός του 1965, έναντι τιμής περί των 3,4 έκ.τ. δολλαρίων en bloc.

Δρομολογήθηκε τό «Ποσειδών Έξπρές»

Άρχισε τό δρομολόγιά του τό νέο πολυ-

τελές καί ταχύπλοο έπιβατηγό πλοίο «Ποσειδών Έξπρές» τό όποίο εντάχθηκε πρόσφατα στην δύναμη της Έλληνικής Άκτοπλοίας.

Τό νέο πλοίο έξυπηρετεί μέ καθημερινά δρομολόγια τά νησιά Πάρο, Νάξο, Ίο, Θήρα.

Έξοπλισμός του YEN μέ πρόγραμμα της ΕΟΚ

Μέ απόφαση του Υπουργού συγκροτήθηκε όμάδα εργασίας ή όποία θά μελετήσει τό θέμα του έξοπλισμού του ύπουργείου γιά τήν καλύτερη παρακολούθηση των δραστηριοτήτων του άλιευτικού μας στόλου καί θά συντάξει τήν απαραίτητη οικονομοτεχνική μελέτη προκειμένου νά υποβληθεί στην ΕΟΚ γιά τή χρηματοδότηση της προμήθειας του έξοπλισμού.

Τά προγράμματα αυτά, χρηματοδοτούνται από τήν ΕΟΚ μέχρι καί 70% επί του κόστους των έξοπλισμών.

Τά πρακτορειακά δικαιώματα στην Καβάλα

Μέ κοινή απόφαση των ύπουργών Ναυτιλίας καί Έργασίας αναπροσαρμόστηκαν κατά 15% τά Ισχύοντα δικαιώματα άμοιβής των ναυτικών πρακτόρων του λιμένος Καβάλας πού παρεμβάλλονται στην διακίνηση έμπορευμάτων καί φορτίων.

Η έταιρία Κατράδη εκπροσωπεί τήν CETEMA B.V.

Η γνωστή έταιρία ΚΑΤΡΑΔΗ μέ μερικές δεκαετίες έμπειρία στην καθοδική προστασία ανέλαβε τήν αντιπροσώπευση στην Έλλάδα ενός από τους κυριότερους κατασκευαστές ανόδων στον κόσμο, της «CETEMA B.V.».

Η «CETEMA B.V. OSS Netherlands» είναι θυγατρική κατά 100% έταιρία του Όμιλου «Metallgesellschaft A.G.» πού έδρεύει στην Φρανκφούρτη καί χειρίζεται τίς πωλήσεις Άνόδων AMPAK παγκοσμίως.

Η Metallgesellschaft — ή όποία συχνά αναφέρεται ως «MG» — είναι ένα συγκρότημα πολλών δραστηριοτήτων μέ ένεργό δραστηριότητα διεθνώς στις πρώτες ύλες καί στην τεχνολογία. Άπασχολεί 24.000 περίπου άτομα καί έχει δημιουργήσει Έταιρία Έξορύξεως Μετάλλων στον Καναδά γιά τίς διεθνείς έξορυκτικές δραστηριότητές της. Ο παγκόσμιος ίσολογισμός της MG πλησιάζει τά 13 δισεκ. μάρκα.

Η CETEMA B.V. άναγνωρίζεται ως μία από

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

τίς ηγέτιδες επιχειρήσεις στον σχεδιασμό και κατασκευή συστημάτων καθοδικής προστασίας και εξοπλισμού για την βιομηχανία ανοικτής θαλάσσης και την παράκτια βιομηχανία και την ναυτιλιακή βιομηχανία, για περισσότερα από 30 χρόνια και παρέχει μία πλήρη σειρά συστημάτων καθοδικής προστασίας και υπηρεσιών για όλες τις εφαρμογές.

Εταιρίες πετρελαίου σαν την TEXACO και την EXXON, ναυπηγεία στην Β. Ευρώπη και πλοιοκτήτες σε όλο τον κόσμο είναι πελάτες της CETEMA B.V.

Η σύγχρονη τεχνολογία, το πεπειραμένο προσωπικό και η καθαρότης των πρώτων υλών που παρέχει η MG είναι η εγγύηση για την άριστη ποιότητα των Ανόδων AMPAK.

Οι Άνοδοι AMPAK είναι διαθέσιμες μέσω τοπικών αποθηκών στην Σιγκαπούρη, το Χόγκ Κόγκ, το Άμστερνταμ, το Ρότερνταμ, την Άμβερσα, το Άμστερνταμ και την Βρέμη. Παγκοσμίως η CETEMA υποστηρίζεται από ένα δίκτυο πρακτόρων διανεμητών και αποθηκευτών. Στην Ελλάδα είναι διαθέσιμα όλα τα δημοφιλή είδη των Ανόδων AMPAK που διατίθεται από την εταιρία Ν.Κ. ΚΑΤΡΑΔΗΣ.

Οι στρατολογικές διευκολύνσεις

Ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης δήλωσε ότι το ΥΕΝ ζήτησε από το υπουργείο Έθνικης Άμυνας να αναβιώσει ή από το 1980 απόφαση με την οποία παρήχοντο στρατολογικές διευκολύνσεις στους κατ' επάγγελμα ναυτικούς, αλλά και το άρθρο 16 του νομοθετικού διατάγματος 720/1970 με βάση το οποίο έδικαιούντο αναβολής κατατάξεως στο στρατό προς απόκτηση θαλασσίας υπηρεσίας οι απόφοιτοι των Σχολών Παλαιού Τύπου (σήμερα ναυτικών Λυκείων) που έδικαιούντο τη λήψη διπλώματος Υ' τάξεως.

«Πιστεύω, είπε ο κ. Υπουργός, ότι ο συνάδελφός μου επί της Έθνικης Άμυνας θα δώσει εύνοϊκή απάντηση στο αίτημα αυτό και μάλιστα τούτο να ισχύει και για τους αποφοίτους του σχολικού έτους 1988-1989».

Λαθρεπιβάτες

Δύο λαθρεπιβάτες από τη Μαλαισία βρέθηκαν στο ελληνικό φορτηγό «Ακμή», ενώ το σκάφος κατευθύνεται προς το Ρότερνταμ.

φορτωμένο με ξυλεία. Όπως ανέφερε ο πλοίαρχος στο υπουργείο, οι δύο λαθρεπιβάτες επιβιβάστηκαν στο «Ακμή» όταν τούτο απέπλευσε από το Πόρτ Κήλανγκ της Μαλαισίας.

Ληστές τραυμάτισαν μηχανικό στο Λάγος

Ο Έλληνας ναυτικός Γεώργιος Καλογρίδης, μηχανικός του αλιευτικού σκάφους «Λεωνίδα» δέχθηκε ληστρική επίθεση ενώ μετέβαινε οδίκως από το Λάγος της Νιγηρίας στο Κόνακρυ.

Οι ληστές τον τραυμάτισαν με μαχαίρι σοβαρά στο κεφάλι και του πήραν την τσάντα, που περιείχε θεωρημένα ναυτικά φυλλάδια πέντε Έλλήνων ναυτικών - μελών πληρωμάτων δύο αλιευτικών σκαφών και τα ναυτολόγια των πλοίων τούτων.

Ο Καλογρίδης πρόκειται να αναχωρήσει για την Ελλάδα με το πρώτο αεροσκάφος, ενώ, όπως αναφέρεται σε σχετικό τηλεγράφημα του προξενικού λιμενάρχη στο Λάγος, η κατάσταση της υγείας του τραυματία συνεχώς βελτιώνεται.

Θάνατος μηχανικού από ηλεκτροπληξία

Θανατηφόρο ηλεκτροπληξία υπέστη ο δεύτερος μηχανικός του φορτηγού «Καλή Λ», Παντελής Ζουμπουλάκης, 40 ετών, από τη Χίο, ενώ το σκάφος έπλεε από το Νόρφολκ των ΗΠΑ για το Σάντος της Βραζιλίας.

Ο άτυχος ναυτικός έπαθε ηλεκτροπληξία ενώ εργαζόταν στο μηχανοστάσιο του σκάφους και η σορός του πρόκειται να μεταφερθεί στην Ελλάδα.

Δωρεά εις μνήμη Άντωνης Άγγελικούση

Η CITIBANK έκανε πρόσφατα δωρεά ύψους 750.000 δραχμών στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών για τα παιδιά των Έλλήνων ναυτικών σε μνήμη του Άντωνης Άγγελικούση, με τον οποίο η Τράπεζα είχε μακρά και πετυχημένη συνεργασία.

Στόχος της δωρεάς είναι η βράβευση μαθητών που έχουν άριστεύσει στις σχολικές σπουδές τους, ή δέ διάθεση του ποσού εν-

τάσσεται στο πλαίσιο της γενικότερης κοινωνικής πολιτικής που ακολουθεί η CITIBANK στην Ελλάδα.

Έκτος Ναυτιλίας

Μετά την ανακοίνωση των ονομάτων των βουλευτών του ΠΑΣΟΚ που εκλέχθηκαν γραμματείς (και εισηγητές) των ΚΤΕ (Κοινοβουλευτικών Τομέων Έργας) του κόμματος, που αποτελούν και τη λεγόμενη «σκιά» της κυβέρνησης, διαπιστώνεται ότι ο πρώην Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης απομακρύνεται (κομματικά) από το χώρο της Έμπορικης Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση, γραμματέας στον Κοινοβουλευτικό Τομέα Έργας για την Έμπορικη Ναυτιλία εκλέχθηκε ο βουλευτής κ. Πέτρος Βάλβης και εισηγητής ο πρώην γενικός γραμματέας του ΥΕΝ και ήδη βουλευτής κ. Βασίλης Παπαδόπουλος.

Σύμφωνα με την ίδια ανακοίνωση, ο κ. Βασίλης Σαραντίτης εκλέχθηκε γραμματέας στον Κοινοβουλευτικό Τομέα Έργας για τον Τουρισμό με εισηγητή τον κ. Γεώργιο Δρύ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ Α.Ν. 89/67

Κυκλοφόρησε πρόσφατα το βιβλίο του Υποναυάρχου ΛΣ (έ.ά.) Γ. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ με τίτλο «Ναυτιλιακές Έταιρίες του Α.Ν. 89/67». Με την έκδοση αυτή γίνεται μία συστηματική και ουσιαστική προσπάθεια για μία, όσο το δυνατό, καλύτερη παρουσίαση και κάλυψη των συναφών θεμάτων που — από την άποψη της σχετικής βιβλιογραφίας — δεν μπορεί μάλλον να υποστηριχθεί ότι καλύπτονται και αντιμετωπίζονται επαρκώς και εν πάση περιπτώσει ανάλογα με την σπουδαιότητά τους, τη σημασία τους, την συνθετική τους ύλη και την έκτασή τους.

Το βιβλίο βασικά καλύπτει τις Ναυτιλιακές Έταιρίες του ΑΝ 89/67 και Ν. 814/78.

Διάθεση: «Ναυτικά Χρονικά» ΕΠΕ.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS:

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FLONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213
TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR
FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

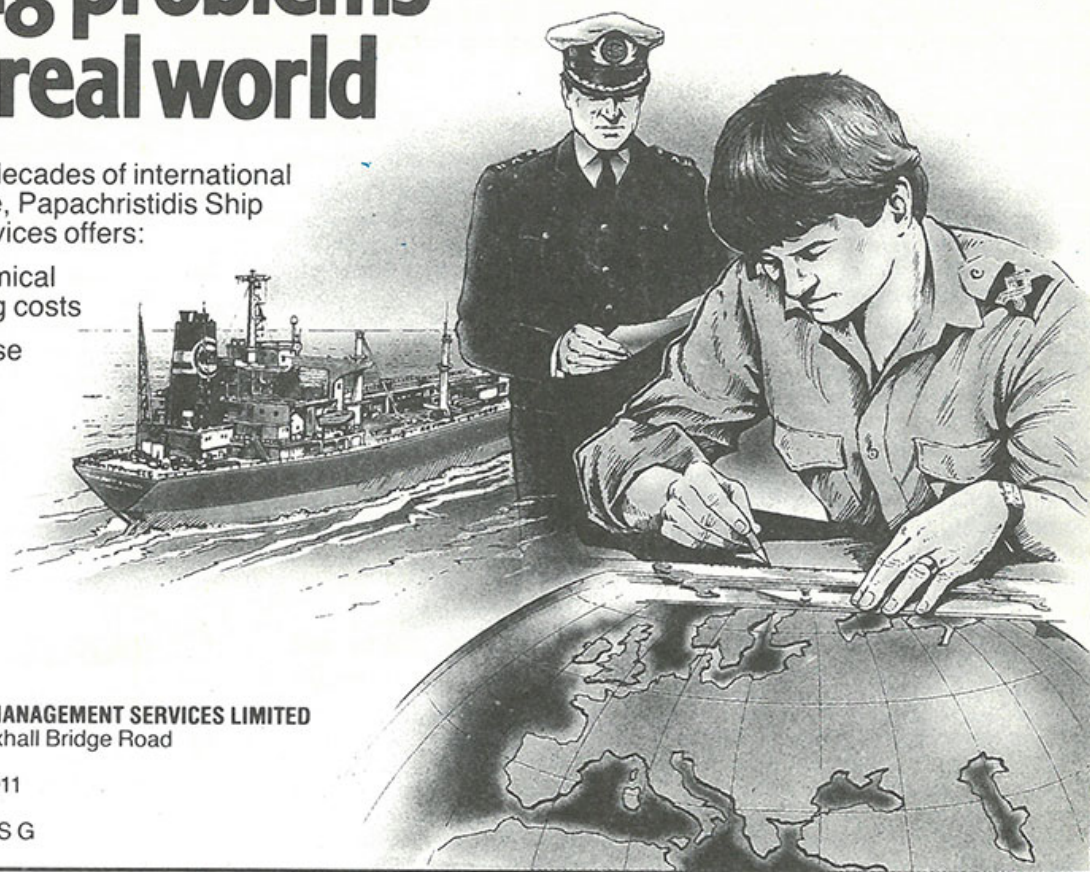
Solving problems in the real world

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
 "Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
 London SW1V 1DX
 Telephone: (01) 828 9911
 Fax: (01) 828 9179
 Telex: 8956714 FRIXOS G



MEDOV **FOR** **OVER 40 YEARS** **IN THE** **SERVICE OF** **INTERNATIONAL** **SHIPPING**



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES • L. SCAFFARDI • G.A. STATHOPOULOS

**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
 SHIPPING AGENCY S.P.A.**
 Paid Up Capital Lire 750.000.000
 Established 1947

**PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
 SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER**
**GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
 TANKERS AND CRUISE VESSELS**
**SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
 TYPES OF VESSELS AND CREW**
REPAIR SUPERINTENDENCE
OIL AND BUNKER SUPPLIERS
BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS
CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29
Phone (010) 5490.1
Telex: 270046/270346/283836
Telefax: (010) 562050 • Cables: MEDOV
AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

CENTRO CROCIERE S.r.l. - Cruise Operators. Telex: 271460 •

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΤΗΣ 31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1988

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΑ' ΠΑΓΙΟ

	ΕΣΤΙΑ	ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα					
Οικόπεδο:	27.184.802				
Κτίριο:	500.776.125	527.960.927			527.960.927
Εγκαταστάσεις:	9.532.099		1.323.149		
Μείον αποσβέσεις:	7.072.563	2.459.536	431.175	891.974	3.351.510
Έπιπλα και Σκεύη:	4.737.364		2.559.145		
Μείον - αποσβέσεις:	4.470.537	266.827	660.984	1.898.161	2.164.988
Μηχανήματα:	6.283.519		719.081		
Μείον - αποσβέσεις:	5.203.884	1.079.635	198.046	521.035	1.600.670
Μηχανές γραφείου:	348.692		299.407		
Μείον αποσβέσεις:	287.721	60.971	183.479	115.928	176.899
Εργαλεία — Όργανα:	318.765		63.273		
Μείον αποσβέσεις:	200.973	117.792	28.701	34.572	152.364
Βιβλιοθήκη Οργανισμού:	412.727				
Μείον αποσβέσεις:	212.365	200.362			200.362
Ιματισμός:	4.502.613				
Μείον αποσβέσεις:	4.221.384	281.229			281.229
Είδη ψυχαγωγίας:	107.712				
Μείον αποσβέσεις:	107.709	3			3
Εξοπλισμός κυλικείου:	26.615				
Μείον αποσβέσεις:	7.984	18.631			18.631
Διαμορφώσεις χώρων:	1.248.931				
Μείον αποσβέσεις:	770.970	477.961			477.961
Μεταφορικά μέσα:	518.287				
Μείον αποσβέσεις:	282.759	235.528			235.528
Έξοδα ίδρυσης και Οργάνωσης:	286.953				
Μείον αποσβέσεις:	286.952	1			1
Εγγυήσεις:		187.831		125.200	313.031
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:		533.347.234		3.586.870	536.934.104
Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ		=====		=====	=====
Προσωρινοί Χρεωσ. Λογαριασμοί:		100.000		1.524	101.524
Αγορές αγαθών		510.664			510.664
Ηλεκτρολογικό υλικό:		46.598			46.598
Καύσιμα:		340.501			340.501
Δοσοληψίες κλάδου Ε.Λ.Ε.Ν.:		39.717.505			39.717.505
Φ.Π.Α.		14.213.784			14.213.784
Δαπάνες επόμενης χρήσης:		27.313			27.313
Εκκρεμεί διαφορές Φ.Π.Α.		1.086.021			1.086.021
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		56.042.386		1.524	56.043.910
		=====		=====	=====
Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ					
Ταμείο:		58.689			58.689
Καταθέσεις σε Τράπεζες:					
ΕΤΕ/Ναυτιλιακό:	185.134		7.194		
Τράπ. Κεντρ. Ελλάδος:	756.311.795		736.178		
Τράπ. Κρήτης:	406.881				
Τράπ. Εργασίας:	8.219.246	765.123.056			765.123.056
Τράπεζα Ελλάδος:			1.190.558.867	1.191.302.239	1.91.302.239
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ:		765.181.745		1.191.302.239	1.956.483.084
		=====		=====	=====
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:		1.354.571.365		1.194.890.633	2.549.461.998
		=====		=====	=====
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ:					
Παγια Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.):		1.			1
		=====			=====

ΠΑΘΗΤΙΚΟ
Α ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι - Κεφάλαια:	1.345.264.944	1.188.799.865	2.534.064.809
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ:	1.345.264.944	1.188.799.865	2.534.064.809
	=====	=====	=====
Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Προσωρινοί Πιστωτικοί			
Λογαριασμοί:		5.636.722	5.636.722
Ελληνικό Δημόσιο:	1.857.990	454.046	2.312.036
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί:	6.338.204		6.338.204
Λειτουργική εξυπηρέτηση:	1.110.227		1.110.227
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ:	9.306.421	6.090.768	15.397.189
	=====	=====	=====
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ:	1.354.571.365	1.194.890.633	2.549.461.998
	=====	=====	=====
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ:			
Δικαιούχοι παγίων Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)	1.		1
	=====		=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1988

ΧΡΕΩΣΗ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Επισφαλείς Χρεώστες	3.000		3.000
Αγορές Αγαθών	1.743.593		1.743.593
Ηλεκτρολογικό υλικό	267.145		267.145
Καύσιμα	1.855.974		1.855.974
Δαπάνες Διοικ.-Λειτουργ/κής	21.545.213	5.625.012	27.170.225
Μισθώματα μηχανημάτων -			
- λοιπών εξοπλισμών		15.408	15.408
Αμοιβές Δ.Σ. - Επιτροπών	217.250	94.500	311.750
Αμοιβές παρ. Υπηρεσιών	6.811.412		6.811.412
Αμοιβές προσωπικού	70.981.927	27.068.547	98.050.474
Παροχές προσωπικού	499.300		499.300
Αμοιβές τρίτων		28.522	28.522
Κρατήσεις - Εισφορές υπέρ τρίτων	18.064.603	6.193.288	24.257.891
Οικογ. Βοηθ. - Παροχ. Γάμου		1.072.400.173	1.072.400.173
Έξοδα συντήρησης	395.837	88.287	484.124
Έξοδα συντήρησης παγίων Ν.Α.Τ.	1.706.754		1.706.754
Ψυχαγωγία Ναυτικών	19.640.610		19.640.610
Γαμήλια Δώρα	30.950.580		30.950.580
Έκτακτη οικον. ενίσχυση Ναυτικών	1.480.000		1.480.000
Παλιννοστήση Ναυτικών	31.780		31.780
Συμπράσταση στις Οικον. Ναυτικών	308.000		308.000
Χρηματικά βραβεία	2.020.930		2.020.930
Οικον. ενίσχυση Επαγγ. Σωμ. Ναυτικών	600.000		600.000
Φθορές - Απώλειες	88.140		88.140
Αποσβέσεις	1.495.044	525.849	2.020.893
Διαφορά εσόδων - Δαπανών χρήσης	401.288.284	166.129.687	567.417.971
	581.995.376	1.278.169.273	1.860.164.649
	=====	=====	=====

ΠΙΣΤΩΣΗ

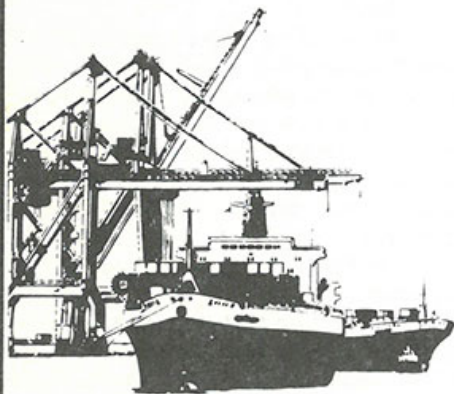
	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΕΛΟΕΝ	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδα από ΝΑΤ	438.273.891	1.100.000.000	1.538.273.891
Έκτακτα έσοδα	47.079.009	178.154.716	225.233.725
Έσοδα Μονάδων	31.887.189		31.887.189
Συν/κές διαφορές	64.738.320	14.557	64.752.877
Έσοδα από λοιπές αιτίες	16.967		16.967
	581.995.376	1.278.169.273	1.860.164.649
	=====	=====	=====

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΤΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας ΠΝΟ

Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ο Προϊστάμενος
Οικονομικής Υπηρεσίας
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

NAFTIKA CHRONIKA



GREEK EXPATRIATES

On a holiday at his home town of Kardamyla is young expatriate Greek who has made good in America. His name is Evangelos Tsevdos and he is the American Bureau of Shipping's Principal Engineer for Machinery and Engineering Systems with an office in the ABS's headquarters in New York.

Mr. Tsevdos is a specialist in the construction of cruise ships and is also one of the world's few experts on cruise submarines which look as if they will become a new and popular feature on the cruising scene. Those submarines of this type that already exist can take from two to 52 passengers and can dive to depths of 150 to 2,580 feet.

Mr. Tsevdos is certainly not the only Greek who has made good abroad and, at the prompting of friends and readers of «Naftika Chronika» we have decided to seek out and make a list of expatriate Greeks who are connected, directly or indirectly, with shipping.

At a later date, we might even send a member of our staff abroad to interview such persons but, for the time being, we would be grateful to our readers if they could let us know of any Greek expatriates with whom they are acquainted or familiar and send us their particulars to enable us to feature them in our journal.

EEC INTERVENTION TO RELEASE GREEK FISHING VESSELS AND CREW

The Greek Ministry of Merchant Marine with the cooperation of the Ministry of Foreign Affairs is trying to obtain the release of 19 Greek seafarers and eight fishing vessels being held in Cameroon and Equatorial Guinea.

Merchant Marine Minister, Aristotelis Pavlides, said an approach had been made to the European Economic Community to intervene to secure the release of the fishing vessels crews but because of slight procedural discrepancies on the part of the owning group, direct intervention had not been possible.

According to the Rouvelas Group, owners of the fishing vessels, the company

and the seafarers are being accused of the illegal fishing and export of fish.

Four of the fishing vessels have been held in Equatorial Guinea and the remaining four in Cameroon since mid-May.

The company said that fishing licences obtained from the Equatorial Guinea government had also been effective for Cameroon under the terms of a protocol signed between the two countries.

The shipowner company claims that said fishing licences have been withdrawn because they have not agreed to support financially the election campaign of the President of Equatorial Guinea.

THE EUROPEAN FLAG

The EC Commission is about to propose to the appropriate ministers of the 12 member - countries the adoption of a common programme for the development of a community merchant fleet.

This programme will contain many controversial features, among them the creation of a European registry, a framework for state subsidies, aid to third world countries under the community flag and, mainly, the gradual abolition of restrictions on cabotage.

Obviously, these matters are all thorny ones and are variously opposed by EC members, especially with regard to the creation of a European flag which some members do not see as the answer to the problems of EC shipping. However, others believe that such a flag could harmonise economic measures in support of shipping to enable EC ships to compete with convenience-flag shipping.

Other reservations have been expressed with regard to combining the proposed measures with international rules, the obligation of shipowners to employ a certain percentage of Europeans on their ships and with the requirement that foreign - flag ships comply with certain rules of social welfare, ship safety and protection of the environment before they can call at EC ports.

HONG KONG OWNERS MOVE

A Hong Kong shipping company, IMC (International Maritime Carriers) has announced that in spite of a very good year during which its profits increased by 280%, it has been obliged to move its headquarters to Bermuda in order to protect the value of its shares. Indeed, the Hong Kong stock exchange has become very sensitive to events in China and many shares dropped sharply during the recent events in Peking.

700,000 TRANSITS

From August 15, 1914 when the Panama Canal was first opened to international shipping, up to May 28, 1989, 700,000 ships of all types, sizes and nationalities have transited the famous canal.

The 700,000th ship was the Korean «Hanjin Long Beach» on its way from Taiwan to New York. It arrived at the Pacific entrance of the canal at 6.21 am on May 28, sailed through the Miraflores Straits, was raised in the Gatun Locks and lowered to sea level again at 4.35 pm to continue its voyage through the Caribbean.

The canal's most frequent transits are those of ships sailing from the Far East to the U.S. Atlantic Seaboard. Container ships are the main type of ship that transits nowadays and more than a million containers pass through the canal every year and ships like the «Hanjin Long Beach» built specially to be able to go through the canal, constitute 23% of total traffic.

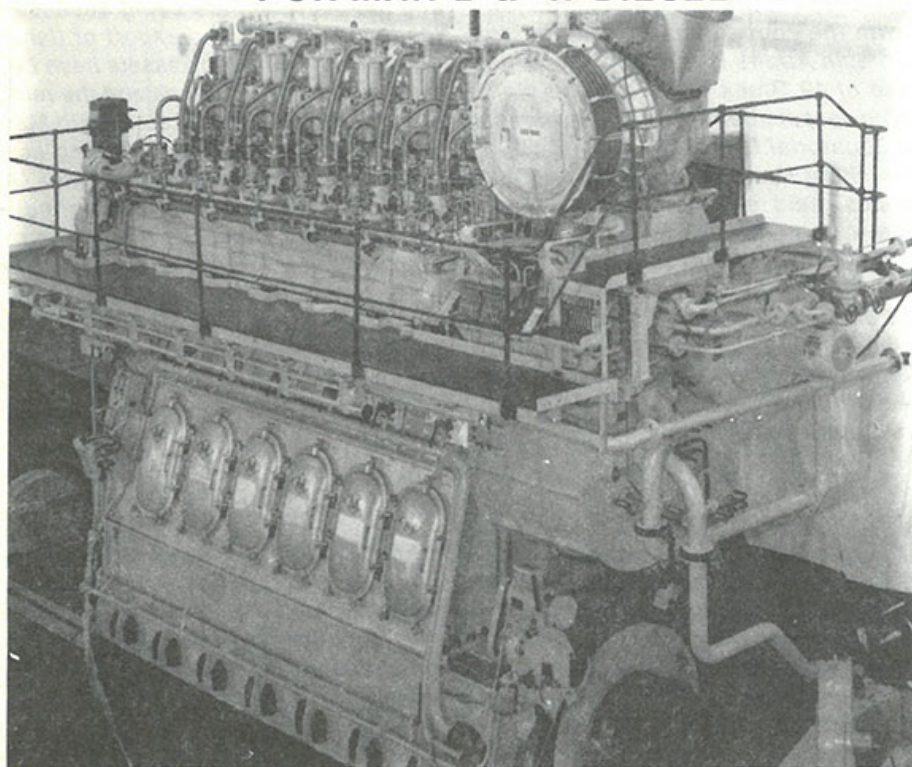
The 200,000th ship transited in 1957 and the 400,000th in 1974. If present trends continue it is estimated that the millionth ship will transit in 2014.

MARITIME SWITZERLAND

Although Switzerland's merchant fleet is hardly worth writing home about, consisting as it does of 22 ships totalling 427,078 dwt. nevertheless, Switzerland leads all other landlocked countries such as Austria, Czechoslovakia and Hungary with the size of its fleet.

The Swiss ships are mainly bulk carriers, covering 86% of the total tonnage while the rest are cargo ships and tankers. They are used on regular lines and in tramp and they are owned by private firms owned totally by Swiss citizens and with headquarters in Switzerland. It should be noted, however that

LARGE MARINE ENGINE ORDER FOR MAN B & W DIESEL



MAN B & W Diesel A/S has just signed a contract with the Turkish yard, Sedef Gemi Endustrisi A.S., Istanbul, to deliver twelve six - cylinder low speed, two - stroke engines of the L 35 MC type. These engines — Each of which develops 3,360 kW, corresponding to

4,560 hp — are to be installed in a series of ships being built for the Soviet owner Sovcomflot.

There is a great demand for this pictured above engine type. To date 300 of them, representing approx. 1.3 million horsepower, have either been delivered or are on order.

some 150 ships under various foreign flags are managed from Switzerland.

Swiss maritime law is very strict. Only ships registered in Switzerland can fly the Swiss flag and the registry is usually in Basle which is the umbilical cord to the open sea. In Basle also is the Shipping Department of the Foreign Ministry which is in charge of maritime affairs. The object of the Swiss fleet is to provide a supply link with the outside world in time of war, considering that Switzerland suffered in this respect during the two world wars.

The Swiss fleet employs about 350 seamen of whom 76 are Swiss and the rest foreigners, mostly Yugoslavs and Italians.

KENYAN PROTECTIONISM

According to a letter received by the Greek Shipowners' Association from CENSA, Kenya has passed a Merchant Shipping Act with the object of adopting the United States Regular Lines Code. According to CENSA's letter, which enclosed a copy of the Act and of an article which appeared in the Kenya Gazette, it would seem that the Act contains protectionist measures.

Greek Shipping companies encountering problems in this respect are asked to report them to the Association and to the Ministry of Mercantile Marine so that CENSA can be informed accordingly.

50 YEARS AGO

— In a maritime country like ours the training of deck officers and engineers has been totally neglected. The Hydra School functions efficiently but it is not enough.

— The freight market in the past fortnight has been slack. Tonnage is plentiful everywhere but there is little demand for it.

— Salvagers were finally able to raise the cargo ship «Fotini Karras» which ran aground on a reef and partly sank in the Coral Sea. But before they could carry out temporary repairs on the hull so the ship could remain afloat, a sudden storm caused it to sink entirely from stem to stern.

— The Panamanian - flag steamship «Colorado» (ex Lemnos, ex Amvrakikos) with 373 Jews on board trying to land illegally in Palestine, was seized by H.M.S. «Imperial» at Hatzlia, inside Palestinian territorial waters and led to Haifa where it is being held.

(Naftika Chronika No. 208 15.8.1939)

BIMCO

After Intertanko and Intercargo about which we have written in previous issues, comes Bimco, the third of the large shipping organizations which has recently elected a Greek president.

Bimco stands for Baltic and International Maritime Conference or Council and was formed in Copenhagen in 1905. This year, after 85 years of existence, the 49th Bimco Congress was held in Hamburg from 28th May to 1st June. At this meeting, Mr. George P. Livanos of Ceres Hellenic Shipping was elected President.

Bimco today has 1,633 active members (shipowners and shipbrokers) and 61 associate members. Its members control about 300 million dwt. and its cooperation with the Institute of Chartered Shipbrokers has been made official. Bimco can count the Standard Shipmanagement Agreement, the Fervoy charterparty and the Seawaybill for the transport of liquid gas cargoes as feathers in its cap and it is now elaborating a new charterparty for the transport of liquid cement.

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piraeus 185 35
Tel: 4527334 (5 lines)

Cables: PICHILANDAS,
Fax: 4524282
Telex: 21 2374 pleo

LONDON OFFICE:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.**

FOTIS G. POULIDES
President



**PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947**

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL - ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Solving problems in the real world

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRIXOS G



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

